

# **GEOGRAFIA POLITICA DEL CAUCHO DURANTE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

**Camilo DOMÍNGUEZ OSSA \***

**RESUMEN:** Durante la Segunda Guerra Mundial el dominio de los recursos estratégicos jugó un papel geopolítico muy grande. Uno de estos recursos, el caucho, tuvo enormes implicaciones sobre el movimiento de fuerzas beligerantes en todo el planeta. En Asia Suroriental significó invasiones armadas y matanzas enormes. En América Latina, especialmente en la Amazonia, fue uno de los recursos estratégicos que marcaron el esfuerzo de guerra latinoamericano junto a los aliados. En realidad, los resultados de la llamada "batalla del caucho" fueron más del orden político que económico: los Estados Unidos impusieron finalmente el panamericanismo liderado por esa gran potencia y los pueblos aeropuerto que sirvieron para el embarque del caucho se convirtieron en enclaves para el dominio territorial del Estado colombiano sobre su Amazonia.

## **La Segunda Guerra Mundial y la pérdida de las plantaciones de caucho de la Malasia**

Al iniciarse la Segunda Guerra Mundial el 1 de agosto de 1939, la situación del continente americano resultaba envidiable con relación al resto del planeta, por su desvinculación del conflicto. Excepto para los territorios coloniales y para Canadá (por sus condiciones de proveedores de recursos y de hombres para sus metrópolis beligerantes) la guerra parecía algo lejano de lo cual era conveniente que el resto del continente se mantuviera alejado.

Si bien es cierto que en todos los países americanos hubo enfrentamientos ideológicos entre los partidarios del Eje y los partidarios de los Aliados; en la práctica ello no tuvo consecuencias decisivas hasta cuando Estados Unidos inclinó finalmente la balanza a favor de los Aliados, con su declaración de guerra al Japón, el 8 de diciembre de 1941, como consecuencia del ataque nipón contra la base norteamericana de Pearl Harbor en las islas Hawái.

---

\* Profesor Titular, Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Colombia.

Durante los dos años que antecedieron la entrada de los Estados Unidos al conflicto, ese país buscó mantener la posición aislacionista que había sido una constante de su política desde la época de Jorge Washintong. El aislacionismo, pregonado por los grupos industriales nacionalistas del *American First* le permitió a USA enormes ganancias durante gran parte de la primera Guerra Mundial y durante el período de la Segunda Guerra que se aplicó. Convertido en proveedor mundial de armamentos, el país absorbió gran parte de los recursos de Francia e Inglaterra, hasta que el primero fue invadido por Alemania y el segundo se encontró en la imposibilidad de pagar al contado sus encomiendas de armas y pertrechos. A partir de ese momento Norteamérica se enfrentó al dilema de abandonar a su mayor aliado permanente o romper su aislamiento inclinando su poderío industrial en favor de Inglaterra.

Los avances del Eje en Europa le mostraron al pueblo y al Gobierno de los EEUU que el ataque desde el otro lado del Atlántico sólo era cuestión de tiempo. Por eso, el presidente Franklin D. Roosevelt presionó al congreso para que revocara el Acta de Neutralidad. Finalmente, en febrero de 1941, se aprobó el Lend Lease (Préstamo y Arriendo), una ley que permitía ofrecer enormes créditos en armamentos y suministros a los Aliados, para que fuesen pagados después de la guerra. Roosevelt había expuesto la filosofía de esa posición en una de sus "Charlas para el hogar", programa radial escuchado por toda la nación. Usando la sencilla imagen de un incendio en una casa cuyo vecino posee una manguera, explica que éste no le dice al dueño de la casa en llamas: "Vecino mi manguera cuesta 15 dólares; tienes que pagarme 15 dólares para tenerla". No; se la presta, ayuda a apagar el fuego y después recupera la manguera" (Trias, 1975: 117).

Los norteamericanos aprovecharon, además, su condición de proveedores privilegiados de los ingleses para consolidar su hegemonía en el Atlántico Norte y en el Caribe. Para ello, tomaron bajo protección a Groenlandia e Islandia y realizaron "el trueque de 50 barcos de la primera Guerra Mundial, 20 torpederos, 10 aviones y 250 mil fusiles por ocho bases cedidas por los ingleses en Terranova, Bermudas, las Bahamas, Jamaica, Santa Lucía, Trinidad y la Guayana Británica." (Trias, 1975: 117). En esa forma, se hizo realidad la construcción de uno de los pilares para la geopolítica de EEUU: el hemisferio occidental. O sea, el continente americano y todas las islas cercanas conformando un solo bloque político-militar dirigido por la Casa Blanca y el ejército norteamericano. Un poder indiscutido y único, que sólo podía colocar en

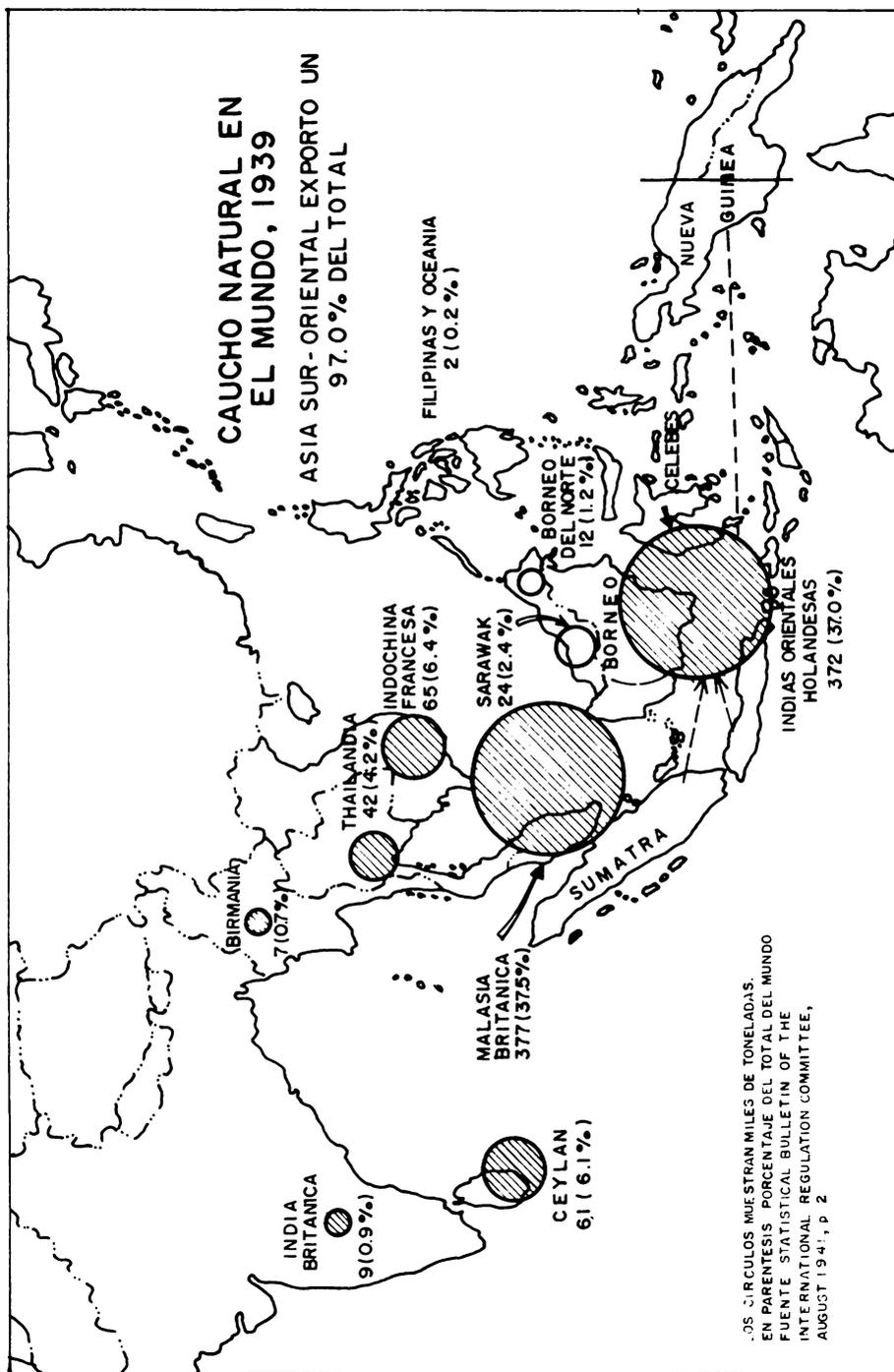
### *Geografía política del caucho...*

peligro la Alemania nazi o el Japón. Por eso, el Atlántico occidental y el Pacífico oriental, de polo a polo, se convirtieron en "aguas defensivas norteamericanas."

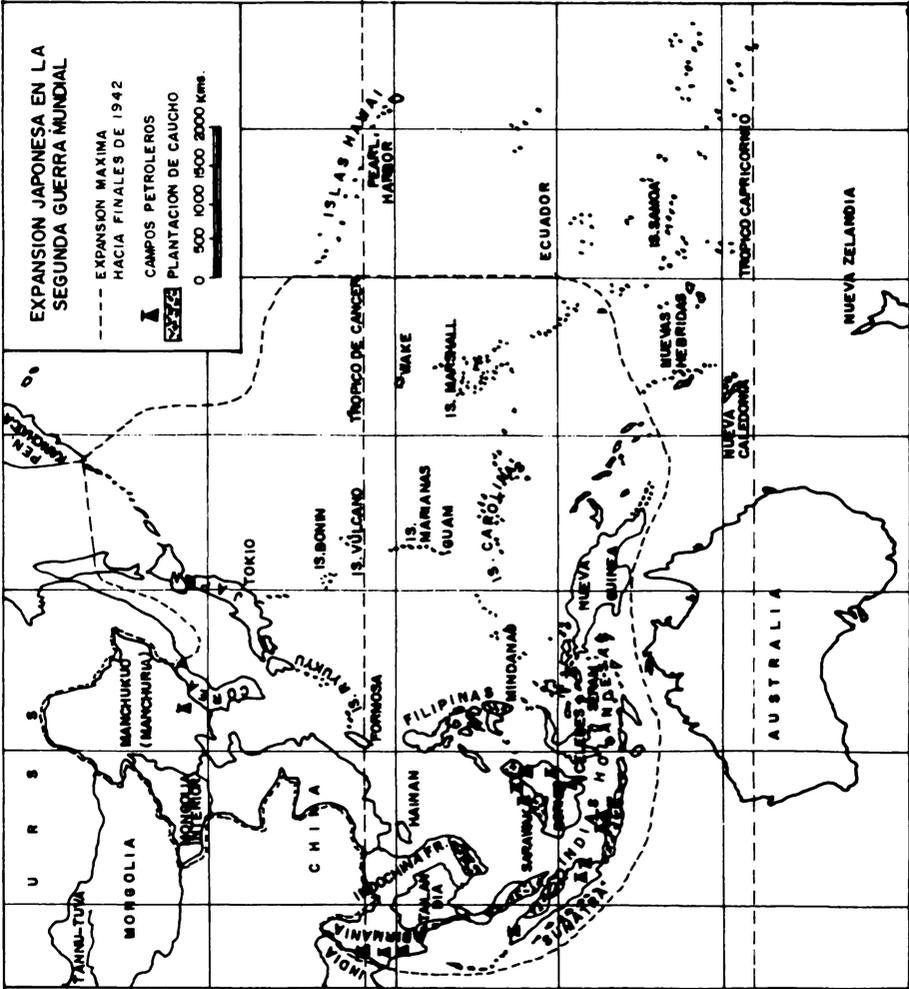
Los triunfos de Alemania en Europa, especialmente la invasión de Francia y Holanda y sus sorprendentes éxitos contra Inglaterra y Rusia, dejaron al Japón en condiciones muy propicias para iniciar sus propias conquistas territoriales en Asia y en todo el Pacífico. Desde julio de 1937 los ejércitos nipones combatían contra los chinos, dirigidos por el generalísimo Chiang Kai-Chek y, luego, por Mao Ze Dong; si bien habían logrado el control de la Manchuria, Corea y partes del litoral, no habían conseguido consolidar sus avances por el apoyo que daban los rusos, norteamericanos, ingleses y franceses al ejército chino. Por eso, al quedar vencidos los franceses, Japón aprovechó para exigirle al gobierno títere francés de Vichy, encabezado por el general Petain, que le permitiera establecer bases aéreas y navales en sus colonias de Indochina. A partir de esas bases resultaba fácil el lanzarse a la conquista de las colonias inglesas, holandesas y norteamericanas; lo mismo que al control de la China meridional. Imposibilitada para oponerse a esas demandas Francia accedió, en julio de 1941, dejando en la práctica, el control de Indochina en manos de los japoneses.

Antes de los avances japoneses, los Estados Unidos cortaron cualquier tipo de suministro para ellos. Habían comenzado por dejar de comerciar caucho y armas hasta que ante los hechos de Indochina, cortaron el suministro de petróleo. Con ello, se daban las condiciones para acelerar la conquista japonesa hacia el sur, debido a que las colonias europeas y norteamericanas del Asia Suroriental eran muy ricas en recursos estratégicos: caucho en Indochina, Malasia, Birmania, Ceilán, Java, Borneo y Seram; níquel en Sumatra; estaño en Malasia y arroz en toda la región.

Es importante anotar que hasta 1937 todo el caucho que se consumía era silvestre o provenía de plantaciones. Según estadísticas de ese año, de una producción mundial calculada en 1.202.000 toneladas, Malasia (colonia inglesa) producía 503.100 toneladas, las Indias Orientales (colonias holandesas) 450.000 toneladas, Indochina (colonia francesa) 48.000 toneladas, Siam 36.000 toneladas., Sarawak (colonia inglesa) 24.700 toneladas., Norte de Borneo (colonia inglesa) 10.500 toneladas. (Rae, 1938: 324) Las colonias del Asia Sur-Oriental concentraban el 90% de la producción mundial de caucho.



Geografía política del caucho...



Como los EEUU hicieron una importación de 592.000 toneladas de caucho en 1937, ellos concentraban el 49% de esa materia prima y eran, por lo tanto, el país más afectado si las plantaciones asiáticas caían en manos de los japoneses. Igualmente, las enormes inversiones que habían realizado en esas plantaciones se perderían. Eso explica el gran interés norteamericano por esas colonias, hasta el punto de mostrarse dispuestos a ir hasta la guerra para contener los avances nipones.

La guerra contra China había permitido a los japoneses una gran experiencia estratégica y un desarrollo armamentista que, en campos como la aviación y el uso de torpedos rápidos, era lo más moderno entre las potencias. (Anesa; Noguera; Rizoli, 1968: 313). Por eso, con estas ventajas y amparándose en el factor sorpresa, decidieron atacar simultáneamente los puntos más estratégicos del Asia Oriental y de las islas del Pacífico.

El 7 de diciembre atacaron la base norteamericana de Pearl Harbor en la isla de Oahu (Hawái), destrozando la Flota Norteamericana del Pacífico y completando al día siguiente con el ataque a la isla de Wake. Simultáneamente, desde las islas Marianas, Carolinas y Marshall iniciaron ataques contra Guam y las Filipinas y desde los territorios insulares chinos de Formosa y Hainán y desde sus bases en la Indochina Francesa atacaron a Malasia, Tailandia, Birmania y las Indias Holandesas e Inglesas. Para finales del mes de mayo de 1942, Japón tenía en su poder los principales centros productores de materias primas del Pacífico Oriental y se disponía a organizar su explotación. Sin embargo, desde el 8 de diciembre, los Estados Unidos, Inglaterra y Holanda le habían declarado la guerra obligándolo a desplegar sus fuerzas en varios millones de Km<sup>2</sup> de tierra y agua, lo cual terminó por debilitar su capacidad ofensiva y defensiva (ver mapa).

Mientras tanto, los Estados Unidos concentraron sus enormes recursos y gran parte de los de América Latina y el Caribe, en crear una industria de guerra (cuya superioridad llegó a ser aplastante en 1944), permitiéndoles contraatacar en Filipinas y las Marianas para cerrarles las rutas de aprovisionamiento a los ejércitos nipones en el Sur y servir de base para los bombardeos directos sobre Tokio y las grandes ciudades japonesas.

En agosto de 1945 el Japón había perdido todas sus conquistas de la guerra y en la parte meridional del archipiélago se habían introducido los

### *Geografía política del caucho...*

norteamericanos despojándolos de las islas de Okinawa e Iwo Jima. El 6 y 9 de agosto vino el golpe final con el lanzamiento de dos bombas atómicas, una sobre la ciudad de Hiroshima y otra sobre Nagasaki, lo cual aceleró la derrota. El 2 de septiembre de 1945 los japoneses firmaron el documento oficial de rendición.

Durante un promedio de dos años y medio permanecieron las plantaciones de caucho del Asia Suroriental en poder de los japoneses; siendo un factor de gran importancia para sostener la gran producción bélica de su país. Al parecer, no hubo cambios muy importantes en la situación política de los territorios invadidos, puesto que solo cambiaron de metrópoli colonial. Sin embargo, los japoneses utilizaron como arma ideológica su color, apareciendo como los liberadores de los asiáticos subyugados por el colonialismo blanco y, también, como impulsores de una "Faja de Co-prosperidad Asiática", bajo su dirección.

Tras la derrota del Japón, los europeos y norteamericanos recuperaron sus colonias, pero no por mucho tiempo, porque la guerra había demostrado la gran vulnerabilidad del sistema colonial y la posibilidad de derrotar a las metrópolis invasoras. En menos de 15 años todos esos territorios habían logrado su independencia.

### **El panamericanismo y los aliados "de caucho"**

Ante las proximidades de la guerra, la consolidación de la llamada "solidaridad panamericana" se vuelve indispensable para el Departamento de Estado. Se trataba de no permitir el desarrollo de gobiernos solidarios con el Eje en América Latina y, mucho menos, que alguno de esos países llegase a participar como beligerante al lado de Alemania. En 1936, se realizó la Conferencia Interamericana de Buenos Aires y allí se firmó la Convención sobre Mantenimiento, Afianzamiento y Consolidación de la Paz. Por medio de ese documento se establecía una política común y solidaria ante cualquier agresión del extranjero y de neutralidad continental.

Sin embargo, después del ataque a Pearl Harbor, se reunió la Conferencia de Río de Janeiro, en enero de 1942, que terminó con la neutralidad continental. En ella se aprobó una resolución recomendando la ruptura de relaciones con Alemania, Italia y Japón. Todos los países americanos se adhirieron, aunque con algunas salvedades por parte de Argentina y Chile (Trias, 1975: 117). La Conferencia de Río marca el viraje decisivo para la hegemonía norteamericana en el continente, al

crearse el Consejo Interamericano de Defensa, encabezado por un general norteamericano, A partir de allí, el Consejo pudo ser utilizado para controlar los ejércitos de América Latina siguiendo los lineamientos del Pentágono (Antiasov, 1981: 55). Igualmente, como Alemania, Italia y Japón pasaron a ser enemigos, todas las inversiones de esos países fueron decomisadas y el comercio con el Eje fue prohibido en todo el continente, excepto en Argentina. Aún, las personas que mantenían relaciones comerciales o simples simpatías nazi-fascistas fueron colocadas en las llamadas "listas negras" por los organismos de seguridad norteamericanos, lo cual significaba su muerte económica puesto que eran sometidos a boicot económico y, además, cualquiera que les comprara o vendiera pasaba a ser considerado como simpatizante y entraba a engrosar esas listas (Galvis; Donadio, 1982: 101-140). Los latinoamericanos incluidos en la lista serían tratados "como si fueran nacionales de Alemania o de Italia" (Galvis; Donadio, 1982: 108). Esa "tutela" de los Estados Unidos sobre América Latina se pudo imponer utilizando el arma neocolonial de las "cuotas" para las exportaciones a dicho país, prácticamente el único comprador durante la guerra. En el caso de Colombia y Brasil, por ejemplo, la manipulación de las cuotas cafeteras resultaba definitiva para obligar a sus gobiernos a colaborar.

En concordancia con la posición adoptada, como aliados satélites, los países latinoamericanos y del Caribe firmaron una resolución por medio de la cual se comprometían a producir materiales estratégicos como un aporte al esfuerzo de guerra.

Para Estados Unidos, dueño de enormes recursos en su propio territorio y con el manejo del petróleo latinoamericano a través de los trust liderados por Rockefeller, el caucho resultó "el problema más urgente y crítico al amenazar los esfuerzos de guerra de los Aliados y el parque industrial americano (norteamericano)" (Martinello, 1985: 15). Al no poder contar con el caucho del Asia Suroriental, invadida por los japoneses, y ante el desarrollo todavía incipiente del caucho sintético, se tomaron medidas muy drásticas para economizar al máximo posible esa materia prima y para desarrollar nuevas fuentes de producción.

Entre las medidas que se tomaron, siguiendo las recomendaciones del grupo organizado para el estudio de la situación cauchera, denominado la Comisión Baruch, estaba: a) la construcción de un gran complejo industrial fabricante de caucho sintético, ubicado en la ciudad de Akron; b) el cultivo intensivo, en el suroeste de los EEUU, del caucho guayule

### *Geografía política del caucho...*

(*Parthenium argentatum*), y; c) el aprovechamiento en gran escala del caucho silvestres de América Latina y la promoción de su cultivo en las regiones más propicias del continente. (Martinello, 1985: 15)

Akron, la capital del caucho manufacturado de los Estados Unidos, desde principios del siglo y donde estaban ubicadas las cuatro compañías más grandes del mundo en esa industria (Firestone, Goodrich, Goodyear y Miller), recibió grandes sumas de dinero para ser utilizado en el desarrollo del GR-S, como fue denominado el caucho sintético (Schidrowitz; Dawson, 1953: 317). Al principio había escepticismo sobre las posibilidades de desarrollar un buen caucho, pero la respuesta fue rápida y ya para 1944, el 65,6% del caucho consumido era sintético. En 1945 ese porcentaje llegó al 76,7% (Polhamis, 1962: 378).

Es importante anotar que, no obstante la gran necesidad de caucho de los aliados durante la guerra, la explotación de las gomas en América Latina solo tuvo un efecto marginal para suplir las demandas del conflicto. Mientras que el consumo de solo la industria norteamericana sobrepasaba el millón de toneladas para 1944, en ese mismo año sólo se alcanzaron a producir 38.000 toneladas al sur del Río Grande, incluyendo algunas islas del Caribe (US. DEP. OF AGRICULTURE, OFFICE OF FOREIGN AGRICULTURAL RELATIONS, 1941: 148). La India y, especialmente Ceylan, que continuaron en poder de los ingleses, junto con las plantaciones de la "Firestone" en Liberia, proveen la mayor parte del caucho natural utilizado por los Aliados; mientras que la producción del caucho sintético cubría, en forma cada vez más eficiente, los faltantes del principio de la guerra.

Comparando el *boom* del caucho ocurrido a finales del siglo XIX y principios del XX con las caucherías de la Segunda Guerra Mundial, es muy notable, al menos para el caso colombiano, que el efecto sobre la estructuración espacial nacional -excepto para la Amazonia- fue mínimo entre 1942 y 1945, contrastando con los grandes efectos estructurales del primer *boom*. Hubo muchas declaraciones de buena voluntad, muchos proyectos, muchas misiones técnicas y, especialmente, mucha prensa, pero los resultados efectivos fueron mínimos. Concretamente, en el norte de Colombia, en la región del Atrato, se organizó una plantación demostrativa y una estación experimental, llamada "Villa Arteaga", la cual se abandonó al terminar la guerra; además, se hicieron tres pequeñas plantaciones en el río Baudó, en la costa del Pacífico, de las cuales nunca se obtuvo caucho.

El mes siguiente a la caída de las grandes plantaciones caucheras del Asia Sur-oriental, el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos ya estaba organizando comisiones para expandir la producción de caucho silvestre y cultivado en Colombia. El 20 de febrero de 1942 se comenzaron oficialmente los trabajos con una visita al río Vaupés del Ministro de Agricultura de Colombia, el Gerente de la Caja Agraria - banco estatal que se encargó inicialmente de comprar el caucho y el balatá- y dos técnicos de la Good Year. Se inició la compra de jebe fino en el río Vaupés, de caucho negro y chicle en el río Infrida y de caucho rosado en el río Guaviare. La comisión calculó que unos 600 caucheros estarían trabajando para finales de diciembre, para sacar de allí una producción de 150 toneladas de goma mensuales (EL TIEMPO, febrero 24 de 1942, pp. 1 y 7). Resulta llamativa la poca cantidad de caucho para recolectar, si tenemos en cuenta que esa subregión era la más productiva del país.

Sin embargo, el objetivo explícito de la Comisión era volver a producir caucho y todo tipo de gomas en todas las regiones donde se obtuvo a finales del siglo XIX y principios del XX. Desde la orilla del Amazonas y las costa del Caribe y del Pacífico hasta las cumbres de las cordilleras se buscaron árboles de goma. Se trabajó con siringas (**Hevea**), caucho negro (**Castilla**), balatá (**Manilkara**) y chicle (**Couma**), y hasta se intentó extraer algo de los pocos árboles de **Sapium** (caucho blanco) que había dejado la intensa colonización de los Andes durante los primeros decenios del siglo (Fuller, 1951: 336). De acuerdo con las estadísticas dadas por la Comisión, los resultados fueron desalentadores, pues a finales de 1944 no se habían sobrepasado las 1.500 toneladas por año. Pero la consigna era sacar caucho de donde lo hubiera y así se hizo, Los métodos de extracción no variaron mucho, ya que muchos de los antiguos caucheros fueron contratados como "empresarios independientes" para reactivar los antiguos barracones. El cambio más importante provino del uso intensivo de la aviación para el transporte del producto.

En cuanto las plantaciones de caucho en Urabá, el desarrollo fue lento. A finales de 1943 sólo habían 33.000 árboles sembrados y 1.200 hectáreas listas para la siembra de 700.000 arbolitos injertados. (EL TIEMPO, noviembre 2 de 1943, p.3.- EL TIEMPO, diciembre 17 de 1943, p.3). Se esperaba que comenzaran a producir látex en 1949, pero la finalización de la guerra y la competencia del caucho sintético hicieron fracasar los experimentos.

### *Geografía política del caucho...*

Leyendo con cuidado la prensa colombiana de la década de los 40 se ve muy claro que, para el país en general, el verdadero problema del caucho era la falta de abastecimiento de llantas y neumáticos para el transporte automotor, los cuales habían sido tradicionalmente proveídos por los EEUU y fabricados con gomas de las plantaciones asiáticas. La falta de llantas y neumáticos llegó a niveles dramáticos en Colombia durante la guerra. Gran parte de los camiones, buses y automóviles del país debieron ser parados por falta de esos elementos, ya que los EEUU necesitaban todo su caucho para sostener el conflicto. La falta de autonomía industrial resultó una lección muy amarga para Colombia que, prácticamente, debió rogarle a Venezuela (EL TIEMPO, mayo 3 de 1942, p.9) y a Brasil (EL TIEMPO, diciembre 7 de 1943, p.1) que le vendieran llantas. Estos países, que ya tenían sus propias fábricas, sólo pudieron cederle a los colombianos algunos miles de ellas, pues los problemas para obtener las materias primas eran grandes. Por eso, algunos pequeños industriales se ingeniaron la forma de producir llantas en forma artesanal, como el caso de la Compañía Croydon del Pacífico que, el 11 de enero de 1943, comenzó a fabricar llantas macizas para camión, con las cuales sólo se podía viajar a velocidades inferiores a 40 Km/hora.(EL TIEMPO, enero 12 de 1943, p.1). Otro caso interesante fue el del señor Pedro A. Segura, quien construyó él mismo la maquinaria para producir una llanta diaria.(EL TIEMPO, junio 7 de 1943, p.3)

La solución definitiva a ese problema, que tuvo al país al borde de la parálisis total, sólo pudo lograrse con el montaje de una fábrica moderna de llantas, en la población de Soacha, cerca a Bogotá. La Industria Colombiana de Llantas se organizó con capital mixto colombiano y de la Goodrich Company de Akron, el 20 de noviembre de 1943, y tenía como meta iniciar la producción en 1943.(EL TIEMPO, noviembre 21 de 1943, p. 1 y 15.). Sin embargo, los continuos ataques de los submarinos alemanes en el Caribe no permitieron la llegada de la maquinaria y los suministros en el tiempo previsto. La inauguración de la fábrica se realizó el 11 de octubre de 1945 y comenzó a producir cinco mil llantas utilizando caucho sintético en su mayor parte.

Desde octubre de 1942 la prensa colombiana se estaba planteando el dilema entre el caucho sintético y el natural, haciendo énfasis en los rápidos progresos que se estaban obteniendo para fabricar enormes cantidades de caucho sintético, cada vez de mejor calidad. Ya para 1943 no había ninguna duda sobre el predominio absoluto del caucho sintético y, más aún, de una sobreproducción que debía darse en 1944 -como

efectivamente sucedió envileciendo los precios en el mercado (EL TIEMPO, enero 9 de 1943). La producción del caucho en Colombia se convirtió en un problema relacionado con su dependencia industrial. Por eso, el poco interés que se refleja en la prensa nacional por los esfuerzos relacionados con la producción de caucho silvestre. La experiencia histórica permitía tener la seguridad que, una vez terminada la guerra, todo el esfuerzo se perdería. Al contrario, el gran interés que despierta el montaje de varias fábricas de llantas en Colombia nos sirve de indicador sobre las tendencias económicas y políticas del momento.

Producir caucho había dejado de ser una actividad primaria rural para convertirse en industria urbana, ofreciendo trabajo a los millones de migrantes que comenzaban a hinchar las ciudades a costa del campo. El segundo, y posiblemente último *boom* del caucho silvestre había terminado.

### **Reestructuración territorial de la Amazonia colombiana durante las caucherías de 1942 a 1945.**

No obstante que las caucherías de la Segunda Guerra Mundial en Colombia fueron una empresa norteamericana produciendo para los Estados Unidos, sus efectos en la transformación territorial de la Amazonia fueron numerosos, debido, especialmente, a los aeropuertos que debieron construir para extraer la goma. A partir de esas construcciones se conformaron, luego, núcleos administrativos para el Estado colombiano, expandiendo así la soberanía presencial hacia las fronteras, hasta ese momento sólo jurídicas, del sur-oriente del país. El fenómeno de los **pueblos-aeropuertos** subsistió como una rugosidad geográfica<sup>1</sup> que en los territorios amazónicos ha jugado un papel geográfico-político fundamental.

Cuando, en febrero de 1942, se dio inicio a las caucherías del Vaupés, y del resto de la Amazonia, como esfuerzo de guerra a favor de los Aliados, ya existía allí una infraestructura mínima, que era un rezago del primer *boom* de principios del siglo. Dos o tres "comerciantes" por río intercambiaban sal, machetes, hachas, ollas, telas y anzuelos por caucho,

---

<sup>1</sup> Sobre el concepto de rugosidad geográfica, ver Santos (1978: 136).

### *Geografía política del caucho...*

balatá y chicle que los indígenas sacaban ocasionalmente de la selva para obtener ese tipo de mercancías que se habían convertido en necesidades imprescindibles para ellos. Había unas relaciones de mutua conveniencia, que le dejaba al indígena mucha autonomía, debido a la pobreza de los comerciantes que no les permitía ejercer mucha presión sobre las comunidades. Sin embargo, el intercambio existía, como lo prueba el hecho de que esa primera comisión, de la cual hablábamos antes, pudo comprar 60 toneladas de balatá que estaban listas para ser enviadas hacia Manaos. (EL TIEMPO, febrero 24 de 1942, pp. 1 y 7).

Aunque la Caja Agraria hizo las primeras compras de caucho, posteriormente esa labor fue hecha directamente por la Rubber Development Corporation, una poderosa agencia dependiente de los Estados Unidos pero que tenía un gerente colombiano cuya misión consistía en mantener buenos vínculos con el gobierno nacional.

Hasta ese momento, la única ruta posible para las gomas del alto Vaupés-Río Negro era el descenso de los grandes ríos para llegar al Amazonas (Manaos) o al Orinoco (Ciudad Bolívar), porque el peso de esos productos tornaba antieconómico su envío hacia Bogotá. Pero como las necesidades de guerra eran urgentes, los norteamericanos optaron por el medio rápido y directo del avión. Se utilizaron para ello el avión anfibia tipo Catalina, en los lugares con aguas profundas, y el famoso Douglas DC3, mucho más rápido y que podía seguir en vuelo directo para los Estados Unidos, pasando por Bogotá. Para este último se construyeron varias pistas que además, en caso de guerra en América, podían ser utilizadas por los Aliados. Paradójicamente, entonces, el avión condujo el caucho hacia Norteamérica pero unió el extremo oriental de la Amazonia colombiana con Bogotá y produjo los aeropuertos necesarios para hacer permanentes esos vínculos.

Estos aeropuertos se constituyeron en núcleos para crear o recrear pueblos "blancos", con servicio de comercio, salud y, especialmente, administración estatal. Verdaderos enclaves en medio de los territorios indígenas para ejercer la soberanía del Estado y difundir la cultura nacional, asimilando las culturas indígenas por medio de las misiones



### *Geografía política del caucho...*

religiosas<sup>2</sup>, el comercio y la imposición del concepto de patria. Sin embargo, esos enclaves no lograron integrar el espacio en la forma homogénea y continua que caracteriza al territorio nacional; es decir, la unión del campo y la ciudad formando un todo, para la creación, circulación y consumo de mercancías. Si bien los indígenas aumentaron su vinculación con el Estado, continuaron estructurando su geografía de autosubsistencia y manteniendo su autonomía cultural.

En la mayoría de los casos, los aeropuertos se construyeron al lado de los núcleos de población preexistentes desde las primeras décadas del siglo, con lo cual se reanimó su vida económica y, en la mayoría de los casos, se les rescató de la ruina producida por su total aislamiento<sup>3</sup>. En otros casos, los aeropuertos fueron construidos en lugares estratégicos nuevos, completando así la estructura urbana que necesitaba el Estado para llevar su presencia administrativa hasta el extremo de los territorios selváticos amazónicos, especialmente en las fronteras con Venezuela y Brasil<sup>4</sup>.

De acuerdo con Alberto Pinzón, el ingeniero de la Rubber Development Corporation, Antonio Michaeler T., quien era el superintendente de construcciones, recordaba

"... haber proyectado e intervenido directamente en la construcción de los campos de aterrizaje para los siguientes campamentos: Calamar, Miraflores y Mitú, en el río Vaupés; Montfort en el río Papurí; La Pedrera en el río Caquetá, Santaclara en el Putumayo; Leticia en el río Amazonas; La Tagua, El Encanto y Araracuara en el río Caquetá. Arica (río Putumayo); Campo Baxter en el río Papunagua; Campo Troco en el río Vichada; La Concordia en el río Ariari; Cauayá en el río Putumayo; La Vorágine en el río Metica; Macayá en el río Manacacas (sic); La Chorrera en el río Melúa (sic); Puerto Carreño en el río Orinoco; San Fernando en el río Atabapo; Tarapacá, La Victoria (trapecio

---

<sup>2</sup> Sobre las actividades de las misiones religiosas durante esa época, consultar Pinzón (1979).

<sup>3</sup> Como en los casos de Mitú, La Pedrera y Calamar.

<sup>4</sup> Por ejemplo los aeropuertos de Miraflores, Carurú y Morichal.

amazónico); Lozada en el río Apaporis (sic) y Uribe en la Sierra de la Macarena" (Pinzón, 1979: 64).

Además, en 1943, se construyó la pista de San José del Guaviare. (ver mapa).

Las actividades de la Rubber solo duraron hasta septiembre de 1944, cuando se dieron por concluidas las operaciones en la Amazonia. Indudablemente, para la industria del caucho resultaba antieconómica esa producción regional, teniendo en cuenta el gran éxito obtenido con el caucho sintético en Akron, que en ese año llegó a las 738.000 toneladas (Polhamis, 1962: 378), cubriendo las necesidades de una guerra que prácticamente ya estaba ganada.

A partir de la segunda Guerra Mundial, la Amazonia Oriental colombiana quedó integrada al Estado-nación, aunque en forma precaria. Los **pueblos-aeropuerto** fueron sostenidos por el Estado y convertidos en enclaves administrativos permanentes que, hasta hoy, siguen ejerciendo el papel geográfico-político de guardianes de frontera.

### **Referencias bibliográficas**

- Anesa; Noguera; Rizzoli (1968). *Así fue la Segunda Guerra Mundial*, vol. 2, Buenos Aires.
- Antiasov, Marat (1981). *Panamericanismo: doctrina y hecho*. Moscú, Editorial Progreso.
- Fuller, Harry J. (1951) "War-time Rubber Exploitation in Tropical America". *Economic Botany*, vol. 5, No. 4.
- Galvis, Silvia y Donadio, Alberto (1982). *Colombia nazi: 1939-1945*. Bogotá, Planeta.
- Martinello, Pedro. (1985). "A batalha da borracha" na segunda Guerra Mundial e suas conseqüências para o vale amazônico". Tesis doctoral, Universidad de Sao Paulo.

*Geografía política del caucho...*

Pinzón, Alberto (1979). *Monopolios, misioneros y destrucción de indígenas*. Bogotá, Ediciones Armadillo.

Polhamis, Loren G (1962). *Rubber: botany, production and utilization*. New York, Interscience Publishers.

Rae, George (1938). "The statistics of Rubber Industry". *Royal Statistical Society Journal*, London.

Schidrowitz; P.; T.R. Dawson (1952). *History of the Rubber Industry*. Cambridge, W. Heffer and Son Ltda.

Trias, Vivián (1975). *Historia del Imperialismo norteamericano*. Vol. 2, Buenos Aires, A. Peña Editor.

Santos, Milton (1978). *Por uma geografia nova*. Sao Paulo, HUCITEC-EDUSP.

US. DEP. OF AGRICULTURE, OFFICE OR FOREIGN AGRICULTURAL RELATIONS (1941). "Present Status and Future Prospects for Rubber Production in the Western Hemisphere", August.