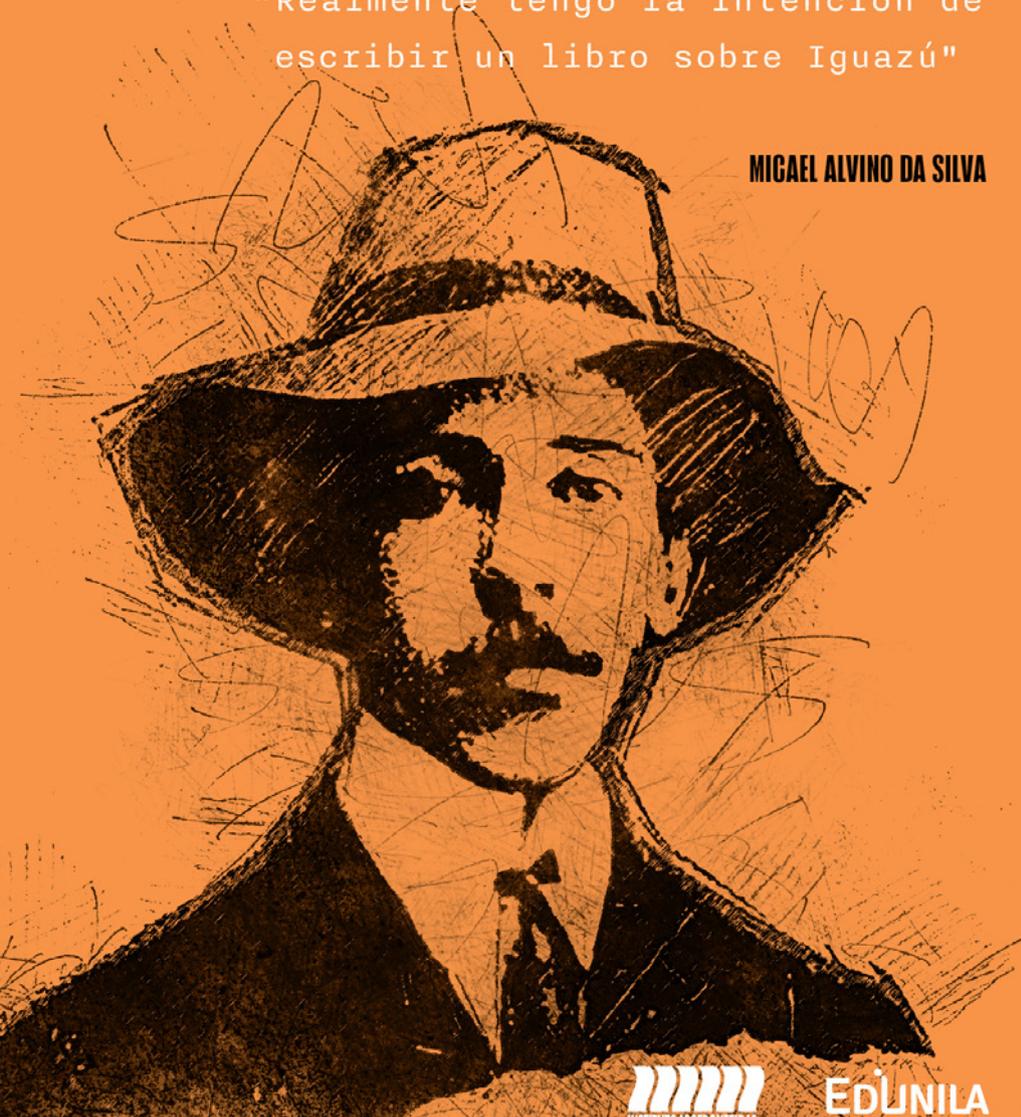


SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

"Realmente tengo la intención de
escribir un libro sobre Iguazú"

MICHAEL ALVINO DA SILVA



SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

"Realmente tengo la intención de
escribir un libro sobre Iguazú"

MICAEL ALVINO DA SILVA

FOZ DE IGUAZÚ, PARANÁ, BRAZIL



EDUNILA

Editora da
Universidade Federal da
Integração Latino-Americana

Catalogación en la Publicación (CIP)

S586s Silva, Micael Alvino da.
Santos Dumont en las Cataratas: “realmente tengo la intención de escribir un libro sobre Iguazú” / Micael Alvino da Silva. Foz do Iguazú: EDUNILA, 2023.
PDF (125 p.) : il.

ISBN: 978-65-86342-45-1

1. Alberto Santos Dumont (1873-1932). 2. Biografía.
3. Cataratas del Iguazú. 4. Frontera Trinacional (Brazil – Argentina – Paraguay). I. Silva, Micael Alvino da. II. Title.

CDU 929

Ficha Catalográfica elaborada por Leonel Gandi dos Santos CRB11/753

Todos los derechos reservados y protegidos por la Ley N° 9.610, del 19 de febrero de 1998. Prohibida su reproducción total o parcial por cualquier medio de impresión sin autorización previa, por escrito, de la editorial. Derechos adquiridos por la EDUNILA - Editorial Universitaria.

EDUNILA
Editora da
Universidade Federal da
Integração Latino-Americana

EDUNILA – Editorial Universitaria
Campus Integração – Av. Tancredo Neves, 3147 – Porto Belo
Buzón: 2044
Foz do Iguazú – PR – Brasil – Código Postal: 85867-970
editora@unila.edu.br
<https://portal.unila.edu.br/editora>

EDITORIAL ASOCIADA A LA

Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

COEDICIÓN


INSTITUTO 100FRONTEIRAS

Instituto 100fronteiras
Avenida Juscelino Kubitschek, 141 (sala 01) – Centro
Foz do Iguazú – PR – Brasil – Código Postal: 85865-210

UNIVERSIDAD FEDERAL DE LA INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

Diana Araújo Pereira *Rectora*
Rodne de Oliveira Lima *Vicerrector*

EDUNILA – EDITORIAL UNIVERSITARIA

Andréia Moassab *Jefa de EDUNILA*
Ailda Santos dos Prazeres *Asistente en administración*
Claudinéia Pires *Asistente en administración*
Francieli Padilha Bras Costa *Diseñadora gráfica*
Leonel Gandi dos Santos *Bibliotecario-documentalista*
Natalia de Almeida Velozo *Revisora de textos*
Ricardo Fernando da Silva Ramos *Asistente en administración*
Wladimir Geraldo Rodrigues Antunes *Traductor e intérprete de lengua española*

CONSEJO EDITORIAL

Andréia Moassab *Presidenta del Consejo*
Leonel Gandi dos Santos *Representante del Órgano Ejecutivo de EDUNILA*
João Abner Santos Bezerra *Representante de los técnicos administrativos en educación de UNILA*
Mackenson Beauvais *Representante de los estudiantes de pregrado de UNILA*
Deny Sávia Martins da Silva *Representante de los estudiantes de posgrado de UNILA*
Diego Moraes Flores *Representante del Instituto Latinoamericano de Tecnología, Infraestructura y Territorio (ILATIT – UNILA)*
Débora Cota *Representante del Instituto Latinoamericano de Arte, Cultura e Historia (ILAACH – UNILA)*
Luiz Roberto Ribeiro Faria Junior *Representante del Instituto Latinoamericano de Ciencias de la Vida y de la Naturaleza (ILACVN – UNILA)*
Patricia Nakayama *Representante del Instituto Latinoamericano de Economía, Sociedad y Política (ILAESp – UNILA)*
Fabio Luis Barbosa dos Santos *Representante externo - Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP)*
Joice Berth *Representante externa - Arquitecta y urbanista y escritora*
Alai García Diniz *Representante externa - Universidade Estadual do Oeste do Paraná (UNIOESTE)*
Neide Jallageas de Lima *Representante externa - Curadora, ensayista y productora editorial*
Luis Eduardo Aragon Vaca *Representante externo - Universidade Federal do Pará (UFPA)*

EQUIPE EDITORIAL

Buguno (Bruno Almeida) *Proyecto gráfico, tapa, ilustraciones y diagramación*
Andréia Moassab *Preparación de texto*
Flavia Foresto Porto da Costa *Revisión de textos y normalización bibliográfica*
Marcos Oliveira Amorim Tolentino *Traductor de lengua española*
Carmem Barudi Rodrigues *Revisión de texto de lengua española*

INSTITUTO 100FRONTEIRAS

DIRETORIA EJECUTIVA

Denys Grellmann *Presidente*

Lilian Grellmann *Vicepresidenta*

Renata Sakamoto *Directora Técnica*

Fernanda Fioravanti *Vicedirectora Técnica*

Jaderson Gruber *Director Administrativo*

Patrícia Buche *Vicedirectora Administrativa*

Evelin Fretes *Directora Financiera*

Thaynara Pagno *Vice-Directora Financiera*

Neusa Miguens *Directora de Cambio Social*

Annie Grellmann *Vicedirectora de Cambio Social*

CONSEJO FISCAL

Rosimari Policeno, Luiz Labre e Cris Hammerschimtd

Matheus Oro *Consejo Fiscal Suplente*

José Rorato Filho *Asesoramiento Jurídico*

EQUIPO DEL PROYECTO SANTOS DUMONT

Denys Grellmann *Coordinador general*

Carlos Alberto Grellmann *Consultor*

Markson Rangel Silva *Coordinador del proyecto*

LISTADO DE IMÁGENES

Imagen 1 (pág. 17) – La Baladeuse, o N-9, un dirigible compacto diseñado para llevar a una sola persona y capaz de operar en terrenos pequeños. El dirigible se estacionó frente a su departamento, en la avenida Champs-Élysées 114, en París (23 de junio), realizó el primer vuelo nocturno (24 de junio), transportó a un niño (26 de junio), fue pilotado por Aida d’Acosta, la primera mujer en la historia en lograr tal hazaña (29 de junio) y pasó revista a las tropas francesas (14 de julio).

Imagen 2 (pág. 35) – Cataratas del Iguazú.

Imagen 3 (pág. 43) – El 14bis voló 220 metros, ganando el premio del Aeroclub de Francia y estableciendo los primeros récords mundiales reconocidos por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), entidad fundada el 14 de octubre de 1905.

Imagen 4 (pág. 61) – Santos Dumont visitó las Cataratas del Iguazú e impresionado, decidió proponer al presidente del estado de Paraná, Afonso Alves de Camargo (1873-1958), que se “interesara por los Saltos”. El resultado fue la creación de una zona de “utilidad pública”, que posteriormente se convertiría en el Parque Nacional Iguazú.

Imagen 5 (pág. 73) – A diferencia de la creencia popular, la invención del reloj de pulsera no fue un privilegio de Santos Dumont ni de Louis Cartier. Girard-Perregaux desarrolló en 1880 un reloj para la Marina Alemana que se usaría en la muñeca. Sin embargo, fueron las necesidades del aviador y los consejos que él proporcionó los que inspiraron al joyero y relojero Louis Cartier a fabricar un reloj de pulsera masculino que pudiera ser utilizado por todos.

Imagen 6 (pág. 79) – M’boy, el dios serpiente (leyendas de las cataratas).

Imagen 7 (pág. 81) – El inventor diseñó un tipo de escalera para conectar los tres pisos. Dado que la casa fue construida en una pendiente empinada y las escaleras de acceso eran muy inclinadas, cada vez que Dumont subía, golpeaba sus espinillas en el escalón de arriba. Para poner fin a esta molestia, inventó una escalera con peldaños perforados, es decir, la mitad de cada uno de los peldaños está abierta, evitando el golpe al subir.

Imagen 8 (pág. 91) – Tarjeta de presentación de Santos Dumont. Él firmaba: Santos=Dumont, un símbolo de que el pueblo brasileño debería considerarse igual a cualquier otro pueblo del mundo.

Imagen 9 (pág. 101) – En 1897, el aeronauta inventa un motor de explosión con cilindros superpuestos de 3,5 CV, que sería útil en sus futuros trabajos en el campo de la aeronáutica.

Imagen 10 (pág. 111) – Probable ruta que Santos Dumont siguió desde Estados Unidos hasta las Cataratas del Iguazú, en Brasil.

Imagen 11 (pág. 113) – Dibujo realizado el 8 de enero de 1929, tres años antes de su muerte. Santos Dumont escribió que el dirigible, el biplano y el monoplano eran su familia.

Imagen 12 (pág. 117) – Ilustración lúdica del 14-Bis sobrevolando las Cataratas del Iguazú, un evento que nunca llegó a ocurrir.

PALABRAS DEL EDITORIAL

En **Santos Dumont en las Cataratas**, Micael Alvino da Silva nos transporta a las últimas décadas del siglo XIX y el comienzo del siglo XX para comprender lo que estaba ocurriendo en el mundo y en la frontera trinacional cuando Alberto Santos Dumont visitó las Cataratas del Iguazú, en 1916. Con un texto agradable, el libro es organizado en pequeños ensayos y sus capítulos están encadenados de manera que resaltan, cada uno, un aspecto de la trayectoria del célebre aviador, siempre estableciendo relaciones con la tierra de Naipi. Partiendo del antiguo distrito de João Gomes, en el interior de Minas Gerais, y pasando por París, las Cataratas del Niágara, por Chile y Argentina, se invitan lectores y lectoras a seguir los primeros pasos de la aviación en el mundo. Al mismo tiempo que Brasil dejaba de ser un imperio esclavista y se convertía en una república, se establecían las fronteras nacionales con los países vecinos y a Colonia Militar de Iguazú daría paso al municipio de Vila Iguaçú.

La insólita visita de Santos Dumont a las Cataratas finalmente se convierte en libro, materializando el deseo del propio aeronauta de escribir sobre el Iguazú, lo que no logró hacerlo en vida. Casi 100 años después de su muerte, la EDUNILA se complace en ofrecer esta historia al público.

Integrando el **Sello Saberes** establecido por la nueva política editorial de EDUNILA, el libro **Santos Dumont en las Cataratas**

tiene la vocación de difundir el conocimiento. La obra también inaugura la **Colección Fronteriza**, que reúne principalmente trabajos sobre la frontera trinacional. Objeto de disputas desde los tiempos de furia de M'boy, la región donde se encuentran las aguas de los ríos Paraná e Iguazú posee una gran riqueza geobiológica, cultural, política y social, que la editorial de UNILA se orgullece de destacar en sus colecciones.

Por último, EDUNILA invita a los lectores y las lectoras a aventurarse con Santos Dumont por los meandros de la frontera trinacional.

¡Buena lectura!

Foz de Iguazú, octubre de 2023.

PALABRAS DEL INSTITUTO

El paso de Santos Dumont por las Cataratas debe ser entendido como un gran movimiento de valorización de la historia, de la cultura y del patrimonio locales. En 2009, una investigación de la Revista 100fronteiras, coordinado por el historiador Carlos Grellmann y por el periodista Jackson Lima, inició una jornada de búsqueda de información capaz de conectar a Santos Dumont con su visita a Paraná.

El periodista visitó las bibliotecas públicas de Curitiba y Posadas y conversó con varios inmigrantes de la región. Al estrechar lazos con Affonso Camargo Neto, en ese entonces diputado federal y nieto del exgobernador de Paraná, Affonso Camargo, Lima obtuvo un documento incuestionable: una foto de Santos Dumont y del abuelo de Camargo Neto, en 1916.

Esa foto es una de las pruebas de la visita del aviador a Paraná y, por lo tanto, un documento histórico. La impresión original estaba en posesión de la familia de Affonso Camargo Neto, y fue enviada por correo y donada al grupo 100fronteiras como agradecimiento por nuestro trabajo: “qué bien que ustedes se acordaron de escribir sobre mi abuelo”, decía Neto.

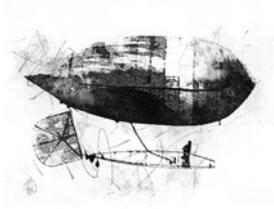
En este sentido, el Instituto 100fronteiras destaca la importancia del libro “Santos Dumont en las Cataratas” como un refuerzo de la conexión de la cultura con el turismo de la Triple Frontera y, en específico, de Foz de Iguazú.

SUMARIO

1	La Baladeuse	15
2	Un inventor en las cataratas	33
3	El articulador panamericano	43
4	Al compás del telégrafo	61
5	La furia de M'Boy e Hinum	73
6	El problema y el poema	81
7	Luna de miel	91
8	Fronteras	103
9	Falsos Dilemas	115
REFERENCIAS		121
AGRADECIMIENTOS		127
EL AUTOR		129

1

La Baladeuse



El 20 de julio de 1873, en un pueblo ubicado en el interior del estado de Minas Gerais, nació un niño llamado Alberto. Perteneciente a Barbacena, el antiguo distrito de João Gomes – rebautizado como Palmira tras conquistar su autonomía política –, cambiaría nuevamente de nombre el 31 de julio de 1932 para homenajear aquel niño que, en vida, había sido su ciudadano ilustre: municipio de Santos Dumont.

En su vida escolar, Alberto entró en contacto con los libros infantiles de su época. Algunos eran especiales: sugerían que los hombres podían volar, como los pájaros. La leyenda de Ícaro fue una de las narrativas que nunca olvidaría. Según la leyenda, el niño Ícaro voló con alas artificiales hechas de plumas de pájaros para escapar de un laberinto.

A los 18 años, el joven Alberto Santos Dumont se trasladó definitivamente a París. Sin olvidar la leyenda de su niñez, Dumont se interesó por la navegación aérea, realizando su primer vuelo en globo en 1897. A partir de entonces, volar se convirtió en su obsesión. No eran sólo ganas de saciarse de viajes esporádicos: el joven decidió encargar su propio globo a un fabricante, dándole recomendaciones que cambiarían la forma de fabricar estos aerostatos. A principios de 1900, no había duda de que el brasileño era uno de los principales nombres entre los aviadores y aviadoras de la época.

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

Santos Dumont fue único: quizás su mayor distinción fue su voluntad singular de volar. El dinero que sus invenciones podrían generar no le afectaba. Su único objetivo era popularizar la navegación aérea, ya que creía que esto acercaría a las personas entre sí. Al volar, Dumont pensaba que ellas podrían experimentar de la libertad proporcionada por la elevación. Para algunos, esta idea era romántica e idealista. Para el aviador, era la motivación para inventar máquinas y hacer realidad este sueño.

Desde niño, las máquinas fascinaban a Alberto, que reparaba maquinaria y además operaba un tren de carga en la finca de la familia. Interesado en los automóviles, el joven de Minas Gerais fue el primer sudamericano en conducir su propio vehículo cuando trasladó uno de sus automóviles de Europa a Brasil. En Francia, Santos Dumont se inició en la navegación aérea y en la mejora de construcción de los globos de hidrógeno “más livianos que el aire”. Sus invenciones fueron tan acertadas que transformaron los globos en dirigibles, lo que permitió al aviador controlar la dirección de estas máquinas.

El verano de 1903 posiblemente fue uno de los más placenteros de la vida de Santos Dumont: fue la ocasión del lanzamiento de su invención número 9, un dirigible compacto que incorporaba el concepto de “coche aéreo”. *La Baladeuse*, como era conocido, era la materialización de su sueño de volar de un lado a otro y

LA BALADEUSE

de subir y bajar según su voluntad. Sus paseos se convirtieron en una atracción y su presencia se hizo común en los cielos de París. Algunos afortunados y afortunadas podían verlo estacionar su dirigible en un restaurante y luego flotar de regreso a su casa. A bordo de *La Baladeuse*, Santos Dumont llevó a cabo el primer vuelo de baja altitud teniendo un niño como pasajero. Además, este fue el primer dirigible del mundo conducido por una mujer.

La libertad alcanzada por Santos Dumont con sus dirigibles amplió aún más su popularidad. Sus movimientos eran seguidos por la prensa internacional: él se convirtió en una celebridad tanto en Europa como en América del Norte. Al viajar a los Estados Unidos, en 1902, Dumont fue recibido por nada menos que Thomas Edison, el famoso inventor de la bombilla eléctrica. El brasileño también fue presentado al entonces presidente Theodore Roosevelt, con quien almorzó en la Casa Blanca. De las charlas con Edison, surgió el estímulo para que el inventor superara los globos más livianos con otros más pesados que el aire.

En esa época, hubo una disputa alrededor de la invención de la primera máquina más pesada que el aire y que volara. Santos Dumont, a punto de cumplir 30 años, aceptó el desafío: su invención número 14-Bis le valió reconocimiento internacional en 1906 por su originalidad. Hasta el día de hoy, Santos Dumont es recordado en todo el mundo como el primer aviador a

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

pilotar, en público, una máquina más pesada que el aire. Para la mayoría de los brasileños y brasileñas, poco importa que se mencionan a otros aviadores o aviatoras, como los hermanos Wright: Dumont es simplemente el “padre de la aviación”.

Desde el nacimiento de Alberto en un apacible pueblo, en el interior del estado de Minas Gerais, a principios de la década de 1870, Brasil y el mundo habían experimentado transformaciones enormes. Brasil acabara de salir de una guerra que redefiniría la política y las fronteras sudamericanas: la Guerra de la Triple Alianza, conocida en Brasil como Guerra del Paraguay, fue el conflicto armado más grande ocurrido en América del Sur. Protagonizada por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, la guerra tuvo consecuencias internas para todos los involucrados, pero el lado paraguayo fue sin duda el más afectado, ya que tuvo que enfrentarse a los otros tres países. Hay una estimativa de que Paraguay perdió el 40% de su territorio y la mayoría de su población adulta. Regiones que hoy corresponden a una parte de Mato Grosso do Sul y la provincia de Misiones fueron incorporadas por Brasil y Argentina, respectivamente.

El término del conflicto puso de manifiesto una disputa que

LA BALADEUSE

Brasil y Argentina tenían desde mediados del siglo XIX. La llamada “Questão de Palmas” fue una controversia debido a posiciones divergentes en la interpretación del Tratado de Santo Ildefonso, firmado por los imperios coloniales en 1777 y que trataba de la fijación de los marcos geodésicos y de la definición de la frontera España-Portugal en América del Sur. Después de las independencias y, sobre todo, después del final de la Guerra de la Triple Alianza, la disputa que involucraba parte de los territorios de Paraná y Santa Catarina se reanudó, con Estados Unidos como árbitro. El principal argumento de Brasil se basó en el *uti possidetis*, o sea, en el principio de la ocupación *de facto* del territorio. El Censo de 1890 señaló que la población del territorio en disputa estaba compuesta en su mayoría por brasileños y brasileñas: de las casi seis mil personas que habitaban la región, sólo trescientas eran extranjeras, sin constar ciudadanas y ciudadanos argentinos en ese grupo. En 1895, el entonces presidente estadounidense Grover Cleveland falló a favor de Brasil.

Después de la solución pacífica de esta controversia, una comisión mixta Brasil-Argentina erigió centenas de obeliscos en la frontera, incluyendo el hito geodésico piramidal llamado de Marco de las Tres Fronteras, construido en 1903, en la entonces Colonia Militar de Foz de Iguazú. Para la región circundante de las Cataratas de Iguazú, este fue un período crucial. Los acuerdos de navegación, la introducción del barco de vapor y

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

la mano de obra disponible llevaron a la extracción de la yerba mate y a una mayor circulación de personas en la región. En poco tiempo, la actividad extractivista se configuró en forma de “*obrage*”, un tipo de empresa de extracción de yerba mate que tenía como base una exploración de trabajo análoga a la esclavitud, según los estándares actuales. Mientras las “*obrages*” eran generalmente empresas argentinas, su fuerza laboral estaba compuesta en su mayoría por personas de origen paraguayo.

En ese período, pero muy lejos de allí, el niño Alberto daba sus primeros pasos en la finca de su padre. Brasil era un Imperio esclavista. El fin de la esclavitud de las personas negras solo ocurriría en 1888, con la firma de la Ley Áurea por parte de la Princesa Isabel – en medio a una serie de revueltas que culminarían inevitablemente en la liberación de las personas esclavizadas, como fue el caso de la “*Revolta das Carrancas*” (1833), en Minas Gerais; la “*Revolta dos Malês*” (1835), en Bahía; y “*Cabanagem*” (1835-1840), en Pará, para citar algunas de las revueltas populares ocurridas en ese contexto. En 1888, el Imperio de Brasil decidió crear una colonia militar en la frontera con Argentina y Paraguay para asegurar los límites de las jóvenes naciones, lo que solo ocurriría a partir del año siguiente, ya bajo los auspicios de la República.

En 1889, un golpe de Estado político-militar derrocó al emperador e instauró una República Presidencialista. A pesar

LA BALADEUSE

del nombre “Proclamación de la República” dado al evento histórico, el comienzo del período republicano fue conturbado, especialmente en los círculos militares. Términos como “República de las Espadas” y “Revolución de la Armada” son ilustrativos de los conflictos de esa época. La llamada “República de las Espadas” abarcó el período de 1889 a 1894, caracterizado por el autoritarismo de los dos primeros presidentes militares, Deodoro da Fonseca y Floriano Peixoto. La “Revolución de la Armada”, por su parte, fue un levante de la Armada brasileña contra los acontecimientos de la nueva política republicana, con episodios violentos en dos momentos: 1891 y 1893-1894. De un lado del conflicto estaba el gobierno de Brasil, apoyado por los Estados Unidos, y, del otro, un grupo de marineros, incluidos algunos apoyadores de la monarquía.

A pesar del destello monárquico en el conflicto, definitivamente no había más espacio para la familia real brasileña. En 1889, Princesa Isabel, heredera al trono, se exilió forzosamente en Francia, donde, en la década siguiente, escucharía mucho acerca del joven Santos Dumont, que había emigrado al mismo país en 1891. Hay informes de que ambos se habrían encontrado al menos en una ocasión. En 1901, el aviador sufrió un accidente en una propiedad cercana a la residencia de Isabel, quien habría ordenado que sus funcionarios ayudaran al accidentado. Después de recibir ayuda, Dumont habría sido invitado a tomar un té con la princesa. En esa ocasión, Isabel habría regalado

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

Alberto con una medalla de São Benedito. Un simbolismo apropiado, ya que toda protección era bienvenida en el mundo de la aviación, en que los accidentes eran comunes.

La hija exiliada de D. Pedro II y el joven rico y prometedor no se encontraron en Francia por casualidad. En el cambio del siglo XIX al siglo XX, el país representaba una síntesis del progreso humano. La Exposición Universal de París, de 1900, fue planeada con el objetivo de marcar una supuesta época de oro. Como modelo cultural a seguir, Francia vivía años de relativa estabilidad política tras la consolidación de la República, que contaba con el respaldo popular y económico.

Como otros jóvenes ricos de su tiempo, Santos Dumont vivió parte del encantador ciclo parisiense conocido como *Belle Époque*. Este fue un ambiente de cultura cosmopolita y efervescencia intelectual y artística, propicio para la creatividad y los experimentos del futuro aviador brasileño. Entre los cabarets, el cancan, el cine recién creado, los trazos fugaces del impresionismo y la delicadeza del *Art nouveau*, Santos Dumont concibió sus numerosos dirigibles, planeadores e incluso un helicóptero. Fue ante la platea francesa de cerca de 2 mil personas que, en la tarde del 23 de octubre de 1906, su invención 14-Bis recorrió 60 metros en siete segundos, volando a una altura de dos metros sobre el suelo. ¡Su hazaña fue certificada por la Comisión Oficial del Aeroclub de Francia, que

LA BALADEUSE

declaró a Santos Dumont como la primera persona en el mundo a volar en público con una aeronave más pesada que el aire!

Sin exagerar, se puede afirmar que Francia de la *Belle Époque* se rindió a “Santôs”, como era costumbre referirse a Dumont. En ese momento, el reconocimiento del Aeroclub de Francia equivalía al reconocimiento mundial. Eso sería cuestionado más tarde, cuando los hermanos Wright presentaron documentos que demostraban que el primer vuelo de una aeronave más pesada que el aire ocurrió en la costa este de los Estados Unidos, y no en París. Esa fue apenas más una de las disputas entre Francia y Estados Unidos. Incluso antes de que existiera, en la década de 1890 y principios de 1900, Santos Dumont hizo varios viajes a la ex colonia de Inglaterra, sin dejarse impresionar y, a su vez, decepcionarse con los Estados Unidos.

Había muchos motivos para que Santos Dumont viajara de Europa a América del Norte. El principal era conocer el ambiente de innovación que existía al otro lado del Atlántico. Hay indicios de que el primer viaje de Dumont a los Estados Unidos ocurrió en 1894, cuando el brasileño habría visitado Nueva York, Chicago y Boston. Seis años más tarde, en 1902, tuvo lugar el almuerzo de Dumont con Roosevelt en la Casa Blanca. Aunque no tenga correlación directa, ese mismo año, el Barón de Río Branco asumió el Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, habiendo

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

promovido, como prioridad de la política exterior brasileña, una transición de Europa a los Estados Unidos.

Theodore Roosevelt fue conocido por su política exterior imperialista hacia América Central y el Caribe. Durante su gobierno, comenzaron las dudas de su Departamento de Estado sobre América del Sur. Había una corriente de pensamiento en la política exterior estadounidense que tendía a separar Brasil, Argentina y Chile de los demás países, ya que se consideraba que estos eran particulares, portadores de una cierta semilla que podría germinar y convertirlos en naciones económicamente desarrolladas. Esas ideas sobre relaciones internacionales reflejaban un movimiento iniciado en 1889, conocido como Panamericanismo, que dio origen, seis décadas más tarde, a la Organización de los Estados Americanos (OEA), en 1948.

Sería muy forzado imaginar que Santos Dumont haya hablado sobre estos temas con Theodore Roosevelt. Sus preocupaciones eran distintas. Sin embargo, ese ambiente, sin duda, influiría en su pensamiento en el futuro de la aviación en las Américas. A principios del siglo XX, Santos Dumont y sus amigos parisinos y estadounidenses podían tener alguna idea de las disputas internacionales, pero el mundo parecía estar en orden. Contra las expectativas románticas de un futuro de paz duradera y de desarrollo en la ciencia, las artes y la aviación, estalló la guerra en Europa.

LA BALADEUSE

El asesinato del heredero del trono austrohúngaro, el archiduque Francisco Ferdinando, en junio de 1914, fue la chispa en el barril de pólvora del este de Europa, donde las potencias imperiales disputaban territorios en África y Asia, una tensión que venía aumentando desde 1885, cuando fue realizada la Conferencia de Berlín. El magnicidio fue el detonante que sacudió el frágil sistema de alianzas y pactos entre las potencias europeas, desencadenando un conflicto que se propagó rápidamente. Fue entonces cuando, en agosto de 1914, las tropas del Imperio Alemán invadieron Francia, dando inicio a la Primera Guerra Mundial.

Un elemento nuevo se incorporaba a la estrategia de combate: los aeroplanos, que antes entretenían al público, eran ahora máquinas de guerra. En un principio, se utilizaron para la observación de las tropas enemigas y, posteriormente, para bombardeos. En muchos sentidos, los acontecimientos de ese período afectaron directamente a Santos Dumont. Además de la guerra, surgieron problemas de salud que lo debilitaron. Así que, en 1915, Dumont decidió regresar a Brasil. Con Europa en guerra, sus intereses se centraron en la aviación en las Américas.

Poco antes de que estallara la guerra en Europa, lo que quedaba de la Colonia Militar de Foz de Iguazú se convirtió en distrito y luego en Vila Iguaçú. El 10 de junio de 1914 comenzó la historia administrativa del municipio en que se

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

encuentran las Cataratas del Iguazú. Con pocos recursos, pero muchas ideas para desarrollar el turismo, comenzaba la vida pública y administrativa de una ciudad recién creada. Pero el primer alcalde todavía no sabía que el primer aviador del mundo estaba a punto de visitar la nueva ciudad.

En una tarde fresca de abril de 1916, Alberto Santos Dumont visitó las Cataratas del Iguazú, aunque nunca las sobrevoló. Abundan los relatos de su paso por Argentina y, posteriormente, por el lado brasileño de las Cataratas. En general poco sabemos sobre las circunstancias que llevaron a Santos Dumont a esa región. Sin embargo, después de dos días explorando las caídas del río Iguazú, el aviador puso en marcha un plan para persuadir al gobernador de Paraná a fomentar, el entonces insípido turismo en las Cataratas. El objetivo de este libro es contextualizar estos acontecimientos.

Probablemente, el primer vínculo de Santos Dumont con las cataratas del Iguazú habría sido aquel realizado por el viajero Domingos Nascimento, mucho antes de la visita del aviador a la región. En 1903, cuando *La Baladeuse* cruzaba el cielo de París, Nascimento visitó las Cataratas del Iguazú y sugirió que

LA BALADEUSE

Dumont las sobrevolara para que fuera posible contemplarlas desde el aire. Según los consejos del viajero, otra posibilidad sería la construcción de un ascensor, adoptando un modelo de visita similar al que supuestamente existía en las Cataratas del Niágara, la cascada que separa Estados Unidos y Canadá.

Ese año, Domingos Nascimento no podía prever tres eventos futuros: primero, que Santos Dumont volará en el 14-Bis, la invención que lo consagrará en el mundo de la aviación; segundo, que realmente visitará las Cataratas del Iguazú; y, tercero, que, influenciado por las Cataratas del Niágara, el aviador dará el primer paso hacia la creación de uno de los primeros parques nacionales de Brasil.

Muchas historias e investigaciones han sido realizadas sobre Santos Dumont. Sin embargo, pocas desentrañan el hilo conductor para comprender: después de todo, ¿por qué Santos Dumont estuvo en las Cataratas del Iguazú en 1916? La explicación más obvia es que el inventor quería conocer las cataratas. Pero, cómo y cuándo él se enteró de las Cataratas sigue siendo una cuestión sin respuesta. Es posible que su primer contacto con Iguazú haya tenido lugar en la Exposición Universal de París, en 1900. Según Florêncio de Balsadúa (1901), Argentina hizo una exposición considerable del territorio de Misiones y de las Cataratas del Iguazú en ese evento. Santos Dumont estuvo allí en ese

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

período debido a un *Congreso Internacional de Aeronautas*.

Años más tarde, en 1912, la famosa agencia Cook comenzó a comercializar viajes desde Buenos Aires a las Cataratas. Santos Dumont pudo haber visto algún anuncio de este turismo durante su estancia en la capital argentina, en 1916. Asumiendo esta hipótesis, surge otra pregunta: ¿qué llevó Dumont a Buenos Aires? La respuesta es que el inventor estaba en tránsito, viajando a Río de Janeiro después de haber salido de Chile, donde había representado al Aeroclub de los Estados Unidos. Entonces, nos queda por saber qué lo llevó a Santiago de Chile en los primeros meses del año. La explicación es sorprendente. Después de su etapa como aviador (su último vuelo fue en 1910), sufriendo de una grave enfermedad y sin poder operar en Europa debido a la Primera Guerra Mundial, Santos Dumont se convirtió en un defensor de la aviación en las Américas.

En Chile, representó a una federación de aeroclubes de Estados Unidos con el objetivo de establecer reglas para la aviación civil en las Américas. Su plan era poner miles de aeronaves en circulación de norte a sur del continente, transportando personas y mercancías por los cielos de las Américas. Mi argumento central en este libro es que Santos Dumont interrumpió temporalmente este mega plan para dedicarse al diálogo con el gobernador de Paraná sobre la facilitación del turismo en el entorno de las Cataratas del Iguazú. Las fuentes históricas que

LA BALADEUSE

analicé sugieren que Dumont concibió este plan basado en su experiencia en las Cataratas del Niágara.

Es fundamental destacar que en 1872 se creó el primer parque nacional del mundo: Yellowstone, en los Estados Unidos, inauguró un modelo de conservación ambiental que rápidamente fue copiado por otros países, incluido Brasil, inspirando otros parques y personalidades como Santos Dumont. En la mayoría de estas áreas de conservación se refuerza la dicotomía entre “pueblos” y “parques”, ya que las poblaciones tradicionales son expulsadas del territorio en favor de una preservación ambiental sin la presencia de humanos.

Antes de pasar por las Cataratas del Iguazú, Santos Dumont visitó el Parque Estadual de las Cataratas de Niágara, creado en 1885, lo que inspiró el aviador brasileño a convencer a la máxima autoridad del estado de Paraná, el gobernador Affonso Camargo, a tomar una decisión que marcaría el futuro de las Cataratas del Iguazú. Así, en 28 de julio de 1916, el Decreto nº 653 declaró de utilidad pública un terreno de más de mil hectáreas que sería expropiado para un futuro parque nacional. Fue el embrión de lo que se convertiría en una de las mayores reservas de Mata Atlántica de América del Sur, el Parque Nacional de Iguazú.

Además de su compromiso con la preservación del medio ambiente, Santos Dumont fue una de las primeras personalidades

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

en comparar las Cataratas del Iguazú y las Cataratas del Niágara en un periódico de gran circulación. Pasado más de un siglo de esa comparación de 1916, escribir este libro es también una forma de homenajear los 150 años del nacimiento de Santos Dumont. Mi propuesta es dialogar con dos dilemas clásicos que involucran a Brasil y Estados Unidos. ¿Quién inventó el avión Santos Dumont o los hermanos Wright? ¿Cuáles cataratas son más hermosas: las del Río Iguazú o las del Río Niágara?

El primer dilema se hace más evidente en los próximos tres capítulos: “Un inventor en las cataratas”; “El articulador panamericano”; y “Al compás del telégrafo”, en los cuales son analizadas la vida y obra de Santos Dumont. Celebridad internacional a principios del siglo, la historia que lleva Dumont a las Cataratas del Iguazú está conectada a una nueva fase de su vida. Después de su período como aviador, en 1916 Dumont era un ferviente promotor de la aviación para el desarrollo económico y social de las Américas. Fue este compromiso que lo llevó a Chile y las Cataratas del Iguazú.

Después de dos días en las Cataratas del Iguazú, Dumont alteró su plan. Decidió buscar a la máxima autoridad del Estado y pedir ayuda para hacer viable el turismo en esa remota región de Paraná. Su modelo, expresado en la prensa de circulación nacional, era el centenario turismo de las Cataratas del Niágara. Este es mi punto de partida

LA BALADEUSE

para los capítulos siguientes: “La furia de M’Boy e Hinum”; “El problema y el poema”; “Luna de miel”; y “Fronteras”.

El segundo dilema, sobre las bellezas naturales, también atraviesa estos capítulos, cuando abordo tres temas comunes en la historia de las Cataratas del Iguazú y las del Niágara: el mito fundador de los pueblos que habitaban las respectivas regiones y el primer contacto de los europeos con ambas cataratas.

En los últimos capítulos, abordo el turismo y la condición de frontera, con explicaciones que remontan al inicio del turismo en la región del Iguazú y del Niágara, y agrego datos actuales, como el número de turistas y de población local. Concluyo el libro con una palabra sobre estos dos dilemas que considero falsos. Para llegar allí, necesitaré utilizar los próximos capítulos para demostrar los hechos.

Así que, 120 años después de que *La Baladeuse* hiciera realidad los sueños del niño de Barbacena, entregamos el libro que él pretendía escribir sobre Iguazú.

2

Un inventor en
las cataratas



Alberto Santos Dumont fue uno de los pioneros de la aviación mundial y uno de los mayores inventores de Brasil. A principios de 1900, formaba parte de un selecto grupo de aviadores que competían por reconocimiento, espacio y fama en Europa y en Estados Unidos. Aeronautas como el brasileño y los hermanos Wright, estadounidenses, se hicieron famosos por sus traquitanas voladoras. A pesar de seguir caminos diferentes, perseguían el mismo objetivo.

Sin embargo, esta etapa literalmente voló. En poco más de una década, prácticamente todas las capitales del mundo occidental tenían un aeroclub. Muchos aviones se comercializaban y eran adquiridos por deportistas, particulares y, cada vez más, por gobiernos que invertían en estas máquinas para uso militar. Alrededor de 1915, el apogeo de la fase de descubrimiento ya había pasado.

Al año siguiente, Santos Dumont alteró su rota. La Primera Guerra Mundial lo llevó a cambiar Europa por Estados Unidos, donde presentó un plan para el desarrollo de la aviación en las Américas. Su previsión era que en poco tiempo miles de aviones cruzarían desde América del Norte hasta América del Sur, transportando personas y aumentando el comercio por medio del transporte de mercancías.

Para llevar a cabo este proyecto, sería necesario crear una

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

asociación aeronáutica que reuniera a todos los países del continente, lo que llevó a la convocatoria de la *Primera Conferencia Aeronáutica Panamericana*, programada para tener lugar en Estados Unidos, pero que finalmente se celebró en Chile.

Como promotor del proyecto, representante del Aeroclub de los Estados Unidos y presidente honorario de la Conferencia, Santos Dumont viajó a Santiago. Una vez concluidas las reuniones en la capital chilena, el aviador pasó por Buenos Aires y desde allí siguió su viaje por la frontera entre Argentina y Brasil. ¡Quería conocer las Cataratas del Iguazú!

El visitante ilustre llegó al lado argentino de la frontera en el día 22 de abril de 1916. Dos días después, cruzó la frontera y se alojó en Vila Iguazu, actual municipio de Foz de Iguazú. Con un difícil acceso terrestre, la ciudad estaba aislada de otras partes del país y mantenía un mayor contacto con Argentina, lo que explicaba el hecho de que el idioma más escuchado allí fuera el español, a pesar de los esfuerzos por “brasileñizar” la región desde la fundación de la Colonia Militar de Foz de Iguazú, en el final del siglo XIX.

Dumont fue recibido por el entonces alcalde Jorge Schimmelpfeng y su amigo, el hotelero Frederico Engels, ambos interesados en desarrollar el turismo local. Sin presupuesto

UN INVENTOR EN LAS CATARATAS

público para el proyecto, Jorge y Frederico instigaron al inventor, que era, después de todo, una celebridad, a hacer esfuerzos para obtener recursos del gobierno de Paraná.

El entonces alcalde había estado en la región sólo unos años, habiendo sido invitado por el gobierno del Estado de Paraná en 1902 para asumir la misión de instalar una comisión fiscal en la entonces Colonia Militar de Foz de Iguazú, un pueblo que, a pesar de tener escasos mil habitantes, tenía una considerable actividad en la explotación de yerba mate y madera. En 1905, Schimmelpfeng renunció a su cargo en la fiscalización para dedicarse al comercio y a la iniciativa privada, convirtiéndose en una referencia política en la región. Cuando el territorio de la Colonia Militar volvió a la jurisdicción de Paraná en 1914, Jorge Schimmelpfeng fue nombrado el primer alcalde del recién creado municipio de Vila Iguacu.

Interesado en desarrollar el potencial turístico de la ciudad, en 1915 Schimmelpfeng invitó a Frederico Engels y su familia a abrir el primer hotel de Vila Iguacu, el hotel Brasil. Al año siguiente, al enterarse que Santos Dumont estaba alojado al lado argentino de las Cataratas del Iguazú y en un hotel con condiciones similares al de la familia Engels, Jorge y Frederico se dirigieron al aviador para convencerlo de cruzar la frontera y visitar las Cataratas del Iguazú desde el ángulo brasileño.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

Al hospedarse en el modesto hotel de Engels, Dumont anotó que su destino era Río de Janeiro. Sin embargo, después de dos días en Iguazú y en compañía de sus nuevos amigos, el aviador decidió ir para Curitiba. En una entrevista al diario *O Estado de S. Paulo*, Dumont contó que fue personalmente pedir al gobernador de Paraná que “se interesara por los saltos” de Santa María, como se les conocía.

En esa época, y hasta 1940, la manera más cómoda de viajar desde Vila Iguazu a Curitiba era en barco, partiendo del puerto Aguirre, del lado argentino de la frontera. El viaje a través del Río Paraná terminaba en la ciudad argentina de Posadas, desde donde era necesario tomar un tren hacia la frontera con el Rio Grande do Sul y luego continuar hacia la capital de Paraná.

Santos Dumont prefirió el camino más difícil. Cabalgó desde Vila Iguazu hasta Curitiba siguiendo el sendero de la línea telegráfica, construida durante la instalación de la Colonia Militar, en 1889. Después de algunos días de viaje, el aviador finalmente se encontró con Affonso Camargo.

En conversación con el gobernador, la principal referencia de Santos Dumont era su experiencia con el turismo en las Cataratas del Niágara, en los Estados Unidos. No fue coincidencia que, algunos meses después, el estado de Paraná expropió 1.008

UN INVENTOR EN LAS CATARATAS

hectáreas en las mediaciones de las Cataratas del Iguazú para la futura instalación de un parque nacional.

Santos Dumont fue la primera persona en el mundo en volar en público y en comparar públicamente las cataratas de los extremos opuestos del continente. Parafraseando su comentario sobre las caídas de agua, el terreno expropiado en Brasil era “más grande, mucho más grande” que el Parque Estatal de las Cataratas del Niágara, creado en el estado de Nueva York en 1885.

En 1906, París amaneció con el siguiente título en el diario *Le Petit Journal*: “Aeroplano despegó [...] Santos Dumont logra un hecho sin precedentes en Europa”. El artículo detallaba su hazaña a bordo del prototipo 14-Bis, asistida por una multitud de curiosos y curiosas. Ese día, Dumont fue llevado por el público, que quedó maravillado con el primer vuelo documentado de la historia.

Famoso en el mundo de la aviación, Dumont era carismático y solía probar sus invenciones con la platea. Participaba en competencias, de las cuales, casi siempre, salía victorioso.

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

A diferencia de sus pares estadounidenses, el brasileño no tenía intención de patentar sus invenciones, aunque guardaba algunos secretos que, poco a poco, él mismo revelaba. Los hermanos Wright, fabricantes de bicicletas, también inventaron un avión en los Estados Unidos, cuyo prototipo, *Flyer*, realizó su primer vuelo en 1903. Desafortunadamente, no había público ni prensa para atestiguar el hecho, pues los hermanos tenían la intención de patentar la invención y, por lo tanto, la mantuvieron en secreto durante algún tiempo.

Sin embargo, en 1908, Wilbur Wright, uno de los hermanos, visitó a Francia de los aviadores. Allí, Wright comenzó a realizar vuelos públicos con el *Flyer* y se convirtió en una celebridad, ya que podía volar durante horas, en contraste con los minutos votados por Santos Dumont en el 14-Bis. Aunque no lo reconoció abiertamente en ese momento, el aviador brasileño se refirió posteriormente al alejamiento del público como una “experiencia dolorosa”.

Santos Dumont siempre decía que en el mundo de la aviación había espacio para todos y todas. Sin embargo, era competitivo y mantenía claro su resentimiento por no haber sido reconocido como el primero a volar. En un manuscrito de 1929, con su salud física y mental muy debilitadas, Dumont desahogó su frustración: “Es inexplicable que los

UN INVENTOR EN LAS CATARATAS

hermanos Wright pudieran realizar innumerables vuelos durante tres años y medio sin ser observados por un solo periodista de la perspicaz prensa estadounidense” (Hoffman, 2010, p. 337).

Fue así que los Wright entraron para la historia como los responsables por el primer vuelo de avión. A Dumont le correspondió el título de haber sido el primero en volar en público.

* * *

Santos Dumont conocía los Estados Unidos como pocos brasileños y brasileñas de su época. Irónicamente, al igual que compitió con los estadounidenses por el título de ser el primer en volar, la cuestión de las cataratas también involucraba una competencia con aquel país. Según el sentido común, Eleanor Roosevelt habría sido la primera persona famosa en conocer y comparar las cataratas del Iguazú y del Niágara.

Primera dama de los Estados Unidos de 1933 a 1945, la señora Roosevelt se convirtió en un referente del activismo de los derechos humanos tras la Segunda Guerra Mundial. Conocida en su país y en gran parte del mundo, se dice que ella exclamó

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

“pobre Niágara” al contemplar las Cataratas del Iguazú, expresando así su preferencia por las cataratas brasileñas.

Su visita a Brasil en 1944, sin embargo, no dejó evidencia de que realmente hubiera visitado las Cataratas del Iguazú. A pesar de eso, la atribución de la frase a esta personalidad ayudó a popularizar la comparación entre las dos mayores cataratas de las Américas. La frase “*poor Niagara*” es una constante en los textos que comparan las dos maravillas de la naturaleza, aunque sea apenas un mito.

Otro estadounidense a equiparar las cataratas fue el cineasta Burton Holmes. En 1920, cuando el cine aún era mudo, y el documental un género incipiente y poco conocido, Holmes viajó a Iguazú y capturó impresionantes imágenes. En las pantallas de cine de su país, el público vio las imágenes de las cataratas del Iguazú con subtítulos que decían: “cincuenta pies [quince metros] más alto que Niágara”.

En las “disputas” de cataratas, Santos Dumont tiene la ventaja sobre la primera dama estadounidense, pues existen pruebas materiales de su pasaje por Iguazú. En la mencionada entrevista de Dumont al diario *O Estado de S. Paulo* (1916), el aviador mismo le pregunta al entrevistador: “¿conoces las Cataratas del Niágara?”. Dado que la respuesta fue negativa, las cataratas del Norte son ampliamente descritas por el brasileño.

UN INVENTOR EN LAS CATARATAS

Detallista, Dumont se refirió a las Cataratas del Niágara como “una inmensa caída de agua que ofrece lo más extraño y pintoresco de ese mundo”, con “numerosas y muy variadas cascadas, islas esparcidas por allí, la vegetación y una infinidad de aspectos bellísimos”. Después de esa descripción, se volvió hacia las Cataratas del Iguazú: “sin ningún exagero, es una maravilla. Más grande, mucho más grande que el Niágara”. Y concluyó que, frente a las Cataratas del Iguazú, las del Niágara eran solo una “formidable” caída de agua, “nada más” (Conversando [...], 1916).

Durante ese primer semestre de 1916, Dumont estaba con una agenda muy ocupada. Después de visitar Vila Iguaçú, su plan era retornar a Posadas y, desde allí, tomar un tren hacia Rio Grande do Sul y luego continuar su viaje hacia Río de Janeiro. Esa era la principal ruta que conectaba la región, aislada por tierra, con la capital del país. Sin embargo, después de hablar con sus amigos de Iguaçú, el ilustre viajero fue influenciado a cambiar su itinerario y dirigirse a Curitiba.

De hecho, el alcalde de Vila Iguaçú tenía poco que ofrecer a una de las mayores celebridades del mundo de aquella época.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

Schimmelpfeng le proporcionó lo que pudo: alojamiento, un paseo guiado por las Cataratas y un modesto baile en su honor. Desde su punto de vista, lo más importante fue persuadir al aviador para que intercediera junto al gobierno del estado en favor del desarrollo del potencial turístico de Iguazú.

Acostumbrado a hacer planes, Dumont elaboró una estrategia. Él se dirigiría a Curitiba por el camino por el cual, en el futuro, se construiría una carretera de acceso a la Vila Iguazu. Al llegar a su destino, la celebridad mundial usaría su influencia y le pediría al gobernador “que se interesara por las cataratas” e que hiciera que la “excursión fuera más cómoda”. En la práctica, Dumont informaría al gobernador sobre su experiencia como turista en el Niágara, con el objetivo de ilustrar cómo podría ser la actividad turística en Iguazú.

Cuando Dumont realizó su visita, toda la tierra alrededor de las Cataratas era propiedad privada. Jesús Val era un español que se estableció en la región en 1897 para extraer yerba mate y madera de ley, habiendo sido posteriormente inscrito en la primera página del libro de Registro de Colonos de la Colonia Militar. En 1903, el viajero Domingos Nascimento relató que Jesús Val alojaba a algunas personas en una cabaña de bambú y que pretendía construir un hotel. En 1910, obtuvo la posesión de las tierras. Así que el hotel

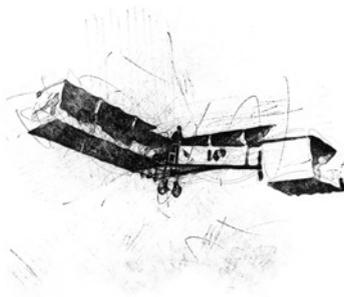
UN INVENTOR EN LAS GATARATAS

en el que Santos Dumont se hospedó en Iguazú estaba en la propiedad de Jesús Val, aunque fuera administrado por Frederico Engels.

En ese momento, era poco probable que el gobierno del estado pudiera establecer un parque en la longinqua Vila Iguaçú. Era necesario mucho recurso y, sobre todo, la apertura de una carretera. El gobernador Affonso Camargo y sus asesores encontraron un camino intermedio. En tiempo récord de aproximadamente tres meses, el equipo gubernamental hizo uso de la Ley Estadual 1.260 de 1913, que permitía expropiaciones de tierras en Paraná por “interés público”. A pesar de que la ley era reciente y había muchas dudas sobre su aplicación, el resultado fue el Decreto 653 de julio de 1916, mediante el cual el estado realizó la primera expropiación de un terreno: el de Jesús Val. Después de muchas disputas, el español aceptó la indemnización ofrecida por el estado de Paraná en 1919. Formalmente, se creaba una de las primeras reservas naturales de Brasil y la futura base del Parque Nacional do Iguaçú, que se concretaría en 1939.

3

El articulador
panamericano



Alberto Santos Dumont pasó gran parte de su vida adulta fuera de Brasil. Es muy posible que haya conocido las Cataratas del Niágara en sus viajes a los Estados Unidos alrededor de 1890. El punto culminante de sus experimentos e invenciones, que incluyen el 14-Bis y el *Demoiselle*, ocurrió en Francia durante la primera década de 1900. Ese fue el apogeo de su fase como pionero de la aviación, que duró hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial.

Con el estallido del conflicto en 1914, Dumont inicia una nueva etapa en su carrera, actuando como articulador, activista o militante, como diríamos hoy en día, de la aviación en el continente americano. Esta etapa duró aproximadamente hasta 1920, cuando los gobiernos reemplazaron a los aeroclubes en el centro del debate sobre el desarrollo del transporte aéreo.

En ese intervalo, el año de 1916 fue especial para el aviador brasileño. En enero, Dumont desarrolló un plan para el uso masivo de aviones en el continente americano, con el objetivo de acercar a los Estados Unidos a América del Sur. Su propuesta fue respaldada por el Aeroclub de Estados Unidos, una federación nacional que representaba 28 aeroclubes de todo el país.

Santos Dumont fue designado, por la federación estadounidense, para encabezar la elaboración de los primeros estatutos aeronáuticos del continente. Fue para

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

esta actividad que representantes de aeroclubes de todas las Américas se reunieron en Chile en marzo de 1916. De enero a julio, debido a su labor en la aviación, Santos Dumont tenía una agenda llena. Al final de ese período, el brasileño pasó por Estados Unidos, Chile, Argentina y Brasil. Y por fin regresó a la sede del aeroclub en Nueva York.

* * *

El río Niágara se encuentra entre los dos lagos en América del Norte, formando la frontera entre los Estados Unidos y Canadá. En un punto específico, enormes caídas de agua producen un hermoso espectáculo. Las Cataratas del Niágara son una atracción cuyo potencial turístico es explorado desde principios del siglo XIX, prácticamente al mismo tiempo que el desarrollo del turismo moderno. El primer acceso a las cataratas se realizó en 1825, con la conclusión del Canal de Erie. En la década de 1850, las conexiones ferroviarias garantizaron la temprana explotación turística de la atracción.

“Las Cataratas del Niágara” es el nombre dado tanto del accidente geográfico como de las ciudades de los lados estadounidense y canadiense de la frontera. En esa región, los ferrocarriles llegaron en la primera mitad del siglo XIX, lo que

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

hizo con que el atractivo turístico fuera más accesible tanto para los estadounidenses, que ahora podían viajar a las cataratas desde el gran centro en torno a la ciudad de Nueva York, como para canadienses, que tenían acceso a la región desde Toronto.

En 1885, se crearon dos de los primeros parques de conservación ambiental en los Estados Unidos y Canadá en las Cataratas del Niágara. En el lado estadounidense se estableció el Parque Estatal Cataratas del Niágara, y en el lado canadiense, el Parque Reina Victoria. Por lo tanto, cuando Santos Dumont visitó las Cataratas del Niágara, había acceso ferroviario que conectaba la región con grandes centros urbanos, una estructura de visitación y dos parques de conservación ambiental. Este era el modelo que el aviador tenía en mente cuando se dirigió al gobernador de Paraná para que este se interesara por las cataratas.

No se sabe cuántas veces, ni cuándo estuvo Dumont en las Cataratas del Niágara. Entre 1894 y 1916, realizó varios viajes a los Estados Unidos, principalmente a Nueva York. Creo que pudo haber visitado las Cataratas del Niágara en 1894, ya que hay evidencias de que estuvo en Boston y en Chicago, y las caídas de agua están entre esas dos ciudades. Siendo un aventurero y amante de la naturaleza, es poco probable que Dumont haya pasado tan cerca de Niágara y haya desperdiciado la oportunidad de conocer una de las atracciones más bellas de América del Norte.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

Suponiendo que haya conocido las Cataratas del Niágara en esa ocasión, el joven Dumont, a los 21 años, fue expuesto a un turismo casi centenario y a un parque estatal de conservación de casi una década de creación. En ese momento, ya existía un fácil acceso terrestre, explotación turística y áreas de preservación ambiental en las Cataratas del Niágara. En 1916, la situación en las Cataratas del Iguazú era lo opuesto: falta de acceso terrestre, turismo amateur y ubicación en terreno privado.

En la entrevista al diario *O Estado de S. Paulo* (1916), Santos Dumont mencionó sobre otro de sus numerosos planes: “Incluso planeo escribir un libro sobre el Iguazú”. Infelizmente, no llegó a concretizar este proyecto, lo que pudo haber ocurrido por diversas razones. Una de ellas, evidentemente, fue el deterioro de su salud física y mental, lo que lo limitaría en gran medida, especialmente después de 1920.

La vida de Santos Dumont se puede dividir en tres fases: la del aeronauta, la del articulador y la del debilitado. Cuando estuvo en Iguazú en 1916, ya había pasado la fase como aviador y estaba en pleno apogeo de su etapa como articulador. La década siguiente fue particularmente difícil debido a problemas

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

de salud, los cuales no trataremos en este libro.

Ser un aeronauta a principios del siglo XX, era una actividad glamorosa e ingeniosa. En el cambio del siglo, había una carrera por inventar máquinas voladoras. La meta no era exactamente crear un avión como lo conocemos hoy, sino desarrollar prototipos que volaran, que ni siempre se parecían a las aeronaves actuales. En ese entorno predominantemente masculino, también había mujeres. En 1903, Alberto Santos Dumont apoyó a una joven estadounidense de origen cubana, Aida de Acosta, a volar con sus dirigibles, convirtiéndose en la primera mujer del mundo en pilotar una aeronave. Raymonde de Laroche fue la primera mujer en obtener una licencia de piloto en 1909. La francesa Hélène Dutrieu aprendió a volar en el *Demoiselle*, uno de los aviones de Dumont. En 1910, se convirtió en la primera aviadora en realizar un vuelo con pasajeros. Era un momento fértil para la aviación. París era el centro de esta efervescencia, con Santos Dumont en el epicentro.

El brasileño era inusual en comparación con la mayoría de sus colegas. En realidad, no era un “aviador ingeniero”, como muchos de su época: era un genio, un inventor que evitaba dedicar su tiempo al estudio de teorías. Dumont realizaba sus invenciones y participaba de competiciones por diversión, ganando los principales premios en Europa de aeronautas profesionales. En la edición del 20 de octubre

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

de 1901, por ejemplo, el diario *The New York Times* informó que el brasileño ganó el Premio Deutsch por haber rodeado la Torre Eiffel, en París, en su Dirigible nº 6.

En 1906, Santos Dumont era una figura destacada. Su vuelo de unos minutos a bordo del 14-Bis llevó a una multitud a la euforia en Francia. Fue llevado y celebrado por el público que lo había visto volar con éxito. Todos los reflectores de Europa, incluyendo los titulares de los principales periódicos, estaban puestos sobre ese pequeño y carismático personaje.

Sin embargo, de la misma manera fugaz en que llegó, la euforia exagerada del público también pasó, por varias razones. Una de ellas fue la llegada de Wilbur Wright a Francia con su prototipo *Flyer*. Aunque sin testigos, los hermanos Wright documentaron el primer vuelo del *Flyer* en 1903, tres años antes del brasileño. Y, de hecho, la invención era sólida. En 1908, el público francés presenciaba vuelos de horas de duración, en contraste con los minutos volados por Santos Dumont en su 14-Bis.

Aún famoso, pero sin el entusiasmo del público, Santos Dumont siguió con su vida. En 1909, inventó otro avión, el *Demoiselle*, que fue considerado el primer avión deportivo comercializado en el mundo. Su invención fue muy exitosa entre los y las adolescentes de la élite de la época. El propio Dumont era visto volando alrededor de París con su nueva máquina, aterrizando

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

en las propiedades agrícolas de sus amigos y amigas, pues los vuelos requerían una larga área de campo para el aterrizaje.

Dos eventos marcaron el año 1910. En primer lugar, fue el año del último vuelo de Santos Dumont. Después de un accidente con su *Demoiselle*, se descubrió una enfermedad que lo afectó profundamente. Sin el cariño del público y en proceso de recuperación, el aviador se trasladó a una pequeña ciudad en la costa de Francia, a unos 200 km de París, donde vivió hasta el estallido de la Primera Guerra Mundial.

En los primeros meses del conflicto, el brasileño se ofreció a ayudar al ejército de Francia con sus proyectos. Sin embargo, sus excentricidades y, sobre todo, su costumbre de hacer observaciones del cielo nocturno llevó a los vecinos a denunciarlo como espía. La denuncia resultó en una visita de la policía que, finalmente, se disculpó por el malentendido. Resentido con la falta de reconocimiento y en un ataque de furia debido a la acusación de espionaje, el aviador quemó todos los archivos y proyectos que estaban a su alcance.

El incidente y la inseguridad en Europa llevaron a que Dumont

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

abandonara el Viejo Continente. En 1916, ya estaba activamente comprometido en otra misión. Ya no era el aviador y deportista de principios de 1900. En esta nueva etapa de su vida, Dumont se convirtió en el principal impulsor de la aviación civil en el continente americano. En ese momento, la aviación estaba desarrollándose muy rápido, pero aún faltaban instituciones gubernamentales de regulación al transporte aéreo. Los primeros pasos en este sentido los dieron los aeroclubs y no los gobiernos. Había aeroclubs en prácticamente todas las capitales en las Américas y en mayor número en los Estados Unidos.

Santos Dumont era ampliamente conocido en ese país, que ya había visitado varias veces. En 1902, la prensa estadounidense informó con entusiasmo sobre el encuentro del inventor brasileiro con el inventor Thomas Edison. En abril de ese año, el “Mago de Menlo Park”, como se conocía a Edison, participó de una colectiva de prensa, en la que expresó su interés en que Santos Dumont contribuyera a la creación de un Aeroclub en Estados Unidos, lo que finalmente ocurrió tres años después.

Este tipo de club aeronáutico creció vertiginosamente. En 1916, había 26 aeroclubs en el país, reunidos en el Aeroclub de los Estados Unidos, una especie de federación nacional. El Aeroclub mantenía la revista *Flying* y, el 12 de enero de 1916, celebró su décima cena anual. Santos Dumont asistió a esta cena y era

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

una de las personas más respetadas. Fue mencionado como uno de los aviadores “revolucionarios” y como el impulsor de un plan de aviación para el continente americano.

En su discurso en la cena anual del Aeroclub de los Estados Unidos, Alan Hawley, presidente de la federación, fue enfático al mencionar que los pioneros de la aviación más prestigiosos del mundo eran estadounidenses. Eran, en sus palabras, “revolucionarios” del aire tanto como lo fue Cristóbal Colombo en los mares. Para respaldar su argumento, enumeró los principales logros: el primer vuelo fue de los hermanos Wright, de Estados Unidos; el primer vuelo en público fue de Santos Dumont, de Brasil; el primer vuelo sobre los Alpes fue de Jorge Chávez e Juan Bielovucic, de Perú; y el primer vuelo sobre el mar fue de Glen Curtiss, también de los Estados Unidos. Con ellos, el Nuevo Mundo “dio alas” al Viejo Mundo.

En esa ocasión, después de brindar por los hermanos Wright, el maestro de ceremonias invitó a Santos Dumont a pronunciar su discurso. Había sido indicado para representar el Aeroclub de los Estados Unidos en la Conferencia Aeronáutica que tendría lugar en Chile, en marzo de aquel año. La indicación del brasileño se consideraba natural, pues el plan a ser discutido en la conferencia era de su autoría. Dumont ideó una estrategia para que miles de aviones fueran producidos y despegaran para ayudar a resolver los “difíciles problemas

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

de transporte". En caso necesario, estas máquinas también podrían contribuir a la defensa de las Américas.

Fue precisamente ese plan el que mantuvo a Santos Dumont bastante ocupado durante un tiempo. En el año de 1916, su agenda del primer semestre estaba abarrotada: en enero, tenía la cena del Aeroclub en Nueva York; en marzo, la Conferencia en Chile; en mayo, una reunión en Río de Janeiro y, en julio, debía estar de vuelta en la sede del Aeroclub de los Estados Unidos. Entre su partida en febrero y su regreso en julio se encontraba el evento principal de la articulación de Dumont: la *Conferencia Aeronáutica Panamericana*, en Chile.

Antes del viaje, entre el 17 de diciembre de 1915 y el 8 de enero de 1916, Santos Dumont participó del *Segundo Congreso Científico Panamericano* en Washington, donde presentó su plan para el desarrollo de la aviación en las Américas. En ese momento, el desarrollo industrial ya era mucho mayor en los Estados Unidos que en América del Sur. Aun así, en términos generales, ciudades como Río de Janeiro, Buenos Aires y Santiago no diferían mucho de los grandes centros estadounidenses como Nueva York y Chicago.

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

El movimiento panamericano estaba en su apogeo. Una idea romántica de hermandad y solidaridad entre los pueblos americanos se diseminó, especialmente bajo la influencia de Washington. De hecho, el término tiene un peso geopolítico que indica la presencia e influencia de los Estados Unidos en la región, en contraposición a la idea de “América Latina”, expresión creada por los franceses a mediados del siglo XIX, que señalaba las intenciones del Imperio Napoleónico en la región.

Este conflicto entre las identidades panamericana y latinoamericana estaba en el escenario de las relaciones internacionales de los Estados Americanos en el período posterior a las independencias, en las décadas de 1810 y 1820. En 1823, por ejemplo, el entonces presidente de los Estados Unidos, James Monroe, pronunció un mensaje al Congreso que se conocería como Doctrina Monroe, cuyo lema, que se le atribuyó más tarde, fue “América para los americanos”. Para Monroe, se trataba de asegurar el dominio político estadounidense en todo el continente, que estaba siendo disputado por las potencias internacionales de la época. La propia definición de pueblos americanos, o simplemente americanos, correspondía, en esta perspectiva, a todos aquellos que habían nacido en el Nuevo Mundo, también conocido como el hemisferio occidental.

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

Entre los aviadores, esta integración y disputa de identidades transnacionales observaba en el reconocimiento de los pioneros de la aviación, que incluía a los nacidos en los Estados Unidos, hermanos Wright y Glen Curtiss; en Brasil, Santos Dumont; y en Perú, Jorge Chávez y Juan Bielovucic, indicando, a su vez, la disputa terminológica que estaba de moda en ese período.

Fue en este contexto que germinó el plan de Santos Dumont para los cielos de las Américas, con aviones que permitieran la circulación de personas y mercancías. Para funcionar, era necesario una organización internacional que reuniera a las representaciones nacionales de los aeroclubes, lo que dio lugar a una especie de aeroclub de las Américas, oficialmente nombrado Federación Aeronáutica Panamericana.

El evento para discutir la creación de la entidad se llevaría a cabo en Nueva York. Sin embargo, a invitación del Aeroclub de Chile, la sede se trasladó a Santiago. Santos Dumont estuvo profundamente involucrado en la ocasión, primero como proponente y representante del Aeroclub de los Estados Unidos y, después de iniciados los trabajos, como su presidente de honor. El 5 de febrero de 1916, el aviador partió de Nueva York, llegando al país andino casi un mes más tarde, el día 1º de marzo. El viaje de 25 días era una clara evidencia de que, en el futuro, un

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

avión podría agilizar el transporte entre América del Norte y América del Sur.

Recibido con entusiasmo, Dumont declaró a la prensa que el propósito de esa inauguración era sentar las bases para que, en un futuro cercano, cientos de aeronaves cruzaran las Américas, reduciendo un viaje de 24 días a solo 24 horas. Para él, el avión traería cooperación entre los Estados Unidos y América del Sur, así como el desarrollo del comercio, de la aviación deportiva y también la defensa del hemisferio occidental “en caso de posible guerra”. Para lograr el objetivo de poner diez mil aviones de uso comercial en los cielos del continente, la Federación Aeronáutica Panamericana era imprescindible (Tenth Annual Banquet [...], 1916).

En Chile, 400 policiales no fueron suficientes para contener la multitud, que recibió con fiesta al aviador y a los delegados y delegadas de Brasil, Argentina, Perú, Uruguay, Colombia y Guatemala, entre otros países. Ante el entusiasmo del público presente, el brasileño fue nombrado presidente de honor del evento y coordinó los trabajos que definieron las primeras reglas para el establecimiento de rutas de navegación en las Américas.

Un aspecto interesante que no pasa desapercibido en la lectura de la revista *Flying* de mayo de 1916 es una queja del Aeroclub de los Estados Unidos en relación a la

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

participación de representantes del gobierno estadounidense en la conferencia. El presidente del Aeroclub, Alan Hawley, señala una falta de cortesía por parte del embajador de los Estados Unidos en Chile hacia Santos Dumont. El motivo principal de esta actitud del embajador habría sido el hecho de que un brasileño dirigiera la misión de Estados Unidos en el evento (The Pan-American [...], 1916).

Había aún otra cuestión. El movimiento propuesto por Santos Dumont era tan innovador como lo fueron su dirigible número 6, el 14-Bis o el *Demoiselle*. Si, a principios del siglo, no existían aviones, poco más de una década después, las aeronaves ya eran producidas a los miles, habiendo servido como armas en la Primera Guerra Mundial. La velocidad de desarrollo de la aviación fue abrumadora. En 1919, los gobiernos de todo el continente estaban directamente interesados en el asunto: la cooperación en este campo superó el nivel de los aeroclubs y se elevó a nivel estatal.

Sin embargo, en 1916, los aeroclubs aún eran las principales autoridades en asuntos de planificación logística aérea. Creada la Federación Aeronáutica Panamericana en Chile, el próximo paso en el plan de Dumont era Río de Janeiro. Su objetivo era organizar otro evento grandioso: una competición panamericana de aviación, que tendría lugar en la entonces capital de Brasil al año siguiente, según lo

EL ARTICULADOR PANAMERICANO

publicado en la edición de mayo de la revista *Flying*. Durante su viaje en 1916, también planeaba visitar Buenos Aires para las celebraciones del Primer Centenario de la Independencia de Argentina, y finalmente regresar a Nueva York en julio.

* * *

A partir de 1919, pocos años después del esfuerzo en pro de la aviación de Santos Dumont, la cooperación internacional en asuntos aeronáuticos dejó de ser competencia de los aeroclubs y se convirtió en responsabilidad de los Estados americanos. En este contexto, a pesar de su reconocida importancia histórica, la Federación Aeronáutica Panamericana, concebida por Santos Dumont y ejecutada por el Aeroclub de los Estados Unidos, se volvió obsoleta. La buena noticia era que la aviación había avanzado, lo que exigía la creación de nuevos mecanismos e instituciones, como la Aeronáutica.

Definitivamente, los años 1920 marcaron una nueva etapa en la vida de Santos Dumont. Las fases de aviador y articulador quedaron atrás. Esto influyó en el empeoramiento de su salud. Hay registros de que a principios de la década se internó en varias clínicas de recuperación en Suiza y Francia. Fue un período de empeoramiento de enfermedades que

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

finalmente lo llevaron a la muerte el 23 de julio de 1932, en Río de Janeiro, a los 59 años de edad.

Cuando visitó la Triple Frontera Argentina-Brasil-Paraguay del 22 al 27 de abril de 1916, Santos Dumont era un hombre muy ocupado. En siete meses, recorrió cuatro países diferentes, en una época en que cada desplazamiento duraba al menos 20 días. No es exagerado afirmar que, durante esos meses, Santos Dumont pasó más tiempo en el mar que en tierra.

Involucrado en el objetivo de integrar a las Américas a través de la aviación, es válido preguntarse: ¿qué llevó Santos Dumont a dedicar 24 días para conocer las Cataratas del Iguazú y luego dirigirse a Curitiba con el propósito de llamar la atención del gobierno de gobierno de Paraná sobre las cascadas? La respuesta no es evidente. Sabemos que Santos Dumont conocía las Cataratas del Niágara y que, después de finalizar sus trabajos en Chile, estuvo en Buenos Aires. Pasaron 25 días entre dejar Chile y partir desde Argentina. Sabemos poco sobre lo que hizo en Buenos Aires. Tal vez haya visto alguna publicidad para visitar las Cataratas del Iguazú. En ese momento, el ferrocarril a Posadas se acababa de inaugurar y con “solo” tres días de tren y tres días de barco era posible conocer la “Niágara Latina”. Eso es lo que hizo.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

finalmente lo llevaron a la muerte el 23 de julio de 1932, en Río de Janeiro, a los 59 años de edad.

Cuando visitó la Triple Frontera Argentina-Brasil-Paraguay del 22 al 27 de abril de 1916, Santos Dumont era un hombre muy ocupado. En siete meses, recorrió cuatro países diferentes, en una época en que cada desplazamiento duraba al menos 20 días. No es exagerado afirmar que, durante esos meses, Santos Dumont pasó más tiempo en el mar que en tierra.

Involucrado en el objetivo de integrar a las Américas a través de la aviación, es válido preguntarse: ¿qué llevó Santos Dumont a dedicar 24 días para conocer las Cataratas del Iguazú y luego dirigirse a Curitiba con el propósito de llamar la atención del gobierno de gobierno de Paraná sobre las cascadas? La respuesta no es evidente. Sabemos que Santos Dumont conocía las Cataratas del Niágara y que, después de finalizar sus trabajos en Chile, estuvo en Buenos Aires. Pasaron 25 días entre dejar Chile y partir desde Argentina. Sabemos poco sobre lo que hizo en Buenos Aires. Tal vez haya visto alguna publicidad para visitar las Cataratas del Iguazú. En ese momento, el ferrocarril a Posadas se acababa de inaugurar y con “solo” tres días de tren y tres días de barco era posible conocer la “Niágara Latina”. Eso es lo que hizo.

4

Al compás del
telégrafo



Al llegar a São Paulo en mayo de 1916, Santos Dumont fue entrevistado por el diario *O Estado de S. Paulo*. Era esperado que el tema principal sería la aviación y asuntos de interés internacional. Sin embargo, en la conversación con los periodistas, ni siquiera mencionó la creación de la Confederación Aeronáutica Panamericana: comenzó y terminó la entrevista hablando del Iguazú “con entusiasmo y un brillo vivo en los ojos oscuros”. Dumont explicó a su entrevistador que “hay un Niágara sajón en los Estados Unidos y un Niágara latino aquí en el sur de América” (Conversando[...], 1916).

El entusiasmo de Santos Dumont contrastaba con la dificultad de acceso y con la falta de infraestructura para el turismo en Iguazú. El viaje duraba seis días desde Buenos Aires. El acceso por tierra, a través de Brasil, no existía. A pesar de todo, Dumont declaró: “las Cataratas de Iguazú, ¡qué maravilla! Compensan ampliamente las molestias del viaje”. En cuanto al alojamiento, comentó: “imagina que no hay ni un hotel por esa zona. Existe, bajo el nombre de hotel, una casita con dos habitaciones y una sala, nada más...”.

En ningún momento de la entrevista, el ilustre visitante mencionó el hecho de que las Cataratas del Iguazú se encontraban en una propiedad privada, ni que el dueño de aquellas tierras era un extranjero. De todos modos, es posible inferir que Dumont concibió un plan para contribuir al turismo

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

en las Cataratas del Iguazú. En sus ideas estaban presentes los elementos que él debía recordar de su visita a las Cataratas del Niágara: acceso terrestre, fomento del turismo y creación de una zona de preservación ambiental. Fue con esta perspectiva que Dumont resuelve ir a Curitiba para convencer al gobernador de reconocer el potencial de las Cataratas del Iguazú.

El río Iguazú nace de la unión de los ríos Iraí y Atuba, al este de la capital de Paraná. Su curso sigue en general de este a oeste durante aproximadamente 910 km, atravesando gran parte del estado de Paraná, una unidad federativa creada en 1853. Poco antes de desembocar en el río Paraná, un majestuoso conjunto de cataratas convierte la región del extremo oeste del estado en un lugar único. En ese tramo, el río marca la frontera nacional entre Brasil y Argentina, que comparten las Cataratas del Iguazú.

A pesar de su potencial turístico equivalente al de las Cataratas del Niágara, las cataratas del río Iguazú se encuentran en el interior de América del Sur. A diferencia de lo que ocurrió en América del Norte, aquí solo en la segunda mitad del siglo XX se desarrolló una eficiente red de carreteras para el transporte terrestre. En el lado brasileño, la primera carretera, de tierra, fue

abierta por el estado de Paraná en 1920 y luego ampliada por el gobierno federal veinte años más tarde. Recién en 1969, casi tres décadas después, esta carretera sería completamente asfaltada.

A pesar de las enormes dificultades de acceso, personas influyentes visitaron la región a principios del siglo XX. En 1903, el poeta y diputado paranaense Domingos Nascimento relató su experiencia de conocer las impresionantes cataratas. El viajero afirmó que, en el lado brasileño, no había ninguna infraestructura turística y que, en el lado argentino, la explotación de la actividad estaba comenzando.

En Brasil, Jesús Val fue el guía turístico de Domingos Nascimento. El español contó que había recibido una parcela de mil hectáreas y los Saltos de Santa María de la Colonia Militar para fines agrícolas. En ese momento, la actividad agrícola consistía en la extracción de yerba mate nativa y madera noble para exportarlas a Argentina. Jesús Val explicó al poeta que tenía la intención de desarrollar el turismo y que incluso ya tenía una cabaña para recibir a las personas que deseaban conocer esa belleza natural.

Para Nascimento, ¡Val habría sido el primer guía turístico de las Cataratas! Aunque Federico Engels fue el responsable por inaugurar lo que Dumont llamó “una casita con el nombre de hotel” en las cataratas, años más tarde, Jesús Val fue de hecho

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

uno de los primeros gerentes de hotel en la región. En 1906, dirigía un lugar de alojamiento en el lado argentino de la frontera, que no era mucho mejor que la choza al otro lado del río. Es decir, hasta 1922, cuando se construyó un hotel de mejor calidad en las orillas argentinas, solo había algunos cobertizos para alojar a los visitantes de los dos lados de las Cataratas.

En 1914, cuando la Colonia Militar se convierte en municipio de Vila Iguazu, la actividad del turismo comienza a ser considerada esencial. El 14 de marzo de ese año, la Ley 1.383 creó el municipio, que se instaló efectivamente el 10 de junio con la toma de posesión de su primer alcalde, Jorge Schimmelpfeng, y la instalación de la primera Cámara de Concejales. En el primer año de su mandato, en 1915, Jorge Schimmelpfeng viajó a Posadas, donde se reunió con Frederico Engels, quien tenía experiencia en la industria hotelera, y le propuso que él y su familia se trasladaran a Vila Iguazu para fundar un nuevo negocio en esa rama de actividad. El alcalde tenía la intención de poner todos los esfuerzos para desarrollar el turismo en el municipio.

El Hotel Brasil fue inaugurado de esta manera el 15 de noviembre de 1915, en el centro de la ciudad. Al mismo tiempo, Engels arrendó a Jesús Val la "casita" cerca de las cataratas, transformándola en una filial de su hotel. Para mejorar la experiencia turística, Engels utilizó los recursos disponibles que

AL COMPÁS DEL TELÉGRAFO

tenía a su disposición, es decir, más fuerza física que recursos financieros, con el fin de mejorar el acceso y la visita al lugar.

Sin presupuesto público, las primeras iniciativas en favor del turismo en el lado brasileño aún tenían que competir con las instalaciones del lado opuesto. Por ejemplo, Santos Dumont llegó a Puerto Aguirre, como se conocía a Puerto Iguazú, ciudad argentina, el 22 de abril de 1916. Solo dos días después, gracias a las súplicas de sus compatriotas, se registró en el Hotel Brasil. Dumont fue el visitante más ilustre tanto de la sede principal como de su sucursal, la “casita”, en las cataratas.

Cuando supieron que el ilustre inventor había sido acogido por la competencia del lado argentino, Jorge Schimmelpfeng y Frederico Engels cruzaron la frontera y, apelando al patriotismo del aviador, lo invitaron a alojarse en lado brasileño. Los anfitriones, con recursos limitados, fueron creativos: organizaron un baile, prepararon un buen asado y llevaron a Dumont de paseo por las Cataratas. Además del hotel en el centro, el huésped pasó dos días en la sucursal junto a las cataratas, donde pudo apreciar las cascadas del río Iguazú desde varios ángulos. A lo largo de esos días, los tres intercambiaron muchas ideas y planes para el turismo en la frontera.

A diferencia de otros viajeros, Santos Dumont no estaba preocupado por “perder” el territorio de las Cataratas,

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

un pensamiento predominante en una región que sólo recientemente había estabilizado sus fronteras. Muchas narrativas, como la de Domingos Nascimento, iban en esa dirección. Lejos de lo convencional, el aviador solicitó una audiencia con el gobernador de Paraná para mostrar la urgencia de abrir una carretera que proporcionara condiciones que “facilitaran e hicieran más cómoda la excursión”.

A pesar de sus esfuerzos por desarrollar el turismo, las acciones del alcalde de Vila Iguacu eran limitadas. No tenía ni presupuesto ni vía de acceso terrestre a la capital Curitiba. Así como persuadió a Engels para invertir en hotelería, la argumentación de Schimmelpfeng fue seguramente crucial para convencer a Santos Dumont sobre la necesidad de que el estado de Paraná hiciera algo por las Cataratas.

Exactamente eso es lo que ocurrió. En Vila Iguacu, Santos Dumont se entusiasmó con el tema. El hombre que había planeado el 14-Bis y que estaba involucrado con la creación de la Federación Aeronáutica Panamericana no se quedaría sin un plan.

AL COMPÁS DEL TELÉGRAFO

El 27 de abril de 1916, Santos Dumont continuó su viaje hacia el este a caballo. No había carreteras. En esas condiciones, la línea telegráfica era una guía confiable. Después de montar a caballo durante ocho días y de pasar por varias pequeñas ciudades del interior, el aviador llegó a la capital de Paraná. Fue recibido con celebraciones y homenajes diversos durante los cinco días en que estuvo en Curitiba.

La audiencia con el gobernador Affonso Camargo tuvo lugar el 8 de mayo. La prensa local informó que el aviador “solicitó que el gobierno hiciera todo lo posible para aprovechar esa caída de agua, construyendo allí un parque nacional que seguramente atraería una gran afluencia de turistas” (Santos [...], 1916).

El gobernador escuchó atentamente sus sugerencias para convertir el Iguazú en un “Niágara latino”. Santos Dumont posiblemente habría recomendado acciones para facilitar el acceso, desarrollar una estructura de visitación y delimitar un área de conservación ambiental. Inmediatamente, Affonso Camargo no tenía la capacidad para movilizar recursos para abrir una carretera, fomentar el turismo o crear un parque estatal. Pero tenía algunas herramientas legales.

En 1907, Paraná había aprobado uno de los primeros

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

códigos forestales de Brasil, abriendo camino para políticas de conservación. En 1913, otra ley permitió al gobierno del estado el derecho de expropiar tierras por interés público. Al escuchar las ideas de Dumont, el gobernador pensó en las leyes innovadoras de Paraná, que aún no se habían aplicado. Fue así como, sólo tres meses después de la visita del aviador, Affonso Camargo convirtió la propiedad de Jesús Val en un área de utilidad pública, probablemente una de las primeras expropiaciones del país.

El 31 de julio de 1916, en vísperas de que Santos Dumont regresara a Nueva York, el gobernador de Paraná promulgó el Decreto Estadual número 653, en el que se registraba la reserva de “una zona de tierras junto a las Cataratas del Iguazú [...] para el establecimiento de un asentamiento y un parque”.

A pesar de la influencia decisiva de Santos Dumont en el destino de las Cataratas del Iguazú, la idea de un parque nacional en el área de las cataratas ya circulaba por lo menos desde 1876. André Rebouças, el primer ingeniero negro de Brasil, publicó un artículo aconsejando preservar las cascadas “intactas, libres de hierro y fuego” para las generaciones futuras (Rebouças, 1898). Para él, esto no excluía el turismo, siempre y cuando la infraestructura estuviera inspirada en el modelo utilizado en las Cataratas del Niágara.

AL COMPÁS DEL TELÉGRAFO

Inspirado en Rebouças, el capitán de la Colonia Militar Edmundo de Barros propuso y llevó a cabo, a finales de 1890, acciones prácticas como abrir una carretera de aproximadamente 20 kilómetros que conectaba Vila Iguazu con las cataratas. Por iniciativa propia, también escribió en un tablón de madera fijado a un árbol la expresión “Parque Nacional”. A pesar de ser una iniciativa aislada, el letrero causó revuelo entre los hermanos, quienes pensaron se trataba de un plan oficial de Brasil.

Muy probablemente, esta placa fue colocada en la misma ocasión en que el capitán encargó un mapa con la leyenda *Estudios realizados en el primer semestre de 1897, para servir en una demarcación de un núcleo urbano del futuro Parque Nacional Brasileño* (Barros, 1914). Sin embargo, el proyecto de Barros no se materializó. En 1910, el terreno donde estaban las Cataratas fue formalmente concedido a Jesús Val por la misma Colonia Militar.

Similar al primer vuelo, Dumont no fue exactamente el precursor del Parque Nacional de Iguazú. Pero el aviador fue la primera figura notable en hacer algo decisivo para su creación. El paso decisivo fue dado cuando Dumont alentó al gobernador a revocar la condición de propiedad privada de las Cataratas. Después de la expropiación, en 1916, Jesús Val llevó el tema a los tribunales. Finalmente,

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

en 1919, el español aceptó la compensación propuesta por el gobierno.

Cuando Santos Dumont salió de Buenos Aires para conocer las Cataratas del Iguazú, tenía en mente las cataratas del norte de América como modelo. El brasileño se impresionó tanto con la belleza como por la dificultad de acceso y la falta de infraestructura turística en Iguazú. Niagara era más pequeña, pero en Iguazú, la estructura turística era inexistente. Schimmelpfeng tuvo que usar su herramienta más poderosa, la argumentación, para convencer al inventor de que el gobierno de Paraná debería actuar para superar esta situación.

Afonso Camargo también utilizó una de sus principales armas: la pluma. Al firmar el decreto de utilidad pública para el área, expropió el terreno de Jesús Val, abriendo el camino para la delimitación del parque, décadas más tarde. Tristemente, Santos Dumont falleció siete años antes de la creación del Parque Nacional de Iguazú en 1939, lo que cambiaría la historia de la región y de la conservación ambiental en el país.

5

La furia de M'Boy
e Hinum



La historia de las comparaciones entre las cataratas de Iguazú y las del Niágara comenzó hace más de un siglo antes de la visita de Santos Dumont a Iguazú. Uno de los relatos más antiguos es el de Félix de Azara, un funcionario español que hizo un inventario de la geografía de América del Sur en 1780. Su objetivo era delimitar la frontera con el Imperio de Portugal, lo que no sucedió por la falta de representantes portugueses. A pesar de esta ausencia, Azara realizó su trabajo y comparó lo que vio en el río Iguazú con los registros sobre el río Niágara. No hay evidencia de que haya conocido personalmente las cataratas de América del Norte.

Después del final de la Guerra da Triple Alianza y la llegada de los barcos de vapor, las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX estuvieron marcadas por exploradores que visitaron las Cataratas de Iguazú y produjeron numerosas notas sobre la naturaleza local. En esta vasta documentación, a menudo se encuentran paralelos entre el Iguazú y el Niágara, como fue el caso de Alejo Peyret (1877), Florêncio de Balsadúa (1901), Domingos Nascimento (1903), entre otros.

Versado en los asuntos de su época y testigo ocular de ambas cataratas, Santos Dumont innovó en su comparación. En su entrevista al diario *O Estado de S. Paulo* de 1916, utilizó el término “Niágara latino” para referirse a las Cataratas del Iguazú, aunque las describió como mucho más grandes que

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

las cataratas anglo-sajonas. Otra novedad que aportó su comparación fue pragmática: impactado por la estructura física de la visita al Niágara, Dumont imaginó algo similar para Iguazú. Sin embargo, el turismo tal como lo conocemos hoy en día, un fenómeno del siglo XX, se materializaba en las Cataratas del Iguazú solo cinco décadas después, cuando la actividad se profesionaliza y se aleja del amateurismo y de la improvisación anterior.

Después de más de un siglo desde la ingeniosa comparación de Dumont entre las dos grandes cataratas, me encuentro con otra fascinante similitud: ambas majestuosas y gigantescas cascadas fueron explicadas por las cosmovisiones de los pueblos que habitaron sus territorios. A pesar de los más de ocho mil kilómetros que separan poblacional tan distintas como los iroqueses y los guaraníes, puntos similares impregnan los mitos fundantes de las Cataratas del Niágara y del Iguazú: ambas historias tienen mujeres jóvenes – Lelawala y Naipi – como protagonistas, y en los dos mitos aparecen serpientes responsables por el cataclismo que dio origen a las cataratas.

Uno de los mapas históricos de Foz de Iguazú, de 1941,

LA FURIA DE M'BOY E HINUM

muestra el comienzo de la urbanización. En ese año, había alrededor de mil habitantes en la pequeña ciudad, en un contexto mucho más próspero que el de la Vila Iguazu visitada por Santos Dumont. El Parque Nacional de Iguazú había traído una ola de desarrollo económico sin precedentes al municipio. En el antiguo diseño de las calles, destacan dos rectas paralelas, las calles Naipi y Tarobá, cuyos nombres hacen referencia a la Leyenda de las Cataratas.

Según el relato guaraní, Naipi, la hija del cacique, era dueña de una belleza incomparable y había sido consagrada a M'boy. Este dios, que gobernaba el mundo, tenía forma de serpiente y vivía entre las rocas del río Iguazú. Todo iba bien en los preparativos para la ceremonia de consagración hasta que la joven conoció y se enamoró de Tarobá. Para escapar de su destino y vivir juntos, Naipi y Tarobá decidieron huir en una canoa.

Despertado por el ruido de la canoa en las aguas, M'boy descubrió el intento de los enamorados y decidió vengarse. La serpiente se precipitó sobre el lecho del río Iguazú con tanta furia que causó un terremoto. Como resultado, se formaron las Cataratas. Con el fuerte temblor, la canoa de Naipi y Tarobá fue tragada por las cascadas del río. Luego, la serpiente transformó a Naipi en una piedra y a Tarobá en una palmera.

La leyenda cuenta que M'boy todavía vive en las profundidades

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

de la Garganta del Diablo, la más grande de las 275 caídas que forman las Cataratas del Iguazú. En todo momento, el dios serpiente contempla a Naipi y Tarobá, eternamente separados por su venganza furiosa. Al visitar las Cataratas del Iguazú y admirar sus profundidades, las rocas y las palmeras, entonces estarás viendo a M'boy, Naipi y Tarobá.

Los personajes legendarios del mito iroqués no tienen una presencia similar en los espacios y calles alrededor de las Cataratas del Niágara, como ocurre en la región de la Triple Frontera. Además, a diferencia del mito de Iguazú, no hay consenso sobre la leyenda de las Cataratas del Niágara, que posee varias versiones. Si el pueblo guaraní nunca salió a defender su versión de la historia de Naipi, la población iroquesa tuvo que posicionarse públicamente en contra de la versión europeizada que circula y distorsiona la cosmología original.

En general, las narrativas del Niágara convergen en el hecho de que el personaje central es una joven llamada Lelawala y que, accidental o propositalmente, según la versión, se encuentra con una cascada mientras descendía por el río en una canoa. Salvada de la muerte en la caída de la cascada

LA FURIA DE M'BOY E HINUM

por el dios del trueno Hinum, que vivía en una de las cuevas del Niágara, Lelawala fue llevada para recuperarse y vivir con la familia del dios.

Una vez recuperada, la joven se enamora del hijo de Hinum. Algunas versiones afirman que los dos se casaron y formaron una familia. Las cosas iban bien hasta que apareció una enorme serpiente, que envenenó las aguas del río Niágara, lo que causaría la muerte de la familia humana de Lelawala. Con el permiso de Hinum, la joven advirtió a su pueblo para que huyera, evitando el agua envenenada por la serpiente monstruosa. Cuando la serpiente se enteró de lo sucedido, confrontó al dios del trueno, que la mató con un rayo. El estruendo provocó un terremoto que dio origen a las Cataratas. Desafortunadamente, la casa de Hinum también fue destruida y ellos se mudaron a una nueva morada en el cielo.

Si visita Ferradura, la cascada más grande de las tres del Niágara, obsérvala detenidamente, ya que el espíritu de la enorme serpiente habita entre sus rocas. Los truenos y la niebla constante son Hinum y la Doncella de la Niebla, como también se conoce a Lelawala.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

Es muy interesante observar que dos pueblos originarios, que viven físicamente apartados y sin contacto, concibieron mitos similares sobre sus respectivas y enormes cataratas, en los cuales aparecen las figuras de una bella joven y una serpiente, y que ambas cascadas son interpretadas como el resultado de un estruendo en el lecho del río causado por la acción de la serpiente-monstruo-dios.

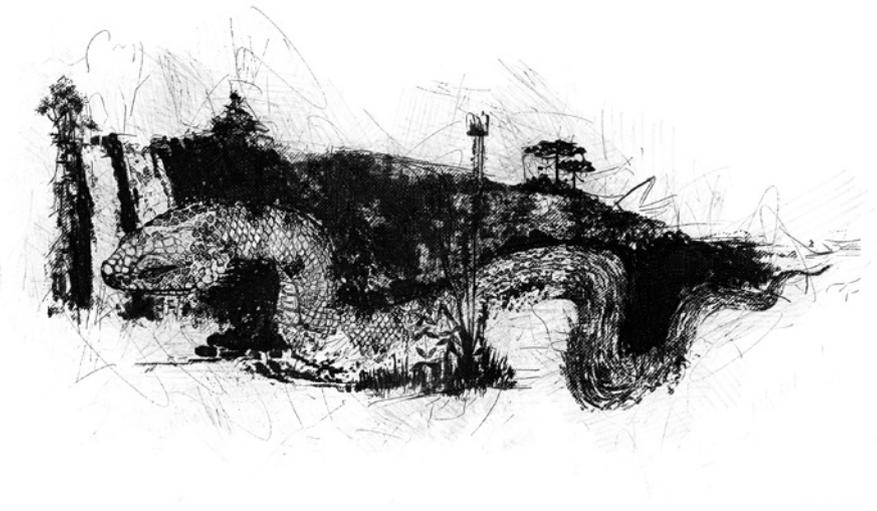
La presencia de las dos protagonistas también intriga. Tal vez las mujeres tenían un papel destacado en la sociedad y en las explicaciones sobre la formación del espacio entre los pueblos amerindios. Naipi y Lelawala son dos jóvenes muy diferentes, habitantes del continente antes de la llegada de los europeos. Ambas usaron una canoa como medio de transporte y ambas se enamoraron de un joven, al lado del cual, por suertes diversas, permanecen por la eternidad. Naipi-piedra contempla Tarobá-palmera en el río Iguazú y Lelawala vive con su familia adoptiva en el cielo sobre el río Niágara.

Tal vez la gran diferencia entre estas leyendas reside en las deidades y los ríos. En América del Sur, el dios es una serpiente, mientras que, en América del Norte, el dios luchó contra una serpiente. En este sentido, el final del vengativo dios M'boy es más dramático y el del dios Hinum es más honroso. En cuanto a los ríos, en el Iguazú no había una cascada antes de la intervención del dios-serpiente. En el Niágara, a la cascada

LA FURIA DE M'BOY E HINUM

existente fue “mejorada” en consecuencia de la lucha entre el dios del trueno y la serpiente-monstruo.

Para concluir, la abundante mitología amerindia consta de historias mucho más duraderas que la vida de cualquier ser humano que haya pasado por el río Iguazú o por el Niágara. Hay un misterio en las brumas de las cataratas. En ambos lugares, es necesario mirar detenidamente para encontrar todos los elementos de las leyendas: cascada, agua, rocas, árboles, niebla y, quién sabe, las serpientes...



6

El problema y
el poema



Cristóbal Colón llegó a la región que hoy es el Caribe en 1492. Según el Tratado de Tordesillas, el Nuevo Mundo estaba dividido entre las dos potencias de la época: Portugal y España. Durante los primeros años del período colonial, tanto la región de las Cataratas del Iguazú como la de las Cataratas del Niágara pertenecían a España, a pesar de las numerosas poblaciones que ya habitaban estos territorios, como es el caso de los guaraníes y de los iroqueses. A lo largo de más de 500 años, han ocurrido muchos cambios, pero un problema se mantuvo: la ocupación de las tierras indígenas. Primero, a través de la colonización y, tras las independencias, por los Estados Nacionales.

Antes de la llegada de los europeos, las regiones del río Niágara y la del río Iguazú eran habitadas por pueblos distintos. En América del Norte, los iroqueses estaban organizados en una confederación de tribus y clanes. Hacia el año 1140, la Confederación Iroquesa reunía a una gran y diversa población organizada, compuesta por cinco grandes naciones. Este grupo participó en enfrentamientos militares y en las disputas entre los imperios europeos, y también desempeñó un papel en la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. A pesar de que esta avanzada asociación política y social fue desarticulada en 1779, el pueblo iroqués todavía resiste y actualmente cuenta con alrededor de 130 mil personas, que viven en la región fronteriza entre los Estados Unidos y Canadá.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

En América del Sur, los pueblos guaraníes habitaban la extensa región de las Cataratas del Iguazú. A diferencia de los iroqueses, los/las guaraníes se organizaban en sociedades descentralizadas y seminómadas cuando se encontraron con los españoles. Hasta el día de hoy, el pueblo guaraní se divide en varios subgrupos étnicos en Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, con una población de aproximadamente cinco millones de personas.

Los primeros europeos que conocieron y documentaron las Cataratas del Iguazú formaron parte de la expedición del gobernador de la Provincia del Río de la Plata, el español Álvar Núñez Cabeza de Vaca, en 1542. El viaje fue documentado en un informe elaborado por el secretario Pedro Hernández y publicado en 1555. En el documento, se describe toda la expedición detallando cómo el gobernador, en su camino hacia la capital Asunción, se desvió de un “mal tramo” del río Iguazú.

En la narrativa local se dice que Cabeza de Vaca habría dicho “Santa María, madre de Dios, ¡cuánta agua!”. Por eso, inicialmente, las Cataratas serían conocidas como Salto de Santa María. Sin embargo, no hay evidencia histórica que respalde esta afirmación. Posiblemente, la referencia a los Saltos de Santa María provenga de otro grupo de españoles: los jesuitas. En 1623, los padres jesuitas fundaron una reducción cerca de las Cataratas, llamada Reducción de Santa María

EL PROBLEMA Y EL POEMA

del Iguazú. Pero con el avance de los bandeirantes paulistas, esta reducción tuvo una vida corta y fue reubicada más hacia el interior de la selva, en la región de la actual provincia de Misiones, en la vecina Argentina.

El comienzo del período colonial no tiene paralelo entre las Cataratas del Iguazú y las del Niágara. En el norte, el primer europeo en visitar y registrar las Cataratas fue el sacerdote francés Louis Hennepin, en 1678. Antes de él, otros franceses habían comentado sobre posibles cascadas de agua, basándose en informes de los pueblos originarios. Hennepin fue el primer en apreciar *in loco* la belleza de las cataratas del Niágara. En ese momento, los franceses estaban avanzando sobre América del Norte. El imperio español ya no tenía más dominio sobre todo ese espacio colonial.

Uno de los personajes más destacados de la Historia del Imperio Español en las Américas, el gobernador Álvar Núñez Cabeza de Vaca tenía 52 años cuando llegó al litoral de Santa Catarina. Sin embargo, previamente había realizado incursiones en América del Norte, específicamente en la región que hoy abarca el sur de los Estados Unidos y el Norte de México.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

La expedición en América del Norte tuvo lugar entre 1527 y 1537 y fue un desastre: solo cuatro personas sobrevivieron, entre ellas, Cabeza de Vaca. De regreso a España, el colonizador fue nombrado Gobernador de la Provincia del Río de la Plata, cuya capital era Asunción. Cuando decidió emprender un viaje por América del Sur, utilizando el camino indígena que conecta los Andes con el Atlántico, el Peabiru, Cabeza de Vaca llegó a la costa sur de Brasil en 1541, habiendo pasado en una de sus rutas cerca de las Cataratas del Iguazú.

Es probable que Cabeza de Vaca haya intentado evitar los ataques de la población autóctona al desviarse de la ruta más obvia, que sería navegar hasta Buenos Aires por el mar y desde allí seguir por los ríos Paraná y Paraguay hasta alcanzar Asunción. Sin embargo, aquel era el tiempo de los conquistadores. Hombres como Cabeza de Vaca tenían ambiciones de encontrar en el interior de América del Sur una civilización avanzada, similar a la que Francisco Pizarro había descubierto en el territorio andino, actual Perú. Siete años antes, en 1535, el Imperio Inca había sido localizado y sometido por Pizarro en nombre de España.

Sin embargo, no había otro imperio por descubrir en el camino del Peabiru por el que transitó la expedición compuesta por alrededor de doscientos soldados, sacerdotes, hombres de servicio y guías amerindios. El último día de

EL PROBLEMA Y EL POEMA

enero de 1542, el grupo llegó a la desembocadura del río Iguazú. Cruzaron el río Paraná y continuaron su marcha hasta llegar a Asunción el 11 de marzo de 1542.

La estancia del gobernador en Asunción fue corta y llena de controversias. En el entramado político de la época, terminó siendo arrestado y deportado a España en 1545. Diez años después, como parte de los esfuerzos en su defensa, fue publicado el libro *La Relación y Comentarios del Gobernador Álvaro Núñez Cabeza de Vaca* (1555). La primera parte del compendio, *Relación*, escrita por el gobernador, narra su paso por América del Norte. La segunda parte, *Comentarios*, escrita por su secretario particular, Pedro Hernández, relata la expedición en América del Sur, incluyendo el encuentro del primero europeo con las Cataratas del Iguazú. En el capítulo 11, el manuscrito registra que el gobernador y su expedición se enfrentaron a un “obstáculo” que debían superar: “una mala sección de una caída del río”, que exigió que el grupo llevara las canoas por tierra “con la fuerza de sus brazos”.

Según la descripción de Hernández, la “mala sección” consiste en “rocas muy altas” que, con el caer del agua, se puede escuchar desde muy lejos al “ruido”, y la “espuma que se forma” cae con “mucho fuerza”. A continuación, el libro narra que las canoas fueron puestas en el río, superando así el “problema”.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

Siguiendo el curso de las aguas, los españoles avanzaron poco más de veinte kilómetros hasta llegar a la desembocadura del río Iguazú en el río Paraná. La principal preocupación de los españoles era la presencia de las poblaciones locales que, según rumores, habían aniquilado una expedición de portugueses tiempos anteriores, cerca de otro río de la región. El capítulo 11 termina relatando el temido encuentro: en la desembocadura del Iguazú había un gran número de guaraníes “adornados con plumas de loros”, pintados y con sus arcos y flechas.

A diferencia de la breve descripción de las Cataratas, las anotaciones sobre la población indígena son extensas y llenas de adjetivos. Los guaraníes de 1542 fueron elogiados por su belleza indescriptible, de manera que “era un gran placer verlos”. No hubo el temido enfrentamiento. La expedición española continuó su travesía en el río Paraná. “Con grandes remolinos”, la fuerza de las aguas cobró la vida de “un cristiano”, que murió en el intento de llegar a la otra orilla. Después de esta pérdida, el gobernador continuó hacia Asunción.

La historia del paso de Louis Hennepin por las Cataratas del Niágara tiene dos coincidencias interesantes en comparación

EL PROBLEMA Y EL POEMA

con las Cataratas del Iguazú, que el sacerdote francés nunca conoció. La primera es que Hennepin nació en 1626, justo en el año en que los jesuitas abandonaron la reducción de Santa María del Iguazú para protegerse de los Bandeirantes que presionaban las fronteras entre Portugal y España en la región. Otra coincidencia es que cuando se encontró con las Cataratas del Niágara, en 1678, Hennepin tenía la misma edad de Cabeza de Vaca cuando este último avistó las Cataratas del Iguazú: ambos tenían 52 años.

A pesar de estas coincidencias, dado que Cabeza de Vaca y Hennepin vivieron en épocas bastante distintas, el sacerdote recorrió el continente cuando España ya no compartía todo el dominio de las tierras americanas solo con los portugueses. El propio Louis Hennepin era un clérigo al servicio de la “Nueva Francia”, que se convertiría posteriormente en parte de los Estados Unidos y Canadá. Al igual que Inglaterra, el Rey Sol avanzaba sobre dominios que antes pertenecían a España en América do Norte.

El sacerdote llegó a América del Norte en 1675. Tres años después, su expedición para explorar el oeste de la Nueva Francia llevaría al primer contacto europeo con las Cataratas del Niágara. El propio Hennepin registró el evento en una ilustración de su diario. Más tarde, en 1698, escribió un libro titulado *Un nuevo descubrimiento*.

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

La llegada francesa a las Cataratas del Niágara ocurrió 136 años después del paso español por la “mala sección” del río Iguazú. A pesar de estar separados en el tiempo y en el espacio, los primeros contactos europeos con las cascadas se describen de manera similar: la altura de las rocas, la fuerza del agua, el ruido y la espuma también aparecen en el relato de Louis Hennepin. Sin embargo, si el libro de los españoles era una defensa de las acciones del gobernador, dándole poca importancia a la belleza de las Cataratas del Iguazú, la escritura del sacerdote Hennepin adopta un estilo literario poético. El sacerdote francés también establece paralelos con su propio continente, afirmando que las cascadas en Italia y Suiza serían “falsos estándares” en relación con “este de que hablamos ahora”.

Además de haber hecho dibujos de las cataratas, Hennepin fue más detallado con sus aspectos naturales: mencionó el sonido del agua chocando contra las rocas y destacó que el sonido podía escucharse a “quince leguas de distancia”. Es un exagero justificable, dado que el autor escribió para sensibilizar al público sobre su “nuevo descubrimiento”. Él enfatizó que el rugido de las caídas era muy alto, “más aterrador que un trueno”, ya que las aguas “que caen desde esta vasta altura espuman y hierven de la manera más espantosa imaginable”.

EL PROBLEMA Y EL POEMA

A pesar del fuerte impacto causado por las impresionantes cataratas en ambos colonizadores, los contextos históricos de las expediciones de Cabeza de Vaca y de Heppenin eran muy distintos, como ya afirmado. El relato del gobernador fue publicado en su defensa de acusaciones de oponentes políticos. El sacerdote escribió un libro para comunicar una novedad. El español menciona solo su forma heroica de superar las Cataratas del Iguazú. El francés hace una descripción artística de las Cataratas del Niágara. Por un lado, un problema. Por otro, un poema.

Los relatos originales de los colonizadores se han conservado, lo que nos permite conocer el encuentro inédito de europeos con las dos cataratas más grandes de las Américas. Desde entonces el contexto histórico ha cambiado. Ni Cabeza de Vaca era portugués ni Hennepin era inglés. Las ex colonias de Portugal y de Inglaterra se convirtieron en Estados independientes, en un proceso que expandió sus límites a los territorios que antes pertenecían al Imperio Español y a la Nueva Francia. Luego, tanto las Cataratas del Iguazú, entre Brasil y Argentina, como las Cataratas del Niágara, entre Estados Unidos y Canadá, marcan las fronteras de las Américas Independientes.

7

Luna de miel



La visitación y las demarcaciones territoriales son temas recurrentes a lo largo de la historia de las Cataratas del Iguazú y del Niágara. Antes de la llegada de Colombo, los pueblos guaraníes en el sur y los iroqueses en el norte crearon sus propias explicaciones para la formación de las majestuosas caídas de agua, probablemente asegurando, a través de su cosmovisión, los límites territoriales en disputas con otros pueblos originarios. En el caso de colonizadores europeos como Cabeza de Vaca y Hennepin, los objetivos de sus expediciones por los territorios no incluían el turismo ni la apreciación de las bellezas naturales, sino expandir las fronteras de los imperios europeos. Sujetos a diversos conflictos durante el período colonial, estos límites eran flexibles y variaban según el avance de los viajeros.

Tanto las fronteras nacionales como el turismo de visitantes han asumido formas peculiares en los últimos doscientos años. El turismo como un compromiso de viajar para conocer un lugar específico es aún más reciente. Es una actividad económica que varía según el país, la cultura y el poder adquisitivo de las sociedades. Entre las cataratas más grandes de las Américas, el turismo en Niágara precede al de Iguazú en prácticamente un siglo.

Los inicios del turismo moderno preceden al turismo de

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

masas, que implica la recepción de un gran número de personas en una determinada ciudad para visitar una atracción. En las Cataratas del Niágara, los primeros turistas, como Jerome Bonaparte, datan de finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX. En su contraparte del sur, la actividad turística no comenzaría hasta cien años después, a principios del siglo XX, destacándose la visita de Santos Dumont.

* * *

Nombrar y cuantificar a los/las turistas que visitaron las Cataratas del Iguazú y las del Niágara desde tiempos inmemoriales es imposible. Los recuerdos más duraderos son de personas que fueron celebridades en sus épocas, como Charles Dickens y Napoleón Bonaparte III, en Niágara; y Claude Lévi-Strauss y Oswald de Andrade en Iguazú, además del propio Dumont, por supuesto.

A principios de 1800, los ferrocarriles cruzaron los Estados Unidos y llegaron a la frontera con Canadá. En 1801, se celebró la boda de Theodósia, hermana del entonces vicepresidente estadounidense, en las Cataratas del Niágara. Cuatro años después, fue el turno

LUNA DE MIEL

de Jerome Bonaparte celebrar su boda en las majestuosas cataratas. Jerome era hermano del estadista francés Napoleón Bonaparte, quién se convirtió en emperador y sacudió Europa con su proyecto de poder y dominio.

Los ilustres matrimonios sentaron un precedente para que las Cataratas del Niágara se convirtieran en un destino mundial para bodas y lunas de miel. Hace más de doscientos años, el escenario de las Cataratas del Niágara es considerado la “capital mundial de la luna de miel”. En este aspecto, no hay comparación con las Cataratas del Iguazú, a pesar del atractivo publicitario de los últimos años.

A diferencia de los novios y novias de las Cataratas del Niágara, la visita inaugural de Santos Dumont no contó con ninguna facilidad de acceso, ¡lo que el aviador incluso informó al gobernador del estado! Mientras que en América del Norte ya existía el ferrocarril, en la frontera Brasil-Argentina predominaba la navegación fluvial y una escasa exploración turística, esta última solo desarrollada por el país argentino en las primeras décadas del siglo XX.

Fue después de la llegada de barcos de vapor y tras el fin de la Guerra de la Triple Alianza en 1870, que los acuerdos

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

de navegación permitieron a las compañías argentinas explorar el río Paraná. El ferrocarril que conectaba Buenos Aires con Posadas, a unos 200 kilómetros de la frontera con Brasil, se completó a principios de 1910. En el lado brasileño, ¡una carretera de tierra solo se abrió en 1920 y se completó casi 50 años después!

En 1916, visitar las Cataratas era, por lo tanto, una actividad para personas que vivieran cerca o que tuvieran un espíritu aventurero como Santos Dumont. Cuatro años después de la estancia del ilustre aviador, otro personaje célebre pasó por Iguazú: Burton Holmes, pionero en el campo del documento, que registró las imágenes de video más antiguas de las Cataratas del Iguazú que conocemos. Sus escenas revelaron un lugar que aún no se había convertido en un destino turístico como las Cataratas del Niágara. Todavía pasarían unos veinte años para la ejecución de un plan en ese sentido.

* * *

A principios de la década de 1930, Brasil y Argentina eran gobernados por presidentes nacionalistas que creían que era necesario “brasileñizar” y “argentinar”

sus respectivos países. Esto incluía cuidar de las fronteras nacionales. Por esta razón, Argentina creó en 1934 el Parque Nacional Iguazú. Como respuesta, Brasil creó el *Parque Nacional do Iguazu* cinco años después. En este caso, la protección de las fronteras brasileñas estaba inserta también en el contexto también de la creación de los territorios nacionales, que buscaban evitar que las disputas territoriales que asolaban el mundo en la Segunda Guerra Mundial eventualmente alcanzaran este lado del Atlántico.

Ambos parques eran únicos, ya que no eran solo creaciones burocráticas. Tanto el parque nacional argentino como el brasileño tenían como objetivo promover el desarrollo económico de sus respectivas regiones, lo cual de hecho ocurrió. Las inversiones planeadas y ejecutadas desde las capitales Buenos Aires y Río de Janeiro transformaron radicalmente la región. Lamentablemente, Santos Dumont no vivió para presenciar la transformación de las Cataratas del Iguazú en una zona de turismo masivo.

No hubo un plan federal para crear un parque nacional en el entorno de las Cataratas del Niágara, donde las condiciones de acceso terrestre facilitaron el desarrollo del turismo. En Iguazú, el parque nacional se creó en

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

una zona aislada, cubierta de selva atlántica densa y sin acceso por tierra a la capital del propio estado. La situación del transporte era tan grave que uno de los primeros edificios en completarse en el complejo de obras que se construyeron alrededor del parque fue el Aeropuerto del Parque Nacional Iguazú, en 1941.

Ângelo Murgel fue el arquitecto que planificó las obras del Parque Nacional Iguazú. En su libro de 1945, describe más de veinte construcciones en el lugar, como el aeropuerto. Murgel también menciona que un tramo de carretera estaba en construcción para el acceso terrestre a Foz de Iguazú, y que el puerto fluvial de la ciudad en el río Paraná pasaba por reformas para aumentar la circulación de barcos.

Según Murgel, Getulio Vargas, que tenía la perspectiva de modernizar el país, quería convertir la región en un “Edén terrestre” y en un “centro de turismo internacional” fomentando esta actividad a gran escala. Para hacerse una idea, la inversión prevista para este proyecto era de 32 millones de cruzeiros, una cantidad superior al presupuesto total del estado de Paraná en 1941, que rondaba los 28 millones de cruzeiros.

Era un escenario muy distinto al de las décadas anteriores,

LUNA DE MIEL

cuando el gobernador de Paraná tenía poco más que recursos legales para atender la solicitud de Santos Dumont. Ahora, la situación era otra. En 1940, se inauguró el primer hotel de lujo de Foz de Iguazú. Situado en el centro de la ciudad, a unos veinte kilómetros de las Cataratas, el hotel *Casino Iguaçu* era de propiedad del gobierno de Paraná.

Siguiendo el ejemplo de las Cataratas del Niágara, los casinos también se incorporaron como una posibilidad turística. Sin embargo, esta actividad duró poco tiempo, ya que los juegos de azar fueron prohibidos en Brasil en 1946. El hotel, sin embargo, continuó su trayectoria y se convirtió en un punto de referencia en los primeros años del turismo en Iguazú. En la actualidad, en las instalaciones de este antiguo edificio funciona el restaurante-escuela del *Serviço Nacional de Aprendizagem do Comércio* (Senac).

A pesar de sus diferentes trayectorias, las Cataratas del Iguazú y del Niágara son atractivos turísticos masivos a principios del siglo XXI. Centenas de millares de visitantes recorren los parques, admiran las cataratas y utilizan las redes hotelera y gastronómica. Inversiones

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

son realizadas en atractivos como museos, acuarios y norias con el objetivo de aumentar el tiempo de estadía de los turistas en las ciudades.

Aproximadamente dos millones de personas visitan las Cataratas del Iguazú anualmente, de las cuales aproximadamente el 80% son nacionales de Brasil y Argentina. Un bajo porcentaje, alrededor de 1%, proviene de Estados Unidos, lo que indica que hay un considerable espacio para explorar la comparación entre Iguazú y Niágara. En las cataratas del norte, el lado canadiense recibe alrededor de 13 millones de visitantes por año. Es decir: más de diez veces la cantidad total de turistas que visitan Iguazú, de los cuales más de 90% son de Canadá o Estados Unidos. No hay datos sobre cuántos brasileños visitan las Cataratas del Niágara.

En Internet, es posible encontrar un número razonable de comentarios de personas que han visitado una de las Cataratas y, como resultado, han decidido visitar la otra. Estos casos nos llevan a algunas conclusiones. Los públicos estadounidense y canadiense tienen a su disposición una infraestructura centenaria y atractivos de primer nivel. Esto los hace altamente exigentes y críticos en relación a las condiciones de transporte público y la calidad de la comida, entre otros servicios, en las

LUNA DE MIEL

Cataratas del Iguazú. Hay un consenso aparente de que el turismo en las cataratas del Sur de las Américas tiene mucho que mejorar.

Otro punto en el que las narrativas de los turistas coinciden se refiere a una experiencia considerada más “salvaje” en la frontera entre Brasil y Argentina, comenzando por el hecho de que las Cataratas del Iguazú están lejos del centro de la ciudad, lo que no ocurre en las Cataratas del Niágara. Además, el paseo de barco en las Cataratas del Iguazú, realizado en una pequeña embarcación, ofrece una experiencia radical. En Niágara, por otro lado, el mismo paseo es ofrecido en una gran embarcación, compartida por cientos de personas.

Mientras que, en las Cataratas del Niágara, las bodas de la hermana del vicepresidente de los Estados Unidos y del hermano del emperador de Francia inauguraron una tradición de bodas y lunas de miel a principios del siglo XIX, en las Cataratas del Iguazú, solo en 1958 las novias brasileñas comenzarían a desear una luna de miel en una de las maravillas naturales más impresionantes del

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

mundo, con la inauguración del hotel de las Cataratas.

La principal explicación para el liderazgo del turismo en las Cataratas del Niágara es la llegada del ferrocarril. Como resultado de la facilidad de acceso por tierra y la centralidad de la conexión entre Estados Unidos y Canadá, las Cataratas del Niágara se convirtieron en una atracción turística masiva mucho antes que las Cataratas del Iguazú. Consciente de esta comodidad, Santos Dumont intervino ante al gobernador del Paraná, precisamente para que la actividad turística pudiera desarrollarse mediante mejoras en el acceso a las Cataratas del Iguazú.

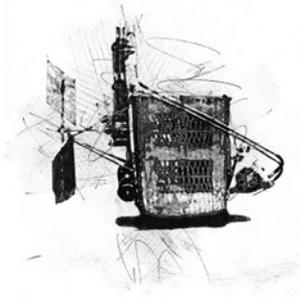
El precursor de la aviación ya había fallecido cuando se puso en marcha un proyecto para garantizar carreteras y alojamientos en Iguazú. En un contexto de disputa con Argentina, el gobierno federal brasileño construyó el *Parque Nacional do Iguazu*. Además de un aeropuerto, el complejo de obras incluyó la mejora de la carretera, una reforma en el puerto fluvial del río Paraná y el establecimiento de senderos cerca de las Cataratas. Fue una inversión pública significativa para convertir el *Parque Nacional do Iguazu* en un destino turístico, aunque incomparable con las Cataratas del Niágara. Los ocho mil kilómetros entre ambas siguen siendo un factor limitante

LUNA DE MIEL

para que más personas visiten las dos cataratas y saquen sus propias conclusiones, como hizo Santos Dumont.

8

Fronteras



Actualmente, las Cataratas del Iguazú y del Niágara se encuentran entre las regiones fronterizas más grandes de las Américas y del mundo. Son fronteras de gran circulación y mercancías, y ambas están en regiones productoras de energía eléctrica, rodeadas de áreas de preservación ambiental. En varios sentidos, estas inmensas caídas de agua forman parte de dos de las fronteras más dinámicas de las Américas del Sur y del Norte.

Al igual que sucede con las dos cataratas, en algunos aspectos podemos comparar las regiones fronterizas entre Brasil y Argentina, delimitadas por el río Iguazú, y entre Estados Unidos y Canadá, demarcadas por el río Niágara. En el aspecto económico, los países de América del Sur forman parte de un conjunto de Estados con un nivel de vida entre bajo y medio, una base industrial en desarrollo e indicadores sociales y económicos promedio. En el caso de América del Norte, se trata de la frontera entre dos Estados caracterizados por una mayor homogeneidad en la distribución del ingreso, alta calidad de vida, una industria consolidada, una alta incorporación de tecnología y una amplia inversión en investigación y desarrollo.

Esta observación es fundamental, ya que la situación económica de los países genera diferencias tanto en la infraestructura de acceso a los parques como en las

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

relaciones entre ciudadanos y ciudadanas de los Estados fronterizos. Existe una brecha de tiempo significativa entre la llegada del ferrocarril a las Cataratas del Niágara a principios del siglo XIX y la finalización de una carretera completamente asfaltada hasta Foz de Iguazú en 1969.

Las Cataratas del Iguazú se encuentran en Foz de Iguazú y en Puerto Iguazú. Foz de Iguazú está a unos 600 kilómetros de Curitiba y a 1600 kilómetros de Brasilia, capitales de Paraná y de Brasil respectivamente. Por otro lado, Puerto Iguazú se encuentra a unos 300 kilómetros de Posadas y a 1900 kilómetros de Buenos Aires, capitales de Misiones y Argentina respectivamente. La ciudad brasileña tiene una población de 258 mil habitantes, y la argentina cuenta con 80 mil habitantes. En conjunto, ambas suman 338 mil habitantes.

“Cataratas del Niágara” es el nombre de las ciudades gemelas a ambos lados de la frontera. En Canadá, las Cataratas del Niágara se encuentran a 130 kilómetros de Toronto, capital del estado de Ontario, y a 500 kilómetros de Ottawa, capital de Canadá. En Estados Unidos, la ciudad

FRONTERAS

está a 650 kilómetros de Nueva York, uno de los principales centros urbanos del país, y se encuentra a una distancia similar de la capital del país, Washington DC.

La ciudad canadiense cuenta con 88 mil habitantes, y la ciudad estadounidense tiene 48 mil, lo que suma un total de 136 mil habitantes en las áreas cercanas a las áreas de conservación. A pesar de ser núcleos urbanos pequeños, uno de los factores que contribuyen a que el turismo en las Cataratas del Niágara alcance alrededor de 13 millones de visitantes al año es la cercanía a grandes centros urbanos de América del Norte. En el lado estadounidense, la región metropolitana de Buffalo tiene más de 1,1 millones de habitantes. En el lado canadiense, la región metropolitana de Toronto supera los seis millones de personas. Además, Ottawa, Nueva York y Washington D.C, que están a una distancia equidistante de las cataratas, suman juntas una población de 19 millones de habitantes, lo que aumenta aún más el número de posibles visitantes anuales.

En el área del río Iguazú, la región metropolitana inmediata no se encuentra en Brasil ni en Argentina, sino en Paraguay, que es el lado más poblado de la Triple Frontera. La Región Metropolitana de Ciudad del Este abarca cerca de 600 mil habitantes. En Argentina, la Gran Posadas cuenta con alrededor de 300 mil habitantes. En Brasil, la región

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

metropolitana más cercana es Cascavel, que está a unos 100 kilómetros y con una población de aproximadamente 500 mil habitantes, seguida de Curitiba, que se encuentra a 10 horas en automóvil y alberga a tres millones de personas.

Por lo tanto, las Cataratas del Iguazú se encuentran a una mayor distancia de los principales centros urbanos, políticos y comerciales de sus respectivos países en comparación con las Cataratas del Niágara. Sin embargo, la población residente en las cercanías de las cataratas del sur es mayor que la del norte. Además, la desembocadura del río Iguazú en el río Paraná crea un efecto exclusivo de América del Sur en comparación con América del Norte: marca el encuentro trinacional más importante de las Américas.

La presencia de fronteras triples es un fenómeno bastante común en las relaciones internacionales. De los 195 países que son miembros de las Naciones Unidas, 134 comparten fronteras con otros dos países. En el caso de América del Sur, hay 13 fronteras triples, de las cuales nueve involucran a Brasil. Por otro lado, en América del Norte, no se da este tipo de encuentro entre tres países. Canadá y México están

FRONTERAS

separados por los Estados Unidos, que tienen fronteras largas con sus vecinos en la región.

Las Cataratas del Iguazú se encuentran en la triple frontera más grande y compleja de América del Sur, internacionalmente conocida como “la” Triple Frontera de nuestro subcontinente. A pesar del récord mundial en generación de energía limpia de la Itaipú Binacional y del título de Patrimonio Natural de la Humanidad otorgado al *Parque Nacional do Iguazu*, la Triple Frontera es conocida principalmente por el comercio en el lado paraguayo.

En 1940, Brasil y Paraguay iniciaron un proceso de acercamiento político. Mientras que el primer país buscaba alejar la influencia argentina sobre el país guaraní, el segundo aspiraba a obtener un acceso terrestre al mar. Durante este proceso de mutuo interés, surgió una propuesta que resultó en una de las mayores obras de ingeniería del siglo XX en las Américas: la planta hidroeléctrica binacional de Itaipú.

Para construir Itaipú y concretar el acceso de Paraguay al mar, se construyeron puentes y carreteras en el lado brasileño y paraguayo de la frontera. La infraestructura completa se completó a fines de la década de 1960, cuando ambos países estaban bajo regímenes dictatoriales. Este no

SANTOS DUMONT EN LAS GATARATAS

es un mero detalle. Es fundamental tener en cuenta que esta obra faraónica, responsable de enormes impactos ambientales y humanos, solo se llevó a cabo debido al período autoritario. En menos de diez años, una tranquila región de siete mil habitantes se convirtió en un bullicioso lugar de construcción con más de 100 mil habitantes. En paralelo, se estableció una zona franca en la ciudad paraguaya de Ciudad del Este, que en ese momento aún se llamaba Puerto Presidente Stroessner, en homenaje al dictador del país. En la década de 1990, la ciudad, que ya había cambiado de nombre a Ciudad del Este después de la deposición de Stroessner, se consolidó como el centro comercial más grande de Paraguay.

De esta aproximación entre Brasil y Paraguay, surgió una paradoja. Al margen del proyecto brasileño de convertir el *Parque Nacional do Iguazu* en un "Edén terrenal", la infraestructura de carreteras y puentes finalmente convirtió la región en un área de turismo nacional e internacional. Tres aeropuertos fueron construidos, uno en cada lado de la frontera, y las carreteras pronto se volvieron insuficientes para la creciente afluencia de vehículos. Finalmente, como deseaba Santos Dumont, se estableció una red de hoteles y restaurantes en Foz de Iguazú en la década de 1970. La infraestructura que permitió el flujo de personas y mercancías en la Triple Frontera también

FRONTERAS

impulsó la visitación y convirtió las Cataratas del Iguazú en un destino turístico masivo.

El primer puente construido en la región de la Triple Frontera conectó a Brasil con Paraguay. El Tratado para la Construcción del Puente de la Amistad fue firmado en 1956. Una curiosidad es que el proyecto arquitectónico del puente, que forma un arco, se realizó con el propósito de satisfacer la demanda de navegación en el río Paraná, en el cual desemboca el Iguazú. En América del Norte, la construcción que conecta las ciudades de Niágara em ambos lados de la frontera es el Puente del Arco Iris, que también tiene un arco. A pesar de la arquitectura similar de los dos puentes, las razones de la presencia del arco son muy distintas: en el Norte, representa el arco iris de las Cataratas del Niágara.

En la frontera entre Brasil y Argentina, sobre el río Iguazú, también se construyó un puente que inicialmente iba a llamarse Puente de la Fraternidad, pero que recibió el nombre de Tancredo Neves tras la muerte del entonces presidente electo, a punto de asumir el cargo y de inaugurar

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

la obra, en 1985. En el caso de Niágara, el Puente del Arco Iris data de 1941 y se construyó muy cerca de las grandes cataratas. En cambio, el Puente Tancredo Neves en Iguazú se construyó a 20 kilómetros de las Cataratas.

Entre Brasil y Argentina, se estima que en el Puente Tancredo Neves circulen alrededor de 290.000 personas y 3.000 vehículos al mes. En América del Norte, los registros de peajes adyacentes al Puente del Arco Iris indicaron un promedio mensual de 111.000 personas y 98.000 vehículos. A pesar de las cifras considerables, las dos realidades regionales son bien diversas. A unos 30 kilómetros del Puente del Arco Iris, hay otra estructura que conecta esos países: el Puente de la Paz, el segundo más importante a lo largo de la larga frontera entre Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, el más importante es el Puente del Embajador, a 238 kilómetros de las Cataratas del Niágara.

En términos de circulación de personas, los puentes más relevantes en las Américas del Sur y del Norte, el Puente de la Amistad y el Puente del Embajador, están a 31 kilómetros de las Cataratas del Iguazú y a 238 kilómetros de las Cataratas del Niágara, respectivamente. En el primero, circulan 97.000 personas y 308 camiones por día. En el segundo, pasan diariamente 68.000 personas y 8.000 camiones. Otros varios puentes y pasos elevados componen el entorno de la

FRONTERAS

frontera en América del Norte, donde el programa Nexus, un acuerdo entre los dos países que busca agilizar el tráfico fronterizo, permite la libre circulación de ciudadanos de “bajo riesgo” y se mantiene un equilibrio considerable entre el flujo de personas y el control fronterizo.

El título de este capítulo podría ser algo así como: la región de las Cataratas del Iguazú y de las Cataratas del Niágara, 90 años después de la muerte de Santos Dumont. El aviador falleció antes del decreto que creó el Parque Nacional do Iguazu. Desde 1932, tanto en Iguazú como en Niágara, el turismo ha aumentado y se ha mejorado. En Iguazú, el Parque Nacional fue solo el comienzo de una jornada. Otros proyectos para la región harían que la Triple Frontera fuera la más emblemática de las Américas.

La red de carreteras y puentes que conecta Brasil y Paraguay también lleva el turismo masivo para las Cataratas del Iguazú. Al igual que las ciudades de la región, la infraestructura para turismo creció rápidamente a partir de 1970. A principios de la década de 2000, la estructura se consolidó y se profesionalizó. El turismo se convirtió en una

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

actividad económica crucial, con una estructura capaz de atender a miles de visitantes al año.

Desde el comienzo del siglo XIX, la región de Cataratas del Niágara ha sido una infraestructura logística fundamental, lo que ha contribuido al desarrollo del turismo desde esa época. Esta fue la observación básica de Santos Dumont a principios del siglo XX. Pasados más de 100 años, el desarrollo económico en la frontera entre Estados Unidos y Canadá sigue ofreciendo lecciones, como, por ejemplo, formas de optimizar el espacio compartido y conciliar la libertad de movimiento con el control estatal.

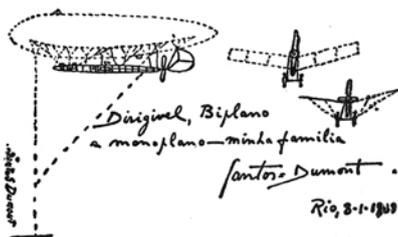
Finalmente, parece que las Cataratas del Iguazú aún mantienen una diferencia marcada con las Cataratas del Niágara. Aquello que Santos Dumont percibió como un “retraso” en el desarrollo del turismo fue superado. Desde otro punto de vista, se puede reconocer una ventaja: en Iguazú, la mayor distancia a las grandes ciudades de Brasil y Argentina le da a la región un aspecto más “salvaje”, como les gusta destacar argentinos y argentinas. La exuberancia de la naturaleza es un aspecto único que hace que la visita a Iguazú sea una experiencia muy diferente a las de las Cataratas del Niágara.

FRONTERAS



9

Falsos dilemas



Este libro abarca dos dilemas. El primero se refiere al pionerismo en la creación del avión. ¿Quién inventó el avión, Santos Dumont o los hermanos Wright? La respuesta de un brasileño o brasileña, sin duda, será Santos Dumont. Si la pregunta le contesta un estadounidense, será distinta. Al contextualizar el paso de Santos Dumont por Iguazú, la primera parte de este libro proporcionó elementos para demostrar la falta de fundamento de esta cuestión.

Un dilema supone una elección. Sin embargo, en el caso de la aviación internacional, tanto Dumont como los hermanos Wright formaban parte del mundo de inventores del inicio del siglo XX. La aviación, al igual que muchas otras invenciones, no tuvo un solo padre, como sugieren algunas afirmaciones: fue el resultado del trabajo de muchas personas, con un claro reconocimiento para algunas de ellas. En los eventos de los aeroclubes en la década de 1900, Santos Dumont era recordado como el primero en volar en público, mientras que los hermanos Wright fueron pioneros en el vuelo, aunque el registro público de sus vuelos ocurrió después del 14-Bis. Por lo tanto, este dilema es falso, ya que los tres fueron precursores de la aviación mundial.

El otro dilema se refiere a las dos cataratas más grandes de América. ¿Cuál de las cataratas es más hermosa: las del Río Iguazú o las del río Niágara? La segunda mitad de este libro

SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

se dedicó a seguir el camino abierto por Santos Dumont en 1916, cuando una vez más fue un pionero al comparar públicamente las dos cataratas.

En ese momento, Dumont era uno de los pocos que conocía ambas cascadas y fue el primer brasileño en compararlas en un periódico de gran circulación. Cuando estuvo en Niágara, el aviador tuvo contacto con un turismo centenario. Durante su paso por el Iguazú, ni siquiera había un hotel “en aquellos parajes”. O sea, mientras que Niágara era accesible por una red ferroviaria consolidada, para llegar a Iguazú ni siquiera había acceso por tierra, siendo necesario llegar a través del territorio argentino. Sin embargo, en cuanto a belleza, según Santos Dumont, Niágara era “solo” una formidable cascada de agua en comparación con las majestuosas Cataratas del Iguazú.

Hoy en día, las Cataratas del Iguazú y del Niágara son prácticamente equivalentes en cuanto a actividad turística. Aunque con una gran diferencia en términos de números de visitantes al año, en el orden de diez millones más en Niágara, las dos cataratas más grandes de América se han consolidado como destino turístico de masas.

Siguiendo el camino Santos Dumont, fue posible establecer nuevas similitudes entre el Iguazú y el Niágara. Aunque

FALSOS DILEMAS

separadas por ocho mil kilómetros, ambas tienen una historia paralela. Desde tiempos inmemoriales, los antiguos pueblos habitantes de América del Sur y del Norte explicaron la formación geológica a partir de mitologías similares. Aquí y allá, los colonizadores europeos son recordados como los primeros hombres blancos en registrar por escrito la belleza de las cascadas. En la historia más reciente, el conservacionismo ambiental ha dejado huellas en los parques creados tanto en los alrededores de las Cataratas del Niágara, como en las del Iguazú.

En la actualidad, las regiones de Niágara y Iguazú son puntos imprescindibles en la logística de América del Norte y de América del Sur, respectivamente. Esto se refleja en la facilidad de acceso para una porción de la población que es mucho mayor en la frontera entre Estados Unidos y Canadá, a través del río Niágara, que, en la frontera entre Brasil y Argentina, a través del río Iguazú. La distancia de los grandes centros mantiene una naturaleza espléndida en Iguazú, mientras que Niágara tiene un ambiente más urbano.

Finalmente, hay dos elementos muy diferentes que se manifiestan exclusivamente en cada una de las cataratas. La nieve es un fenómeno exclusivo de las Cataratas del Niágara. A pesar de las limitaciones en el transporte, contemplar las Cataratas del Niágara en invierno es un espectáculo único.

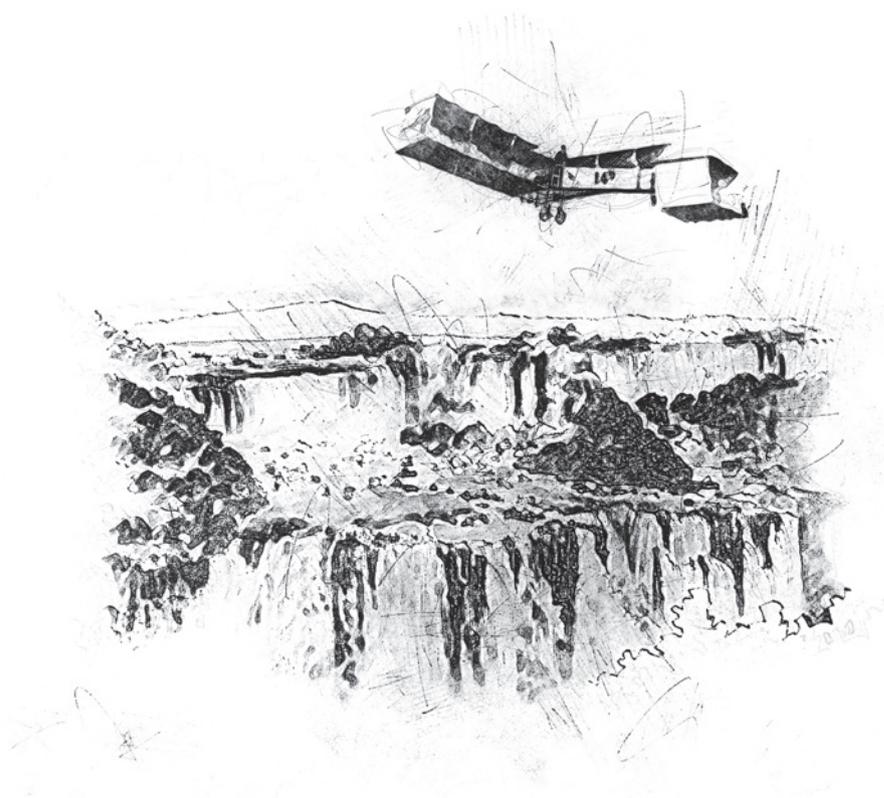
SANTOS DUMONT EN LAS CATARATAS

Por otro lado, admirar las Cataratas con muy poca agua es un fenómeno único durante las sequías del río Iguazú. En contraste con la nieve, la sequía es una condición rara de experimentar y suele tocar el sentimiento ecologista de las personas.

Por cierto, hay registros de una sola sequía en las Cataratas del Niágara, que ocurrió los días 30 y 31 de marzo de 1848. Un gran atasco de hielo en el río Niágara represó el agua, causando una serie de problemas, incluyendo problemas psicológicos a algunas personas que creyeron que estaban presenciando el fin del mundo. En Iguazú, las sequías ocurren con cierta frecuencia, siendo un fenómeno observable en fotografías al menos desde 1950. Desde entonces, se han registrado varios episodios de sequía, con un considerable aumento en las últimas décadas.

Finalmente, la conclusión es que nos encontramos ante otro falso dilema. Tanto las Cataratas del Iguazú como las Cataratas del Niágara tienen una belleza única. Sin embargo, las imágenes nos ayudan a concluir, como Santos Dumont, que el Iguazú es “más grande, mucho más grande” que el Niágara. Después de más de un siglo de esta observación, personas nacidas en Brasil, Estados Unidos, Canadá y Argentina pueden utilizar la aviación para sacar sus propias conclusiones. Las modernas aeronaves pueden ser utilizadas tanto para viajar por las Américas como para sobrevolar las Cataratas.

FALSOS DILEMAS



REFERENCIAS

ALCARÁZ, J. **Misiones a través de los relatos de viajes**. Posadas: Edunam, 2009.

AZARA, F. D. **Viajes por la América del Sur**. Montevideo: Imprenta del Comercio del Prata, 1850.

BALSADÚA, F. D. **Pasado - Presente - Porvenir del Territorio Nacional de Misiones**. La Plata: Instituto Geográfico Argentino, 1901.

BARROS, E. F. X. Planta dos Grandes Saltos do Iguassú ou de Santa Maria. [1897]. In: NASCIMENTO, D. **A hulha branca no Paraná**. Curitiba: Turnauer & Machado, 1914.

BARROS, H. L. Santos Dumont. In: ABREU, A. A. **Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República (1889-1930)**. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, 2013. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/DUMONT,%20Santos.pdf>>. Acesso em: 4 jun. 2022.

BLANC, J. **Before the Flood: The Itaipu Dam and the Visibility of Rural Brazil**. Durham: Duke University Press, 2019.

BLANC, J.; FREITAS, F. **Big Water: The Making of Borderlands Between Brazil, Argentina and Paraguay**. Chicago: University of Arizona Press, 2018.

BOLTON, H. E. The Epic of Greater America. **American Historical Review**, 38, n. 3, p. 448-474, abr. 1933.

BRASIL. **Decreto-Lei n. 1.035 de 10 de janeiro de 1939**: Cria o Parque Nacional do Iguassú e dá outras providências. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1939.

BROWN, J. L. Pan American Cooperation in Aeronautics. **Journal of Air Law and Commerce**, Dallas, 9, n. 3, 1938.

BTOA. **Border Traffic Statistics issued by the Bridge and Tunnel Operators Association**. Disponível em: www.bridgeandtunneloperators.org. Acesso em: 7 abr. 2022.

CAMPBELL, M. F. The Day Niágara Stood Still. **Canadian Geographical Journal**, p. 28-32, jan. 1960.

CARR, J. M. **Niágaras of Ink: Famous Writers at the Falls**. Albany: State University of New York Press, 2020.

CARVALHO, J. M. D. **A formação das Almas: o imaginário da República no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CATARACTS of Iguassu 1920s. Dirigido por: Burton Holmes. [192-]. Publicado pelo canal Travelfilmarchive, 2008. 1 vídeo (3 min 40 s). Disponível em: <https://youtu.be/WLX5WLhDUSk>. Acesso em: 17 mar. 2022.

CATARATAS DO NIÁGARA BRIDGE COMISSION. **Traffic Statistics**. Disponível em: <https://www.Niagarafallsbridges.com>. Acesso em: 7 abr. 2022.

CERVO, A.; BUENO, C. **História da política exterior do Brasil**. Brasília: FUNAG, 2012.

CHARLES, V. M. **Maiden of the Mist: A Legend of Cataratas do Niágara**. Markham: Fitzhenry & Whiteside, 2001.

CONVERSANDO com Santos Dumont. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, p. 1, 11 mai. 1916.

CORRÊA, M. S.; ALDÉ, L. **Meu Vizinho, o Parque Nacional do Iguaçu**. Foz do Iguaçu: Ecocataratas, 2009.

DULCI, T. S. **As Conferências Pan-Americanas (1889-1928): identidades, união aduaneira, arbitragem**. São Paulo: Alameda, 2013.

FERREIRA, L. D. C.; LOUREIRO, M. J. G.; ARIAS NETO, J. M. **O Legado de Marte: Olhares Múltiplos sobre a Guerra do Paraguai**. Curitiba: Appris, 2021.

FREITAS, F. **Nationalizing Nature: Iguazu Falls and National Parks at the Brazil-Argentina Border**. Cambridge: Cambridge University Press, 2021.

HEILIG, S. The dirigible balloon of M. Santos Dumont. **The Century Illustrated Monthly Magazine**. New York, p. 67-68, nov. 1901.

HENNEPIN, L. **A new discovery of a vast country in America [1698]**. Chicago: A. C. MaCLURG & CO., 1903.

HERNÁNDEZ, P.; NÚÑEZ CABEZA DEVACA, A. **La relación y comentarios del Governador Alvar Núñez Cabeça de Vaca, de lo acaescido en las dos jornadas que hizo a las Indias**. Valladolid: Francisco Fernández de Córdova, 1555.

HOBBSAWM, E. **A Era dos Extremos: o breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOFFMAN, P. **Asas da loucura: a extraordinária vida de Santos-Dumont**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010.

JASKOSKI, M.; SOTOMAYOR, A. C.; TRINKUNAS, H. A. Borders in the Americas: theories and realities. In: JASKOSKI, M.; SOTOMAYOR, A. C.; TRINKUNAS, H. A. **American Crossings: Border Politics in the Western Hemisphere**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2015.

JOSEPH, G. M.; LEGRAND, C. C.; SALVATORE, R. D. **Close Encounters of Empire: Writing the Cultural History of. U.S. – Latin American Relations**. Durham: Duke University Press, 1998.

JUSIONYTE, I. **Savage Frontier: Making News and Security on the Argentine Border**. Oakland: Universty of Carolina Press, 2015.

LE PETIT JOURNAL. Une sensationnelle expérience d’aviation au bois de bologne. **Le Petit Journal**, Paris, p. 1, 25 nov. 1906.

LIMA, Jackson. **Poor Niágara! Eleanor Roosevelt esteve nas Cataratas?** Blog de Foz, 2009. Disponível em: <https://bitly.com/TZKhk>. Acesso em: 17 mar. 2022.

LISBOA, M. T.; MARTÍNEZ, F. E. M. Path dependence in the Tri-Border Area. **Canadian Journal of Latin American and Caribbean Studies**, Toronto, p. 1-26, 2021.

LOUVAIN, P. O Marco das Três Fronteiras: símbolo da integração latino-americana e de resolução pacífica dos litígios internacionais. COELHO, I. et al. **Anais do XVII Encontro Estadual de História da ANPUH-SC**. Joinville: ANPUH, 2018.

MAPA. Medições ao norte do patrimônio de Foz do Iguaçu. Curitiba: [s. n.], 1941.

MAEDER, E. J. A. **Atlas territorial y urbano de las misiones jesuíticas de guaraníes**: Argentina, Paraguay y Brasil. Sevilla: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, 2009.

M. SANTOS-DUMONT rounds Eiffel Tower. **The New York Times**, New York, 1901.

MURGEL, A. **Parques Nacionais**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945.

MYSKIW, A. M. **A fronteira como destino de viagem**: a Co-lônia Militar de Foz do Iguaçu (1888/1907). Guarapuava: EDUNICENTRO, 2011.

MYSKIW, A. M. Ser colono na fronteira: a singularidade da Colônia Militar de Foz do Iguaçu (1889/1910). **Perspectiva Geográfica**, Cascavel, 6, n. 7, p. 1-20, 2011.

NASCIMENTO, D. **Pela Fronteira**. Curitiba: Typografia da República, 1903.

NIÁGARA REGION. **Niágara Tourism**. Cataratas do Niágara: Niágara Canada, 2018.

PARANÁ. **Decreto n. 653**. Curitiba: Presidência do Estado, 1916.

PEYRET, A. **Una visita a las colonias de la Republica Argentina**. Buenos Aires: Imprenta Tribuna Nacional, 1889.

PMFI. **Inventário Técnico de Estatísticas Turísticas**. Foz do Iguaçu: Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu, 2018.

PRUNER, R. R. **Frederico Engel**: pioneiro no turismo e hotelaria em Foz do Iguaçu. Blumenau: Nova Letra, 2014.

REBOUÇAS, A. Excursão ao Saldo da Guayra ou Sete Quedas pelo Capitão Nestor Borba - Notas e Considerações de André Rebouças [1876]. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**, Rio de Janeiro, p. 65-87, jan. 1898.

SANTOS Dumont. **Diário da Tarde**, Curitiba, 5 mai. 1916.

SCHOULTZ, L. **Estados Unidos**: poder e submissão. Bauru: EDUSC, 2000.

SILVA, M. A. **Breve História da Trílice Fronteira**. Foz do Iguaçu: 100Fronteiras, 2022.

SILVA, M. A.; CASTRO, I. C. S. **Além dos limites: a Trílice Fronteira nas Relações Internacionais Contemporâneas**. São Paulo: Alameda, 2021.

TENTH Annual Banquet of the Aero Club of America, held at the Hotel Biltmore, New York, January 12, 1916. **Flying**, New York, V, n. 1, fev. 1916.

THE \$10,000 Pan-American Aviation Trophy. **Flying**, New York, V, n. 1, fev. 1916.

THE Pan-American Aeronautic Federation. **Flying**, New York, V, n. 4, mai. 1916.

UDC. **Pesquisa sobre o perfil de pessoas que atravessam a Ponte da Amizade**. União Dinâmica de Faculdades Cataratas. Foz do Iguaçu. 2018.

UDC. **Pesquisa sobre o tráfego de veículos – Ponte Internacional da Amizade e Ponte Internacional Tancredo Neves**. Centro Universitário Dinâmica das Cataratas. Foz do Iguaçu. 2018.

WACHOWICZ, R. **História do Paraná**. Curitiba: Vicentina, 1995.

WACHOWICZ, R. **Obrageiros mensus e colonos: história do oeste paranaense**. Curitiba: Vicentina, 1982.

AGRADECIMIENTOS

Algunas personas e instituciones fueron imprescindibles durante la fase de investigación, elaboración y publicación de este libro. Agradezco inmensamente a mi hermosa esposa Cléo por su compañía y apoyo incondicional, y a los amigos y profesores de la Universidad Federal de Integración Latinoamericana y compañeros en el Grupo Tríplice Fronteira, Marcelino, Mamadou y Heloísa. Del mismo modo, agradezco al Instituto 100fronteiras que hizo posible esta publicación a través del apoyo cultural indispensable de Itaipú Binacional y el Fondo de Desarrollo y Promoción Turística de Iguazú. Mi agradecimiento especial a los empleados de la Editorial de UNILA y a los demás involucrados en la edición de este libro. Muchas gracias.

EL AUTOR

Micael Alvino da Silva es doctor en Historia por la Universidade de São Paulo y profesor de Historia de las Relaciones Internacionales en la Universidad Federal de la Integración Latinoamericana (UNILA). Ha sido investigador en el *National Archives*, en Washington, Estados Unidos; en el Archivo Histórico del Itamaraty, en Rio de Janeiro; y en el Archivo Público de Paraná, en Curitiba. Ha publicado seis libros, incluyendo *A Segunda Guerra Mundial e a Tríplice Fronteira*, publicado por EDUNILA en 2021, además de docenas de artículos académicos.



Patrocinadores



Apoio



100
FRONTEIRAS

Realização



Editorial

EDUNILA

Editora em
Universidade Federal da
Integração Latino-Americana

www.unila.edu.br/editora
editora@unila.edu.br

+55 45 3529-2149 | 3529-2170 | 3529-2188

