*La Marina no solo es un trabajo, también es una gran aventura, donde siempre está presente la oportunidad de probarse a sí mismo .*

*J.G.M.*




Teniente Primero
Jorge Gutiérrez Muñoz

## Del Urubamba al Madre de Dios

### Descubrimiento del Istmo de Fitzcarrald

Carlos Fermín Fitzcarrald nació en el departamento de Ancash, y, siendo ya un rico cauchero del Ucayali, salió de Iquitos en 1892 para establecer una casa comercial en el río Mishagua, como efectivamente lo hiciera, construyendo una enorme casa comercial con aserradero y establos. De aqui inició una serie de operaciones arriesgadas a regiones inexploradas de la Selva, buscando un paso al río Madre de Dios o al Purús. Fue así que en agosto de 1893, Fitzcarrald, al mando de un grupo de indios, entró al río Camisea y lo remontó hasta sus nacientes siguiendo a pie por trochas de indios; tramontó las pequeñas alturas y llegó al río Alto Manú, que Fitzcarrald creía afluente del río Purús y no del Madre de Dios; construyó una balsa grande y bajó el río hasta llegar al río Manú, que tomó por el Purús. Continuó aguas abajo entrando al Madre de Dios, navegándolo hasta más allá de la desembocadura del río Tacuatimanu, hasta el río del Parto. De aquí regresó al Mishagua pero no por donde había venido sino que, tomando otra trocha de indios, subió por el río Caspajili[1] para pasar las alturas y llegar al río Serjalí[2], comprobando que esa ruta era mejor que la anterior para comunicar las dos hoyas hidrográficas .

Este extraordinario explorador describe el cruce del divortium aquarum[3] (Fig. 01) que separa las aguas del Urubamba del Madre de Dios diciendo: "El espacio de tierra que separa los afluentes mencionados fue recorrido en cincuenticinco minutos de marcha, pudiendo pasar por tierra las embarcaciones que necesité para continuar mi viaje al Manú, construyendo una grande para seguir mi viaje en el Purús".

Del Mishagua nuevamente se dirige a Iquitos[4], dando cuenta a las autoridades de su importante descubrimiento y abrigando el proyecto de unir por medio de una carretera el Ucayali y el Purús (hasta entonces creía que era este río y no el Madre de Dios) .

Compra la lancha *Contamana* [5] y sale de Iquitos, en abril de 1894, llevando además un remolcador y otras embarcaciones pequeñas con mercaderías y materiales necesarios para pasar el istmo. Llegaron así a Mishagua que era su base de operaciones; preparando todo, salieron en el mes junio a bordo de la lancha *Contamana* remontando el Misha-

1 Río Caspajali: afluente del río Manú, y éste, a su vez, de la hoya hidrográfica del río Madre de Dios.
2 Río Serjalí: afluente del río Mishagua, y éste, a su vez, de la hoya hidrográfica del río Ucayali.
3 *Divortium aquarum:* cadena de montañas que dan origen a dos ríos cuando llueve en sus cumbres y el agua se discurre por sus dos laderas.
4 Iquitos: capital del departamento de Loreto. Ciudad ubicada en la margen izquierda del río Amazonas. Fue fundada en 1840.
5 Lancha *Contamana:* embarcación de casco de fierro de 2,600 Kgs. de desplazamiento, 18" de calado y 4" de andar.

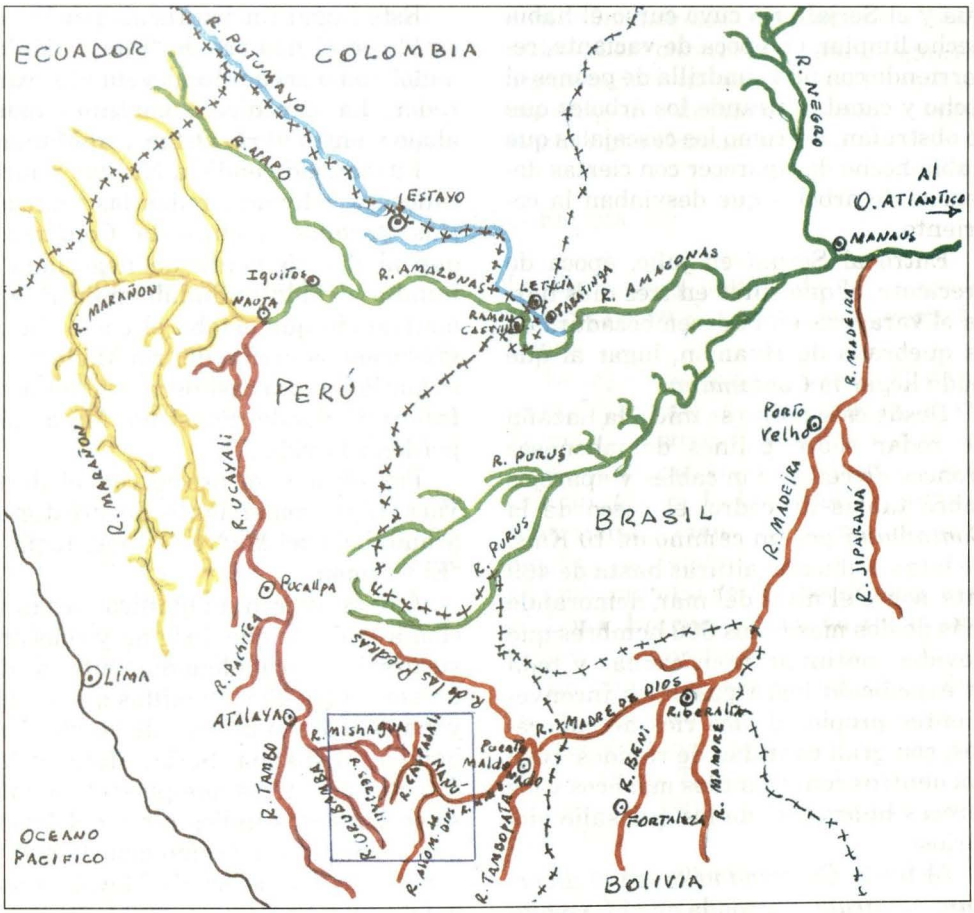
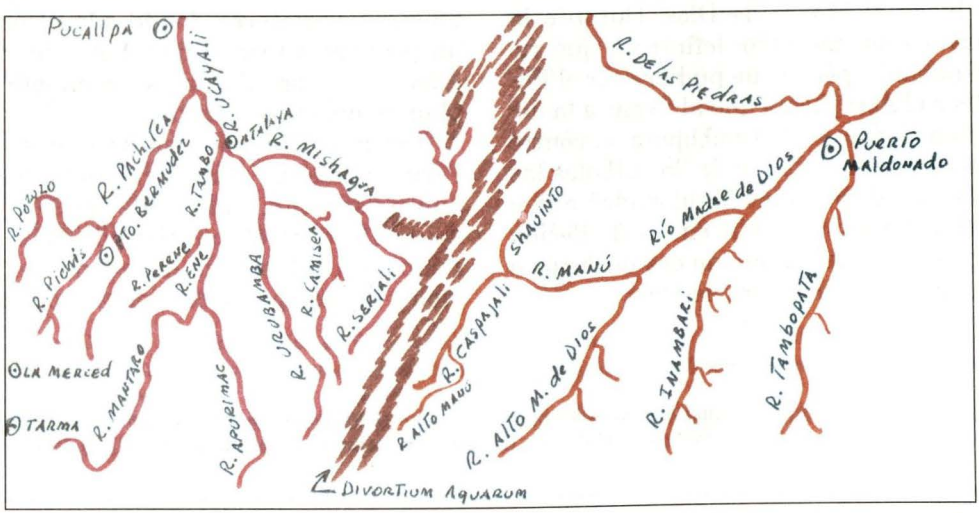

ECUADOR
COLOMBIA
R. PUTUMAYO
R. NAPO
ESTAYO
R. NEGRO
Al
O. ATLÁNTICO
MANAUS
Iquitos
NAUTA
R. AMAZONAS
LETICIA
TARATINGA
R. AMAZONAS
RAMON CASTILLA
R. MARAÑON
PERÚ
R. MADEIRA
Porto Velho
R. PURUS
R. MARAÑON
R. UCAYALI
BRASIL
R. MADEIRA
R. JIPARANÁ
R. PURUS
Pucallpa
R. Pachitea
R. de las Piedras
Lima
ATALAYA
R. MADRE DE DIOS
Riberalta
R. MISHAGUA
R. CASPAJALI
Puerto Maldonado
R. TAMBO
R. URUBAMBA
R. SERJALI
R. MANÚ
R. BENI
R. MAMORE
FORTALEZA
R. ALTO M. de DIOS
R. TAMBOPATA
OCEANO PACIFICO
BOLIVIA

Figura 01


Pucallpa
R. UCAYALI
R. DE LAS PIEDRAS
ATALAYA
R. MISHAGUA
R. Pachitea
R. TAMBO
Puerto Maldonado
R. Pozuzo
Pto. Bermudez
Río Madre de Dios
R. Pichis
R. Perene
R. Ene
R. URUBAMBA
R. Camisea
R. SERJALI
SHAUINTO
R. MANÚ
R. CASPAJALI
R. INAMBARI
R. TAMBOPATA
LA MERCED
R. MANTARO
R. APURIMAC
R. ALTO MANÚ
R. ALTO M. de DIOS
TARMA
DIVORTIUM AQUARUM

gua y el Serjalí, río cuyo curso él había hecho limpiar, en época de vaciante, recorriendo con una cuadrilla de peones el lecho y canal, retirando los árboles que lo obstruían, así como los cascajales que había hecho desaparecer con ciertas defensas de árboles que desviaban la corriente.

Entró al Serjalí en julio, época de creciente, el que surcó en tres días hasta el varadero, en la desembocadura de la quebrada de Huamán, lugar al que pudo llegar la *Contamana.*

Desde este punto se inició la hazaña de rodar sobre polines de jabonosos troncos de cético, con cables y aparejos sobre tablas de cedro, el casco de la *Contamana* por un camino de 10 Kms. de largo, subiendo alturas hasta de 469 mts. sobre el nivel del mar, demorando más de dos meses; los 600 hombres que llevaba continuaron en canoas y toda la expedición logra pasar los inconvenientes propios de los ríos de cabeceras, con gran cantidad de rápidos; tuvo encuentros con los indios mashcos y los feroces huarayos , de los que salió victorioso.

Al fin la *Contamana* cruzó el *divortium aquarum* y, armada en el Caspajali, bajó este río desembocando al Manú y luego al Madre de Dios. Durante la navegación no pudo definir en qué río viajaban, y pensó que pudiera ser el Purús o el Acre, hasta que al llegar a la desembocadura del Tambopata encontró escrito en los troncos de los árboles las iniciales de Faustino Maldonado[6], quien había pasado por allí en 1861. Recién allí se dio cuenta que no era el Purús o el Acre, sino el Madre de Dios.

Este Lugar fue bautizado por Fitzcarrald con el nombre de "Puerto Maldonado" como recuerdo al valiente explorador. La expedición continuó aguas abajo y entró al río Orton y al Madera.

Fitzcarrald vendió a Nicolás Suárez, cauchero boliviano, todas las mercaderías llevadas, incluso la *Contamana* que al día siguiente de negociada se hundió debido indudablemente a lo maltratado que estaba el casco. De regreso, aguas arriba del río Madera, pasó por la famosa cashuera "Calderón del Infierno" donde Faustino Maldonado perdiera la vida .

Por último, se asoció con el doctor Vaca Diez, comerciante de prestigio y acaudalado del Madre de Dios, dueño de "El Carmen".

Ambos dieron magnífica organización a la firma que dirigían y colocaron sucursales escaladonadamente a distancias entre 20 y 30 millas que se apoyaban entre sí a lo largo de los ríos Urubamba, Mishagua, Serja, Manú y Madre de Dios, en los que prestaban valioso concurso los indios piros del Mishagua y Camisea, así como más de 300 jóvenes que acudieron de Moyobamba y del norte del país .

Fitzcarrald y Vaca Diez viajaron entonces a Inglaterra donde adquirieron un pequeño vapor al que denominaron *Adolfito,* y con el cual se completó el plan de negocios trazado.

Desgraciadamente, ya de regreso al Perú y surcando el río Urubamba en el nuevo vaporcito, en la tarde del 9 de julio de 1897, en el mal paso de Sepa se rompió un eslabón de la cadena del timón y llevado por la corriente chocó con

6 Faustino Maldonado: valiente explorador peruano, descubridor del verdadero curso del río Madre de Dios y que pereció en la cashuera "Calderón del Infierno" sobre el río Madera (Brasil) en 1861.

una piedra grande que le abre una vía de agua considerable y el *Adolfito* se hundió. Fitzcarrald, magnifico nadador, trató de auxiliar a su socio Vaca Diez y ambos perecieron ahogados, encontrándose, días después, sus cadáveres abrazados. Desapareció así una magnífica organización montada para la época y un dirigente dinámico, activo y entusiasta como Fitzcarrald.

## La Junta de Vías Fluviales:

### Expedición de La Combe.

Cuando llegó a Lima[7] la noticia del descubrimiento hecho por Fitzcarrald, el Gobierno Peruano, en el deseo de tener datos exactos y asegurar la libertad de acciones a los caucheros del Oriente en la hoya del Madre de Dios y en la de los distintos *divortium aquarum* de los grandes afluentes del Amazona, decretó con fecha 22 de abril de 1901 la formación de una "Junta de Vías Fluviales", para el estudio y despacho de expediciones a las montañas del Perú.

Es así como se estudió la formación de una expedición que bajase de las alturas del departamento de Puno al Madre de Dios por uno de sus afluentes, escogiéndose el río Tambopata.

Se organizó otra expedición que, saliendo de Lima viajaría a Iquitos, de donde, remontando los ríos, pasaría de la hoya del Ucayali a la del Madre de Dios por el Istmo de Fitzcarrald, y llenando el vacío de varios puntos geográficos iría en demanda de la desembocadura del Tambopata y remontaría ese río hasta encontrarse con la otra comisión. Así igualmente se haría el estudio de los pasajes a los ríos Yurúa y Purús. La dirección y mando de esta expedición recayó en el coronel Dn. Ernesto La Combe.

La expedición salió de Lima el 30 de julio de 1901 hacia Iquitos, siguiendo la vía Tarma, La Merced, Puerto Bermúdez[8].

El 13 de setiembre tomaron la lancha *Iquitos* en la boca del Pachitea y continuaron viaje al puerto de este nombre, a donde llegaron el 20 empleando un total de 51 días de viaje desde Lima. Entonces se encontraba como prefecto de Loreto, el coronel Portillo.

En Iquitos se compró la lancha *Onza* de bandera brasileña, dándole el nombre de *Urubamba* y en Caballococha la lancha *Tucuna* construida en Inglaterra en 1900 , que fue rebautizada como *Manú.*

El 14 de noviembre salió la expedición de Iquitos a bordo de la Urubamba y la *Manu,* al mando de el alférez de fragata José M. Olivera.

Recalando en diferentes puntos, la comisión llegó a la boca del Urubamba el 25 de enero de 1902; desde este punto surcó primero la *Manú* por haberse varado la *Urubamba,* pero tuvo que regresar desde la isla Tucker al no poder continuar y haber estado varias veces

7 Lima: Capital de la República de Perú. Ciudad ubicada en la Costa, próxima al Océano Pacífico, y separada de la Selva por la cadena de montañas de Los Andes, y la franja de tierras en alturas denominada Sierra.

8 Tarma, La Merced, Puerto Bermúdez: ciudades ubicadas geográficamente entre las alturas de la Sierra y la Selva (ceja de Selva).

en difícil situaciones que, gracias al arrojo y valentía del personal de la comisión, ésta pudo continuar. El 11 de febrero zarpan esta vez con las dos lanchas llegando sin novedad a la isla Tucker. El 13 pasaron con dificultad la cabecera de la isla *Napo.* El 16, la *Manú* encalló y tuvo que abandonársela por su mal estado, continuando la expedición en el *Urubamba,* que llegó con esfuerzos inauditos a donde estaba la casa de Fitzcarrald. El 5 de marzo la *Urubamba,* primera lancha de guerra que había llegado hasta el río Mishagua, inició su viaje de regreso a Iquitos.

La expedición continuó en canoas surcando el Mishagua; llegó a la boca del Serjalí el 23. Continuando por este río pasó muchas penalidades, teniendo que llevar las canoas repetidas veces a pulso para pasar los rápidos, cortar troncos que impedían su paso, etc. Al fin llegó al Istmo de Fitzcarrald el 28 de marzo, el que atravesó, desembocando a la cuenca del Madre de Dios, continuando por él y surcando el Tambopata. Cumplió así la difícil misión encomendada, después de aproximadamente 8 meses de haber salido de Lima y de 3 meses de haberlo hecho de Iquitos.

## La exploración de Stiglich

En enero de 1903 fue comisionado el entonces teniente segundo de la Armada Peruana Germán Stiglich para hacer una exploración de los ríos Pachitea, Ucayali, Mishagua, Serjalí, Caspajali, Manú y Alto Madre de Dios.

En cumplimiento de su misión, salió Stiglich de Lima arribando a Puerto Bermúdez donde lo esperaba la lancha *Francisco Pizarro,* comandada por el lférez de fragata Nicolás Zavala y Zavala, quien le informó del pésimo estado de la citada embarcación. Stiglich bajó a Cumaria[9], donde hizo las averiguaciones necesarias sobre el salvamento de la *Manú.* Como los ríos estaban crecidos, la faena no se pudo hacer sino cinco meses después.

De la boca del Pachitea, Stiglich se dirigió a Iquitos para reparar la *Pizarro,* lo que debía efectuarse en ese puerto por la cantidad de S/. 7,000.00. Mientras se hacían las reparaciones, Stiglich se dirigió hacia el río Yavarí llegando hasta Soledad. De regreso a Iquitos y, no obstante las vicisitudes que corrió en las correntadas de Cohengua, siguió adelante para estudiar la forma en que haría pasar el istmo de Fitzcarrald a la *Pizarro.* Pero se enteró de que no se había hecho a esta lancha en Iquitos la menor reparación. Sin desmayar, arrastró por toda la longitud del istmo una canoa de noventa arrobas con once metros de eslora y uno y medio de manga, demorando cinco horas en esta faena. Tal maniobra demostraba que con la misma facilidad se hubiera podido pasar la *Francisco Pizarro.*

Después de estudiar detenidamente el istmo, Stiglich continuó a Puerto Maldonado desde donde siguió a Simbani y Lima .

Como producto de su exploración presentó un detenido estudio de los ríos Asupisú, Pichis, Pachitea, Ucaya-

9 Cumaria: caserío ubicado en la margen derecha y sobre la boca del río del mismo nombre afluente del río Ucayali.

li, Amazonas, Urubamba, Mishagua, Serjalí, Pacchaja, Caspajalí, Manú, Madre de Dios, Inambari, Tambopata y Távara. Este estudio fue publicado en 1907 por la Junta de Vías Fluviales.

## Istmo y varadero de Fitzcarrald

El istmo de Fitzcarrald está formado por las estribaciones del ramal oriental de la cordillera de Los Andes, en el sector comprendido entre los ríos Mishagua y Camisea, afluentes por la derecha del río Urubamba, pertenecientes a la hoya del río Ucayali, y los afluentes por la izquierda del alto Mané (Caspajalí y Shauinto), de la hoya del río Madre de Dios, sistemas hidrográficos que se unen a través del varadero que también lleva el nombre de Fitzcarrald, a quién se debe su descubrimiento.

El Varadero Fitzcarrald se desarrolla entre el río Serjalí, en el puerto en que desemboca la quebrada Huamán (extremo occidental) a los 332.47 mts. s.n.m., hasta el río Caspajalí en el puerto que desemboca a una quebrada pequeña (extremo oriental) a los 352 .16 mts. s.n.m. y a una distancia desarrollada de 11 Km. y 615 mts.

La senda sigue las cumbres de las lomas a una distancia promedio de 500 a 1,000 mts. a la derecha de la quebrada Huamán para luego a los 4 Kms. de recorrido acercarse hasta confundirse con ella cruzándola repetidas veces; llega a sus nacientes a los 7 Kms. de camino de la quebrada subiendo una cumbre de 469 mts. s.n.m., la más alta del istmo en esta parte que es la divisoria de aguas, en cuyo otro lado se inician las nacientes del río Cartejalí, afluente del Caspajalí.

El varadero continua por ella y luego sigue la línea de cumbres a una distancia también de 500 y 1,000 mts. paralela al Caspajalí por su margen derecha hasta llegar al extremo oriental del varadero el río Caspajalí a los 352.16 mts. de altura s.n.m.

## La epopeya de "los marinos de la montaña"

La obra de la Marina Peruana está descrita y resumida en las palabras del sabio Antonio Raimondi, quien había visitado el Oriente peruano en 1862. Al volver a la región en enero de 1869, encontró todo cambiado, merced a la labor realizada por los jefes y oficiales navales. En su diario de viaje se lee: "Iquitos, que fue una miserable ranchería de indígenas hace seis años —dice— hoy es una población floreciente y llena de vida". "Iquitos ha sufrido, pues, una transformación mucho más grande que Yurimaguas, con el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y de todos los empleados. Hace algunos años que Iquitos era un pueblo inferior a Yurimaguas y hoy se le puede considerar como capital de toda esta región bañada por los ríos Huallaga, Ucayali y Amazonas: habiéndose improvisado una regular población, con casas que no se encuentran mejores, con hoteles y almacenes bien surtidos".

A este estado había llegado Iquitos merced al esfuerzo de los marinos, como Rosendo Melo lo reconoció: "Se les vio luchar tenazmente, -dice-, no siempre

disponiendo de lo necesario, faltos de muchas cosas, hasta de alimentos, adivinando lo conveniente, resignándose a todo género de privaciones, sin estímulos, sin aprecio para las iniciativas, sin recompensas, hasta sin un mezquino aplauso, y lo que es peor todavía, sin que se dedujera provecho de las consagraciones, esfuerzos y sacrificio".

Raimondi se admiraba de la actividad y el movimiento que había en Iquitos; se fabricaba, se hacían ladrillos, se armaban máquinas, se reparaban buques, se levantaban cartas de los ríos, se acopiaban madera y leña, se fundía metales. Se cumplía, honrada y fielmente, el rol que, además del propio, deben llenar los Institutos Armados en tiempos de paz.

Pero no era solamente éste el trabajo de "los marinos de la Montaña", mientras unos hacían crecer esta ciudad que ha llegado a ser el centro económico del oriente, los más exploraban los ríos, exponiendo muchas veces su vida[10]. Hay que conocer lo que significa la navegación fluvial para aquilatar el esfuerzo de los oficiales de Marina que llevaron las lanchas del Estado hasta lugares donde muchas veces la naturaleza podía más que el valor .

En el río todo lo acechaba: el fondo con sus bajos y playas traidoras, con sus peces voraces y sus remolinos hirvientes; el cielo con sus tempestades; el clima extenuante y traidor; el aire poblado de gérmenes nocivos; los salvajes indómitos y el bosque, el bosque misterioso y a la vez cautivante, cubierto de animales y plantas desconocidas, mensajeras de muerte muchas de ellas.

No existían, por entonces, la radio o alguna carta de navegación, ni siquiera habían los prácticos de río[11], esa poderosa ayuda que ahora existe para la navegación fluvial. Las naves se aventuraban en los malos pasos y en los ríos de cabecera confiados solamente en la pericia profesional, el valor y el cumplimiento del deber de los Comandantes y, sin embargo, se navegaban todos los ríos y se vencieron los pongos[12].

Podría pensarse que lo acontecido hace 157 años desde la fundación de Iquitos, y lo expuesto sucintamente en los párrafos anteriores no es vigente ahora. Sin embargo, el 25 de octubre de 1983 salió de Iquitos el B.A.P. *Stiglich* (buque hidrográfico de la Marina), al mando del entonces teniente primero Arturo Saettone y un grupo selecto de oficiales y personal naval para el reconocimiento y estudio hidrográfico de los ríos Ucayali, Mishagua, Serjalí, entre otros, hasta el istmo de Fitzcarrald, y que después de sobrepasar innumerables problemas propios de la navegación fluvial, llegar, efectivamente, hasta las cercanías del citado istmo, la nave por un capricho de la naturaleza, quedó varada varios días sobre la arena por una repentina merma del río, y fueron inclusive rodeados por tribus de indios que no les permitían salir de a bordo a

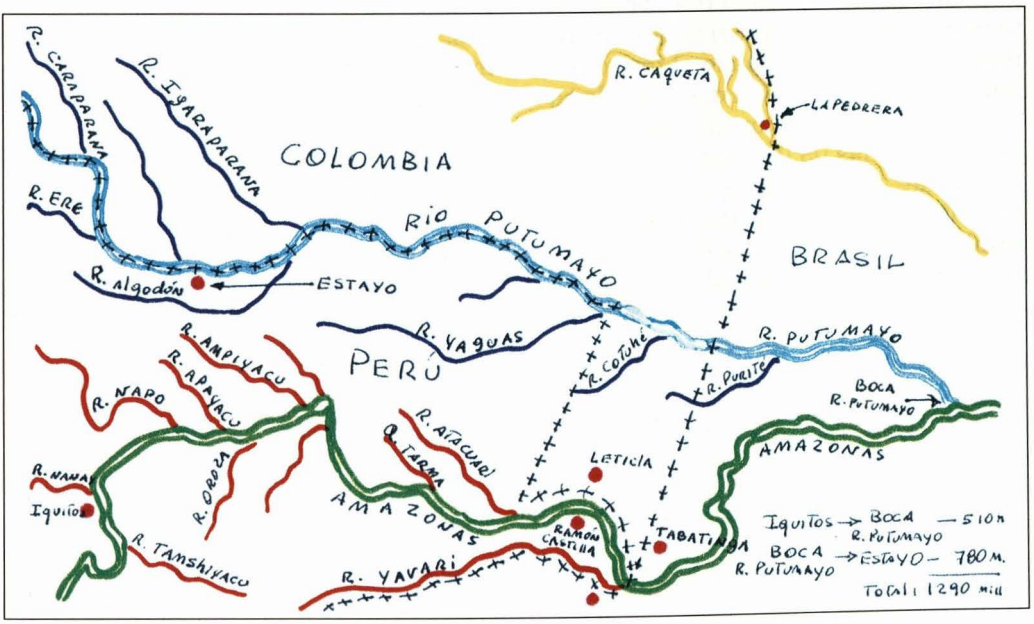
10 Como efectivamente lo hicieron los alféreces Juan Antonio Távara y Alberto West, quienes murieron, el 14 de agosto de 1866, al hallarse explorando el río Pachitea, a manos de caníbales, los indios cashivos.

11 Práctico: persona especializada y conocedora de los ríos o de algún puerto en particular.

12 Pongos: lugar del río donde se estrecha su cauce, produciéndo corrientes muy fuertes. El 26 de octubre de 1869, el pongo de Manseriche, sobre el río Marañón, fue vencido por primera vez por una lancha de guerra bajo el mando del teniente primero Manuel M. Carvajal.



Figura 02


R. CARAPARANA
R. IGARAPARANA
COLOMBIA
R. ERE
RIO PUTUMAYO
R. algodón
ESTAYO
R. CAQUETA
LA PEDRERA
BRASIL
R. YAGUAS
PERÚ
R. AMPIYACU
R. APAYACU
R. NAPO
R. COTUHÉ
R. PURITE
R. PUTUMAYO
BOCA
R. PUTUMAYO
R. ATACUARI
R. TARMA
LETICIA
AMAZONAS
R. NANAY
Iquitos
R. OROZA
AMAZONAS
RAMÓN CASTILLA
TABATINGA
R. TAMSHIYACU
R. YAVARI
Iquitos → BOCA R. PUTUMAYO — 510 m
BOCA R. PUTUMAYO → ESTAYO — 780 M.
Total: 1290 mill

conseguir víveres frescos y así como se habían varado, creció el río en forma inesperada dos metros y logró salir la nave llegando a Iquitos, en las vísperas de Navidad.

El 20 de febrero de 1985 el autor de la presente nota, siendo alférez de fragata, zarpó de Iquitos al mando de la motochata[13] B.A.P. *Cenepa* (Fig. 02) con destino a la "Estación Naval del Estrecho" en el río Putumayo[14], la más lejana que tiene la Marina; son 12 días navegando día y noche, de ida, y 14 días, de regreso, a Iquitos. La misión: llevar 26 infantes de marina de relevo, junto con combustible y víveres. Al noveno día de navegación, ya sobre el río Putumayo, lado peruano, se produce un desperfecto en las máquinas de a bordo disminuyendo la presión de lubricación de las mismas, motivo por el cual tuvimos que permanecer en el mismo lugar 20 días. Pese a que se tenía conocimiento en Iquitos de nuestra posición, pero no se podía enviar ayuda aérea por el mal tiempo reinante en la región, los víveres frescos se habían acabado al tercer día, teniendo que salir, cada dos días, de cacería en esta zona tan inhóspita entre las 23:00 y las 03:00 horas. El veinteavo día de permanencia en la zona, el suscrito desmontó personalmente la bomba de aceite de una de las máquinas, con el fin de darle solución, pero la bomba era "sellada". Sin desalentarme seguí hurgando en la máquina, bajo la cansada mirada del motorista, que había hecho la misma operación muchas veces, sin resultado alguno, hasta que observé que el eje de la bomba de aceite estaba desbocado con respecto al acople del eje del tren de engranajes del motor; por lo que, viendo en la puerta de la sala de máquinas una lata vacía de leche evaporada, procedí a recortarla y confeccionar un suple[15] provisional para el eje de la bomba, instalándola de este modo en el motor, que, después de lanzado, llegó la esperada presión de aceite en el mismo, lo que nos permitió seguir el viaje bajo una torrencial lluvia que duraba tres días ya. Este suple provisional duraba de 10 a 11 horas; por lo que teníamos que parar para confeccionar uno nuevo, pero con todo llegamos a Estayo[16], cumpliendo la misión, así como actualizamos los papiros[17] del río y trajimos de regreso a Iquitos carga comercial y al comandante de la nave con seis kgs. de peso menos. Duración total del viaje: 54 días; muchas pero muchas vicisitudes pasamos la tripulación y el suscrito en ese memorable viaje. Pero lo que en verdad me impresionó fue ver la zona del río Putumayo peruano, en verdad, desierta a no ser quizá de dos o tres familias cada tres días de navegación; en más de una oportunidad presencié la caída de palmeras de aguaje, debido al peso de

13 Motochata: embarcación de fondo plano, de 40 mts. de eslora, 8 mts, de manga y 1.5 mts. de calado. Puede llevar hasta 45 ton. de carga en cubierta. Propulsada por dos motores, tiene habitabilidad para 6 personas en el castillo de popa.

14 Río Putumayo: río de gran longitud (1,000 millas aprox.) que sirve de límites entre Colombia, Brasil, Ecuador y Perú.

15 Suple: pieza de metal que sirve para encajar a algún tipo de acople en forma perfecta.

16 Estayo: estación naval en el río Putumayo.

17 Papiro: carta empírica de los ríos, enrollada como si fuera un papiro, en el que se dibuja el contorno de los ríos sobre un papel delgado y casi transparente.

los frutos que cargaban y que nadie aprovechaba, a no ser los animales salvajes. Al ver toda esta riqueza desperdiciada me ponía a pensar sobre cómo en la capital del Perú la gente puede vivir hacinada en los asentamientos humanos, sin agua, sin alimentos, quizá por desconocimiento de lo que puede brindarles la selva peruana, ó quizá por temor de aceptar el reto que significa colonizarla.

Para los que piensen que las épocas de la aventura y los descubrimientos pertenecen al pasado y que nada les puede sorprender, deben ir a navegar en los ríos de la amazonía del Perú para conocer en realidad lo que significó y significa conquistarla aun ahora.

Sólo los hombres de temple que aceptan los grandes retos y responsabilidades, como son los marinos peruanos, concsientes de su herencia y de que la historia se escribe constantemente, saben que la Marina no sólo es un trabajo. Es también una gran aventura donde siempre está presente la oportunidad de probarse a sí mismo, que la grandeza del espíritu humano sólo tiene los límites que uno se impone.

## BIBLIOGRAFÍA


- Antonio Raimondi: *El Perú.* Tomo III, Capítulos XV, XVI .
- Fernando Romero P: *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830 - 1933).*
- Guillermo Faura Gaig: *Los Ríos de la Amazonía Peruana.* Capítulos IX, XIV.
- Avencio Vallejo: *Así es la Selva.*
- Rosendo Melo: *Historia de la Marina de Guerra del Perú.* Tomo II (1907).