



II. PUNTO DE VISTA
II. VIEWPOINTS

Sistemas fluviales y soberanía: infraestructuras de la navegación fluvial y lo imaginario del poder moderno / *River systems and sovereignty: infrastructures of river navigation and the modern imaginary of power*

Hermann Doetsch

(pág 205 - pág 217)

Los relatos de los primeros viajes a lo largo del Amazonas, particularmente el de Gaspar de Carvajal y los de la expedición emprendida por Ursúa, narran la aventura del descubrimiento de un territorio desconocido y maravilloso, pero suponen sobre todo un rico compendio de relaciones de naturaleza administrativa y protocientífica en las que se describen medios de transporte y formas de logística militar. Se presentan de este modo como parte integrante de la infraestructura del imperio. Pero, ante todo, son meditaciones sobre los nuevos modos de poder soberano, descrito por primera vez de manera explícita un siglo más tarde por Hobbes; un poder que consiste en acelerar el envío de tropas, funcionarios, navíos y armas, así como en establecer circuitos de *feedback*.

Palabras clave: Amazonas, Infraestructuras, Medios de transporte, Poder moderno

The stories of the first trips along the Amazon, particularly that of Gaspar de Carvajal and those of the expedition undertaken by Ursúa, narrate the adventure of the discovery of an unknown and marvelous territory, but above all represent a rich compendium of administrative and proto-scientific writings describing means of transport and forms of military logistics. In this way they are an integral part of the empire's infrastructure. But, above all, they are meditations on the new modes of sovereign power, first described explicitly a century later by Hobbes; a power that consists in accelerating the sending of troops, officials, ships and weapons, as well as in establishing feedback circuits.

Key Words: Amazonas, Infrastructure, Means of transport, Modern power

Hermann Doetsch, es docente de Literatura hispanoamericana, española y francesa así como de Cine en la Universidad de Múnich. Es autor y coeditor de estudios y artículos

sobre la teoría de los medios, la teoría del espacio, la teoría de las masas, la estética, el cine francés, italiano e hispanoamericano, la literatura española e hispanoamericana del siglo XX así como la literatura francesa de los siglos XIX y XX. Entre ellos figuran *Fluchtigkeit: Archäologie einer modernen Ästhetik bei Baudelaire und Proust*, Tübingen 2004, (con S. Günzel, J. Dünne y R. Lüdeke) *Raumtheorie: Grundlagenexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*, Frankfurt a.M. 2006, (con A. Mahler) *Gangsterwelten: Faszination und Funktion des Gangsters im französischen Nachkriegskino*, Bielefeld 2016 y (con C. Wild) *Im Gedränge. Figuren der Menge*, Paderborn 2020.

Fecha de presentación 07/12/2020

Fecha de aceptación 08/12/2020

1

Los ríos y las vías acuáticas desempeñan un papel importante en la historia de la colonización y de la conquista americana. Los ríos suponen un sistema natural de infraestructuras que permite proyectar asentamientos, operaciones militares, expediciones científicas y empresas económicas, es decir, en pocas palabras, los núcleos desde los que se desarrollarán los estados nacionales.

En un artículo escrito en 1933 Harold A. Innis constata por primera vez „[t]he continued overwhelming importance of water transportation for the development of the interior“ (Innis 1995: 124), es decir, la importancia que tienen los sistemas de transporte para la construcción de un conjunto estatal. La unidad del territorio no viene dada desde el inicio, son las vías acuáticas las que transforman lugares solitarios y diseminados por un terreno de difícil acceso en un territorio homogéneo (Hahn 2013). Así por ejemplo, para Innis, Canadá es un producto de la circulación de todo tipo de vehículos, desde la canoa hasta grandes embarcaciones, que transportaban “staples”, como las pieles y la madera, a lo largo de vías acuáticas, productos estas de formaciones geológicas precámbricas (Innis 1995); por lo tanto — al igual que en la España de los siglos XV y XVI, en su proceso de transformación en un estado moderno (García Tapia 2003: 47-60) — no pocas iniciativas administrativas se referían directamente al mejoramiento y a la ampliación de esta red de comunicación o a la conexión con otras redes de transportes, como el ferrocarril. Para que un territorio devenga un estado se necesita, por ende, una infraestructura que facilite la circulación y el transporte de personas, bienes y, a fin de cuentas, de forma más global, de signos.

De este modo, ese breve artículo de Innis puede ser considerado como el primer esbozo de una teoría general de mediación que elaborará posteriormente Marshall McLuhan. Como explica en uno de los primeros capítulos de *Understanding Media*:

The term „communication“ has had an extensive use in connection with roads and bridges, sea routes, rivers, and canals, even before it became transformed into „information movement“ [...]. Each form of transport not only carries, but translates and transforms, the sender, the receiver, and the message. [...] It is a persistent theme of this book that all technologies are extensions of our physical and nervous systems to increase power and speed.“ (McLuhan 1994: 89sq)

‘Communication’ se comprende aquí en su sentido antiguo, más amplio, que la palabra comparte con ‘Verkehr’ en alemán (cf. Schabacher 2012b, Neubert 2012) y, justamente, también con ‘comercio’ en español. Son medios, entonces, todos los dispositivos que transportan bienes, personas y signos, pero no solo transportan, sino que, al transportar, transforman y modulan los elementos transportados, pero también el modo en el que se experimenta la realidad. McLuhan considera los medios de comunicación no como simples instrumentos, sino más bien como un medio ambiente que regula las relaciones entre los seres dentro de un campo determinado de la realidad (Schabacher 2017). Los cambios históricos, en este sentido, son, en primer lugar, cambios en las estructuras de percepción.

McLuhan descubrió, por lo tanto, que los cambios revolucionarios que ocurrieron en los siglos XVI y XVII resultaron, en realidad, de cambios en los dispositivos mediales que reglaban la percepción del mundo, y que los imperios modernos, que ven la luz en aquella época, son producto de nuevas técnicas de poder, de nuevas vías para movilizar personas, objetos y signos. Historia significa genuinamente aceleración, „speed up“ (McLuhan 1994: 90). A fin de cuentas, será poderosa aquella estructura social y política que llegue a movilizar lo más rápidamente posible al mayor número de personas. Desde la perspectiva de McLuhan e Innis, la historia moderna debe pensarse como una historia del transporte.

A continuación, quisiera, recurriendo a estas ideas de McLuhan, reflexionar sobre la relación entre técnicas de transporte y poder en la Edad Moderna por medio de algunos textos, verdaderas instantáneas de la historia política y medial del imperio español, que, como pocos otros, permiten ver nítidamente las estructuras, así como las *anomias* de las nuevas técnicas de poder. Se trata de la relación que redactó Gaspar de Carvajal sobre el descubrimiento del río Amazonas por Francisco Orellana en 1541 y 1542 (Carvajal 1894 = C) y de un conjunto de relaciones, redactadas por varios autores para rendir cuenta de los sucesos que ocurrieron a lo largo de la expedición en búsqueda de *El Dorado* que emprendió Pedro de Ursúa en 1560, particularmente la relación de la que es autor Gonzalo de Zúñiga (Zúñiga 2011 = Z).

2

Estos escritos pertenecen a un género específico de textos: son relaciones, a saber, un producto documental que se incluye entre las formas modernas de poder desarrolladas por la corona española a partir de prácticas jurídicas y militares para asegurar su dominio en las provincias transatlánticas (Brendecke 2009; Siegert 2006). Tuvieron que ser redactadas por todas las personas que se embarcaron hacia las Indias y volvieron de estas para rendir cuenta de su participación en la empresa colonial y dar testimonio de la circulación de los hombres a lo largo de las vías creadas o abiertas por el imperio. De esta manera representan un modo eficiente de controlar los movimientos de personas, tropas y mercancías. Son, por lo tanto, el tipo de documento que hace de puntos y lugares dispersos por un territorio más o menos salvaje un dominio de la corona imperial. Reinar, a fin de cuentas, significa controlar las infraestructuras, „the roads and the paper routes“ (McLuhan 1994: 89-105).

Relaciones, informaciones, cuestionarios y otros formularios en papel forman la base de una técnica de poder moderna y racional que fue desarrollándose bajo el mando del Consejo de Indias y de la Casa de Contratación; una técnica de poder que consiste en recoger y organizar una cantidad ingente de datos no solo sobre personas o mercancías, sino también y de forma especial sobre territorios, poblaciones, flora, fauna etc. A tal efecto se implementan con prácticas de mensura, instrumentos optimizados y calibrados, tablas, mapas, esquemas y otros modelos de representación gráfica, así como con nuevos métodos y modos de recopilar, registrar y organizar racional y matemáticamente los datos; métodos que supondrán un verdadero catalizador para una concepción moderna de la ciencia (cf. Barrera-Osorio 2006). De este modo se constituye un detallado saber empírico que forma la base de un nuevo modo de gobernar, de apropiarse de los recursos humanos y materiales

de los territorios. Son esos flujos de datos los que regulan, controlan y aseguran la circulación de las riquezas (cf. Brendecke 2009).

Así, Gonzalo de Zúñiga (GZ), al verse obligado a justificar su implicación en la rebelión urdida por Lope Aguirre a lo largo del Marañón, no empieza por presentar los personajes del drama y sus motivos, sino que, después de desplegar sucintamente la prehistoria administrativa de los sucesos — las circunstancias del mandamiento de Pedro de Ursúa y su nombramiento de gobernador de El Dorado por el virrey del Perú —, describe detalladamente el teatro de operaciones:

Para poder contar lo sucedido en la dicha entrada, hemos menester decir del arte que es el río para poder entenderle, pues todo el suceso fue en él sin salir del dicho río. El principal brazo del río llamado de las Amazonas y por otro nombre el mar Dulce es el río de los Bracamoros, que nace en las provincias de Guanuco y Chachapoyas, y entran en él otros cinco ríos muy caudalosos de trescientas leguas de su corriente; los cuales ríos, a la entrada y juntas deste principal río, son despoblados y tienen de boca media legua, y un cuarto de legua en ancho cada uno cuando entran en el grande; y van todos juntos en uno por un despoblado de trescientas leguas que hay de Peirú a la primera población. (Z 108)

GZ no considera el terreno ni como una naturaleza salvaje por domar (para esa tradición véase Rodríguez 1997) ni como un paisaje lleno de maravillas, como, por ejemplo, el mismo Colón (Greenblatt 1999: 52-86), ni tampoco como un objeto de investigaciones científicas, al igual que tantos viajeros después de él. Del mismo modo que Innis, GZ concibe las vías acuáticas que forman el Marañón y las afluentes de la corriente superior del Amazonas como un sistema de complejas interrelaciones que configura la infraestructura para cualquier movimiento del cuerpo de expedición. No habrá gobierno sobre *El Dorado* sin ese sistema que forma el río. En consecuencia, esta red, para él, no es de orden natural, sino que es „arte“. Pues GZ mira los hechos y sucesos de la expedición desde un punto de vista militar, su relación da, de esta manera, testimonio de una práctica cuya teoría, según Schabacher (2012a), no se concebirá hasta dos siglos más tarde en Francia con Antoine-Henri Jomini: la logística militar. La descripción de GZ se parece menos a una historia de sucesos inéditos que más bien a una prospección militar. En este sentido GZ pasa revista a todos los aspectos de la empresa y, tal vez con miras a expediciones futuras, necesarias para consolidar el imperio en aquellas regiones, e intenta juzgar cuáles fueron los factores positivos y cuáles los factores que determinaron el fracaso de la expedición. GZ analiza el terreno del Marañón topológicamente, es decir, como una red que se constituye por aristas y nodos; los ríos son aristas; las poblaciones, nodos. Para movilizar las tropas y asegurar el dominio de la expedición sobre el territorio ambos son indispensables. También registra las áreas que en la estructura reticular del terreno forman intersticios, los espacios blancos. Lo que GZ diseña es un campo para operaciones.

El texto de GZ forma parte de esta gran operación de inteligencia que es la empresa colonial y que consiste en recoger y procesar datos para asegurar el dominio del territorio y el poder sobre sus habitantes y sus riquezas (cf. Rodríguez 2004: 165-198). Representa, en

consecuencia, un testimonio temprano de las técnicas de investigación modernas que efectuarán las empresas posteriores de carácter nítidamente científico. GZ no recurre a estas nuevas formas „topográficas“ de intervenir en el transcurso de las cosas y de registrarla que despliegan esas primeras empresas al servicio de la medición del mundo: tablas estadísticas, gráficas, diseños y sobre todo mapas; no obstante, anticipa el procedimiento analítico y la perspectiva dinámica del mundo propios de las ulteriores empresas, trazando verbalmente „diagramas de actividades de fuerzas, circulaciones“, de forma que no describía „un paisaje ,natural‘, sino un agenciamiento que hace a la vez visibles y susceptibles de ser mejoradas vías, transportes y aceleraciones de procesos óptimos de economía estatal“ (Schäffner 2000: 370; mi traducción). Su texto abunda en datos, cifras que son resultado de numerosas mediciones, refiriéndose, sobre todo, a las distancias recorridas y a la velocidad del trayecto. Pero GZ no solo toma en cuenta las vías acuáticas, rutas del transporte de las tropas, ya que sabe que, para movilizar una tropa numerosa, se necesita algo más que vías. No es por casualidad que GZ registra precisamente la distancia que hay que recorrer hasta encontrar el primer lugar poblado a la orilla del río. Las poblaciones, para GZ, resultan ser no tanto indicadores de riquezas escondidas, como lugares de *relevo* indispensables para continuar el trayecto. En primera línea, le interesa su función de puesto de avituallamiento. Ya durante la expedición encabezada por Orellana el avituallamiento de la tropa fue el problema más perentorio. Como para Gaspar de Carvajal, la búsqueda de comestibles y el hambre se convierten en el tema principal del viaje.

El río y su inmediato ambiente mismos pueden fungir de reserva de alimentos (Z 113 ssq): Huevos de tortugas, algún pescado y lagartos, el menú de la tropa es también una guía para sobrevivir en terreno ajeno. GZ no pierde tiempo en describir detalladamente la flora y la fauna del Amazonas, lo que cuenta es el valor nutritivo. En este sentido, es preciso señalar los lugares donde procurarse los alimentos, como el maíz. Los usos y costumbres de los indígenas le interesan solamente si son útiles al nutrimiento, es decir, a la regeneración de las fuerzas de la tropa.

El río representa tanto una vía para trasladarse como abre una „zona de contacto y de circulación“ (Febvre 1997: 50). Los desembarcos no solo sirven para „intercambiar“ alimentos, o más bien apropiarse de ellos, sino también para intercambiar signos. En muchas ocasiones, tanto Gaspar como los que refieren los sucesos de la expedición de Ursúa evocan conversaciones con indígenas, traducidas por las así llamadas „lenguas“, que hablan de inmensas riquezas, de la prosperidad increíble de las poblaciones „más al interior“, del país mítico de Omagua (véase por ejemplo Pastor/Callau 2011: 303ssq).

El imperio colonial es una gran máquina de „aceleración“ que pone en circulación navíos, personas, objetos, así como signos y discursos. Además de las corrientes acuáticas, la maquinaria colonial saca sus fuerzas de la movilización de textos e imágenes. Mitos viejos y nuevos, como el de las Amazonas, el de los ríos paradisíacos o el mito de *El Dorado*, los romances y libros de caballería movilizan y dirigen los deseos y los hombres (Slater 2002: e.p. 29-53). Aún más importantes que los libros, se muestra la circulación oral de relatos. Los relatos de los intérpretes indígenas distribuidos por los escritos de Carvajal y GZ confirmán de esta manera los mitos preconcebidos, con los cuales forman un verdadero circuito de *feedback*. La administración colonial es también una gran máquina de discursos que incita a hablar, a escribir y a embarcarse para apropiarse de estas riquezas fabulosas.

3

Pero no hay que engañarse: la máquina imperial es, ante todo, una máquina de guerra“ (Deleuze/Guattari 1980: 434-527). La infraestructura de esa máquina de guerra está determinada por dos parámetros más: los vehículos de transporte y el armamento.

Para aprovechar al máximo la fuerza del agua como medio de movimiento se necesita, según la física de los medios explicada por Walter Seitter (2002: 233), una construcción que prudentemente logre el punto de equilibrio entre, por una parte, la fuerza y resistencia del material que facilite el transporte y, por la otra, la ligereza que le garantice la agilidad esperada. En función de las múltiples formas de empleo: transporte de provisiones, enseres, ganado o personas, se necesita un espectro amplio de diversos vehículos, por ejemplo, navíos más agiles para la prospección o navíos más sólidos para la defensa. Tal diversificación permite un óptimo aprovechamiento del sistema fluvial a fin de que cada vehículo funcione según sus exigencias y todos los elementos, engranándose uno en otro, formen un sistema perfecto.

La piedra angular de ese sistema la forman los bergantines, los cuales se habían convertido en uno de los medios más importantes de la campaña americana desde Cortés (Todorov 1991: 81). Este tipo de navío de considerable volumen, empleado inicialmente por los piratas mediterráneos por su alta velocidad y manejabilidad, así como por su relativa robustez, resultó ser un medio idóneo para asegurar el poder en las aguas interiores del continente.

Las vías acuáticas proporcionan, en consecuencia, una imagen muy contundente de los procesos complejos entre „desterritorialización“ y „territorialización“ por los que se entrelazan en las empresas de la conquista movimientos „nómadas“ y „aparatos de captura“ (los conceptos según Deleuze/Guattari 1980), procedimientos e instrumentos piratas e indígenas, como el bergantín y la canoa, igual que procedimientos e instrumentos estatales prescritos y calibrados por las instituciones coloniales que administraban el „poder naval de España“ (Goodman 1997), por ejemplo, el Consejo de Indias y la Casa de Contratación. Son procesos en los que se amplifican mutuamente modos de aceleración y modos de regulación, en los que los sujetos se movilizan y se disciplinan. El relato de GZ capta este momento mismo en el que aparatos de estado y máquina de guerra obran en común para liberar las energías suficientes para la creación de un imperio global.

La velocidad representa un factor decisivo en el arte militar. Después de la pérdida de los bergantines construidos para el viaje Ursúa confía en dos otros tipos de vehículos de transporte: balsas y canoas. La canoa es un perfecto medio de transporte en canales y ria-chuelos, que, por su movilidad, llega a los más remotos o inabordables lugares del terreno con una velocidad satisfactoria. Al igual de los mercaderes de pieles de los que habla Innis, los españoles se aprovechan, además, del *savoir-faire* indio. Ya estas primeras tentativas de colonización dan testimonio de procesos de hibridación y apropiación a fin de optimizar el rendimiento del imperio. Pero, por supuesto, no pueden cumplir con las tareas para las que estaban previstos los bergantines.

Por eso, más de veinte años antes, Orellana había hecho construir un segundo bergan-

tín, improvisando un taller de reparaciones y un astillero en medio de la Amazonía. Carvajal, visiblemente orgulloso de la capacidad técnica desplegada en condiciones poco favorables, describe detalladamente este procedimiento (C 23ssq). Esta descripción da testimonio del carácter eminentemente técnico que tienen las infraestructuras coloniales y marca el momento en el que la naturaleza, ella misma sistémica, del río se está convirtiendo en una infraestructura en la que se efectúa la mediación de una zona de límites difusos en un territorio de estado (para los procesos de „Medien-Werden“ véase Vogl 2001). Muestra el fuerte enlazamiento que existe entre técnica e infraestructuras reticulares (véase Simondon 2014: 295-313). La técnica produce sistemas reticulares, las redes necesitan técnicas para su mantenimiento. Pero la técnica misma es un producto reticular, como demuestra Gaspar en su meticuloso relato. En el ejercicio del despliegue técnico a orillas del Amazonas se entrelazan factores globales y circunstancias locales. El saber procedente de la tradición milenaria del artesanado europeo se une con el de los indígenas: productos y enseres importados de Europa, especialmente el hierro, resultado de la alta tecnología minera, se agregan a tales recursos locales, como la madera, para producir el medio más eficaz para el viaje a lo largo del río Amazonas.

Así pues, el bergantín, aparte de ser un vehículo más veloz que las canoas indias, asegura una ventaja importante en los enfrentamientos armados, porque no solo es un medio de transporte y de movimiento, sino que es también armamento defensivo. El bergantín puede fungir de fortificación que protege a los pasajeros de los proyectiles con los que cuenta la población indígena: „[...] y en verdad que hubo mujer de éstas que metió un palmo de flecha por uno de los bergantines, y otras que menos, que parecían nuestros bergantines puerco espín“ (C 60). Ni siquiera las míticas Amazonas llegan a superar la fuerza defensiva de ese producto de alta tecnología. La última fuerza de la red imperial, sin embargo, no resulta de su alta capacidad de movilizar y transportar personas, mercancías y *savoir-faire*; la ventaja decisiva que produce el sistema imperial, el *speed-up* definitivo, consiste en la elaborada tecnología de armas de la que disponen los guerreros españoles. En la narración de las batallas y escaramuzas entre los españoles y los indígenas Gaspar repite tantas veces, como en una letanía, la idea de su „tremendous technological advantage“ (Seed 2017, 135), considerada causa principal de la preeminencia de los europeos en cada una de esas batallas: „Las ballestas y arcabuces“ (p.ej. C 47) son los instrumentos que garantizan la superioridad de los europeos, su poder de penetración y su capacidad de fuego resultan fatales a los cuerpos de los guerreros indígenas, son verdaderas „máquinas de asesinar“ (Liedl 1999: 82-89; Todorov 1991: 81; Goodman 1988: 109-141). Es muy comprensible que Gonzalo de Zúñiga, antes de partir, quiera asegurarse de que hay una reserva suficiente de armas y de munición, „[...] y juntó cien arcabuces y cien botijas de pólvora, el plomo necesario“ (Z 110). Ni olvidar dos otros factores decisivos de la máquina de guerra imperial: los caballos y las „piezas de servicio“, indígenas auxiliares o esclavizados.

4

El texto de GZ va, no obstante, más allá de ser una mera relación administrativa y militar; poco a poco se inscribe en el informe sobre las infraestructuras de una expedición colonial un discurso sobre el poder moderno, sobre la fuerza que despliegan las infraestructuras del imperio. La relación tiene como foco una persona: el rebelde Lope de Aguirre.

De ahí a dos días entró el cruel tirano de Lope de Aguirre con muchos soldados en casa del don Fernando, donde estaba el maese de campo Juan Alonso, y lo mató a arcabuzazos juntamente con el capitán Cristóbal Hernández [...] Y le dieron mill géneros de muertes, que fueron lanzadas, estocadas, puñaladas, cuchilladas y pedradas, y no le pudieron pasar el cuero ni herirle porque debía tener algunas reliquias, y se echó al río y allí se ahogó estándole tirando muchos arcabuzazos (Z 123).

La relación nos lleva con determinación al punto en el que estalla la fuerza acumulada del armamento, movilizada por el flujo irresistible del majestuoso río, tal como estalla la sintaxis de GZ desembocando en la mera enumeración del paradigma de actos de violencia y formas de muerte. Marca un estado de excepción, de un sistema de poder sacado de quicio.

Por tanto, el transporte a lo largo del río nos lleva más allá de la rebelión de un vasco descontento y nos presenta la revolución histórica que se desarrolla en el imperio hispano de aquella época. La empresa colonial organizada por la administración de las Indias es uno de los primeros casos de prueba en el que se experimenta la moderna forma del ejercicio de poder (Siebert 2003: 65-120). Intentó movilizar y equilibrar dos fuerzas antagónicas. Por un lado, creaba una infraestructura poderosa que movilizaba y aceleraba — el *speed-up* del que habla McLuhan — a personas, mercancías, navíos, aparatos y armas; por otro lado, debía disponer de formas y prácticas para controlar, regular y encauzar esa fuerza. Esa ambivalencia entre producción y aumento, así como entre encauzamiento y regulación del poder caracteriza esencialmente los nuevos modos de gobierno instituidos por el estado moderno (Foucault 1997: 21-36). Fue Hobbes quien desarrolló ese nuevo concepto de soberanía moderna y creó una imagen contundente para ilustrarlo y concretizarlo: el monstruo bíblico Leviathan.

El estado moderno — explica Carl Schmitt (2012) — desliga los lazos sociales, las relaciones feudales de poder recíprocas que al mismo tiempo cuidaban y dominaban al hombre. Crea, por ende, un poder absoluto, sin límites: „el soberano es quien decide sobre el estado de excepción“ (Schmitt 1993: 13; mi traducción), una soberanía que, según Schmitt, se expresa más nítidamente en la capacidad intrínsecamente política de diferenciar entre amigo y enemigo (Schmitt 1996). Simultáneamente, el estado moderno crea instituciones y procedimientos que, para contener ese poder absoluto, regulan y controlan las pasiones que se pudiesen desencadenar.

Pero, en realidad, ambos, el orden del Estado generador de paz y la fuerza anárquica revolucionaria del estado de naturaleza, vienen a ser lo mismo en lo que respecta a su poder elemental. El Estado es para Hobbes evitación permanente de la guerra civil gracias a un poder gigantesco (Schmitt 2002: 20sq).

El sujeto moderno nace de este „rapport de forces“ (Foucault 1997: 37-55) como producto del „formato psíquico de energías empresariales“ (Sloterdijk 2005: 94; mi traducción); es a la vez sujeto gobernado y sujeto empoderado, máquina regularizada y fuerza desencadenada. Así pues, es la máquina misma la que engendra la fuerza potencialmente destructora a la que también tiene que controlar.

Consecuentemente, es este concepto de fuerza el que se encuentra en el foco de la génesis del estado moderno, constituyendo un depósito de energía potencialmente ilimitada. Cada formación estatal tiene que arrancarse a un estado de excepción en el que la fuerza se ha desencadenado de forma, en principio, descontrolada; la revolución y la rebelión forman el origen y, a la vez, el fin catastrófico del estado (véase Foucault *ibid.*). En el estado de excepción, por tanto, se encuentra igualmente la *anomia* y el fundamento, como también, paradójicamente, la expresión más pura del poder soberano.

A pesar de sus intenciones de restablecer en las Américas un dominio de carácter feudal y del „carácter profundamente reaccionario de [su] ideología“, Lope de Aguirre se convirtió en el emblema más destacado de ese poder moderno (sobre esa ambivalencia véase Pastor 2008: 348-377; cita: 366). Lope de Aguirre se convierte de manera inquietante en la contraimagen del poder moderno, su revés y su base, la fuerza soberana vuelta ilimitada. La rebelión desencadenada por Aguirre provoca el estado de excepción, revela, de esta manera, la condición desmentida del nuevo modo de dominio.

Procuraba matar poco a poco toda la gente noble y caballeros, y quedarse con gente baja, pareciéndole que viviría seguro con ellos y que no le ordenarían motín ni serían para ello, de lo cual se temía siempre mucho; y así mataba a los más amigos suyos pareciéndole que tenían más aparejos de matarle; y luego conocía de un hombre en mirándole a la cara lo que tenía, y si le era amigo o enemigo (Z 131).

Lope de Aguirre es el poder soberano desencadenado, liberado de todos sus lazos sociales, quien, finalmente, mata a su misma hija, después de haber matado a las „lenguas“ e interrumpido todo contacto con la sociedad y el mundo, sus mitos y leyendas. Siempre „río abajo“, como repite incesantemente GZ. No le interesan *El Dorado*, Omagua u otros lugares míticos. Crea un estado de excepción, decide él mismo de quién es amigo o enemigo; despliega, por lo tanto, un poder absoluto que no puede más que, en una catástrofe final, destruirse a sí mismo o — como explica Walter Benjamin — „con violencia catastrófica destruir un día a la tierra en su propia persona“. (Benjamin 1991: 246; mi traducción).

Whereas the modern concept of sovereignty amounts to a supreme executive power on the part of the prince, the baroque concept emerges from a discussion of the state of emergency [...] The ruler is designated from the outset as the holder of dictatorial power if war, revolt, or other catastrophes should lead to a state of emergency [...] The religious man of the baroque era clings so tightly to the world because of the feeling that he is being driven along to a cataract with it. (Benjamin 1998: 65sq; Benjamin 1991 245sq)

Como muestra la cita de Benjamin, no es casualidad que sea un río donde se muestra el carácter ambivalente del poder moderno, las aporías y contradicciones que plantea el moderno concepto de soberanía. Fue otra vez Carl Schmitt quien describió el flujo como principio fundamental del poder moderno, que se basa en las infraestructuras y técnicas navales y militares, condición indispensable de su carácter performativo (Schmitt 1997).

El sistema flujo del Amazonas forma, por lo tanto, el territorio ejemplar del drama de la toma del poder más allá del orden tradicional y razonable, del despliegue de la fuerza para instituir el poder moderno y sus sujetos (Vismann 2012).

5

El individuo moderno es un individuo transportado, desarraigado y puesto en circulación por las vías, rutas, carreteras y navíos. Las infraestructuras deben regular y controlar los movimientos, pero el movimiento puede llegar a ser demasiado rápido antes de tiempo. Los transportes a lo largo de las infraestructuras imperiales dan expresión a la misma fuerza, al mismo poder soberano al que, últimamente, tienen que limitar. El transporte moderno, por lo tanto, está marcado por una profunda ambivalencia, controla y acelera un movimiento que fácilmente puede sustraerse a todo control. Así, el estado moderno y sus procedimientos engendran ellos mismos la *anomia* en su propio núcleo.

En este contexto, un texto aparentemente irrelevante, escrito por un desconocido militar, se revela como un texto indiscutiblemente moderno, un texto que, por sus mismos aspectos contradictorios, hace visibles las aporías inherentes a las empresas coloniales y, además, las del poder moderno.

La ambivalencia genérica, digamos entre circulación y peregrinación (Pastor 2011: 36-41), que caracteriza la relación de GZ, da testimonio de este conflicto existencial. Por un lado, el texto da fe de la naturaleza de la empresa moderna, que mide, calcula, escribe. Por otro lado, el texto muestra la fascinación por los actos portentosos de Lope de Aguirre y por el ejercicio ilimitado de su poder. Dejando atrás las pautas narrativas tradicionales y renunciando a narrar aventuras y batallas fantásticas, como las de la tierra de *El Dorado* o de las Amazonas, que aún caracterizan al texto de Gaspar de Carvajal, y al integrar la narración de lo que ocurrió en una relación de carácter administrativo y un discurso sobre la genealogía del poder moderno, el relato de GZ recurre a nuevos esquemas narrativos entre descripciones diagramáticas, o más bien „fluogramáticas“, y sujetos en crisis, los cuales formarán los ejes del género más moderno en sí, la novela.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARVAJAL, Gaspar de (1894) *Descubrimiento del río de las Amazonas. Según la relación hasta ahora inédita de Fr. Gaspar de Carvajal con otros documentos referentes a Francisco de Orellana y sus compañeros*. ed. José Toribio Medina, Sevilla: E. Rasco.
- ZÚÑIGA, Gonzalo de (2011) „Relación de Gonzalo de Zúñiga“. in: Pastor, Beatriz; Callau, Sergio (ed.) (2011) *Lope de Aguirre y la rebelión de los marañones*. Madrid: Castalia (Clásicos Castalia 307): 105-154.
- BARRERA-OSORIO, Antonio (2006) *Experiencing Nature. The Spanish American Empire and the Early Scientific Revolution*. Austin: University of Texas Press.
- BENJAMIN, Walter (1998) *The Origin of German Tragic Drama*. trad. John Osborne, London & New York: Verso [W.B. (1991) *Ursprung des deutschen Trauerspiels*. in: W.B. *Gesammelte Schriften*:

- Abhandlungen*, Bd. 1.1. ed. Rolf Tiedemann; Hermann Schweppenhäuser, Frankfurt a.M.: Suhrkamp: 203-430].
- BRENDECKE, Arndt** (2009) *Imperium und Empirie. Funktionen des Wissens in der spanischen Kolonialherrschaft*. Köln & Weimar & Wien: Böhlau.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix** (1980) *Mille Plateaux. Capitalisme et schizophrénie* 2. Paris: Minuit.
- FEBVRE, Lucien** (1997) *Le Rhin. Histoire, mythes et réalités* [1935]. ed. Peter Schöttler, Paris: Perrin.
- FOUCAULT, Michel** (1997) « *Il faut défendre la société* ». *Cours au Collège de France* 1976. Paris: Gallimard/Seuil.
- GARCÍA TAPIA, Nicolás** (2003) *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- GOODMAN, David C.** (1988) *Power and Penury. Government, Technology and Science in Philip II's Spain*. Cambridge et al.: Cambridge University Press.
- (1997) *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat*. Cambridge & New York & Oakleigh: Cambridge University Press.
- GREENBLATT, Stephen** (1991) *Marvelous Possessions. The Wonder of the New World*. Chicago: The University of Chicago Press.
- HAHN, Torsten** (2013) „Waterways. H.A. Innis' Kanufahrt zum Ursprung des Dominion“, in: Neubert, Christoph; Schabacher, Gabriele (ed.) *Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft. Analysen an der Schnittstelle von Technik, Kultur und Medien*. Bielefeld: Transcript: 143-163.
- INNIS, Harold A.** (1995) „Transportation as a Factor in Canadian Economic History“ [1933], in: Harold A. Innis *Staples, Markets, and Cultural Change. Selected Essays*. ed. Daniel Drache, Montreal et al.: McGill-Queen's University Press: 123-138.
- LIEDL, Gottfried** (1999) *Krieg als Intrige. Kulturelle Aspekte der Grenze und die militärische Revolution der frühen Neuzeit*. Wien: Turia + Kant.
- MCLUHAN, Marshall** (1994) *Understanding Media. The Extensions of Man* [1964]. Cambridge & London: MIT Press.
- NEUBERT, Christoph** (2012) „Verkehr“, in: Bartz, Christina; Jäger, Ludwig; Krause, Marcus; Linz, Erika (ed.) *Handbuch der Mediologie. Signaturen des MediaLEN*. München: W. Fink: 323-328.
- PASTOR, Beatriz** (2008) *El segundo descubrimiento. La conquista de América narrada por sus coetáneos (1492-1589)* [1983]. Barcelona: EDHASA.
- (2011) „Introducción biográfica y crítica“, in: Pastor, Beatriz; Callau, Sergio (ed.) *Lope de Aguirre y la rebelión de los marañones*. Madrid: Castalia (Clásicos Castalia 307): 7-41.
- ; Callau, Sergio (ed.) (2011) *Lope de Aguirre y la rebelión de los marañones*. Madrid: Castalia (Clásicos Castalia 307).
- RODRÍGUEZ, Ileana** (1997) „Naturaleza/Nación. Lo salvaje/civil Escribiendo Amazonia“, numero 45 de *Revista de Crítica Literaria Latinoamericana*, año 23: 27-42.
- (2004), *Transatlantic Topographies. Islands, Highlands, Jungles*. Minneapolis & London: University of Minnesota Press.
- SCHABACHER, Gabriele** (2012a) „Logistik“, in: Bartz; Jäger; Krause (ed.) *Handbuch*: 164-169.
- (2012b) „Medien und Verkehr. Zur Genealogie des Übertragungswissens zwischen Personen, Gütern und Nachrichten im 19. Jahrhundert“, numero 39 de *Tumult. Schriften zur Verkehrsissenschaft*: 39-55.
- (2017) „Transport und Transformation bei McLuhan“, in: Heilmann, Till; Schröter; Jens (ed.) *Medien verstehen. Marshall McLuhans Understanding Media*. Lüneburg: Meson.press: 59-84.
- SCHÄFFNER, Wolfgang** (2000) „Topographie der Zeichen. Alexander von Humboldts Datenverarbeitung“, in: Baxmann, Inge; Franz, Michael; Schäffner, Wolfgang (ed.) *Das Laokoon-Paradigma. Zeichenregime im 18. Jahrhundert*. Berlin: Akademie Verlag: 359-382.
- SCHMITT, Carl** (1993) *Politische Theologie. Vier Kapitel zur Lehre von der Souveränität*. Berlin: Duncker & Humblot.
- (1996) *Der Begriff des Politischen. Text von 1932 mit einem Vorwort und drei Corollarien*. Berlin: Duncker & Humblot.
- (1997) *Der Nomos der Erde. Im Völkerrecht des Jus Publikum Europaeum*. Berlin: Duncker & Humblot.
- (2002) *El Leviathan. En la teoría del estado de Tomás Hobbes*. Buenos Aires: Struhart & Cía [C.S.]
- (2012) *Der Leviathan in der Staatslehre des Thomas Hobbes. Sinn und Fehlschlag eines politischen Symbols* [1938]. ed. Günter Maschke, Stuttgart: Klett-Cotta].
- SEED, Patricia** (2017) „The Conquest of the Americas 1500-1650“, in: Parker, Geoffrey (ed.) *Cambridge Illustrated History of Warfare. The Triumph of the West* (Revised and Updated). Cambridge et al.: Cambridge University Press: 132-145.
- SEITTER, Walter** (2002) *Physik der Medien. Materialien — Apparate — Präsentierungen*. Weimar: Verlag und Datenbank für Geisteswissenschaften.
- SIEGERT, Bernhard** (2003) *Passage des Digitalen. Zeichenpraktiken der neuzeitlichen Wissenschaften 1500-1900*. Berlin: Brinkmann & Bose.
- (2006) *Passagiere und Papiere. Schreibakte auf der Schwelle zwischen Spanien und Amerika*. München: W. Fink.
- SIMONDON, Gilbert** (2014) *Sur la technique (1953-1983)*. ed. Jean-Yves Chateau, Paris: puf.
- SLATER, Candace** (2002) *Entangled Edens. Visions of the Amazon*. Berkeley & Los Angeles & London: University of California Press.
- SLOTERDIJK, Peter** (2005) *Im Weltinnenraum des Kapitals. Für eine philosophische Theorie der Globalisierung*. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.
- TODOROV, Tzvetan** (1991) *La conquête de l'Amérique. La question de l'autre*. Paris: Seuil (Essais).
- VISMANN, Cornelia** (2012) „Terra nullius. Zum Feindbegriff im Völkerrecht“, in: C.V. *Das Recht und seine Mittel. Ausgewählte Schriften*. ed. Markus Krajewski; Fabian Steinhauer, Frankfurt a.M.: S. Fischer: 301-320.
- VOGL, Joseph** (2001) „Medien-Werden. Galileis Fernrohr“, numero 1 de *Archiv für Mediengeschichte (Mediale Historiographien)*: 115-123.

Atribución-NoComercial-CompartirIgual

CC BY-NC-SA

