La Marina de Guerra del Perú

en la Región Amazónica

Teniente Primero
Raymundo Villar Gálvez

PARTE I

ANTECEDENTES HISTÓRICOS, EXPLORACIONES Y DESARROLLO

I. INTRODUCCIÓN

El Imperio de los Incas se extendió en Sudamérica debido al espíritu conquistador de sus gobernantes. Así es como el territorio que hoy abarca el Perú en ese entonces constituia la mayor parte del Tahuantinsuyo, del cual se disgregaron fracciones territoriales en la época de la colonización española y que en la actualidad forman parte de Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia, Argentina y Chile.

El conquistador Francisco Pizarro conoció gran parte de ese inmenso territorio del Imperio Incaico durante su segundo viaje, cuando el 3 de mayo de 1528 arribó hasta la boca del río Santa, dando luego inicio a la obra conquistadora de los españoles.



II. DESCUBRIMIENTO DEL RÍO AMAZONAS

Una vez en la ciudad del Cusco, capital del Imperio de los Incas, Francisco Pizarro nombró a su hermano Gonzalo gobernador de Quito, dándole instrucciones para ampliar los territorios conocidos y viajar hacia el Oriente de Quito. A fin de ocupar su nuevo cargo, Gonzalo Pizarro y su lugarteniente Francisco de Orellana armaron la expedición con soldados e indios y partieron del Cusco, a lo largo de los caminos del Inca, pasando por Andamarca y San Miguel, hasta llegar a tierras quiteñas.

En la Navidad del año 1540, Gonzalo Pizarro inició su viaje desde San Francisco de Quito hacia el Oriente, pasó la Cordillera de los Andes y luego la región de los canelos hasta llegar al río Coca al que bautizó con el nombre de Santa Ana.

La expedición siguió cruzando una enmarañada vegetación en una región donde no había víveres. En esas condiciones, Francisco de Orellana propuso adelantarse con un menor número de hombres en busca de algún poblado y alimentos. Una vez que Gonzalo Pizarro aceptó la propuesta, construyeron una embarcación con la madera de los árboles. La embarcación fue denomina "San Pedro" y apenas fue lanzada al agua, se embarcaron Orellana y unos cuantos soldados españoles y comenzaron a navegar aguas abajo del río Napo. Después de unos pocos días de navegación, Orellana quiso surcar de regreso el río para reencontrarse con Gonzalo Pizarro, lo que no pudo conseguir debido a la fuerza de la corriente, viéndose obligado a continuar aguas abajo por el río Napo.

Al amanecer del 12 de febrero de 1542, Orellana vio que el río Napo se unía a un enorme río que se dirigía hacia el Este, descubriendo de esta forma ese gran río al que llamó "Amazonas". Encostó Orellana en la boca del Napo y decidió construir otro barco para seguir las aguas del "río mar" que había descubierto y del que tomó posesión en nombre del Rey de España. Concluido su nuevo barco le puso por nombre "Victoria" y se embarcó en él para dar inicio a una difícil travesía, llena de penalidades, arrastrado por las aguas del gran río Amazonas.

En agosto de 1542 llegó a la desembocadura del Amazonas en el Océano Atlántico, siguiendo por el brazo occidental del río entró a navegar en el océano, rumbo hacia el Norte, sin perder de vista por babor las costas de América, pues no tenía ninguna clase de ayuda para la navegación. Es así como llegó a la isla Cubagala, a la altura de Cumaná, donde licenció a su personal. Orellana, con sólo tres hombres más, siguió a Santo Domingo, de donde paso a La Española para luego viajar a España en interés de informar al Rey sobre su gran aventura.

Después de esta descripción muy breve del descubrimiento del río más caudaloso del mundo, vale la pena consignar en estas líneas las palabras del historiador José Antonio del Busto, quien al respecto de esta hazaña ha escrito: "El Amazonas fue descubierto desde el Perú y para el Perú, habiéndose hecho su descubrimiento, por añadidura en el Perú".

III. LUCHA ENTRE CONQUISTADORES: VIRREINATOS Y CAPITANÍAS

Durante la época de la Conquista se produjo una guerra cruenta entre el conquistador Diego de Almagro, gobernador del Cusco y conquistador de Chile, contra Francisco Pizarro, lo que trajo como consecuencia un desgobierno. Por tal motivo, el Rey Carlos V de España, con el fin de establecer un adecuado gobierno en sus dominios, creó el Virreinato de Lima y suprimió la Audiencia de Quito mediante la siguiente Real Cédula: "Item, ordenamos y mandamos que en las provincias y reinos del Perú, presida un Virrey y una Audiencia Real de cuatro oidores letrados y que dicho Virrey resida en la Ciudad de los Reyes por ser parte más conveniente y porque de aquí en adelante no ha de haber Audiencia de Panamá".

IV. FUNDACIÓN DE IQUITOS Y MISIONES JESUITAS

Conforme se iba asentando el Virreinato, las misiones de jesuitas se fueron internando en sus territorios para dar inicio a su campaña de acción evangelizadora y civilizadora.

En mayo de 1729, un sacerdote jesuita, Pablo Marini, fundó el caserío de Iquitos en una altura de la ribera izquierda del río Amazonas entre los ríos Nanay e Itaya.

A fin de darle mayor población al caserío, el Padre Marini trasladó a éste a



Mural que se encuentra en el frente principal del Salón Mariscal Castilla en la Municipalidad de Iquitos, en el cual el pintor César Calvo de Araujo ha captado el instante histórico en que nuestros marinos fundan el puerto fluvial de Iquitos.

los nativos de Pebas, así como a los omaguas a los que catequizó enseñándoles el cultivo y trabajos diversos. Dicho caserío siguió creciendo hasta que logró convertirse en un centro comercial.

La campaña de evangelización de los jesuitas constituyó una valiosa gestión civilizadora e integradora de nativos, ya que a éllos se les debe la fundación de pueblos como San Borja, Tébanos, Yurimaguas, Andoas, Pebas, Cahuapanas y otros más, todos bajo el apoyo del Virreinato de Lima.

V. FUNDACIÓN DE NUEVOS VIRREINATOS, CAPITANÍAS Y POBLADOS

En el año de 1729 se creó el Virreinato de Santa Fé o Nueva Granada, al que se le anexó el territorio de Maynas, lo que constituyó un absurdo geográfico y político por las naturales vinculaciones de Maynas con el Virreinato de Lima. Este hecho lo llevó a cabo la Corona de España en vista de la enorme extensión de América del Sur, puesto que creó, además, otras Audiencias, lo que dió como consecuencia una nueva conformación de la colonia española en esta parte del continente americano y que más tarde sirvió de cuna para el naci-

miento de las nacionalidades hispanoamericanas.

Fue la dinastía borbónica la autora del sistema político de España y sus colonias, para ello desmembró parte del Virreinato de Lima al crear el Virreinato de Nueva Granada. En el año 1776, España creó igualmente el Virreinato del Río de la Plata y al año siguiente la Capitanía General de Venezuela. Finalmente, en el año 1778, se creó la Capitanía General de Chile.

Por la disposición de la creación del Virreinato de Nueva Granada, Maynas pasó por un período de gran decadencia, lo que fue apreciado por don Francisco Requena, ingeniero jefe de la Comisión Española de Límites y gobernador de Maynas.

Debido a la amenaza que representaba el avance de las invasiones portuguesas a esta región amazónica, la Audiencia de Quito ordenó a Requena estudiar la vía más corta y más apropiada para detectar estos avances. Requena, después de realizar varios viajes por diferentes vías, demostró, sin lugar a dudas, que la ruta más corta y más fácil para llegar a Maynas era por Piura hacia el Este. Este informe fue la base para que se dictara la Real Cédula del 15 de julio de 1802, cuya redacción era: "He resuelto que se tenga por segregado del Virreinato de Santa Fé y de la provincia de Quito, y agregado al Virreinato de Lima, el Gobierno y la Comandancia General de Maynas, con los pueblos de los gobiernos de Quijos (Quito), excepto el de Papallacta".

Por lo anterior, don José de la Riva Aguero dijo: "Francisco de Requena, Mariscal de Campo y Consejero de Indias, el gran administrador colonial, es el hombre que tuvo la más clara y cabal idea de las necesidades de Maynas y su natural vinculación con el Perú, a él se le debe nuestros más evidentes títulos sobre los territorios amazónicos".

VI. LA INDEPENDENCIA DEL PERÚ

Cuando la expedición libertadora al mando del General argentino Dn. José de San Martín llegó a las costas peruanas y desembarcó en Huaura para preparar su campaña independizadora, algunos pueblos del norte ya se habían adelantado en declarar la independencia. El 28 de diciembre de 1820, Lambayeque proclamó su independencia a favor del Perú. Maynas lo hizo en la Villa de Moyobamba, también a favor del Perú, el 19 de agosto de 1821. El acta de esta proclamación fue llevada a Iquitos por el cabo José María Ruíz. Trujillo lo hizo el 29 de diciembre de 1820; Piura, el 4 de enero de 1821; Jaén lo hizo el 3 de junio y lo repitió el 4 de junio de 1821. Finalmente, el 28 de julio de 1821 el General José de San Martín proclamó la independencia del Perú en la ciudad de Lima.

En el caserío de Iquitos, a la llegada del cabo José María Ruíz, se proclamó la independencia en una ceremonia presidida por el Gobernador de la Junta Municipal, el Sr. Mariano Ramos, demostrando de esta forma que dicho pueblo se unía a la causa del Perú.

Proclamada la Independencia, el Perú, dando muestras de considera-

ción a otras naciones al igual que a los principios de *Uti possidetis* de 1810 y de la determinación de los pueblos, dictó su primera Constitución el año 1823, en la que se establecía que "El Congreso debería fijar los límites de la República de acuerdo con los Estados limítrofes".

Mientras que el 23 de marzo de 1824 el Libertador Simón Bolívar decretó la creación de la Corte Superior de Trujillo, la capitulación de Ayacucho, firmada el 9 de diciembre de 1824, estipuló en su artículo primero que el territorio que ocuparon las tropas realistas en el Perú sea entregado a las armas del ejército libertador hasta el Desaguadero.

El 14 de abril de 1825, en un nuevo decreto, Bolívar fijó el ámbito jurisdiccional de la Corte de Trujillo, determinando que abarcaba la Ciudad Bolívar (Trujillo), el departamento de La Libertad y la provincia de Maynas. El mismo Bolívar, poco antes de su muerte, pretendió desconocer la peruanidad de Maynas, e hizo que la entonces Gran Colombia declara la guerra al Perú. Esta guerra ratificó la peruanidad de Maynas.

Mientras tanto, el caserío de Iquitos, conforme pasaba el tiempo, adquirió mayor importancia, tal es así que, según el Padre Pablo Vásquez, esta localidad se había convertido por el año 1823 en un lugar de grandes actividades empresariales. En noviembre de 1832 se creó el departamento de Amazonas con las provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas, siendo Iquitos parte de éste.

VII. LA MARINA EN LA REGIÓN AMAZÓNICA

Dice la historia que cuando los marinos peruanos llegaron a la selva, sólo encontraron colectividades rudimentarias en las riberas de los ríos y que eran las primeras vinculaciones que esos pobladores tenían con sus hermanos de otras regiones. El sólo imaginar la inmensidad de la selva lleva a considerar cuánto esfuerzo, sacrificio y valor fue necesario desplegar. La actual ciudad de Iquitos era en aquellos tiempos tan sólo un insignificante caserío en espera de la mano del hombre. Los marinos de esas épocas iniciaron el aporte a través del tiempo para lo que hoy constituye la geografía del oriente peruano.

En el año 1832, época de la administración del Mariscal Gamarra, y como una alentadora promesa, se expidió un decreto mediante el cual se creaba el Apostadero Naval y la Escuela Náutica de la Amazonía; pero, a causa de la agitación política de las primeras décadas de la República, no pudo convertirse en una realidad. Recién en el año 1843 con el Mariscal Ramón Castilla en calidad de gobernante del Perú se dio inicio a una serie de exploraciones en la montaña a cargo del capitán de fragata Francisco Carrasco, quien años después trabajó con la Comisión Científica Francesa del Conde Francis de Castelnau.

El Mariscal Ramón Castilla, gobernante de especial aprecio en la Marina de Guerra del Perú, apoyó con clara visión del porvenir las exploraciones del comandante Carrasco. El trabajo cien-

tífico realizado en esa ocasión fue de gran valor en provecho del conocimiento de la selva virgen del Perú.

Al terminar su periodo presidencial, el Mariscal Castilla entregó el poder al General José Rufino Echenique, quien el 10 de marzo de 1853 creó la circunscripción política de Loreto y dispuso la construcción de dos barcos a los cuales llamó "Huallaga" y "Tirado". Este último en memoria de don José María Tirado, ministro de Estado del General Echenique y firmante de todos los decretos gubernativos a favor de la región de Loreto durante el periodo de 1853 a 1854. Estas naves tuvieron una vida muy corta, pues el año 1857 el "Tirado" se perdió en Nauta y el "Huallaga" en Omagua.

En toda esa época, hasta el año 1860, se obtuvieron magníficos resultados con las exploraciones que realizaron los oficiales de Marina y del Ejército, así como varias misiones religiosas, civiles, nacionales y extranjeras.

El 7 de enero de 1861, ya en el segundo gobierno del Mariscal Castilla, se dictó la ley que creaba el Departamento Marítimo Militar de Loreto, el que debía tener por jefe a un Oficial General o un Capitán de Navío. Este hecho significó un paso definitivo para impulsar el desarrollo de la región amazónica.

Al mismo tiempo, el contralmirante Ignacio Mariátegui fue comisionado para gestionar la adquisición en Inglaterra de dos naves, una de 500 toneladas y otra de 300 toneladas, que se llamarían "Morona" y "Pastaza", respectivamente, y además dos naves exploradoras que se llamarían "Napo" y "Putumayo", un dique flotante para 1000 toneladas cuyo nombre sería "Almirante Guise" y todo lo necesario también para instalar una factoría.

Tres años después, o sea en 1864, arribaron al río Amazonas los vapores transportando los materiales e implementos para establecer el Apostadero Naval. Esta misión estuvo al mando del capitán de fragata Federico Alzamora, en compañía de los siguientes oficiales: Emilio Valdizán, Gregorio Pérez, Eduardo Raygada, Luis Sandi, Ramón Herrera, Ricardo Flores, Ignacio Portocarrero, Gabriel Benites, Javier Escurra, Serapio Tejerina, José Felix Manrique, Antonio Melania, y también personal técnico contratado en Londres para armar la factoría.

Entre los recuerdos de las primeras actividades de la Marina en la Amazonía, especialmente relacionada con la llegada de la expedición Mariátegui, hay dos acontecimientos que merecen recuerdo. El primero se refiere a una salva de cañón que recibió la denominación de "la salva de regocijo" de mutuo acuerdo con unidades brasileñas para saldar el incidente del "Morona" al mando del capitán de fragata Manuel Ferreyros. Esta unidad había zarpado de Belem do Pará, en Brasil, sin el permiso de la aduana. En tal circunstancia y para poner término al conflicto suscitado, se considero que el "Morona" en su tránsito hacia el Amazonas peruano, al llegar a la cuadra de la Fortaleza, hiciese, conjuntamente con los brasileños, una salva de saludo, tal y conforme se estipulaba en un con-

venio acordado entre el ministro peruano Seoane y el ministro de Negocios Exteriores de Brasil, Marqués de Abrahantes.

El almirante Mariátegui, quien conocía muy bien a Ferreyros, ya que había sido su segundo comandante en el "Ucayali" cuando combatieron defendiendo la Constitución en el Callao (enero,1857) y después cuando lo tuvo a sus órdenes en la guerra contra el Ecuador, comandó la flotilla de lanchas cañoneras y que sabía de su capacidad como marino, de su caballerocidad y de su valor, estaba seguro que Ferreyros no contestaría dicha salva, e hizo que lo defendiera ante el Gobierno. El hecho real de que no se realizara la salva fue por orden de Mariátegui que no conocía lo resuelto por Seoane.

El otro acontecimiento se refiere al lugar en el Amazonas en que debía instalarse el Apostadero Naval. Antes de que la comisión marchase a Europa para la adquisición de los buques, el dique y la factoría, el almirante Mariátegui obtuvo sendas de referencia y sostuvo una serie de conferencias con el Mariscal Castilla y con un miembro del gobierno de apellido Del Mar. En esas reuniones Mariátegui recibió instrucciones para su misión; pero, por otro lado, había efectuado un estudio de los informes que existían al respecto desde la época colonial y republicana. Los informes más recientes a los que tuvo acceso fueron realizados por Antonio Raimondi y los conseguidos de comerciantes peruanos. Con referencia a las instrucciones recibidas del ministro de Guerra y Marina, el 13 de marzo de 1863, recibió la siguiente recomendación: "Que antes de fijar los lugares en donde se debía establecer el dique, la factoría, el arsenal y las oficinas navales del Departamento Marítimo de Loreto, se debía hacer un recorrido al litoral con la debida detención".

El almirante Mariátegui estaba perfectamente documentado e informado, de modo que consideró innecesario hacer ese viaje; por lo que decidió ordenar al comandante Alzamora para que, a su arribo al mando de la fragata "Arica", encostara en el caserío Iquitos, entre los ríos Itaya y Nanay, y desembarque la carga. Asimismo, ordenó que el ingeniero Clark -quien antes de esta comisión había estado embarcado con él durante la guerra con el Ecuador, colaborando con los ingenieros Elías Boneimason y Maximiliam Silbert en la construcción del campamento de Mapasingue, y se había desempeñado además como consultor en todo lo referente a maquinaria- hiciese el diseño y el trazo de las calles de la futura ciudad de Iquitos, calles que recibieron por nombres el de los buques "Morona", "Pastaza", "Napo", "Putumayo" y "Próspero". Asimismo, construyó la factoría, las oficinas navales y el campamento para albergar a los contratados ingleses y sus familias.

Es así como nace en forma vertiginosa, alrededor del Apostedero Naval, la hoy pujante ciudad de Iquitos, gracias a las disposiciones dictadas por el almirante Mariátegui, su asesor el Ing. Clark y todos los tripulantes de las cuatro naves peruanas. Es justo reconocer que el almirante Ignacio Mariátegui es el fundador de la nueva ciudad de Iquitos.

VIII. LA MARINA DE GUERRA, PIONERA DEL DESARROLLO DE LA REGIÓN AMAZÓNICA

A partir de estos últimos acontecimientos, la acción de la Marina no se limitó a construir el apostadero y la factoría, sino que, de inmediato, todos los jefes, oficiales y tripulantes de la incipiente flotilla fluvial, comprendieron que el destino les había deparado una gran visión para con la patria, y es así como en forma valerosa se dedicaron a explorar toda la región, superando con coraje, esfuerzo e imaginación todos los obstáculos que se le presentaban en el cumplimiento de su deber.

A los dos años de haberse suscrito un tratado de límites, en el año 1864, entre el gobierno peruano y el brasileño, se inició el trabajo de trazado de la línea demarcatoria de los límites en forma conjunta entre ambos países. Esta comisión, conocida como "Comisión Carrasco", remontó el río Yavarí, sufriendo feroces ataques de los nativos catagerinos, que ocasionaron la pérdida de numerosas vidas; pero la inmolación de esos valerosos peruanos no fue en vano, ya que permitió fijar la frontera, y , al mismo tiempo, conocer el curso del Yavarí y muchos datos referentes a su flora y fauna.

En el mismo año, con fecha anterior, el explorador "Putumayo" remontó al río Ucayali hasta la boca del Pachitea, demostrando en esta forma que el río podía ser surcado por embarcaciones a vapor. Alentado por estos éxitos, el comandante de dicha nave decidió surcar el río Pachitea, pero la naturaleza se lo impidió, pues en agosto el buque sufrió una avería y el comandante se vió obligado a varar la embarcación. Pocos días después, el 14 de agosto, los alféreces de fragata Juan Antonio Távara y Alberto West, ambos de la dotación del "Putumayo", cayeron acribillados por las flechas de los indios cashivos en una emboscada que éstos les tendieron. De esta forma esos dos oficiales se convirtieron en los primeros mártires de la Marina en su lucha por incorporar la región amazónica a la civilización. El pueblo de Iquitos, en reconocimiento a estos ilustres marinos ha dado sus nombres a dos calles de ese importante puerto fluvial.

En 1866, el prefecto del departamento de Loreto envió una expedición integrada por los barcos "Morona", "Napo" y "Putumayo" para vengar la muerte de los oficiales en manos de los indios. La expedición tenía por intención demostrar al mundo el temple de los marinos del Perú. En dichas circunstancias el explorador "Putumayo", debido a su calado de 7 pies, varó en el río Ucayali y debió permanecer todo un año en esa situación. Su comandante, Adrián Gutiérrez, luchando contra los elementos, logró reflotarlo y regresó a Iquitos el 26 de febrero de 1868.

Estas primeras expediciones han dado paso para que a través de los años se continúe la exploración de todos los ríos de la Amazonía permitiendo de esta manera que el gobierno y la opinión pública del país se interesen por esta inmensa y rica región.

Para comprender mejor lo que significó la llegada de los marinos a estas regiones, cabe mencionar lo que el gran

sabio don Antonio Raimondi -al cual el Perú le estará agradecido por su gran labor peruanista- dijo en esa época, en 1849: "Iquitos, que fue una miserable ranchería de indígenas hasta hace seis años, es hoy una población floreciente, llena de vida; he aquí uno de los milagros que hace el vapor. Iquitos ha tenido una transformación mucho más grande que Yurimaguas con el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y las casas de todos los empleados y hoy se le puede considerar como la capital de toda esa región, bañada por el Huallaga, el Ucayali y el Amazonas".

Entre los años 1860 y 1880 continuaron las exploraciones, pero un 28 de julio de 1865, cuando Iquitos celebraba el aniversario patrio, se produjo un pavoroso incendio y, como consecuencia del mismo, la pérdida casi total de la ciudad y del dique. Seguida a esa desgracia llegó la crisis económica del país, que ocasiono que la flotilla fluvial restringiese sus actividades y comenzara a languidecer por falta de medios materiales y económicos, llegando al extremo que el gobierno vendió a una compañía particular las cuatro embarcaciones que constituían la flotilla y también la factoría, truncándose de esta manera toda la acción bienhechora que los marinos habían estado realizando.

En 1874 fue elegido prefecto de Loreto el capitán de fragata Adrián Vargas. Tres años más tarde, en 1877, culminó el drama, y a pesar del esfuerzo de los oficiales por evitar este descalabro, nada se pudo hacer.

IX. EL MARISCAL DON ANDRÉS AVELINO CÁCERES VUELVE LOS OJOS HACIA LA SELVA



Capitán de navío Germán Stiglich. Siendo teniente segundo remontó el Ucayali y el Tambo alcanzando el istmo de Fitzcarrald en 1908

En 1888 el gobierno del Mariscal Andrés Avelino Cáceres volvió los ojos hacia la selva, y ordenó la construcción en Inglaterra de dos embarcaciones para reconstruir la fuerza fluvial. De esta forma, en 1889 se reanudaron las actividades del tipo cívico-fluvial para efectuar con esos navíos el correo en la región. Estas lanchas no tenían valor militar, pero ello no fue óbice para desalentar a los oficiales, sino, por el contrario, sirvió de estímulo para seguir luchando contra el clima, la insalubridad de la selva y las pésimas condiciones marineras de las embarcaciones.

El 7 de febrero de 1889, a bordo de la lancha "Mayo", frente al puerto de Masran o Masaray (hoy puerto Canseco), sobre el río Ucayali, ocurrió la muerte del capitán de corbeta Fermín Diez Canseco, sobreviviente del Monitor "Huáscar" en el combate de Angamos. En 1890, el Congreso de la República ordenó el traslado de los restos mortales del benemérito jefe, desde Masisea, donde estaba sepultado, hasta Lima para recibir un homenaje nacional.

Las exploraciones a todos los ríos del departamento de Loreto se extendieron también a Madre de Dios, y es por ello que se llega a conocer los ríos Putumayo, Yavarí, Napo, Pachitea, Tapiche, Ucayali, Marañón, Huallaga, y otros.

Las expediciones más famosas de la época, por su importancia y las enormes dificultades encontradas, fue la realizada por el ilustre marino teniente segundo Germán Stiglich, quien en el año 1903 zarpó de Iquitos, remontando el bajo y alto Ucayali hasta encontrar la confluencia del Tambo con el Urubamba. Siguió por el Tambo hasta el río Misagua y, a lo largo de sus aguas, llegó al Istmo de Fitzcarrald, el cual atravesó llevando a rastras una canoa de 90 arrobas (11m. de eslora) hasta alcanzar el río Manú, y, siguiendo aguas abajo, arribó a Puerto Maldonado, repitiendo el heroico viaje que diez años antes lo lograra el esforzado pionero de la selva, descubridor del istmo que lleva su nombre.