Revista de Marina

Amazonia




MARINA DE GUERRA DEL PERU

Editorial

Amazonia

Es propia la oportunidad para presentar el segundo número de esta serie editorial iniciada en1998, la cual trata de esa región tan querida por los marinos y que abarca aproximadamente el 60 % del territorio nacional, me refiero a la Amazonia peruana. Este ejemplar que llega hoy a ustedes es el fruto de la encomiable y difícil labor de selección de los artículos que sometemos al acucioso criterio de los lectores, esperando recibir las opiniones y recomendaciones pertinentes que tengan a bien hacernos llegar con el fin de mejorar el contenido de nuestro siguiente número, el cual versará sobre La Antártida.

No es aventurado decir que existe un cordón umbilical ancestral entre el poblador de la costa y sierra con el de la región amazónica y su gente, ya que ella deviene de la época del Tahuantinsuyo, cuando los Incas inician su tímida, pero firme inserción en ella. Testimonio de lo cual son las fortalezas y restos arqueológicos hallados a lo largo de la misma.

La relación con la Marina de Guerra nace con la naturaleza con que nacen las cosas simples, que se relacionan entre sí con esa facilidad fruto del compartir, el hombre y el medio, los mismos elementos constitutivos, y esto porque la amazonia no es otra cosa que el medio acuático presentado de otra manera, es decir, para los marinos es un gigantesco mar interior pletórico de vida y misterio, presto a darse para su racional explotación donde lo más importante, al igual que en el medio oceánico, es la preservación de su frágil ecosistema.

Empezamos nuestro viaje a través del tiempo y del espacio tomando conocimiento acerca de la amazonia en los niveles, mundial, continental y nacional, viendo algunos de los principales eventos desarrollados en ella e infiriendo el posible tratamiento a futuro, dentro de una estrategia imaginativa. Posteriormente, recreamos la exploración de la amazonia desde las épocas aurorales y la participación de la Marina en ella, para luego informar de la expedición Cousteau en 1986, cuyo objetivo era fundamentalmente el conocer el estado de salud de la misma, así como, el tener un mayor y mejor conocimiento de los ingentes recursos naturales que posee. Finalmente, en lo que a la exploración específicamente atañe, informar los objetivos y resultados obtenidos por la expedición de 1996, relacionados con la medición de la extensión del río Amazonas y la determinación exacta de

su origen.

Continuamos, luego, refiriendo algunas precisiones relacionadas con el papel fundamental que le cabe a la Marina en el conocimiento, estudio y desarrollo del oriente peruano para, a renglón seguido, recrear la lectura de la epopeya del descubrimiento del Istmo de Fitzcarrald y la descripción histórica de cómo se fundaron los primeros poblados y caseríos en la región, culminando con la fundación del puerto fluvial de Iquitos y la trascendental importancia de la Marina en todo lo relacionado con tal hecho.

En una tercera parte, vemos lo relacionado con una moderna exploración, aquella que nos lleva a través de los ríos de la amazonia y culmina en la unión fluvial de las cuencas del Amazonas y el Orinoco, demostrando no sólo su factibilidad, sino el tonelaje de los barcos que podrán hacerlo a futuro, así como, las posibilidades de integración que ello conlleva. Continúa esta parte con algunos apuntes sobre ictiología amazónica. Termina con un nuevo concepto acerca de cómo tratar los ríos amazónicos que con sus algo más de 50.000 km. navegables son verdaderas autopistas, listas para ser empleadas y explotadas para beneficio de sus pobladores.

Finalmente, la presente edición inserta, por considerarlo de sumo interés para cualquier trabajo futuro, el Tratado de Cooperación Amazónica de mayo de 1978 y la Declaración de la Amazonia del 6 de mayo de 1989, firmada en la ciudad de Manaos por los Jefes de los Estados miembros y por el Canciller de Bolivia.

Somos conscientes de que lo que falta realizar es tarea inmensa, que requiere del concurso de todos y cada uno de los que aman esta inmensa e inexplorada región respetando su naturaleza para aprovechamiento de sus poseedores y de la humanidad entera, la cual se beneficiará no sólo de sus ingentes recursos, sino por el beneficio que, como "pulmón del planeta", a todos nos proporciona y porque, además, es la más rica reserva de fauna y flora, color y sonido de la tierra, es la expresión viva de la naturaleza lista a ser conocida y preservada para las futuras generaciones de peruanos en particular y sudamericanos en general.

Vaya, pues, mi agradecimiento y felicitación a los autores de los artículos que el presente número especial de la Revista de Marina contiene, esperando que este grano de arena en el inmenso mar amazónico sea la punta del iceberg que permita, en el corto plazo, contar con un mayor número de enamorados de esta vasta y rica región.

EL DIRECTOR.

DIRECTOR
Contralmirante
Luis Augusto Gálvez Figari

SUBDIRECTOR
Capitán de Navío
Jorge Núñez Montoya

JEFE DE DIFUSIÓN
Capitán de Fragata
Óscar Fernández-Dávila F.-D.

JEFE DE LA DIVISIÓN DE PRENSA
Capitán de Corbeta
Jaime Valdez Huamán

EDITOR
Contralmirante (r) José García Valdivieso

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Virginia Lacherre Calderón

CORRECCIÓN
Cipriano Torres Guerra

FOTOS
División de Fotografía
DIMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte

Publicado por la Dirección de
Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones:
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Teléfono 463-0399

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú ni la Revista de Marina su publicación oficial, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

REVISTA DE MARINA

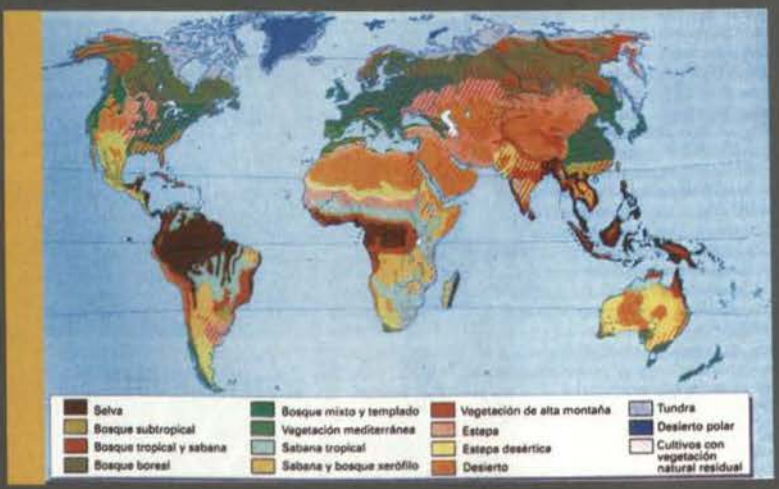
EDICIÓN ESPECIAL
DICIEMBRE 1999

SSN 1012-8287

***Aceropunta**. Según el pintor Pablo Amaringo, nombrado pintor ecológico por las Naciones Unidas, y el sociólogo colombiano Luis Eduardo Luna, en el libro "Visiones del Ayahuasca", el Aceropunta es consecuencia de una visión que muestra al gran vapor llamado así. En realidad, se trata de un buque esotérico que sólo puede ser visto bajo la influencia de la "Ayahuasca", una raíz alucinógena de la selva peruana que en la actualidad está siendo empleada con éxito para tratar casos de drogadicción y alcoholismo. Continúa diciendo el libro: Así es como él aparece, siendo sorprendente ver cómo aparece a una gran distancia produciendo un sonido electrificante que nos alcanza. Su misión es viajar alrededor del mundo visitando a todos aquellos que lo han llamado. Tiene 7 formas diferentes de aparición: como un acorazado, como un submarino que emerge de las profundidades, como un buque rápido con 4 historias, como un gran buque similar a los usados por los vikingos, como un portaaviones, como un trimarán o como un dirigible. Él aparece en cualquiera de estas formas, sin embargo la proa del buque está hecha de acero y está siempre deslumbrante. Su tripulación está compuesta por hombres de mar (marineros) vestidos de blanco, médicos de violeta, enfermeras de celeste, así como, hadas, sirenas, profetisas, adivinadores de la suerte, y gran murayas y bancos, o chamanes especializados en la elevada alquimia.*



Edición especial - Diciembre 1999



8

Amazonia

La exploración de la amazonia y la participación histórica de la Marina.

29





La expedición Cousteau a la amazonia.

39



9

La Marina de Guerra del Perú y la región amazónica.



Por el corazón de sudamérica: del Amazonas al Orinoco

139

SUMARIO

La Amazonia. 8
Contralmirante (r) José García Valdivieso

La exploración de la amazonia y la participación histórica de la Marina. 29
Contralmirante Carlos Gamarra Elías

La expedición Cousteau a la amazonia. 39
Calm. Héctor Soldi Soldi

Expedición científica: orígenes del Amazonas, 1996. 47
Capitán de Corbeta Raúl Rojas Turpaud

Algunas precisiones respecto al papel fundacional de la Marina de Guerra en el oriente peruano. 52
Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado

Fitzcarrald, el istmo olvidado. 58
Capitán de Corbeta Jorge Gutiérrez Muñoz

La Marina de Guerra del Perú y su papel en la fundación del puerto fluvial de Iquitos. 69
César Lequerica Delgado

La Marina de Guerra del Perú en la región amazónica. 99
Teniente Primero (r) Raymundo Villar Gálvez

Por el corazón de sudamérica: del Amazonas al Orinoco. 139
Capitán de Fragata (r) Hugo Escobar Jorquiera

Los ríos: autopistas de nuestra amazonia. 153
Contralmirante Carlos Gamarra Elías

Apuntes sobre ictiología amazónica. 160
Capitán de Corbeta José Valdizán Gamio

Una visión estratégica amazónica. 167
Calm. Raúl Ponce Monge

El Tratado de Cooperación Amazónica. 177

Declaración de la Amazonia. 185

LA AMAZONIA

Contralmirante (r)
José García Valdivieso.

En forma sucinta, el autor nos lleva en un viaje que tiene sus inicios en el descubrimiento del gran río-mar, el Amazonas, a quien debe su nombre la citada cuenca para, posteriormente, hacer una breve descripción, en algunos casos comparativa, del escenario que ella configura en el ámbito mundial y regional. Después, se adentra en la relación y significado de la misma con nuestra nación, el Perú, viéndose, entre otros, las acciones y efectos de las misiones, prácticamente desde el descubrimiento hasta nuestros días. Luego, recorre lo relacionado con el boom del caucho en su momento y a continuación el relacionado con el petróleo analizándose, en ambos casos, la relación social de causa-efecto. Sigue, luego, en forma panorámica, presentándonos lo relacionado con la fauna y la flora y los pobladores de la región, para finalizar proponiendo una visión estratégica a futuro.

EL MARCO DE REFERENCIA.

Para efectos del presente ensayo, trataremos de plasmar una visión panorámica de la problemática de la Amazonia, la cual, como comprenderá el ilustrado lector, sólo puede representar un pálido reflejo de lo que esta gran extensión terrestre representa en el contexto mundial. Sobre la Amazonia, en su contexto global, mucho se ha escrito en enjundiosos estudios y tratados, sin embargo, a la fecha, más conocemos del espacio exterior que de todas las posibilidades que a los pobladores del continente sudamericano en particular y, a la humanidad en general, puede ofrecer la Amazonia, dentro de una racional y bien organizada explotación teniendo siempre presente la máxima enunciada por el filósofo inglés, Sir Francis Bacon: "Para dominar la naturaleza debemos de obedecerla", lo cual, per se, nos da la pauta de cómo debe de efectuarse esa explotación para que sea provechosa para la humanidad en general.

La Amazonia debe su nombre al río Amazonas, el más caudaloso del mundo, y que, según últimos estudios realizados con las más modernas técnicas de medición, al haberse determinado su nacimiento en las alturas del nevado Mismi, en los Andes peruanos, se estima que también podría ser el más largo del mundo.

Según refiere la información registrada por fray Gaspar de Carbajal, quien ofi-

ciaba de cronista de la expedición, el descubrimiento del Amazonas se produce durante la mañana del 12 de febrero de 1542. La expedición salió de Cusco capitaneada por Gonzalo Pizarro, quien había sido nombrado Gobernador de Quito por su hermano Francisco, a la sazón Gobernador de Nueva Castilla, no teniendo este último, facultades para crear la tal Gobernación. El encargo de Gonzalo Pizarro era



Figura Nº1

el de descubrir el país de la canela, el clavo, el jengibre y la nuez moscada. Gonzalo Pizarro partió de Cusco en noviembre de 1540 con 200 hombres, 3.000 indios auxiliares, 100 caballos y muchos camélidos de carga. La ruta aproximada seguida durante su tránsito es la mostrada en la figura Nº 1, teniéndose conocimiento de que antes de subir a tierras quiteñas estuvieron en Andamarca y San Miguel de Piura arribando a Quito en noviembre de 1540. Después de nombrar como su lugarteniente a Francisco de Orellana, "el tuerto" –fundador de Santiago de Guayaquil–, la expedición, según señala Antonio del Busto D., "partió de Quito por Pascua de Navidad", pasando por Quijos siguió a Sumaco y por lugares de muy difícil acceso entra a la tierra que llamaron el país de la canela –por creer que habían descubierto árboles caneleros– sin embargo, al percatarse de su error, continuaron viaje llegando al río Coca, al que llamaron Santa Ana en junio de 1541, donde, entre otras cosas recibieron información de la existencia de tribus de mujeres guerreras de extrema ferocidad. En este lugar dieron inicio a la construcción de un bergantín al que bautizaron San Pedro, al término de la cual y a consecuencia de las malas


AUD. DE PANAMA
GOBERNACION DE VENEZUELA
(Virreinato de Mexico)
AUD. DE QUITO
QUITO
VIRREINATO
PROVINCIAS NO DESCUBIERTAS
DOMINIO DE PORTUGAL
46° 37'
OCEANO
LINEA DE TORDESILLAS
MAR DEL SUR
Chuquisaco AUD. DE CHARCAS
DEL
AUDIENCIA DE CHILE
PERU
Santiago
Buenos Aires
AUD. DE BUENOS AIRES
ATLANTICO
EL VIRREINATO DEL PERÚ EN LOS SIGLOS XVI y XVII

figura Nº 2

condiciones de los expedicionarios, de lo enmarañado de la vegetación y de la falta de víveres, Orellana solicitó permiso para continuar la exploración aguas abajo por 12 días, al término de los cuales debería regresar portando la comida que hubiera conseguido. Obtenido el permiso con el objeto de buscar "poblado y comida", Orellana zarpó el 26 de diciembre de 1541 continuando por el Coca para, sin percatarse, ingresar en el Napo, donde el 4 de enero de 1542 arribaron a una aldea que denominaron Aparia, la Menor, tomando posesión, en nombre del Rey de España, de tierras y caciques y encontrando comida en cantidad suficiente para regresar. Sin embargo, aduciendo que la fuerte correntada no les permitiría volver aguas arriba, deciden continuar, zarparon el 2 de febrero navegando aguas abajo por el Napo, pasando por la boca del Curaray y arribando a Mangua, donde oyen hablar de la existencia de un río gigantesco. Se dispusieron a encontrarlo y continuando su navegación dieron con él, la mañana del 12 de febrero de 1542. Acababa de descubrirse el gran río–mar, el Amazonas, por parte de la expedición que en noviembre de 1539 partió de Cusco. Orellana encostó en el Napo y bautizó al río con el nombre de Amazonas a consecuencia de las famosas guerreras que se suponía habitaban dichas tierras. Tomando posesión de dichos lugares y procedió luego a la construcción de un nuevo barco al que bautizó Victoria, con el cual navegó por el Amazonas hasta desembocar en el Atlántico, poniendo proa al norte sin perder de vista la costa hasta arribar a Santo Domingo, de donde pasó a La Española, para luego viajar a España a dar cuenta de sus descubrimientos.

Son estos hechos los que fehacientemente demuestran, tal como lo manifiesta el historiador José Antonio del Busto, que "El Amazonas fue descubierto desde el Perú, por el Perú y para el Perú", agregándose que la expedición fue organizada, equipada y financiada por el Perú, siendo sus integrantes nativos oriundos del Perú y conquistadores residentes y afincados en el Perú. En ese entonces, los territorios a los cuales hacemos mención, eran parte constitutiva de la Gobernación de Nueva Castilla. Posteriormente en 1544, Carlos I de España, Emperador Carlos V de Alemania, crea el Virreinato del Perú, segundo de América, el cual estaba constituido por las Audiencias de: Lima, Santa Fe de Bogotá, Panamá, San Francisco de Quito, la Plata o Charcas, Chile y Buenos Aires, incluyéndose dentro de él las provincias no descubiertas de la Amazonia hasta la línea del tratado de Tordesillas. Como puede verse de una simple inspección visual a la figura N° 2, el Virreinato del Perú, con excepción del Brasil y de la Gobernación de Venezuela, era todo el continente sudamericano, ergo, cualquier descubrimiento realizado en estos vastos y disímiles territorios, de hecho pertenecía al Perú por derecho propio.

En la época actual y a consecuencia de cálculos realizados con la más moderna técnica, se ha llegado a determinar que el área del planeta es de alrededor de 197 millones de millas cuadradas. Si a esta área le descontamos aproximadamente el 70 % correspondiente a la masa acuática, obtendremos como resultado que la parte terrestre del planeta es de alrededor de 57 millones de millas cuadradas. Ahora bien, tenemos conocimiento de que la combinación de las condiciones referidas al clima y a las capacidades específicas del ser humano, hacen necesario determinadas características especiales del terreno donde éste puede vivir y desarrollarse por sí mismo. Esto deja sólo un 30 % de la masa terrestre para tales fines, lo cual da-

ría como resultado que sólo alrededor de 17 millones de millas cuadradas estarían hábiles para el desarrollo armónico y natural del ser humano y dentro de ellas es que actualmente están albergados los más de seis mil millones de habitantes que hoy en día poblamos el planeta tierra.

EL ESCENARIO.

Existen desperdigados en el globo terráqueo una serie de junglas o bosques tropicales tal como se muestra en el mapa de la figura N° 3. Dentro de los cuales esta considerada la Amazonia sudamericana, y de una simple observación al mapa, podemos determinar que con largueza es la más extensa del planeta. La designación de bosque tropical conlleva la connotación de lujuriosa, enmarañada e impenetrable vegetación, en un ambiente ardiente y vaporoso y con abundante vida salvaje. Los bosques tropicales exhiben una amplia variedad de formas con rara aproximación a lo que la imaginación popular tiene de ellos. De hecho, se trata de regiones oscuras y umbrosas, con poca tierra fértil que cubra sus suelos, lo cual los hace poco aptos para todo tipo de agricultura, especialmente la intensiva, siendo además muy difícil el desplazamiento a través de ellos y, poseyendo, en adición, un equilibrio ecológico sumamente frágil. La luz penetra en los campos rozados alrededor de las ciudades y caseríos, en las trochas abiertas para él tránsito y en la zona de los ríos y áreas ribereñas, sin embargo, la lujuriante vegetación está presta a invadirlos continuamente. Normalmente estas regiones tienen una pluviosidad superior a los 1800 mm. por año con no más de dos meses secos y libres de heladas.

La Amazonia sudamericana cubre un territorio aproximado de 2.700.000 millas cuadradas y esta localizada entre los 2° de latitud norte y los 16° de latitud sur. Como ya se ha manifestado, la cuenca amazónica contiene el más grande bosque tropical del mundo y éste inmenso bosque, contiene las más grandes reservas de recursos naturales de la humanidad. El río Amazonas domina el ecosistema de la Amazonia y su nacimiento está ubicado en las altas cumbres del nevado Mismi en los Andes peruanos. La vasta llanura amazónica está caracterizada por la falta de montañas, estando conformada por suelos aluviónicos de moderada ondulación. Políticamente el área de la vasta región pertenece a las Guyanas, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Brasil, constituyendo de este último aproximadamente el 40 % de su territorio total. La cuenca amazónica, dependiendo de los criterios que se apliquen para su medición, puede variar su extensión entre 605 y 780 millones de hectáreas, de las cuales corresponde el 64 % a Brasil, el 16 % a Perú, el 12% a Bolivia y el restante 8 % a Venezuela, Colombia y Ecuador con una proporción muy pequeña a las Guyanas, según se muestra en la figura N° 4.

Se estima que aproximadamente una quinta parte de toda el agua dulce que corre sobre la superficie terrestre es acarreada por el Amazonas, la cual, comparativamente, representa unas diez veces la acarreada por el río Mississipi, estimándose, además, que su volumen es mayor que el de los 8 ríos que le siguen en tamaño en el planeta y que su cuenca es casi tan grande como el territorio de los Estados Unidos de América. Su descarga en el océano Atlántico es del orden de los 170 mil millones de galones por hora, por un delta que tiene una anchura de 150 millas.

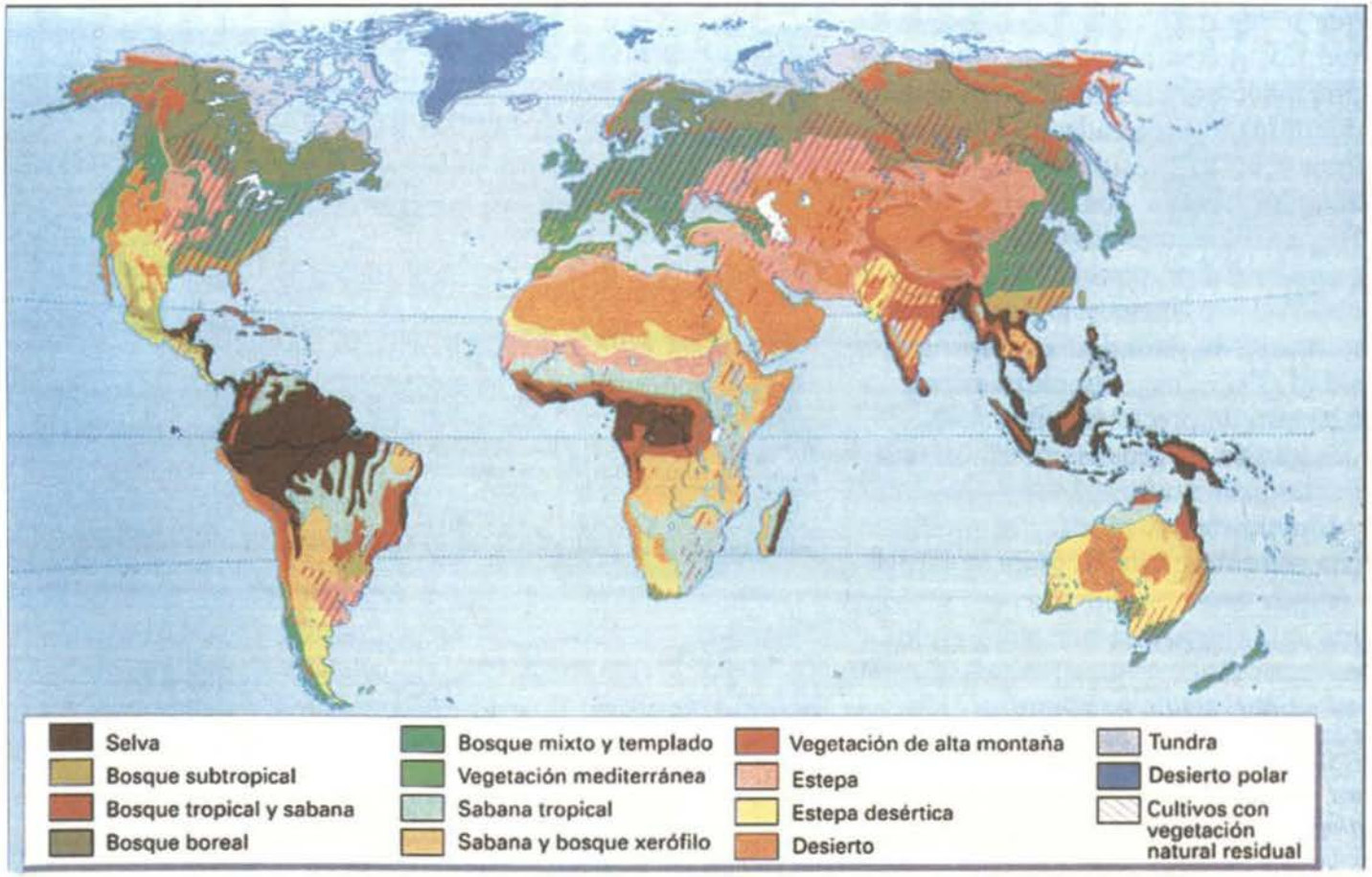

Selva
Bosque subtropical
Bosque tropical y sabana
Bosque boreal
Bosque mixto y templado
Vegetación mediterránea
Sabana tropical
Sabana y bosque xerófilo
Vegetación de alta montaña
Estepa
Estepa desértica
Desierto
Tundra
Desierto polar
Cultivos con vegetación natural residual

Figura Nº 3

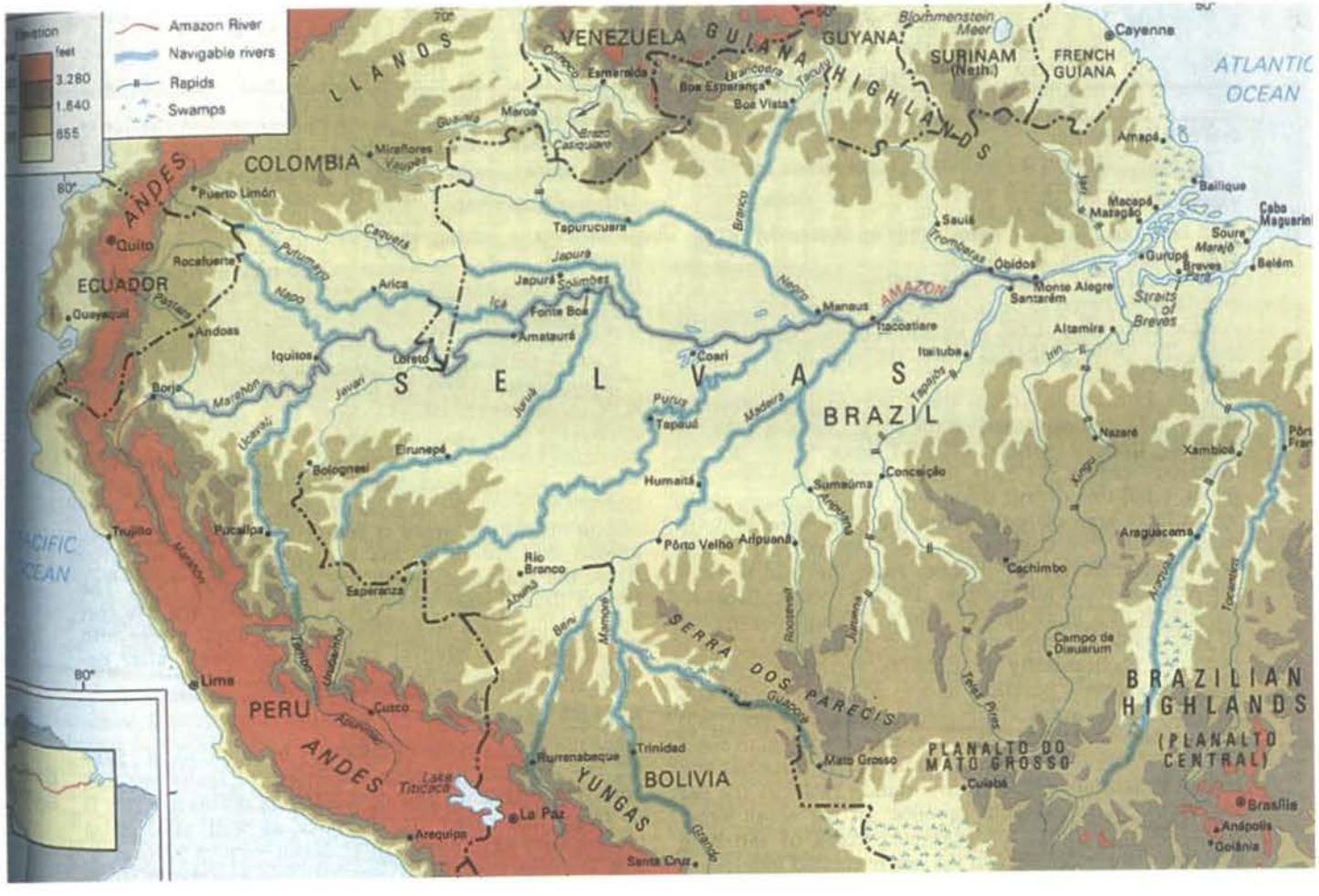

Amazon River
Navigable rivers
Rapids
Swamps
feet
3.280
1.640
655
LLANOS
VENEZUELA
GUIANA HIGHLANDS
GUYANA
SURINAM (Neth.)
FRENCH GUIANA
ATLANTIC OCEAN
COLOMBIA
ANDES
ECUADOR
PERU
BOLIVIA
BRAZIL
S E L V A S
AMAZON
SERRA DOS PARECIS
PLANALTO DO MATO GROSSO
BRAZILIAN HIGHLANDS
(PLANALTO CENTRAL)
YUNGAS
Cayenne
Macapá
Belém
Manaus
Iquitos
Quito
Lima
Cuzco
La Paz
Trinidad
Santa Cruz
Brasília
Goiânia
Cuiabá

Figura Nº 4

El agua dulce penetra en el océano por más de 100 millas. Este volumen sería suficiente para llenar el lago Ontario en aproximadamente tres horas. Es importante anotar que a 3.200 km. de su desembocadura el río tiene más de 3 km. de anchura, y que en sus 1.200 km. finales su profundidad no es menor a los 53 m. De otro lado sufre los efectos de las mareas del Atlántico, produciéndose, cuando la marea lo penetra, una ola llamada por los nativos "pororoca", la cual puede recorrer hasta 160 km., llegando a tener una altura fluctuante entre los 3 y 4,5 m.

Sucintamente citaremos que hay conocidos más de 1000 tributarios del Amazonas, de los cuales los más importantes por su extensión están constituidos por el Marañón y el Ucayali en el Perú, cuya confluencia genera el Amazonas, el Putumayo peruano-colombiano, el Caqueta en Colombia y el Jurua, Madeira, Negro, Purus, Tocantis y Xingu en el Brasil. La red fluvial amazónica constituye la más grande navegable del mundo con sus aproximadamente 50.000 kilómetros en conjunto. Así mismo, la cuenca del Amazonas, también la más grande del mundo, es dos veces mayor que la de cualquier otro río, extendiéndose sobre 25 de los 180° de latitud de la tierra, siendo navegable por buques de carga de alto bordo desde Iquitos en el Perú, hasta su desembocadura en el Atlántico.

El clima de la Amazonia es caluroso, lluvioso y húmedo. La longitud del día y de la noche es prácticamente igual, entre otros, debido a que el río discurre ligeramente al sur del ecuador geográfico, siendo usual que la claridad de las noches favorezca relativamente la rápida radiación recibida del sol durante las doce horas del día. Hay una mayor diferencia de temperaturas entre el mediodía y la medianoche que entre los meses de calor y de frío; de ahí que se considere que las noches son el invierno de la Amazonia. Sin embargo, más importante que las temperaturas y sus variaciones es la cantidad de precipitación. Hasta aquí y a grandes rasgos una visión panorámica del escenario amazónico, el cual representa el reino líquido más grande de la tierra, siendo a su vez el más vasto refugio de animales misteriosos y de rarezas naturales.

EL PERÚ Y LA AMAZONIA.

Como manifestáramos con anterioridad, el Perú es el segundo país en importancia que comparte la vasta región amazónica con el 16 % de su extensión, lo que aproximadamente equivale a 78 millones de hectáreas, que representan más o menos el 60 % del territorio nacional, lo que puede ser observado en la figura N° 5.

Luego del descubrimiento del Amazonas en 1542 se realizan una serie de exploraciones fundamentalmente por europeos en tan vasta y poco o nada conocida región. Tenemos así que entre 1636 y 1637, el capitán Palacios recorrió los ríos Aguarico, Napo y Amazonas; en 1538 Hernando Pizarro penetró en la Amazonia llegando hasta el río Tono; en 1557 es descubierto, por Juan Salinas, el Ucayali –de mas de dos mil kilómetros de extensión– el cual, en su confluencia con el Marañón, da origen al Amazonas. Entre febrero y marzo de 1559 partió de Lima, por orden del Marqués de Cañete, Virrey del Perú, la expedición del general don Pedro de Ursúa y Ortún de Velasco, quien tenía como objetivo la búsqueda de "El Dorado". Esta expedición navega los ríos Mayo y Huallaga, llegando al Marañón y al Amazonas. En

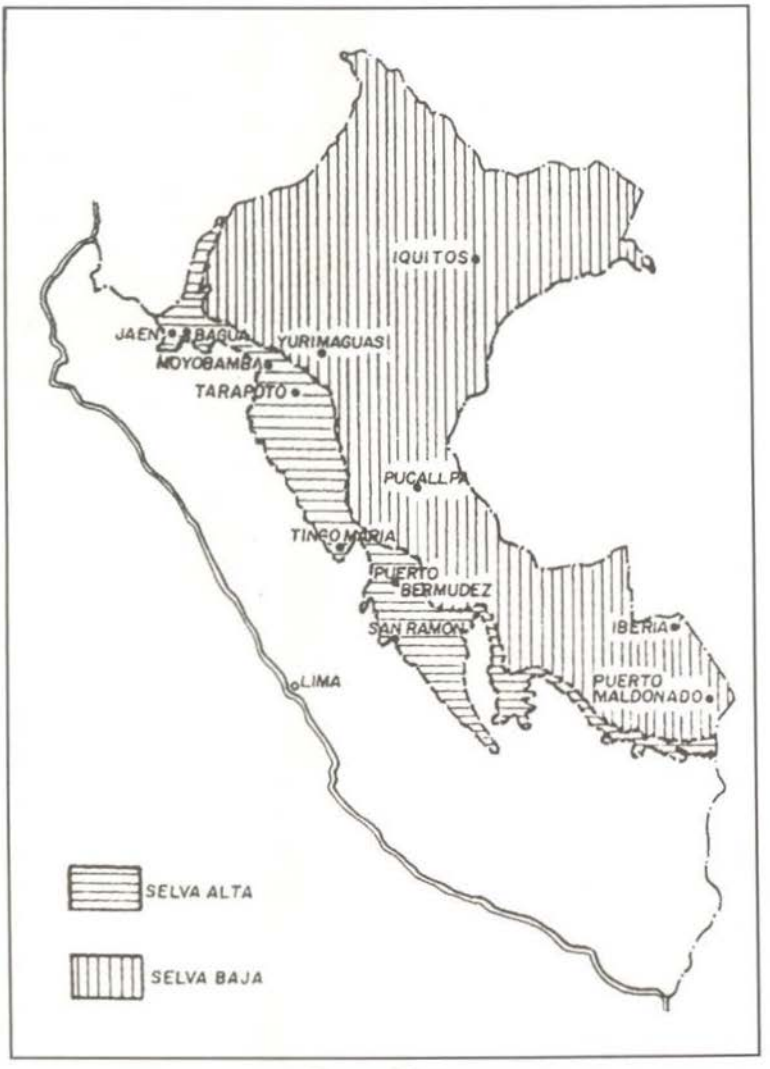


Figura Nº 5

1567 fue navegado el río Madre de Dios y entre 1616 y 1619 los españoles atravesaron el Pongo de Manseriche y exploraron el río Marañón. Había trascurrido, desde el descubrimiento del Amazonas, menos de un siglo y ya los españoles, aguijoneados por la búsqueda de tesoros, han explorado y recorrido lo básico de la Amazonia peruana utilizando los caminos de los incas como vías de penetración y luego, la gran red vial natural de la selva, sus ríos, dejándonos como herencia la importancia de los mismos, como vías de comunicación e integración natural. Posteriormente, es conveniente citar, entre otras, las expediciones de La Condamine en 1743, así como la de los naturalistas ingleses A. R. Wallace entre 1847 y 1852 y W.

Bates entre 1848 y 1859. Luego tenemos los viajes realizados en los años 1861, 64, 68 y 69 por el gran naturalista y geógrafo italiano Antonio Raimondi, un enamorado del Perú. Más recientemente, no podemos dejar de citar la expedición realizada por el gran investigador, navegante y científico, el capitán francés Jacques Ives Cousteau, realizada en 1982 y cuyo objetivo, en sus propias palabras era el de tomar conocimiento de la "salud del enfermo", para, finalmente, citar la expedición organizada por el Moscow Newspaper Trud, la Sociedad Geográfica de Lima y la Pontificia Universidad Católica del Perú en 1996, con la finalidad de estudiar, encontrar y fijar definitivamente los orígenes del gran río–mar, el Amazonas.

A pesar de lo apretado de la síntesis, obligada por la tiranía del espacio, no podemos dejar de mencionar algunos párrafos relacionados con las misiones y su penetración en la selva con su finalidad primordial: la evangelización. Esta obra se realiza en la práctica a la par que las primeras exploraciones debido a que normalmente el conquistador viajaba con el fraile al costado, quien por razones obvias oficiaba de cronista de la expedición.

LAS MISIONES.

En el siglo XVI, la expedición más notable es la de Gonzalo Pizarro y Francisco de Orellana, la que culmina con el descubrimiento del Amazonas en 1542 y en la cual participa el dominico Gaspar de Carvajal. Posteriormente los agustinos recorren las provincias de Cotabambas y Aymaraes y los pueblos de Huaquira, Sabaino, Antabamba y Calcauso, entre 1571 y 1578.

En el siglo XVII, entre 1637 y 1639, los jesuitas, partiendo de Quito, audiencia del Virreinato de Lima, recorren el Napo y el Marañón, en el territorio que hoy se llama Amazonas. Entre 1641 y 1644 los franciscanos prosiguen la exploración del Huallaga, cosa que también realizan los jesuitas subiendo por el mismo río hasta entrar en territorio de los cocamas. En 1670, se funda la población de Santiago de la Laguna o Laguna de la gran Cocama. En 1685, los franciscanos descubren la etnia de los Cunibos, en las márgenes del Ucayali, llamado entonces Apuparo o Gran Paro, a poca distancia del Pachitea. Los franciscanos continúan navegando el Ucayali y convergen con los jesuitas que lo hacían en sentido contrario en San Miguel de los Cunibos. Entre 1686 y 1692 el jesuita Samuel Fritz surca el Amazonas desde Pará hasta la nación de los Omaguas (Mayavara), continuando posteriormente hasta la boca del Huallaga, terminando su viaje en Laguna en febrero de 1692.

En el siglo XVIII, en 1707, Fritz imprime en Quito su célebre mapa del Marañón y Amazonas, señalando como fuente del gran río la laguna de Lauricocha, mapa que fuera elogiado por La Condamine y Raimondi. Entre 1730 y 1736, los franciscanos fundan 10 pueblos en la región del Gran Pajonal. En 1774, el franciscano Fernando Rodríguez Tena comienza a redactar una historia de las misiones de su Orden en la selva, la cual, a pesar de estar completa, se encuentra inédita. En 1782, los franciscanos, desde el colegio misionero de Santa Rosa de Ocopa exploran las regiones de Ocopa y Huamanga navegando los ríos Mantaro, Apurímac, Pongora, Quillabamba y Ancotanga (Perené-Pangoa).

En el siglo XIX, en 1802, el franciscano Figueira, del centro misional de Moque-

gua, considera que en el "río magno" "todo está por descubrir". Se refiere al Madre de Dios, el Amarumayo de los incas. En 1806, el padre Busquets, en su navegación, pasa por las bocas de los ríos: Coribeni, Cirialo, Mantalo, Ticumbiña, Camisea, Maeria, Ascuya, Misagua, Umania, Sipagua, Sapani, Pigiria, Agicha, Sipa, Canipregli, Chiriapa, Miruali, Tambo y otros hasta reunirse con los misioneros salidos de Ocopa. Esta expedición, una de las más arriesgadas, dejó probada la comunicación fluvial entre las misiones de Cocabambilla y las del Ucayali, dependientes de Moquegua y Ocopa respectivamente. En 1812, los franciscanos descubren la etnia de los Puinaguas en la isla que forman el río Zapote con el Ucayali. En 1816, con su memorable navegación, el padre Plaza demuestra la navegabilidad del río Tambo. Entre 1845 y 1848, el padre Castrucci descubre los poblados de Supeyrucu, Pumayacu, Zamaros y Arcachinapo en territorio Jíbaro. En 1859, el obispo de Chachapoyas, Pedro Ruiz, descubre en su expedición a la etnia de los Aguarunas. Finalmente, entre 1883 y 1898, los viajes del padre Sala influyen en la apertura de la ruta del Pichis.

En pleno siglo XX, las exploraciones del monseñor Irazola, entre 1905 y 1942, permiten la fundación de Atalaya y otras poblaciones abriéndose la ruta al Tambo. En 1933, la exploración del padre Santamaría contribuye a determinar el trazo de la carretera Tingo María-Pucallpa.

Finalmente, quisiera dedicar unas líneas al Instituto Lingüístico de Verano, fundado en el año 1946 por don Guillermo C. Townsend, y que hace menos de un año dejara de funcionar en la laguna de Yarinacocha al considerar culminada su labor al integrar alrededor de trescientas lenguas que antes de sus estudios tenían sólo expresión oral dentro de los correspondientes grupos.

Es pertinente señalar que entre 1530 y1820 llegaron al Perú 2.171 religiosos; de ellos el 47 % eran franciscanos, y el 22 %, jesuitas. Estas dos órdenes fueron las que realizaron el mayor trabajo misionero durante la colonia. A pesar de que a través del tiempo la labor misionera continúa. Históricamente se considera a secas, como la época de las misiones aquella que cubre fundamentalmente la etapa inicial, desde el descubrimiento y conquista hasta la expulsión de los Jesuitas, con lo cual se interrumpió dicha obra, la cual fue realizada por ellos y los franciscanos, como se desprende de la estadística relacionada con el número de misioneros involucrados hasta 1820.

Considero que el mejor testimonio de la obra de las misiones en la Amazonia está en las palabras de dos ilustres maestros, quienes no requieren más presentación que su propio nombre, el primero de ellos el sabio y naturalista italiano Antonio Raimondi, quien manifiesta: "Las primeras noticias que tenemos de la región trasandina al Este de Lima, la debemos a la relación de los misioneros", y continúa: "A estos intrépidos varones, debe la geografía el descubrimiento de aquella hermosa red de ríos navegables, formada por los tributarios del Amazonas. A ellos se debe también una infinidad de importantes datos sobre las producciones, distintas tribus de infieles, idiomas, costumbres, etc."

El segundo de ellos, el ilustre peruano don. Víctor Andrés Belaunde, quien manifiesta: "La evangelización de la Amazonia se presenta como uno de los hechos más notables, más puros y de más alta heroicidad emprendidos por el hombre. Pue-

de decirse de que fue el triunfo absoluto del espíritu puro. Aquellos misioneros anexaron definitivamente al Virreinato del Perú los territorios a los que no habían llegado los Incas. El Ucayali, el Huallaga, el Marañón y sus afluentes, las cabeceras de los ríos Madre de Dios y Beni, constituyen el teatro de una intensa acción misionera".

LA FIEBRE DEL CAUCHO.

El conocimiento de la existencia del caucho o goma elástica es tan antiguo como el descubrimiento de América, ya que en 1525 nos llega la primera descripción que se hace de este producto por Pedro Martir D'Anghiera, quien relata acerca de las pelotas de caucho con las que jugaban en lo que hoy es México, los indígenas al arribo de los españoles. Cabe señalar que los Incas también tuvieron conocimiento de tal sustancia y sus cualidades impermeabilizadoras, habiéndola usado en telas en pequeñas proporciones, lo que se demuestra por los pequeños fragmentos encontrados.

Caucho es el nombre genérico que se da al jugo o látex que se extrae de una gran variedad de plantas, denominándose algunas de las sustancias extraídas, entre otras, como: caucho, jebe, balata y gutapercha. Entre las variedades de plantas más conocidas se encuentran las heveas, el guayule, la castilloa elástica y el ficus elástico y son encontradas en los bosques tropicales de América Latina, África y Oceanía. Se desarrollaron una serie de procedimientos para industrializar su empleo, pero no fue sino hasta 1839 en que Charles Goodyear descubrió el proceso de vulcanizado en EE.UU. el cual fuera patentado por Hanncock en Inglaterra en 1843, en que la sustancia se convirtió en inestimable como consecuencia de lo insuperable de sus características físico-químicas y mecánicas, amén de la gran cantidad de usos que se le podía dar, incluyendo la tan popular goma de mascar. El período que nos ocupa va de 1880 a 1914, sin embargo, su brevedad no ha sido óbice para marcar sustancialmente no sólo a la región, sino al Perú entero. De tal época resalta un personaje, el más conocido ligado con el caucho y su explotación, Carlos Fermín Fitzcarrald, a quien se llegó a llamar el "Rey del caucho", quien realiza sus peripecias a lo largo del Ucayali y el Madre de Dios descubriendo el istmo que lleva su nombre el cual conecta las hoyas de ambos ríos.

Según La Condamine, sabio francés que exploró el Amazonas, su nombre se deriva de la voz "cautchuk", con que los indios Maynas del Amazonas llaman a la resina que extraen del árbol que crece en las riberas del mismo. En la Amazonia peruana se produce la "Hevea Andinensis", renombrada por la calidad de su jebe, además se halla también la Shiringa fina y débil, la Balata, la Gutapercha, el Chiale, y el famosísimo Acre fino o Acre Beni, "el mejor caucho del mundo". En su auge el kilo de caucho llega a tener un valor de hasta una libra esterlina, sin embargo, a partir de 1910 se produjo una desvalorización de nuestro producto debido fundamentalmente a dos factores; el primero, la producción organizada y técnicamente estudiada tipo plantación, desarrollada en otros países, y segundo, la degradación del producto al introducirle sustancias extrañas, con la finalidad de aumentar el peso de las

bolas negras u "oro negro" que era como se le llamaba comúnmente.

A pesar del tiempo perdido y el avance tecnológico desarrollado, lo que ha permitido que se obtengan diversas variedades sintéticas con características que en algunos casos superan las bondades de la materia prima original, en la actualidad y en la práctica existe un balance entre la cantidad de caucho sintético y natural que se produce y utiliza en el mundo. De otro lado, las condiciones suficientes y necesarias para la producción de tal material no han variado y en tal sentido tenemos ventaja comparativa por poseer los suelos y el clima apropiados a las cuales debemos agregar las mejoras que se han introducido para el rendimiento del cultivo, adicionando a todo ello que la tendencia a mejorar el ambiente, hará que con el tiempo se deje o restrinja el empleo de materiales sintéticos que reemplacen a los naturales como consecuencia de su mayor tiempo de degradación. Todo ello debería llevarnos a desarrollar un proyecto piloto de tipo plantación para el cultivo industrial del caucho en compañía de otros cultivos como una alternativa al cultivo de la coca, con todas las ventajas que ello puede representar. Teniendo en cuenta que tanto la mejora de las vías de comunicación para su óptima comercialización y la estabilización y generalización diversificada de su consumo, así como, la altísima calidad del caucho producido en nuestros territorios, redundaría en la generación de empleo como mano de obra calificada y en el mejoramiento económico relativo de la zona.

EL PETRÓLEO.

De acuerdo con evidencias geológicas, el lugar que hoy ocupa la región amazónica antes de la formación de la cordillera de los Andes fue lecho del mar, y durante un proceso que duró millones de años, los restos fósiles ahí encerrados se convirtieron en petróleo y gas gracias a la acción de ese laboratorio maravilloso que es la propia naturaleza.

Las primeras extracciones fueron realizadas en 1967, por las ex compañías Ganso Azul y El Oriente con un total de 1.178 millones de barriles. Posteriormente y a partir de la creación de Petroperú, ésta inició en 1971 un agresivo programa de prospección petrolera, el cual, al cabo de un año, dio resultados positivos extrayéndose en 1973 40 millones de barriles, para aumentar al año siguiente a 512, fecha en la cual dejaron de operar las dos compañías, habiéndose determinado unas reservas probadas de 546 millones de barriles, a los cuales habrían que agregar 4 más de los antiguos campos petrolíferos de Aguas Calientes y Maquía. Desde esa época la producción fue incrementándose con tales perspectivas que en 1976 empezaría a operar el oleoducto Norperuano, que con más de 800 km. de longitud uniría los yacimientos del Marañón con el puerto de Bayóvar. Gracias al esfuerzo desarrollado, el país recupera su condición de exportador, sin embargo, la falta de continuidad política para tales fines y el incremento del consumo con fines sobre todo, de industrialización, nos llevaron nuevamente a la condición de importadores en 1984, fecha en la cual el consumo alcanza a la producción.

En el interín, la compañía holandesa Shell que contaba con un contrato de servicios de exploración y producción entre 1981 y 1987 descubrió un importantísimo

yacimiento de gas y condensados en Camisea, en la selva central, estimándose el volumen del producto descubierto en 13 billones de pies cúbicos de gas, conteniendo, adicionalmente, unos 600 millones de barriles de productos líquidos fácilmente condensables. No es fácil de explicar las enormes expectativas que este descubrimiento ha abierto en el campo energético al Gobierno y a la Amazonia peruana en particular. En la actualidad presenciamos, con enormes expectativas, la concreción de la explotación de tan fabulosos yacimientos. Finalmente, cabe señalar que en 1998 se firmaron 15 contratos petroleros y en 1999 sólo uno, consecuencia, entre otros derivada, de la no estabilización de las políticas petroleras en general y de los precios del barril en el mercado internacional. Sin embargo, al margen de tal situación, es imprescindible que el Estado recupere su capacidad para al menos ser autosuficiente en el campo energético. Para ilustrar la situación actual, se adjunta un mapa que grafica los lotes de contratos de operaciones petroleras a setiembre de 1999, y otro donde se muestra el área de Camisea y el posible gasoducto. (Figuras N° 6 y N° 7)

FLORA, FAUNA Y OTROS.

Hablar de la flora y fauna amazónica resulta, en un ensayo de este tipo, sumamente aventurado por decir lo menos, debido no sólo a la variedad de las mismas, sino al hecho comprobado de la existencia de gran variedad de especies desconocidas y no clasificadas en ambos reinos. La flora y fauna amazónica son, pues, una interminable sinfonía de luz, color y sonido, la cual se encuentra en el aire, en la tierra y en los ríos, tanto en su superficie como debajo de ella.

Antes de citar a las especies más conocidas que pueblan nuestra Amazonia, es conveniente hacer una síntesis acerca de la composición de los suelos y sus posibilidades para el desarrollo y dentro de una armoniosa relación entre el hombre y el ecosistema.

Según la Oficina Nacional de Recursos Naturales –ONERN– sólo el 3 % de la Amazonia, equivalente a unos 2,3 millones de hectáreas, tienen vocación para una agricultura intensiva, más otro 8 % con aptitud pecuaria. De otro lado, cifras de 1980 arrojan la existencia aproximada de 45 millones de hectáreas de bosques, con un inventario actual de alrededor de 4.000 millones de metros cúbicos de madera, lo que permitiría una producción de 30 millones de metros cúbicos por año.

Existen entre 2500 a 3000 especies arbóreas en la Amazonia, de las cuales sólo 700 están correctamente identificadas, y de éstas, aproximadamente el 1 %, ha sido objeto de estudios especializados con el fin de tener un completo conocimiento de sus propiedades. La extracción de madera ha estado relacionada fundamentalmente con el cedro, la caoba y el nogal, extrayéndose, además, tornillo, ulcumano, lupuna, roble y otras especies que genéricamente son denominados como corrientes.

Hay otras especies de las cuales también se ha abusado en su extracción con fines comerciales de exportación, tales como: el curare, ayahuasca, quina, atadijo, tamishi, bálsamo, copal, zarza o zarzaparrilla, castañas, corteza de chuchuhuasi, palmito o chonta, sangre de grado, así como la amplísima variedad de frutos tropi-


AREA I - ZONA NORTE
0
200KM
ECUADOR
COLOMBIA
BARRETT-ADVANTAGE-PEDCO-HANWHA-HYUNDAI
67
SAN JORGE OCCIDENTAL
39
1AB
8X
68
PLUSPETROL-PEDCO-YUKONG-DAEWOO
AREA I - ZONA SUR
64
ARCO
32
YPF
Iquitos
33
REPSOL
AREA II
AREA III
87
Oleoducto
31-B
MAPLE
PAN ENERGY
41
31-C
AGUAYTIA-MAPLE
AREA VII
31-D
MAPLE
BRASIL
Z-9
Z-10
Z-29
REPSOL-YPF
-BRASOIL
-RANGER OIL
Z-13
Z-14
86
ARCO
71
PANGAEA
34
PEREZ COMPANC
PAN ENERGY
40
35
REPSOL
82
PHILIPS
AREA IV
LIMA
75
88
Proyectos TEA
Lotes operados por contratistas
Lotes en negociación
Promoción de áreas
Z-39
Z-21
Z-40
Z-22
Z-41
Z-42
Cusco
78
MOBIL-ELF-ESSO
AREA VII
AREA V
BOLIVIA
Z-51
Z-52
Tacna
CHILE
Lotes de Contratos de Operaciones Petroleras
Setiembre 1999
CARETAS Infografía / M. Molina
Fuente: PERUPETRO.

Figura Nº 6


El ducto que llevará el gas desde Camisea
PACASMAYO
LA LIBERTAD
UJILLO
CHIMBOTE
ANCASH
LA OROYA
JUNIN
CAMISEA
Océano Pacífico
LIMA
LIMA
CUSCO
PISCO
MARCONA
ICA
COMBAPATA
N

Figura Nº 7

cales deseados no sólo por su exquisitez, sino también por las especiales características de los mismos, tal como sucede con el camu-camu, cuyo contenido cítrico es mayor que el del limón, y tantas otras que sería sumamente extenso citar, agregándose aquellas que son explotadas como plantas ornamentales por su rareza y belleza sin igual. El problema estriba no en la explotación de las especies, sino en la extracción indiscriminada y abusiva llevando a algunas de ellas, si no están ya, próximas a desaparecer por extinción.

Cosa similar estaría sucediendo con algunas especies animales, aunque no tan dramático como lo ocurrido con la flora, sin embargo, la caza y pesca indiscriminada no sólo con fines de alimentación, sino de exportación de especies raras y bellas por su forma y colorido, podría desembocar en el mediano plazo en una alarmante situación similar a la de la flora. Todo el frágil equilibrio, que por características propias de la región se da y existe, puede destruirse y no volver a regenerarse con las graves consecuencias que ello conllevaría a la región y al planeta. Dado que se da un elevado proceso de deforestación y erosión de la tierra, atentando gravemente contra el ecosistema, se estaría haciéndolo también, contra el especial proceso termodinámico en el cual interactúan: la región amazónica en su totalidad, la cordillera de los Andes, los vientos alisios y el océano Atlántico.

Entre las especies más conocidas empleadas gastronómicamente citaremos a: la huangana, el venado, el tapir o sachavaca, el ronsoco, el majaz, el motelo, el armadillo o carachupa, la charapa y otras tortugas del mismo género en vías de extinción y que hoy representan una rareza gastronómica; el manatí o vaca marina, las variadas cantidades de peces y tantas otras especies que sería muy largo de enumerar sin dejar de lado la caza indiscriminada para obtención de pieles y cueros, comercio de animales vivos o con fines afrodisíacos o de adornos construidos con sus elementos constitutivos.

No podemos dejar de mencionar que el potencial aurífero de los placeres o lavaderos de nuestra Amazonia es de 31.650 millones de metros cúbicos, con un contenido de oro metálico estimado en 7.130 toneladas métricas, que a la fecha y según el informe de Franco Venegas Hauxwell, alto funcionario del Banco Minero, representa alrededor de 96 millones de dólares. Este oro procede de los lavaderos de los ríos Inambari, Madre de Dios, Huaypetue y Caichive, Pachitea, Negro y afluentes, así como del Huallaga y Marañón y sus innumerables tributarios. Esta otra riqueza, por la forma de extracción intensiva e indiscriminada atenta especialmente contra la fauna y flora, al destruirse el habitat natural de las, especies que en ella moran.

REFLEXIONES FINALES.

La Amazonia es un frágil ecosistema de características muy especiales que son las que permiten su existencia. Estas características han sido aprendidas y comprendidas perfectamente por el poblador nativo, quien, a símil de lo que manifestara Sir Francis Bacon y sin conocer el enunciado, domina la naturaleza con la cual convive al obedecerla. De ellos, debemos aprender la forma cómo tratar la Amazonia.

Este ecosistema es tanto o más frágil que el oceánico, por lo que el tratamiento a darle debe ser similar, especulando sobre el hecho que en la práctica la Amazonia no es otra cosa que un gran mar interior que requiere ser integrado con el resto del país, como parte necesaria de la vertebración del mismo para intentar un desarrollo armónico y sostenido.

Desde este punto de vista, debemos considerar que los ríos, que cual venas corren a través de toda la Amazonia, son esa gran red vial que sirve de interconexión de toda la cuenca, debiendo de hacer factible su empleo en todo tiempo, para lo cual se necesita estudiar y realizar el correspondiente señalamiento y balizamiento de los mismos, y al igual que con cualquier carretera, efectuar el mantenimiento que demanden para hacer segura la navegación a través de ellos.

Esta gran red fluvial demandaría el establecimiento de grandes centros de acopio, determinándose su ubicación en función de la cantidad de productos a ser recolectados, enlazándose con una red ferroviaria que, corriendo de norte a sur por los contrafuertes de la cordillera de los Andes en su vertiente oriental, cumpla con la vertebración longitudinal de la región, para terminar conectándola a su vez, transversalmente con el resto del país y los centros de distribución y comercialización, sin dejar de lado la salida por Iquitos como puerto Atlántico.

Este proceso armónico y racional de explotación de las ingentes riquezas contenida por la Amazonia peruana, debería de estar complementado por un excepcional esfuerzo en el campo del turismo, donde las maravillas encerradas, sobre todo en los grandes parques y reservas naturales, sean mostradas y explotadas para conocimiento de nacionales y extranjeros dentro de lo que se denomina turismo de aventura.

En esta región, acuática por excelencia, la Marina de Guerra debería de tener la responsabilidad inherente, no sólo por la vasta experiencia que tiene al desarrollar sus actividades en el medio oceánico, tan similar como ecosistema, sino por el hecho de que deberá desarrollar un sistema similar al de los Intereses Marítimos para la región a los que denominaremos Intereses Amazónicos. Tal aseveración esta basada en el hecho histórico de los inicios de la República, cuando el Gran Mariscal Dn. Ramón Castilla y Marquesado, con gran visión, crea mediante decreto del 7 de enero de 1861, el Departamento Marítimo Militar de Loreto, cuyo jefe será un Comandante General de la clase de Almirante, con los excelentes resultados por todos conocidos. Si bien es cierto que las condiciones políticas han cambiado desde esa fecha a la actualidad, también lo es la necesidad de darle a la región las mejores condiciones que hagan de ella un emporio de riqueza y bienestar para sus pobladores, por lo cual sería conveniente estudiar la relación política para adecuarla a la realidad y necesidad actual que tales fines demandan.

BIBLIOGRAFÍA

Enciclopedia Británica. Tomos 1,10 y 15.
Revista de Marina, jul., ago., set., de 1998, Art. El Perú , la gesta de América y el 2 de mayo de 1866.
Amazonia ¿ Qué hacer ? Marc J. Dourojeanni.
Comandancia General de Maynas. Hildebrando Izquierdo Ríos.
Geografía del Perú; las ocho regiones naturales. Javier Pulgar Vidal.
Enciclopedia Cultural Uteha., Tomo 1.
Los viajes de Raimondi. Tomás Guillermo. Santillana Cantella.
Atlas del Perú. Instituto Geográfico Nacional.
Revista Fanal. Vol. XII, N° 49 año 1956.
Gran historia del Perú. El Comercio.
¡Urubamba! Misiones Dominicas en el Perú.
Perfiles históricos de la Amazonia peruana. Jesús San Román.
La explotación del caucho en el Perú. José Antonio Flores Marin.
La revolución de Velasco en cifras. Amilcar Vargas Gavilano.
Amazonia hoy, crónicas de emergencia. Roger Rumrrill
Hidrocarburos, ajustando las expectativas para el 2000. Suplemento publicitario especial, Caretas, 25 de noviembre de 1999.
Gran geografía del Perú, naturaleza y hombre. Tomos 2 y 3. Dra. Antonia Brack Egg y Prof. Ramón Ferreyra, Editorial Mejía Baca.

Contralmirante (r) José García Valdivieso.

- Datos Generales.

Nació en Lima el 25 de junio de 1942. Ingresó en la Escuela Naval en 1960 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1964. Ascendió a la alta clase de contralmirante el 1 de enero de 1991. Pasó a la situación de retiro en diciembre de 1995.

- Estudios.

Calificado en Comunicaciones, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor en ESUP. Diplomado en el Naval War College de Newport, Rhode Island, USA, en Estrategia y Guerra Naval. Ha seguido cursos de Logística Gerencial, Contabilidad Gerencial y Gerencia Financiera en ESAN. Diplomado del Programa de Alta Dirección de la Universidad de Piura.

- Experiencia Docente.

Instructor de Cadetes en la Escuela Naval y en la Escuela Nacional de Marina Mercante. Catedrático en las Escuelas de Calificación de Oficiales. Catedrático de Estrategia, Seguridad Nacional y Planeamiento Estratégico en la Escuela Superior de Guerra Naval. Catedrático de Planeamiento Estratégico en la Universidad de Ciencias Aplicadas UPC. Conferencista en diversas instituciones sobre Estrategia y Geopolítica.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación de los cruceros *Bolognesi* y *Quiñones*, del petrolero *Zorritos*, destructores escolta *Castilla* y *Rodríguez*; de la Comandancia de la Flotilla de Desembarco, del buque escuela *Independencia*, jefe de operaciones del destructor de línea *Guise*, segundo comandante y luego Comandante del B.A.P. *Herrera*, segundo comandante del destructor misilero *Ferré*, Comandante de la Fragata misilera *Carvajal*.

En dependencias de tierra, se ha desempeñado como: Secretario Académico de la Escuela Naval, Dirección de Comunicaciones Navales, Agregaduría Naval del Perú en Washington. DC., Ayudante del Ministro de Marina, Escuela Superior de Guerra Naval, Jefe de Estado Mayor de la I Zona Naval en Piura, Subsecretario de Desarrollo Nacional del Ministerio de Defensa, Jefe de Operaciones de la Comandancia de Defensa de Costa, habiendo sido sus últimos cargos los de Director de Infraestructura Terrestre, Director de Salud de la Marina y Director Ejecutivo del Centro Médico Naval y Jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de Operaciones Navales.

Extrainstitucionalmente se ha desempeñado como: Jefe de Adquisiciones de la Autoridad Portuaria del Callao y como Secretario Ejecutivo del Ministro de Vivienda.

- **Condecoraciones.**
  Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
  Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Oficial.
  Citación por Renovado Mérito de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.

- **Distinciones.**
  Distintivo por Fuerzas Operativas.
  Distintivo por Antecedentes Académicos.
  Distintivo por Servicios en áreas técnicas administrativas.
  Distintivo por Calificaciones.

- **Publicaciones.**
  Manual de guerra antisubmarina para oficiales.
  Diversos artículos sobre estrategia, geopolítica, historia y tecnología.

- **Otros.**
  Es miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
  Es regidor de la Municipalidad de Lima.

La exploración de la Amazonia y la participación histórica de la Marina

Contralmirante
Carlos Gamarra Elías

El autor nos sitúa, primero en la época actual con todo lo derivado de la llamada modernidad y su contribución a las comunicaciones en tiempo real, pasando a explorar luego el poco conocimiento relativo que se tiene de la región amazónica, sus riquezas y posibilidades, así como la necesidad de preservación de la misma por tratarse del pulmón de la humanidad. Posteriormente, nos lleva, en un viaje a través del tiempo, para informarnos sobre las exploraciones realizadas desde la época de la conquista-Virreinato, para enlazarlo, finalmente, con la constante labor pionera desarrollada por la Marina de Guerra desde tiempos ancestrales a la fecha proyectando la misma al futuro y resaltando la importante labor realizada y por realizar.

INTRODUCCIÓN.

Hoy, en los albores del siglo XXI, vivimos vertiginosamente un proceso al que se ha denominado "la modernidad".

El mundo ya no es estático, está atravesando una revolución de consecuencias inimaginables. Cualquiera comprueba la gran diferencia entre la sociedad en que vivimos y la que nos tocó vivir en la infancia.

Para muchos la televisión no existía en el país cuando éramos muy niños. Los viajes al extranjero eran considerados como una aventura y la información de lo que sucedía en otras latitudes nos llegaban tan tarde que no presentaban un mayor interés.

Las comunicaciones telefónicas de larga distancia eran costosas, por las grandes distancias y las limitaciones tecnológicas existentes. En general, la vida se desarrollaba a un ritmo muy lento.

Hoy, todo ha revolucionado, el telefax, Internet, el correo electrónico, la vía satélite, la televisión por cable y el celular nos mantienen informados e intercomunicados con el mundo en una forma casi instantánea. Estamos en capacidad de conocer el mundo sin salir de casa.

El conocimiento es el futuro. En ese sentido debemos tener acceso al conocimien-

to, pero viviendo dentro de la "modernidad". Pero, pese a la modernidad no conocemos muchas regiones porque falta ser exploradas completamente.

Una de estas regiones de nuestro planeta que mantiene un aire de misterio, que deslumbra, subyuga y embruja a quien la visita, es la Amazonia, el "Gran Pulmón de la Humanidad".

En este contexto, para el Perú, la Amazonia representa una inmensa región, plena de promesas y esperanzas, de la cual existen aspectos que todavía se desconocen y otros que se interpretan con criterios inadecuados.

Durante el 2000, somos testigos de los esfuerzos que se realizan para ampliar la información, entender y divulgar las maravillas que contiene la Amazonia y lo que representa para la humanidad.

Se ha realizado múltiples esfuerzos por lograr su pleno conocimiento geográfico, científico y económico mediante la realización de diversas investigaciones y exploraciones.

En estos centenarios esfuerzos, la Marina de Guerra ha desempeñado un papel muy importante y somos unos convencidos que esta participación será aún mayor en el futuro.

El presente artículo pretende resumir muy sucintamente, cómo se enfrentó históricamente el reto de la exploración de la Amazonia y cuál fue la participación de nuestra institución, debiendo distinguir en este devenir histórico tres etapas claramente diferenciadas. Una primera, que podríamos llamar de impulso mayormente aventurero, fue aquella en la cual las exploraciones fueron motivadas por el ansia de encontrar riquezas y tesoros, en donde abundaron las fábulas y las leyendas, como la del mítico "El Dorado"; una segunda en que se logra la descripción geográfica de la Selva estudiando su realidad con un interés más objetivo. A la vez, se busca rutas de acceso desde la Costa para la explotación comercial de sus recursos, y una tercera, en la que se definen los límites con los países vecinos, se pretende complementar el conocimiento científico de la región y se le estudia bajo aspectos geopolíticos y geoestratégicos con una visión de futuro.

La participación histórica de la Marina de Guerra en la Amazonia es un tema que ha sido desarrollado ya anteriormente y con meridiana claridad por destacados especialistas en la materia, como el capitán de fragata (r) don Fernando Romero Pintado, en "Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933)" y en el Tomo VIII, Volumen 3, de la Historia Marítima del Perú, al igual que el Vicealmirante Guillermo Faura Gaig, en "Los Ríos de la Amazonia", entre otros.

No es pretensión por tanto emular a tan dignos especialistas sobre el tema, sino más bien recordar algunos sucesos puntuales que definieron las exploraciones en la Amazonía y, en especial, señalar la participación que le cupo a nuestra Institución en este acontecer explicando los esfuerzos más recientes que se han desarrollado.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

Desde los albores de la historia peruana, el conocimiento y la conquista de la legendaria Selva ha significado un reto para el poblador de la Costa y de la Sie-

rra.

Ya antes de la llegada de los españoles al Perú, las leyendas de una ciudad mítica ubicada en las espesas selvas interiores del continente, "El Dorado", impulsaba a los conquistadores a emprender intrépidos viajes de exploración.

A poco de la llegada de los conquistadores españoles al territorio del imperio del Tahuantisuyo, muchos intentaron internarse en las selvas desconocidas por las expectativas generadas en Europa.



En 1541, don Gonzalo Pizarro organizó, desde Cusco la Expedición que culminaría meses después con el descubrimiento por parte de Francisco de Orellana, del río-mar Amazonas.

En esa oportunidad, partiendo desde Cusco, se salió de Quito, utilizando como ruta de acceso la que conforma el curso del río Coca, afluente del Napo, el recorrido de este río hasta su confluencia con el Amazonas y a través de este al océano Atlántico.

La conmoción que causó este descubrimiento en las Cortes Españolas incitó a la realización de nuevas aventuras dado que ésta era la vía más conveniente para llegar al centro del continente sudamericano.

En 1560, se realiza la aventura de Pedro de Ursúa con Lope de Aguirre, quienes, con tres bergantines, buscan el mítico El dorado en el supuesto país de Omagua, navegando por el Marañón hacia el Amazonas.

Pocos años después, en 1616, el capitán Vaca de Vega, en su búsqueda de encontrar otra ruta de acceso, sale de Loja y, empleando la vía Jaén, alcanza el río Marañón, cruza el Pongo de Manseriche y finaliza su viaje en el Amazonas.

En 1637, el capitán Pedro Texeira (portugués) realiza la travesía inversa a la de Francisco de Orellana. Ingresa por el océano Atlántico al río Amazonas, lo surca hasta la boca del Napo y por éste navega hasta el río Coca, desde donde, finalmente, alcanza el poblado de Quito.

Una labor muy importante durante esos primeros años lo cumplen los heroicos y sacrificados misioneros, cuya labor evangelizadora los llevó a adentrarse en esas ignotas selvas, dibujando croquis, relatando y describiendo sus viajes; información que ayudó a lograr una mejor descripción geográfica de la región. Fue justamente un sacerdote, el padre Acuña, quien descubrió el paso natural que une las aguas del río Orinoco y las del río Negro, afluente principal del Amazonas: el conocido Paso del Casiquiare.

En el siglo XVIII, se organizan expediciones que no sólo recorren la zona, sino que la estudian en forma más objetiva y científica, destacando entre éstas la que realizó La Condamine, quien recorrió en su integridad los ríos Marañón y Amazonas registrando una valiosa información de ambas vías. También son cono-

cidas las emprendidas por Alexánder Von Humboldt.

A inicios del siglo XIX, la conciencia de la nación en el espacio se limitaba a la región de la costa y a la cordillera de los Andes y sus estribaciones. Recién se perfilaba la inquietud para un uso económico de la selva, una inquietud de abrirse a los mercados de Europa a través de una salida natural al Atlántico. Navegando por aguas interiores, se propicia la búsqueda de nuevas rutas de penetración para obtener y viabilizar la ansiada interconexión.

Ésta fue una inquietud de algunas autoridades peruanas, como la Junta Departamental de Junín que solicitó al Gobierno, en 1831, que se estudiara y se trabajara en el cauce del río Huallaga con la finalidad de facilitar su navegación. Tarea con la cual se daría una salida natural a la región del centro del país hacia el Atlántico empleando para ello como ruta de penetración, Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas, río Cachiyacu, el Paranapura, el Huallaga, el Marañón y el Amazonas.

Así, el 21 noviembre 1832, el entonces Presidente de Perú, don Agustín Gamarra, da una Ley creando el Departamento de Amazonas y el Gobierno Político y Militar de Loreto, que reunía a las provincias de Chachapoyas, Pataz y Mainas. Además ordenaba que se estableciese un astillero en el punto más inmediato a la confluencia del Ucayali con el Marañón.

En este afán de explorar nuevas vías de penetración hacia la selva, participaron muchos marinos extranjeros bajo el concepto de que la Amazonia era un continente fluvial. En 1834, dos entusiastas marinos ingleses, los tenientes William Smyth y Frederick Lowe, de la dotación del H.M.S. *Samarang*, partieron del Callao para recorrer la zona del río Pachitea, exploración en que, por encargo del Gobierno Peruano, acompañaron el teniente de Marina Ramón Azcárate y el sargento mayor Pedro Beltrán.

Esta comisión, con participación por primera vez de Oficiales de la Marina, viajó a Cerro de Pasco, desde donde penetraron, por la ruta Huánuco, Panao y Pozuzo, para alcanzar finalmente el río Pachitea, desde donde pretendían llegar al Ucayali y luego al Amazonas. Sin embargo, debido a las grandes dificultades encontradas en el acceso por el Pachitea, no pudieron alcanzar el río Ucayali. El relato de esta travesía despertó un gran interés por la Amazonia Peruana.

La Marina de Guerra comienza a participar oficialmente en la exploración de la selva en 1843, cuando se le encarga al capitán de fragata Francisco Carrasco la responsabilidad de la Comisión Peruana asociada a la Expedición Científica del conde francés Francis de Castelnau, ocasión en que partiendo de Cusco, exploran los ríos Urubamba, Tambo, Ucayali y Amazonas.

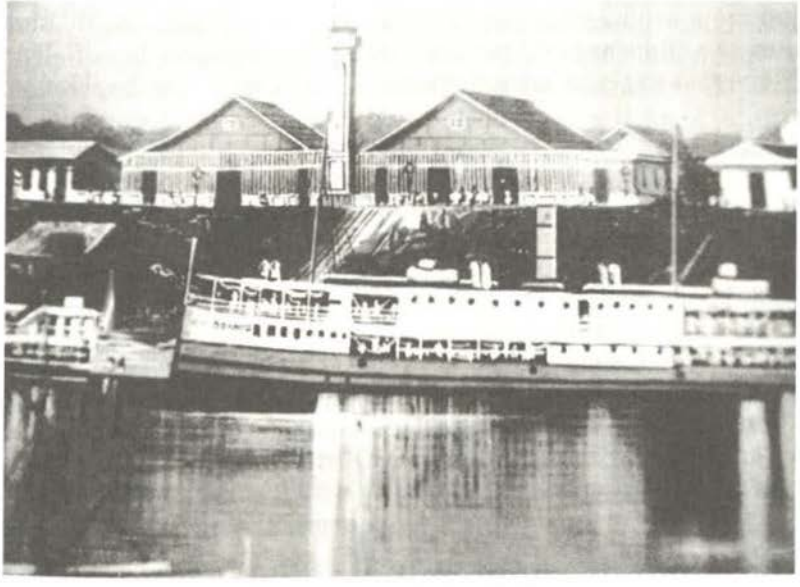
A mediados del siglo XIX, ya se vislumbraban algunos objetivos claros de lo que se deseaba obtener del Oriente peruano:

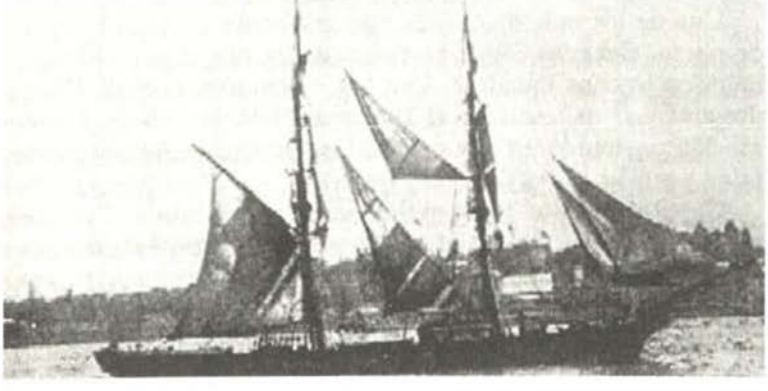
a) Estabilizar y aumentar, de ser posible, la ocupación económica del área incorporando en tal fenómeno a los grupos étnicos.
b) Estudiar científicamente el área geográfica en todos sus aspectos.
c) Establecer un tráfico fluvial de un volumen mayor al que había existido.
d) Poner coto a los desmanes brasileños.

En 1851, vislumbrado el potencial de la Amazonia, se firma, el 23 octubre, la Convención de Comercio, Navegación Fluvial, Extradición y Límites entre el Emperador de Brasil y el Gobierno Peruano, con lo cual se formalizaba los aspectos de límites, pero principalmente se consolidaba la libre navegación y el tráfico comercial. Esto último era considerado de una vital importancia para Brasil.

En ese escenario, el presidente Ramón Castilla, basándose en la incumplida Ley del 21 noviembre 1832, crea en 1861, el Departamento de Loreto y encarga la construcción de naves fluviales en Inglaterra.

Con el arribo a Iquitos, recién en enero de 1864, del Morona, Pastaza, Napo y Putumayo y del material para la construcción de la Factoría Naval, a bordo del bergantín *Próspero*, se forma la Marina Fluvial del Perú, dando inicio así a la navegación comercial y la exploración sistemática de la Amazonia mediante la reali-





zación de estudios estadísticos y topográficos.

Dentro de las múltiples, diversas y riesgosas expediciones realizadas, es importante destacar la hazaña lograda por el Tte. 1°. Manuel Carbajal, quien, al mando del explorador *Napo*, logró surcar, en 1866, el temido Pongo de Manseriche alcanzando a navegar luego por el alto Marañón y el Santiago.

PONGO DE MANSERICHE.

Otro aspecto poco conocido es la creación de la Comisión Hidrográfica, en 1867, a cargo del almirante John Tucker, héroe de la Marina Confederada de los Estados Unidos, a quien el Gobierno trajo inicialmente al Perú para que asumiera el mando de planeada expedición punitiva a Filipinas, contra la Corona Española, luego del 2 de mayo de 1866.

Este pretendido nombramiento generó un gran malestar entre la oficialidad naval obligando al Gobierno a asignarle al almirante Tucker la organización de una Comisión Hidrográfica con el encargo de dar situación a los poblados de la Selva, así como de realizar diversas exploraciones fluviales. Esta Comisión trabajó hasta 1873.

La explotación de la goma y la castaña determinaron los esfuerzos en explorar y probar las mejores rutas comerciales demostrando la factibilidad de la navegabilidad a vapor por ciertos ríos. Benito Arana, próspero comerciante del caucho, mostró en 1896 que la mejor vía de Lima al Amazonas era la que debía seguir por Huánuco a Pozuzo, proseguir por el Pachitea y de allí al Ucayali y Amazonas. Otros discutían sobre la ventaja de usar los ríos Pichis y Perené para lograr este acceso. Finalmente, esta última fue la ruta empleada para transportar las tropas que combatieron la sublevación de Iquitos en 1896.

Debemos hacer una mención especial de reconocimiento a la labor desarrollada por las Junta de Vías Fluviales, creada en 1901 en reemplazo de la Comisión Hidrográfica. En esta Comisión participaron también Oficiales de la Marina, quienes realizaron denodados esfuerzos en la ejecución de estudios de factibilidad técnica y económica analizando la interconexión del transporte terrestre, principalmente empleo del ferrocarril con el transporte fluvial.

Mientras todo esto sucedía, la Flotilla Fluvial en Loreto continuaba realizando viajes y explorando las vías naturales.

Uno de los más destacados geógrafos de nuestra Institución ha sido el capitán de navío Germán Stiglich, quien, desde el grado de teniente segundo realizó trabajos en los ríos Pachitea, Ucayali, Mishahua, Serjali, Caspajali, Manú y Alto Madre de Dios, así como en el Madre de Dios, Inambari, Tambopata y Tabarra, información contenida en planos, gráficos, croquis, tablas y cuadros, fueron de gran utilidad para la Junta de Vías Fluviales.

Cuando terminó el auge del caucho, disminuyó el interés comercial por las exploraciones en la Selva, pero esto no implicó que las unidades de la Fuerza Fluvial de la Amazonia disminuyeran sus viajes por los principales ríos navegables llevando a los diversos pueblos y caseríos ribereños la presencia del gobierno.

Una tercera etapa se inicia en 1979 al crearse el Servicio de Hidrografía y Na-

vegación de la Amazonia, con sede en Iquitos, dependencia a la que se le dotó de una Unidad de Investigación Fluvial, el B.A.P. *Stiglich*, la que fue construida íntegramente en los astilleros del SIMA-Iquitos con el misionamiento de levantar cartográficamente las vías navegables, así como, ejecutar estudios específicos para lograr el conocimiento científico de la dinámica fluvial y sus efectos sobre las inversiones ribereñas.

Una función importante asignada a este Servicio es su presencia y participación en las investigaciones para estudiar la factibilidad técnica de establecimiento de puntos terminales de las vías de penetración desde la Costa y Sierra, así como de rutas alternativas de comunicación en un nuevo escenario geoestratégico.

De las diversas exploraciones realizadas por la Marina de Guerra en esta reciente etapa, se puede señalar las siguientes: la ejecutada en 1980 para determinar la factibilidad de la navegabilidad del río Huallaga, aguas arriba de Yurimaguas, surcando el Pongo de Aguirre, punto estratégico donde el río Huallaga corta la cordillera oriental de los Andes. La factibilidad de viabilizar la navegabilidad en este tramo, permitiría un acceso más fácil y más económico para la salida de los productos que se generan en el valle del Huallaga, a lo largo de la carretera Marginal, hacia los mercado de Iquitos, Colombia y Brasil.

La participación, por especial encargo de la Presidencia, en el viaje Iquitos (Perú) a Puerto Ayacucho (Venezuela), estuvo dentro del esquema de la interconexión interna de los países sudamericanos empleando las vías fluviales de las cuencas internas de los ríos:

a) Orinoco
b) Amazonas
c) Madeira-Mamoré
d) Paraguay-Paraná
e) Río de la Plata.

En este sentido, se planeó el viaje de exploración Amazonas-Orinoco como parte de la conmemoración por el Bicentenario del Nacimiento del Libertador Simón Bolívar.

INTERCONEXIÓN DE CUENCAS.

En 1983, el B.A.P. Amazonas, el B.A.P. *Stiglich* y el B.A.P. *Pucallpa* zarparon de Iquitos con destino a Manaus sobre el Río Negro, luego de surcar los difíciles saltos de San Grabiel.

Ya con el Presidente Arq. Fernando Belaúnde, a bordo del B.A.P. *Amazonas*, se realizó el cruce del Paso del Casiquare y se continuó navegando en el río Orinoco. Nuestro Primer Mandatario ingresa a tierras venezolanas, invitado a participar en las ceremonias por el Bicentenario. Este periplo atrajo la atención de la región poniendo sobre el tapete el tema de la posibilidad y de la importancia que significa para nuestros Estados la interconexión fluvial.

CRUCE DE CASHUEIRA DE SAN GABRIEL.

Otra interesante exploración fue la realizada en noviembre de 1983 por inquietud del Presidente de confirmar la viabilidad de la experiencia de Fitzcarrald uniendo la cuenca del río Ucayali con la del Madre de Dios.

En esta oportunidad, la exploración comprendió la travesía Iquitos-Pucallpa-Boca del Urubamaba- Río Mishagua y río Serjali, accediendo al istmo de Fiscarrald. Allí se daría el encuentro al Grupo de Exploración Sur, que había partido de Puerto Maldonado surcando el río Madre de Dios, el Manú y el Alto Manú, pero a causa de la hostilidad mostrada por los nativos Piros, Amahuacas y Yaminahuas, quienes habitan esa zona, se tuvo que tomar la decisión de cancelar esta exploración, pero que permitió comprobar la hazaña realizada por Fermín Fitzcarrald hace casi un siglo.

Con la creación de la ciudad Constitución, cuya salida natural fluvial era a través de Puerto Bermúdez, se encargó a la Marina de Guerra realizar la exploración de los ríos Ucayali, Pachitea y Pichis- Palcazu, reviviendo con esto la ruta natural que se usara el siglo XIX. Todos conocemos que este proyecto de ciudad Constitución sufrió muchos percances por la situación de seguridad interna que se vivió en el país en la década de los ochenta.

Otro aspecto en que la Marina de Guerra ha participado es mediante el apoyo al Gobierno Regional de Loreto ejecutando estudios de factibilidad técnica preliminares para el proyecto de construcción de un canal para la interconexión Napo- Putumayo.

La navegación por el río Putumayo, frontera con Colombia, demanda un tiempo considerable. Mediante el mejoramiento de la navegabilidad por los ríos Tamboriyacu y Campuya y la construcción de un pequeño canal se pretendía reducir en 3 ó 5 días la actual navegación que toma más de 15.

Pero las exploraciones no se han limitado a la cuenca del Amazonas. En la cuenca del Madre de Dios, la Marina de Guerra realizó, en 1987, la exploración del río Madre de Dios, desde la desembocadura del río Colorado hasta la frontera con Bolivia para analizar la factibilidad técnica de ejecutar Programas de Acción Cívica Fluvial, empleando el Buque Tópico *Amaru Mayo* en los poblados próximos a los centros mineros.

Este estudio permitió comprobar la calidad y el detalle con que Germán Stiglich la había realizado, a principios de siglo, en la misma ruta.

En la década de los noventa, la Marina realizó otras exploraciones importantes, como el estudio de navegabilidad del Alto Marañón, aguas arriba del Pongo de Manseriche y del río Santiago hasta la frontera con Ecuador.

Igualmente, los estudios hidrográficos realizados en el sector Saramiriza, sobre el río Marañón, para recomendar la ubicación más conveniente de un terminal de la carretera de penetración de Paita y Bayóvar, vía de importancia geoestratégica que posibilitará la Interconexión Bioceánica multimodal y proyecto que ha estado liderado por el contralmirante (r) Ramón Arróspide con el apoyo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos.

Con este mismo entusiasmo, la Marina de Guerra ha participado en la exploración de los ríos Ucayali, Urubamba y Tambo para estudiar la factibilidad económica del transporte comercial del gas de Camisea hacia el mercado de Brasil.

La Amazonia y la Marina de Guerra mantienen una relación muy estrecha y especial. Los ríos, el medio en que se desenvuelve normalmente el marino en la Selva, son las vías naturales de comunicación para el desarrollo sustentable de sus pobladores, pero dado que estas vías no son estables, no requieren de construcción como es el caso de las carreteras, pero sí se debe proyectar su mantenimiento, de manera que los cambios naturales no afecten a las inversiones ribereñas y sólo se puede emprender trabajos de mantenimiento en forma racional y esfuerzo técnico y económico, que debe ser sostenido por todos los sectores de la Región.

En este marco, por lo que la Amazonia representa para el desarrollo nacional, la Marina de Guerra, como siempre, continuará participando en todos los esfuerzos que se realicen por iniciativa del gobierno, regionales o locales, por empresas públicas o privadas y con los medios de que dispone para lograr su engrandecimiento y por ende de nuestro Estado.

Contralmirante Carlos Gamarra Elías.

- Datos generales.

Nació en Miraflores el 5 de setiembre de 1950. Ingresó en la Escuela Naval en 1969 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1973. Ascendió a la alta clase de Contralmirante el 1° de enero del 2000.

- Estudios.

Calificado en Hidrografía. Diplomado en los cursos Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor y Guerra Naval. Ha seguido el Programa Avanzado de Dirección de Empresas.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación del crucero Bolognesi, petrolero Lobitos y segundo Comandante del petrolero Pariñas. En dependencias de tierra ha prestado servicios en la Base Naval del Callao, en diferentes divisiones de la Dirección de Hidrografía y Navegación. Ha sido Jefe del Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonia, Jefe del Estado Mayor de la Comandancia de la III Zona Naval (Arequipa), Agregado Naval del Perú en Venezuela, Subdirector de Hidrografía y Navegación. Actualmente, presta servicios en el Ministerio de Defensa.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador.

- Distintivos.

Distintivo por Antecedentes Académicos.
Distintivo por Servicios en áreas técnicas administrativas.
Distintivo Antártico.
Distintivo por Calificaciones.

LA EXPEDICIÓN COUSTEAU A LA AMAZONIA

Contralmirante
Héctor Soldi Soldi

El artículo contiene una sumarísima reseña biográfica del gran Cousteau, reconocido mundialmente por la gigantesca labor de tratar que los habitantes del planeta entiendan la necesidad de preservar y cuidar el delicado equilibrio del medio acuático, muy especialmente de los océanos y su ecosistema.

De esta manera, Cousteau en 1981 planea cuidadosamente la exploración del gran río-mar, el Amazonas, con el fin de establecer sus orígenes, comprobando a la vez su longitud y, como el mismo dijera, "tomar la salud al ecosistema". Para tal fin divide la expedición en dos equipos, uno, a cargo de su hijo Jean Michele para determinar el nacimiento del gran río y otro, a bordo del legendario Calypso, bajo su propia conducción, para analizar las aguas, la flora y la fauna desde la desembocadura en el Atlántico hasta Iquitos. Los resultados son impresionantes, consecuencia de la tecnología desplegada y del celo profesional involucrado.

EL CAPITÁN JACQUES COUSTEAU.

Para cualquiera que haya visto alguno de los maravillosos programas de Jacques Cousteau elaborados para la televisión entre 1960 y 1997, las noticias del hundimiento del legendario Calypso en 1996 –el buque que lo acompañó en todas sus expediciones– y la muerte de su capitán el 25 de junio de 1997, a los 86 años, marca el fin de toda una época en la historia de la investigación marina, investigación que ha estado dedicada, entre otros, a presentar y divulgar el fabuloso ecosistema marino y su fragilidad ante la explotación a veces irracional de sus recursos por el hombre.

Muchos jóvenes de la segunda mitad del siglo XX, y entre ellos me cuento yo, le debemos a este curioso marino e investigador el haberse sentido fascinados por las profundidades del océano y finalmente, atraídos por una carrera vinculada con ese apasionante y misterioso personaje que es el mar.

Jacques –Ives Cousteau nació en Francia en 1910 y desde temprano sintió la

atracción por el mar y las máquinas, y luego por las incipientes cámaras de vídeo de aquella época. Con estas 3 aficiones ya estaba marcado su futuro. Ingresó en la Escuela Naval de Brest y en 1933 estaba sirviendo como oficial de armamento. En 1937 se casó con Simone Melchoir que sería su compañera de viajes y aventuras. Tuvo 2 hijos, Jean-Michel y Phillipe. En 1937 se vio envuelto en la Segunda Guerra Mundial donde sirvió entre otras cosas como espía y recibió varias medallas, pero además se dedicó a experimentar con técnicas de buceo. La idea de poder permanecer bajo el agua explorando el mundo submarino sin depender de la escasa capacidad de los pulmones humanos, finalmente lo llevó a desarrollar el aqualung, el primer sistema de buceo con botellas que permitían una gran autonomía al hombre bajo el agua y que sirvió mucho para la detección y el desactivado de las minas enemigas después de la II Guerra Mundial.

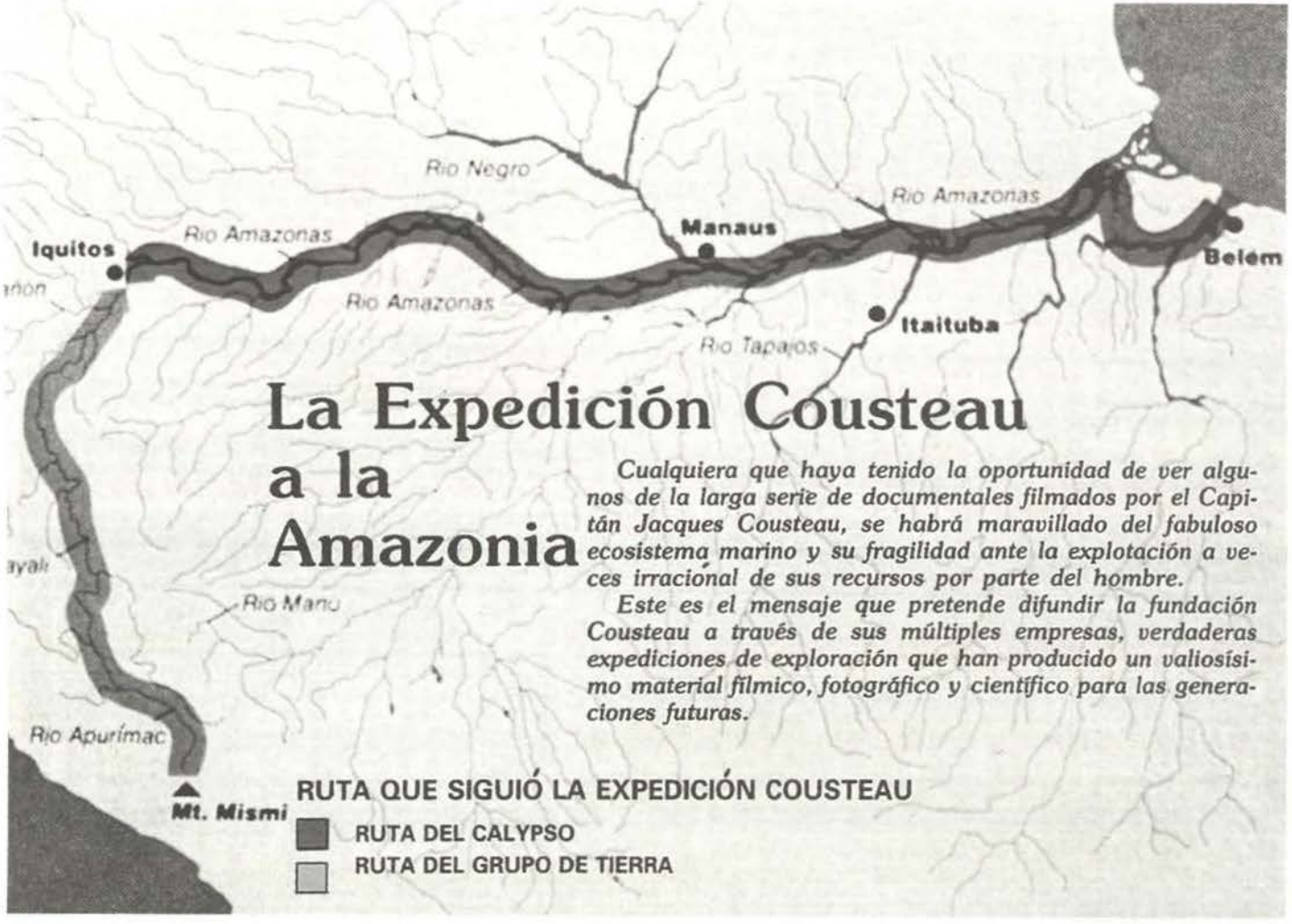
Cousteau ascendió a Capitán de Corbeta en 1948 y fue encargado de las expediciones oceanográficas de la marina francesa. Ese mismo año compró un buque exbarreminas de la marina norteamericana dado de baja después de la Guerra, y luego de acondicionarlo, le puso como nombre *Calypso*, que sería su inseparable compañero de aventuras por casi 50 años. Debido a sus múltiples proyectos e intereses, en 1957 se retiró de la marina para convertirse en Director del Museo Oceanográfico de Mónaco, fundador del Grupo de Investigación Submarina y Jefe del Programa de Buceo por Saturación. Entre 1968 y 1976 realizó su famosa serie de "Mundo Submarino de Jacques Cousteau" que permitió, a jóvenes y adultos de esa generación, ver por primera vez un mundo desconocido de tiburones, ballenas, tesoros hundidos y arrecifes de corales.

A pesar de no ser un académico de formación, fue sin duda alguna el oceanógrafo más famoso que existió y su contribución a las ciencias marinas y, sobre todo, a la conciencia sobre el uso y protección del mar aún no ha sido debidamente valorada.

LA EXPEDICIÓN COUSTEAU A LA AMAZONIA.

Luego de producir filmes que marcaron historia en la evolución de los documentales, como el "Mundo del Silencio" y el "Mundo sin Luz" y libros como "Delfines" y "El Mundo Oceánico", Cousteau comprendió que el mar no era sino una pieza del gran rompecabezas que formaba el sistema ecológico de la Tierra, y extendió su interés a las regiones polares, los volcanes submarinos y los grandes ríos que desembocan en el mar. Entre estos últimos, el Nilo y el Amazonas siempre fueron motivo de gran atracción para el Capitán Cousteau, en el primer caso por la vinculación de este río con la historia de la civilización humana, y en el caso del Amazonas por el misterio sobre el papel que juega la poco explorada gran región Amazónica en el ecosistema global del planeta.

De esta manera, en 1981 Cousteau planeó detalladamente una exploración a toda la cuenca del gran río Amazonas, que debía empezar en las alturas de la cordillera de los Andes, donde nace este río, y culminar en su desembocadura en el Atlántico, donde arroja al mar un gigantesco volumen de sedimentos, cuyos restos han sido detectados hasta en sus profundidades frente a las costas de Canadá.



La Expedición Cousteau a la Amazonia

Cualquiera que haya tenido la oportunidad de ver algunos de la larga serie de documentales filmados por el Capitán Jacques Cousteau, se habrá maravillado del fabuloso ecosistema marino y su fragilidad ante la explotación a veces irracional de sus recursos por parte del hombre.

Este es el mensaje que pretende difundir la fundación Cousteau a través de sus múltiples empresas, verdaderas expediciones de exploración que han producido un valiosísimo material fílmico, fotográfico y científico para las generaciones futuras.

El gran objetivo de esta Expedición era evaluar la salud del ecosistema formado por el Amazonas y sus afluentes y realizar un "Estudio de línea de Base" de la calidad del agua de todos los afluentes de este gran río, con la finalidad de determinar cuáles eran las principales fuentes de contaminación que amenazaban esta gran cuenca Amazónica. La explotación del oro en muchas partes del Amazonas, la producción de cocaína en otros de los tributarios y la creciente población que empezaba a acumularse en grandes ciudades en las riberas del río eran sólo algunas de las muchas fuentes potenciales de contaminación que amenazaban la salud de la Amazonia, y la expedición Cousteau pretendía diagnosticar esta amenaza y tener un punto de referencia para evaluar en el futuro el nivel de deterioro del ecosistema Amazónico.

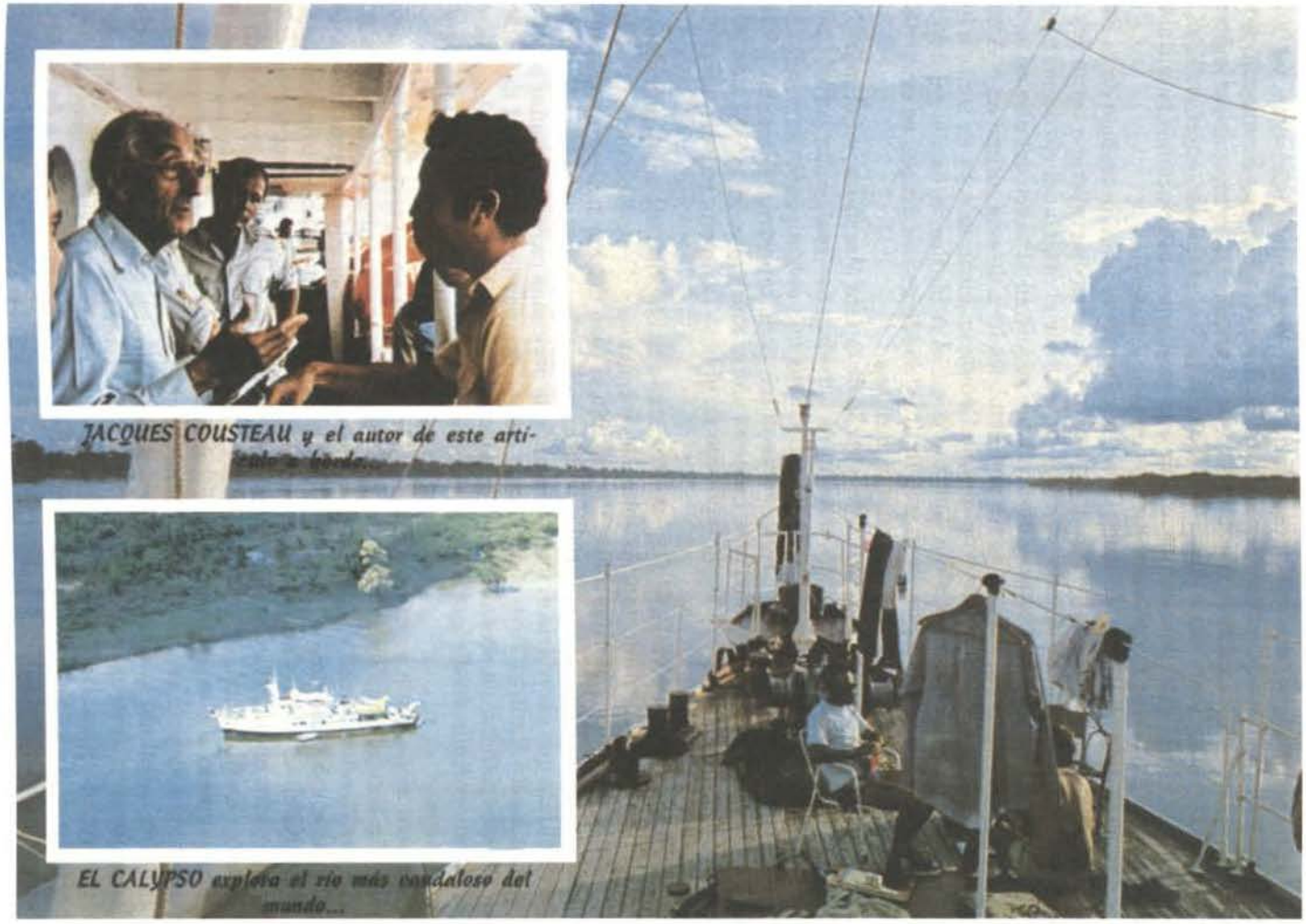
Según las propias palabras de Jacques Cousteau, el objetivo de la Expedición era "tomar una muestra de sangre" al paciente para determinar su estado de salud y alertar a los gobiernos de la cuenca Amazónica sobre los riesgos y posibles consecuencias del manejo de las actividades del hombre en esta región.

La toma y el análisis de la calidad de las muestras de agua del río desde su desembocadura en el Atlántico hasta sus orígenes en las alturas de los Andes Peruanos, estaría complementada con la evaluación de la flora y fauna existentes, y por supuesto, la ocupación humana sobre el río Amazonas. Luego de finalizar este trabajo, Cousteau pretendía tener una especie de "carta genealógica" del gran tronco o raíz de la cuenca Amazónica, mediante la cual se pudiera conocer cuáles tributarios eran las principales fuentes de nutrientes que alimentaban la fauna del Amazonas y cuáles otros eran, en cambio, fuentes de contaminantes o de exceso de sedimentos.

Para determinar estas características de la calidad del ecosistema a lo largo de todo el recorrido del río, las muestras de agua se tomaban en especial en las desembocaduras de los principales tributarios al Amazonas, y aguas arriba de cada uno de éstos para determinar su particular contribución. De esta forma se realizaban, en cada lugar, mediciones de clorofila (indicador de productividad biológica), penetración de la luz, coloración del agua, contenido de nutrientes, plancton y otros parámetros de calidad de agua. El motivo de esta forma de trabajo, para analizar la salud del río, es que el agua es en cierta forma la destilación de la tierra, ya que las lluvias se filtran hacia el río transportando las sustancias de origen terrestre, tales como: nutrientes producto de la deforestación, sedimentos en suspensión producto de la erosión de los Andes y otras montañas, contaminantes producto de explotaciones mineras, y muchos otros elementos que terminan finalmente en el río y eventualmente van a desembocar en el mar.

Estos elementos que conforman la columna vertebral de los componentes que contiene el agua del río Amazonas reflejan, pues, las actividades que ocurren en la tierra adyacente al río, con lo cual el muestreo a lo largo de todo su cauce permitiría, a la Expedición, "medir el pulso" al paciente a lo largo de todo su sistema sanguíneo para determinar dónde están los riesgos a su salud.

El segundo gran objetivo de la Expedición era que estas muestras de agua pudieran ser correlacionadas con datos obtenidos simultáneamente por satélite. Con esta información de "línea de base" se podría monitorear en el futuro, mediante la



JACQUES COUSTEAU y el autor de este artículo a bordo...

EL CALYPSO explora el río más caudaloso del mundo...

técnica de observación satelital, el posible deterioro de la calidad del agua, tomando como base la observación inicial de la salud del río en 1982. Las mediciones que se realicen en esta Expedición permitirían a las 8 naciones que comparten la gran cuenca Amazónica tener un análisis detallado de la "salud del paciente" en 1982 y le darían la posibilidad de monitorear su salud mediante observaciones satelitales en el futuro y evaluar las posibles fuentes de contaminación.

Con esta idea en mente, Jacques Cousteau diseñó el plan de trabajo de la Expedición dividiendo a su equipo en 2 grupos. Un primer grupo estaría a cargo de su hijo Jean Michele y tendría como objetivo determinar el origen del río en las alturas del Monte Mismi en Arequipa, desde donde seguirían el cauce del hilo de agua por los ríos Apurímac y Ucayali hasta la desembocadura de este último en el Amazonas. El segundo grupo, a cargo del propio Cousteau, haría la ruta en sentido inverso, ingresando por la boca del Amazonas en el Atlántico, a bordo del buque *Calypso*, y surcando aguas arriba hasta Iquitos, donde ambos grupos se reunirían para evaluar los resultados de sus investigaciones.

Así fue, y en abril de 1982 el *Calypso* zarpó de la Isla Martinica, en el mar Caribe, para iniciar una de las mas ambiciosas expediciones realizadas por el Capitán Cousteau. Siguiendo el curso del río, mientras que el equipo de tierra avanzaba río abajo hacia Iquitos, Cousteau surcaba tomando muestras, filmando y fotografiando la flora, fauna y presencia humana en las márgenes del río. El 1 de julio de 1982, el *Calypso* se encontraba fondeado en el lago Tarapoto, en la frontera entre Colombia y Perú.

Antes de iniciar su viaje, el Capitán Cousteau había visitado a los presidentes de Brasil y Perú para informarles sobre las intenciones de su Expedición y solicitar el apoyo de sus gobiernos en esta tarea. En el caso del Perú, el entonces presidente Fernando Belaúnde encargó a la Marina brindar el apoyo mediante un oficial de enlace que abordaría el *Calypso* en aguas peruanas para acompañar a la Expedición hasta Iquitos. Tuve el privilegio de ser designado como oficial de enlace por mi especialidad de oceanógrafo y, en efecto, abordé el *Calypso* en el lago Tarapoto, transportado desde Iquitos en el hidroavión que utilizaba la expedición para estos casos.

De este modo, pude acompañar al Capitán Cousteau en un tramo de la Expedición y fui testigo de la extraordinaria personalidad de este investigador que a sus entonces 73 años, parecía un joven lleno de sueños, planeando sus próximas expediciones, como si la edad no fuera un obstáculo para su insaciable curiosidad.

Los resultados de esta expedición están consignados en los datos recolectados por la misma en un esfuerzo sin precedentes en la Amazonia, conteniendo cerca de 370 horas de filmación, 35.000 fotografías y la más completa serie de muestras de agua, sedimentos y especies marinas recolectadas en el Amazonas, incluyendo varios estudios especiales como los referidos al delfín rosado y al paiche. Toda esta información colectada que, en adición, cuenta con sonidos grabados de peces y otros elementos constitutivos de la variada fauna amazónica, tardará mucho tiempo en ser procesada y analizada, estimando, el propio capitán Cousteau, que los documentos podrían estar terminados, aproximadamente dos años después de finalizada la expedición.

Estos recuerdos de una experiencia tan especial ocurren 3 años después de su muerte como un homenaje a este hombre visionario que dedicó toda una vida a la divulgación de la investigación marina y a la creación de la conciencia marítima de toda la humanidad.

Contralmirante Héctor Soldi Soldi.

- Datos generales.

Nació en Ica el 27 de junio de 1952. Ingresó en la Escuela Naval en 1968 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1972. Ascendió a la alta clase de contralmirante el 1 de enero de 2000.

- Estudios.

Calificado en Hidrografía y Oceanografía. Siguió estudios de Ingeniería Oceanográfica en California, Estados Unidos. Es Diplomado de los cursos Básico de Estado Mayor, Comando y Estado Mayor y Guerra Naval.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación del destructor misilero *Palacios*, del buque transporte *Ilo*, del crucero *Almirante Grau* y Comandante del buque de investigación científica *Humboldt*. En tierra ha servido en diferentes departamentos y divisiones de la Dirección de Hidrografía y Navegación, habiendo ejercido el cargo de Subdirector de la misma. Actualmente se desempeña como Director de Hidrografía y Navegación.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador, Citación por Renovado Mérito de la Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador.

- Distintivos.

Distintivo por Antecedentes Académicos.
Distintivo por Calificaciones.
Distintivo por Servicios en áreas técnicas administrativas.
Distintivo Antártico.

EXPEDICIÓN CIENTÍFICA

"Orígenes del Río Amazonas, 1996"

Capitán de Corbeta
Raúl Rojas Turpaud

En 1996, con los auspicios de la Sociedad Geográfica de Lima, la Pontificia Universidad Católica del Perú y el Moscow Newspaper Trud, se lleva a cabo una expedición que tiene como fin el determinar los orígenes del río Amazonas, así como su longitud. Dicha expedición tiene una duración de 15 días. El artículo nos revela los objetivos de la misma, así como el itinerario seguido, las conclusiones a las que se arriba al término de la misma y los participantes de ella.

OBJETIVOS.

Objetivo General:
El objetivo general de la expedición fue despejar ciertas dudas existentes en relación al arroyo que da inicio al río Amazonas.

Objetivos Específicos:
Los objetivos específicos trazados para el desarrollo de la expedición fueron los siguientes:

1. Identificar, en el terreno, el orígen del río Amazonas, estableciéndose así su localización y georreferencia precisa.
2. Identificar los principales factores que influyen en su origen y establecer precisiones científicas sobre su naturaleza, cualidades y relaciones.
3. Analizar y explicar las relaciones que han establecido y establecen las comunidades humanas y los ecosistemas de alta montaña (cambios climáticos, gestión de recursos, economía, sustentabilidad y sobrevivencia campesina) para explicar la capacidad de adaptación del hombre a los medios de alta montaña.

ITINERARIO DE LA EXPEDICIÓN.

a) El martes 02 de julio, a las 12:30 horas, se realizó una conferencia de prensa en el Instituto Cultural Italiano en la que se dio a conocer a los medios de comunicación presentes todos los detalles relacionados con los trabajos que se realizarían durante el desarrollo de la expedición. En la misma fueron presentados los miembros de la expedición participantes.

b) El miércoles 03 de julio se viajó por vía aérea a la ciudad de Arequipa, donde se permaneció un día para efectuar la compra de víveres y alquilar el material de campaña complementario con el que se instalaría el campamento base.

c) Al arribo de la expedición a la ciudad de Arequipa, el Comandante de la III Zona Naval, informado de la presencia de los miembros participantes en la expedición y del carácter y fines de ésta, brindó el apoyo logístico necesario para el desarrollo y cumplimiento de los trabajos.

d) El jueves 04 de julio se viajó a la ciudad de Chivay, capital de la provincia de Cailloma, donde la expedición se estableció por un período de cuatro (4) días en el poblado de Yanque, de acuerdo con el plan de preparación orientado a la ambientación a la altura, así como, lograr una aclimatación progresiva.

   Durante estos días de permanencia se realizaron diversas pruebas físicas en la zona del poblado de Chivay (caminatas de ascenso y descenso al mirador de los Andes y a la cordillera del Chila, cerca al nevado Mismi, por el lado occidental, con la finalidad de acostumbrar al organismo al ritmo continuo que se llevaría en el área de trabajo.

   También se acopió información del lugar a estudiar por medio de los lugareños de la zona, con el fin de preparar el cronograma de trabajos y complementar, asimismo, la información recopilada de gabinete.

e) El lunes 08 de julio se viajó al poblado de Cailloma, en la provincia del mismo nombre, pernoctándose dos (2) días en las instalaciones del centro minero de Cailloma, ubicado a 15 minutos del poblado. En este sitio, se efectuaron también coordinaciones con el superintendente general, quien proporcionó a la expedición apoyo con movilidades y otros requerimientos para realizar todo el traslado del personal y equipos al área de estudios.

f) El miércoles 10 de julio, a las 08:00 horas, se partió a la zona de trabajo con apoyo de vehículos proporcionados por la empresa minera. El desplazamiento se efectuó a lo largo de un camino de trocha hasta las cercanías de la estancia Lloqueta, donde, luego de descargar todo el material y equipos, la expedición se orientó hacia la mencionada estancia para pernoctar allí por la noche.

g) El jueves 11 de julio, a pie y con el apoyo de animales de la zona, se trasladó el material y equipos hasta el lugar determinado para instalar el campamento base. El recorrido se efectuó siguiendo el cauce del

río Lloquete hasta llegar a su nacimiento en la confluencia de los ríos Carhuasanta y Apacheta.

h) Desde el viernes 12 hasta el miércoles 17 de julio se realizaron los trabajos de estudio de las quebradas Carhuasanta, Sillanque, Apacheta, Acaccansa y Yanacocha, donde se efectuaron trabajos de estudio de medición de caudal, ubicación del principal ojo de agua, determinación de las coordenadas geográficas de la naciente, altitud del punto, temperatura, acidez y conductibilidad del agua, características geomorfológicas de las quebradas, etc.

También se realizaron encuestas a los comuneros del lugar con la finalidad de conocer el uso que ellos le dan al ecosistema de la zona y para informarnos igualmente de los cambios sufridos por éste en los últimos cincuenta años, dado que en todo ese tiempo se ha registrado un período de retroceso glaciar muy acelerado afectando el desarrollo de ecosistema.

i) El miércoles 17 de julio, por la tarde, luego de concluidos los estudios en la quebrada de Yanacocha, la expedición se dirigió a la estancia de Anchaca para embarcarse en las movilidades y partir al centro minero de Cailloma donde se pernoctó una noche. Al día siguiente, muy de mañana, se partió a la ciudad de Arequipa para abordar la línea aérea de retorno a la ciudad de Lima, arribando a ésta el jueves 18, a las 20:30 horas.

j) El sábado 20 de julio, a las 12:00 horas, se realizó una conferencia de prensa en la Embajada de Polonia por la que se informó a los medios de información las actividades realizadas en la expedición cientifica y el resultado de los estudios.

CONCLUSIONES DE LA EXPEDICIÓN.

1. El orígen del río Amazonas no había sido determinado hasta la fecha de modo preciso y las diferentes opiniones resultaban muchas veces contradictorias. Inicialmente, se consideró que el origen del río estaba en el cerro Huagra. Posteriormente se habló de la laguna Vilafro. En 1969, el Dr. Carlos Peñaherrera en su libro "Geografía del Perú" vinculó el origen al nevado Mismi, ubicado en la quebrada Carhuasanta. Dos años más tarde, la expedición mixta de la National Geographic y del Servicio Geodésico Interamericano del Proyecto Perú, guiado por el Sr. Mac Intire, anunció que el río Amazonas nacía en el monte Choquecorao, a 2 km. Al Oeste del lugar señalado por el Dr. Peñaherrera, en la misma quebrada.

2. La expedición realizó estudios en cinco quebradas (Carhuasanta, Sillanque, Apacheta, Acaccansa y Yanacocha), y luego de un detallado análisis científico de la información recolectada en la Cordillera de Chila y en la cuenca hidrográfica de los distritos de Cailloma y Lari, de la Región Arequipa, se consideró contar ya con las referencias e información necesarias para establecer

con certeza que en la quebrada Apacheta se encuentra el único origen del río Amazonas.

3. Las primeras aguas de esta quebrada emergen de un glaciar subterráneo, a la altura de 5.170 m.s.n.m., en las cordenadas geográficas 15°31'05"S y 71°45'55"W en el Monte Quehuisha, en el punto más alto de la divisoria de aguas continentales que constituye el extremo meridional de la quebrada Apacheta, localizada a 36 km. al sur del poblado de Cailloma. Éste es el sitio origen del río Amazonas.

4. Se llegó a esta conclusión dado que desde el punto de vista geomorfológico, la mencionada quebrada es más importante respecto a la secundaria Carhuasanta y otras, debido a su forma, amplitud y al hecho de que desemboca en forma más directa al río Lloqueta que, aguas abajo, se trasforma en el río Hornillos, Apurímac, el Ene, el Tambo y, finalmente el Ucayali, uno de los dos principales afluentes del Amazonas. Además, la quebrada Apacheta presenta un volumen de agua dos veces mayor que el de Carhuasanta. Los estudios fueron realizados en el período seco, factor que garantiza que el agua que corre por las diferentes quebradas estudiadas debe ser el que presenta en condiciones normales, sin el posible efecto de las lluvias.

RELACIÓN DE LOS PARTICIPANTES.

NOMBRE	ESPECIALIDAD	NACIONALIDAD
Jacek Palkiewcs	Periodista	ítalo-polaco
Dr. Sergei Ushnurtsev	Hidrógrafo-glaciólogo	ruso
Dra. Rimacha Jrutdinova	Geógrafa	rusa
Renzo Greco	Explorador	italiano
Valm.(r) Guillermo Faura	Investigador	peruano
Tte. 1° Raúl Rojas	Hidrógrafo	peruano
Ing. Zaniel Novoa	Geógrafo	peruano
Sr. Juan Tord	Andinista	peruano

Capitán de Corbeta Fernando Rojas Turpaud.

- Datos generales.

Nació en Miraflores el 17 de febrero de 1967. Ingresó en la Escuela Naval en 1985 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1989. Ascendió al grado de capitán de corbeta el 1 de enero de 2000.

- Estudios.

Calificado en Hidrografía e Inteligencia. Es Diplomado del curso Básico de Comando y Estado Mayor.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación de la Fragata misilera *Mariátegui*. Ha sido segundo Comandante del buque de investigación científica *Humboldt* y también del B.A.P. *Carrasco*. Fue jefe de pelotón del Batallón Ligero de Combate N° 4. En tierra, se ha desempeñado como dotación de la Dirección de Información y de la Dirección de Hidrografía y Navegación. Actualmente se desempeña como Jefe de la Dirección de Hidrografía de la Fuerza Naval de la amazonia.

- Distintivos.

Distintivo por Antecedentes Académicos.
Distintivo por Calificación.
Distintivo de Combatiente especial.
Distintivo de Combatiente.

Algunas precisiones respecto al papel fundacional de la Marina de Guerra en el Oriente Peruano

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

El autor explora la historia relacionada con el arribo de la primera flotilla fluvial al entonces caserío de Iquitos, haciendo hincapié en las vicisitudes del viaje, así como, de las acertadas disposiciones que permitieron, no sólo la realización del mismo, sino de la existencia actual de la ciudad de Iquitos. Es de resaltar nuevamente la estrecha relación en lo referente al medio oceánico como al fluvial amazónico que ha tenido en la república el Mariscal Dn. Ramón Castilla y Marquesado, pues entre otros, es el gestor de lo que hoy día es Iquitos al crear la Provincia Litoral de Loreto.

Con frecuencia se menciona el 5 de enero de 1864 como la fecha del arribo de la primera flotilla fluvial al entonces caserío de Iquitos, factor determinante de la fundación del puerto fluvial de Iquitos. El relato, demasiado simple que se ofrece al lector y las descripciones más o menos someras de las acciones realizadas dan una impresión falsa de lo que significó el esfuerzo de la Marina de Guerra para integrar el oriente peruano al país.

Debe enfatizarse las últimas palabras del párrafo precedente, pues fue nuestra Institución –pioneros y héroes incluidos– quien adosó el oriente oficialmente al mapa real del Perú.

Si bien es cierto que la fundación oficial de la capital loretana está dada por la fecha aludida, según ley del Estado peruano, es un hecho que el esfuerzo pionero de la Marina de Guerra –muy poco conocido por los peruanos e inexistente en textos escolares– requiere de mayor divulgación. A continuación y tan sólo como muestreo, por decir lo menos, trataremos de referir lo complejo que resultó este "arribo en flotilla" a Iquitos, –que a la luz de documentos y testimonios– no fue nada simple.

Vale mencionar que dentro de las primeras noticias de la importancia que para el Perú oficial tenía la amazonia fueron dadas por Sebastián Martins, presidente de la Junta Departamental de Junín, quien presentó al gobierno un proyecto de navegación por el río Huallaga, lo que él hizo en vista de una experiencia personal:

"treinta y tres embarcaciones suyas habían llegado a su hacienda con productos de la región". El 21 de noviembre de 1832 se creó el Departamento de Amazonas que aglutinaba a las provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas.

Cinco años antes un oficial de la Marina Británica, el teniente Henry Lester Maw, había realizado un viaje del Pacífico hacia el Atlántico, experiencia que él publicó en un libro: "Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic crossing the Andes in the Northern provinces of Perú and descending the river Marañón or Amazon". Cabe aclarar que ya entonces cuando se trata del Perú hay duda en el nombre del río Amazonas ("Marañón or Amazon"), en los mapas brasileños, hoy, nuestro río Amazonas se llama Marañón.

Dos años después de aquel 1832 los británicos William Smith y Frederick Lowe de la nave "Samarang" con el teniente primero Ramón Ascárate y el sargento mayor de Ingeniería Pedro Beltrán exploran la amazonia. Los dos últimos nombrados integran la expedición destacados por el Ministerio de Guerra y Marina del Perú Clements Althaus, coronel de ingenieros, conforma también el grupo de trabajo, aunque sólo hasta el río Mayro.

Estos esfuerzos más o menos aislados y esporádicos hallan en 1845 un nombre naval: Francisco Carrasco. La expedición Carrasco-Francis de Castelnau tiene lugar en 1846 y estuvo compuesta por cuatro canoas y dos balsas. Cabe recordar que en estos años Ramón Castilla es presidente de la República y que diversas exploraciones amazónicas tuvieron lugar por esta época.

Una característica de Ramón Castilla fue su tozudez, era obstinado el gran tarapaqueño, por ello el Perú tuvo una Marina preponderante. Durante su segundo gobierno su protagonismo en lo que respecta a la amazonia fue vital para los hechos de los marinos.

El 7 de enero de 1861, Castilla, en su segundo gobierno, dispuso que en la ya Provincia Litoral de Loreto se estableciera una factoría, una grada de construcción, una escuela náutica y después un dique y una fábrica de ladrillos. Dispuso que se construyeran en Londres dos vapores de 300 y 500 toneladas, una máquina de vapor para la factoría y dos vapores de menor tamaño a los antes mencionados. En la misma fecha quedó constituido el Departamento Marítimo Militar de Loreto a cargo de un comandante general naval, así como "jefes y oficiales navales con residencia fija en la zona".

El comandante Fernando Romero Pintado (QEPD) expresó en su libro "Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonia" que: "se entregó a un cuerpo de las fuerzas armadas la gran responsabilidad y la dura tarea de conducir al fomento y engrandecimiento de la región más grande y atrasada del Perú". Huelgan comentarios.

Los dos vapores ordenados por Castilla fueron *Morona* y *Pastaza* ambos de 500 toneladas de registro y capacidad de carga de 150 toneladas. Se nombró al capitán de fragata Manuel Ferreyros y al capitán de corbeta Abel Raygada en comisión a Londres para la construcción de estos buques. Cabe destacar que se encargaron al astillero británico Samuda Hnos., el mismo que construyó entre otras naves peruanas la fragata *Independencia* que comandada por Guillermo More tuviera desgraciado final el 21 de mayo de 1879.

El mismo astillero construyó los dos buques pequeños *Napo* y *Putumayo* de 60

toneladas de registro cada uno.

El dique flotante también fue obra de Samuda Hnos. y su capacidad de levante era de 500 toneladas.

El *Morona* y el *Pastaza* realizarían el viaje de Europa a América al mando de los notables comandantes Ferreyros y Raygada. Nuevamente cabe una acotación para recordar que Manuel Ferreyros fue uno de los cuatro ases de la Marina con Grau, Montero y García. Moriría antes de 1879 (enero 1876), pero su nombre quedó perennizado en el oriente peruano: "Bravo como Ferreyros", esto a raíz de su viril defensa de los derechos del Perú cuando navegando en el río Amazonas las autoridades brasileñas trataron de subordinarlo bajo órdenes imprecisas e improcedentes. Sí estuvo Ferreyros en Abtao frente a España como comandante de la corbeta *América*, gemela de la *Unión*, que combatió con Grau como comandante aquel 7 de febrero de 1866 defendiendo a Chile en Chiloé.

El *Napo* y el *Putumayo* fueron "enfardelados y marcados en piezas" y transportados a bordo del buque *Arica* hasta el Amazonas.

La gran cantidad de material que debía conducirse desde Londres hasta nuestros ríos requirió de naves fletadas, una de ellas el bergantín *Próspero* de 192 toneladas, 109 pies de eslora, 24 pies de manga y 12,5 de puntal. Este buque fue construido en Jersey, pequeña isla situada en el Canal de la Mancha, y su viaje inaugural fue al río Amazonas. Despistado y con justicia estaría su capitán y propietario George Malzard del viaje que iba a emprender que por lo menos hasta el Pará fue para su experiencia lógico. A partir del Pará y hasta Iquitos, Malzard y su *Próspero* navegaron el río Amazonas remolcado 2000 millas por el *Pastaza*. El *Próspero* llevaba a bordo el material correspondiente a la Factoría Naval. Una calle de Iquitos tuvo este nombre –con justicia– antes de que una autoridad edilicia lo cambiara por el menos propio, muy común e intrascendente, de "Lima". Muchos años después, siendo comandante de la Fuerza Fluvial del Amazonas Jorge Du Bois Gervasi, propuso al alcalde Donayre se restableciera el nombre primigenio al jirón, lo que se hizo con beneplácito de la ciudadanía (otra calle corregida en el mismo momento fue Távara y West), aunque sólo conceptualmente, pues se creía que se trataba de un personaje de apellido compuesto cuando en realidad ello responde a un merecido reconocimiento en honor de los alféreces de fragata Juan Antonio Távara (hermano de Santiago Távara, cirujano mayor del monitor *Huáscar*) y Alberto West muertos el 14 de agosto de 1866 en la odisea amazónica.

Dentro de la complejidad que significó esta magna obra naval figuran las naves inglesas *Simbad* y *Elisa*, las que fueron contratadas por el comandante de la fragata *Arica*, capitán de fragata Federico Alzamora, con el fin de compartir la carga adquirida para la factoría. Estas naves no ingresaron al Amazonas, pues en el puerto de Pará trasbordaron su material de la factoría a la goleta *Teresa* que con este fin adquirió Perú a los brasileños.

Se ha mencionado en líneas precedentes que el *Próspero* fue remolcado a Iquitos por el *Pastaza*. Estos buques arribaron a Iquitos el 26 de febrero de 1864. Tres meses después, el 25 de mayo, arribó también a Iquitos la *Arica*, remolcada por el *Morona*.

El 6 de noviembre de 1864 arribó el *Napo* también remolcado por el *Pastaza* y,

simultáneamente el *Putumayo* propulsado con sus propias máquinas.

La última nave de este virtual convoy zarpó de Pará el 29 de julio de 1864, remolcada por el *Morona*. Era la goleta *Teresa* que así arribó a Iquitos con la última parte del material adquirido en Inglaterra.

La Comandancia General encargada al almirante Mariátegui la ejerció el capitán de navío Federico Alzamora a quien sucedió el capitán de navío Francisco Carrasco. El 1 de enero de 1866 el capitán de navío graduado Federico Alzamora fue nombrado efectivamente Comandante General y en tales quehaceres permaneció hasta el año 1873. Entre agosto de 1876 y 1877 Federico Alzamora Pequeño fue nombrado en el comando del monitor *Huáscar*. Falleció el 19 de mayo de 1886.

Como podemos apreciar de lo hasta aquí reseñado, a la decisión de Ramón Castilla continuó la obra de los marinos en lo que puede calificarse como "La Odisea de la Amazonia", pues la ejecución de la orden recibida por los navales se llevó a efecto salvando mil dificultades dentro de las cuales no puede dejar de mencionarse algunos hechos: la poca disposición del gobierno de Brasil a compartir el río Amazonas (¿Marañón ?) con Perú. Los buques mayores debieron realizar un periplo que por entonces era ya hazañoso y, además, efectuar contrataciones casi sobre la marcha para cumplir con una misión singular y trascendente.

Los marinos continuaron entonces su trabajo. Las naves iniciaron sus exploraciones en los ríos y debióse armar la Factoría Naval compuesta por cinco talleres: fundición, herrería, maquinaria, aserrado y carpintería. El taller de fundición constaba de tres hornos con capacidad de procesar cinco, tres y una y media toneladas de metal. Un horno de ladrillos para secar moldes y dos hornos para fundir al crisol con una chimenea de ladrillos de 26 pies de altura (una placa marca el lugar donde estuvo esta chimenea y que es hoy un cuartel del Ejército).

Se levantó también la fábrica de tejas y ladrillos en lo que significó un importante complejo extendido en una hectárea.

El capitán de corbeta Hipólito Cáceres y unos pocos operarios europeos trabajaron en la construcción del dique el que según comunicación del comandante Federico Alzamora cursada el 28 de abril de 1868, recibió el nombre de "Guise". El 11 de abril de 1868 el dique, que en piezas había sido transportado por las naves desde Europa, estaba listo para operar.

Antonio Raymondi recorrió Loreto en el año 1862 y volvió a hacerlo en 1869. En esta segunda ocasión expresó gran satisfacción por el desarrollo que observó en Iquitos, lo que atribuyó a "los milagros que hace el vapor". Algo de razón cupo entonces a este sabio italiano que tanto amó al Perú. Cabría, sin embargo –trascendiendo el tiempo-, decirle que de alguna manera la incorporación del Oriente Amazónico, es decir, la formal y efectiva integración de nuestra zona de selva (antes se le conocía tan poco que se decía "Montaña", siendo más bien una llanura con irrelevantes alturas) fue de alguna manera un "milagro naval", y es que cuando en todo tiempo y lugar la Marina recibe un encargo de la Patria, siempre lo hace bien y a menudo con categoría de milagro.

Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado.

- Datos generales.

Nació el 21 de mayo de 1939. Ingresó en la Escuela Naval en 1958 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1962. Ascendió a la alta clase de contralmirante en enero de 1990. Pasa a la situación de retiro en diciembre de 1994.

- Estudios.

Calificado en Ingeniería Mecánica, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos: Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el curso de Defensa Nacional en el CAEM.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación de los destructores escolta *Castilla* y *Rodríguez*, del transporte *Paita*, de la corbeta *Diez Canseco*, del crucero *Almirante Grau*, del transporte *Mollendo*. Fue Comandante de la patrullera *Zarumilla*, segundo Comandante y después Comandante del destructor *Rodríguez*. Jefe de sección y posteriormente Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza de Superficie.

En dependencias de tierra, se desempeñó como: oficial de la Flotilla de Patrulleras y Estación Naval El Salto, jefe del Departamento de Ciencias y del Departamento de Disciplina de la Escuela Naval, oficial de la Secretaría del Ministro de Marina, Agregado Naval del Perú en Chile. Entre otros cargos, fue Director de Información, Director de Proyectos Navales, Director Ejecutivo del Centro Médico Naval, Comandante de la Fuerza de Operaciones Especiales, Director de Bienestar, Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de Zonas Navales y Director de Intereses Marítimos.

Extrainstitucionalmente, se desempeñó como Ayudante del Ministro de Industria.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Oficial.
Estrella Militar al Mérito del gobierno de Chile
Orden al Mérito Guardia Civil
Servicios distinguidos Comendador

- Publicaciones.

Es autor, entre otros, de los siguientes libros: A la Gloria del Gran Almirante Grau, Historia Gráfica Miguel Grau, Médico de a bordo I y II, Una pequeña historia, 35 años después, Una saga sobre Iquique, Captura del Rímac, Acercamiento a Grau y 8 de Octubre, Alma Marinera, Centro histórico de la ciudad de Lima, CD Rom: Un peruano llamado Miguel Grau, Servicios Industriales de la Marina, Kiosko multimedia Enapu, Alma Mater (historia y evolución de la Escuela Naval del Perú) y varios vídeos. Obra teatral: "Los peruanos de Angamos".

Diversos artículos relacionados con la historia marítima y naval y de grandes personajes.

- Otros.

Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
Miembro de número de la Asociación Cultural Peruano Británica.
Actualmente dirige la empresa "16 rosas ediciones".

Fitzcarrald, el Istmo olvidado

Capitán de Corbeta
Jorge Gutiérrez Muñoz

Carlos Fermín Fitzcarrald fue un cauchero nacido en el departamento de Ancash que salió de Iquitos en 1892 para establecer una casa comercial a orillas del río Mishagua. Sin embargo, en el desarrollo de su odisea surgen una serie de equivocaciones relacionadas con el lugar donde se encontraba, específicamente en lo relacionado a la unión del Ucayali con el Madre de Dios, creyendo él que había encontrado el paso de unión entre el Ucayali y el Purús. La epopeya tiene para la época características ciclópeas, debido a la forma cómo se realizó, sin contar con la técnica y logística actual, ni las ayudas a la navegación disponibles a la fecha. Tan singular ha sido la misma que hace algunos años se filmó una versión novelada de la misma, con el nombre de Fitzcarraldo, con un éxito relativo.

DEL URUBAMBA AL MADRE DE DIOS, DESCUBRIENDO EL ISTMO.

Carlos Fermín Fitzcarrad nació en el departameto 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 aquí 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 en el 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 hasta llegar al río Manú, que tomó por el Purús. Continuó aguas abajo entrando al Madre de Dios navegándolo más allá de la desembocadura del río Tucuatimanu, 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 Caspajalí[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 extraordiario explorador describe el cruce del divortium aquarum[3] que se-

para las aguas del Urubamba del Madre de Dios diciendo: "El espacio de tierra que separa los afluentes mencionados fue recorrido en cincuenta y cinco 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 junio a bordo de la lancha *Contamana* remontando el Mishagua y el Serjalí –río cuyo curso él había hecho limpiar en época de vaciante–, recorriendo con una cuadrilla de peones el lecho y el canal retirando los árboles que lo obstruían, así como, los cascajales que había hecho desaparecer 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 km. de largo, subiendo alturas hasta de 469 m. 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 cabecera con gran cantidad de rápidos. Tuvo encuentros con los indios mashcos y los feroces huarayos, de los que salió victorioso.

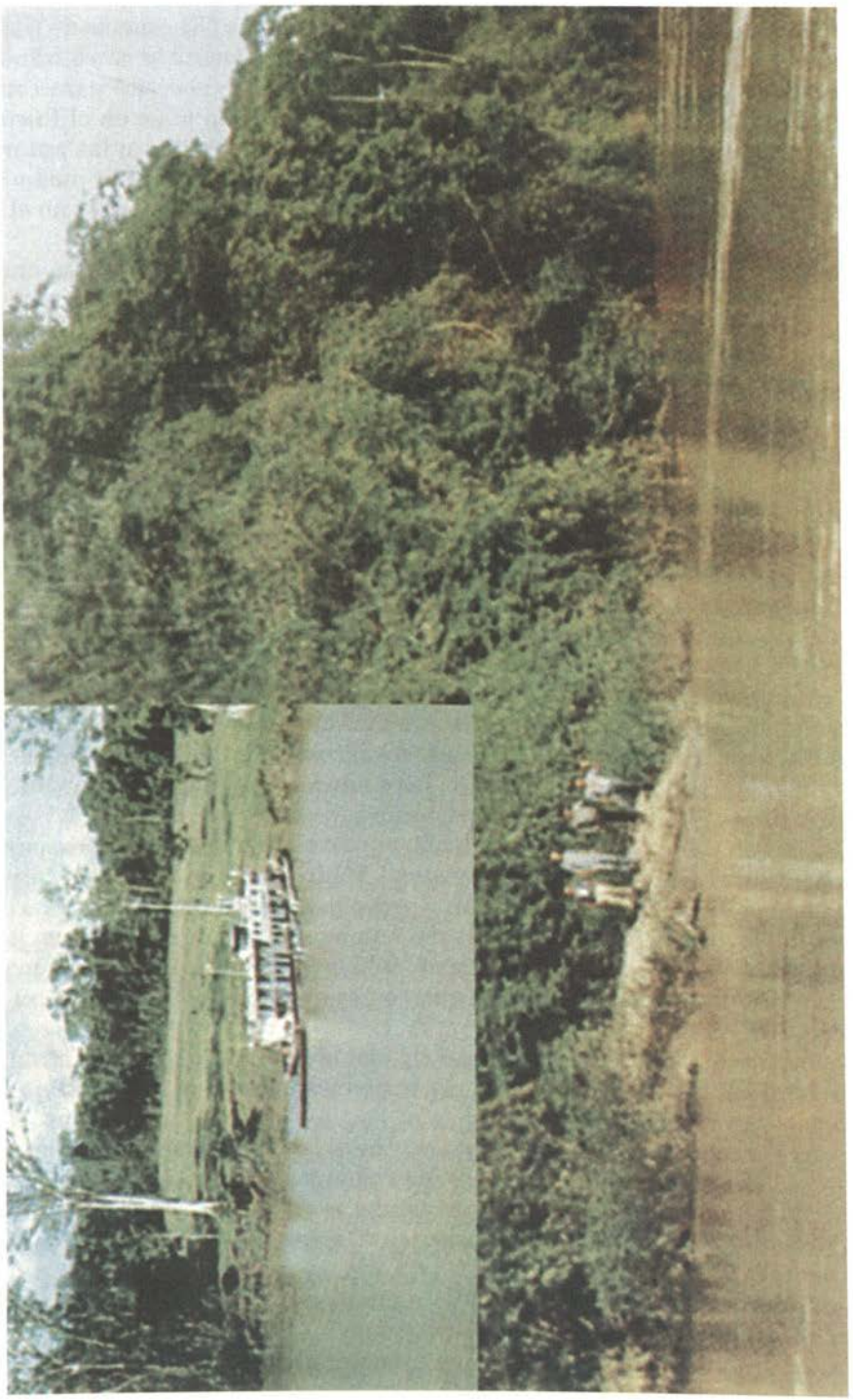
Al fin, la *Contamana* cruzó el divortium aquarum y, armada en el caspajali, bajó este río desembocando al Manú y luego al Madre de Dios. Durante la navegación no pudo definir en qué río viajaban y pensó que pudiera ser el Purús o el Acre, hasta que al llegar a la desembocadura del Tambopata encontró 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 de 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. Colocaron sucur-



sales escalonadamente 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 presentaban valioso concurso los indios piros del Mishagua y Camisea, así como mas 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, por 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 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 Y LA 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 acción de los caucheros del oriente en la hoya del Madre de Dios y en la de los distintos divortium aquarum de los grandes afluentes del Amazonas, decretó en 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 cómo 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 Ucayalí 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.

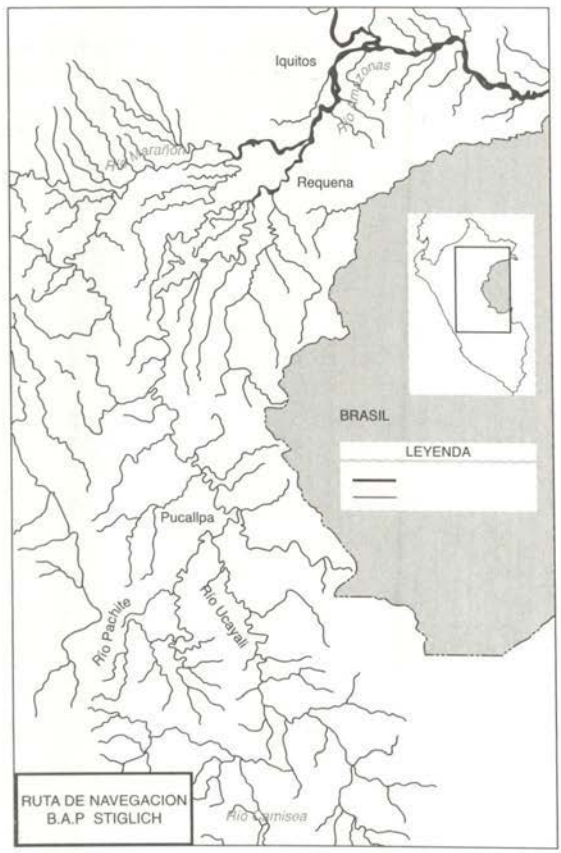
La dirección y mando de esta expedición recayó en el coronel Dn. Ernesto La Combe.

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 Caballacocha, 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



Manú al mando del 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 en la Manú por haberse varado la Urubamba, pero tuvo que regresar desde la isla Tucker al no poder continuar y haber estado varias veces en difíciles 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 de 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 impe-

dían su paso, etc. Al fin llegó al Itsmo de Fitzcarrald el 28 de marzo, el que atravesó desembarcando en la cuenca del Madre de Dios; continuó por él y surcó 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, Caspajalí, 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 alférez de fragata Nicolás Zavala y Zavala, quien le informó del pésimo estado de la citada embarcación. Stiglich bajó a Curimaria[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 determinadamente 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, Ucayali, 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 itsmo 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 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 desarrolló entre el río Serjalí, en el puerto en que desemboca la quebrada Huamán (extremo occidental) a los 352,16 m.s.n.m. y a una distancia de 11 km. y 615 m.

La senda sigue las cumbres de las lomas a una distancia promedio de 500 a 1.000 m. a la derecha de la quebrada Huamán para luego a los 5 km. de recorrido acercarse hasta confundirse con ella cruzándola repetidas veces. Llega a sus nacientes a los 7 km. de camino de la quebrada subiendo una cumbre de 469 m. 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 continúa por ella y luego sigue la línea de cumbres a una distancia también de entre 500 y 1.000 m. paralela al Caspajalí por su margen derecha hasta llegar al extremo oriental del varadero el río Caspajalí a los 352,16 m. 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 acopiaba madera y leña, se fundía metales. Se cumplía, honrada y fielmente, el papel que, además del propio, deben legar 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 sus vidas[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 había los prácticos del 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 navegaron 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. *Stiglish* (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 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* con destino a la "Estación Naval de Estrecho en el río Putumayo"[14] (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, 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. Al vigésimo 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, instalándolo de ese modo en el motor, que, después de lanzado, llego la esperada presión de aceite en el mismo, lo que nos permitio, seguir el viaje bajo una torrencial lluvia que ya duraba tres días. 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 kg. 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 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 o 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 amazonia 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, conscientes de su herencia 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 mismos, que la grandeza del espíritu humano sólo tiene los límites que uno se impone.

NOTAS AL ARTÍCULO

1 Río Caspajalí: 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 en 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 kg. de desplazamiento, 18" de calado y 4' de andar.

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.

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

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

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

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 produciendo 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.
13 Motochata: embarcación de fondo plano, de 40 m. de eslora, 8 m. de manga y 1.5 m. 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 trasparente.

BIBLIOGRAFÍA

- Antonio Raimondi: El Perú. Tomo III, Capítulos XV, XVI.
- Fernando Romero P: Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonia (1830-1993).
- Guillermo Faura Gaig: Los Ríos de la Amazonia Peruana. Capítulos IX, XVI,.
- Avencio Vallejo: Así es la Selva.
- Rosendo Melo: Historia de la Marina de Guerra del Perú. Tomo II (1907).

Capitán de Corbeta Jorge Gutiérrez Muñoz.

- Datos generales.

Nació en el Callao el 15 de julio de 1959. Ingresó en la Escuela Naval en 1978 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1982. Ascendió al grado de capitán de corbeta en enero de 1998.

- Estudios.

Calificado en Ingeniería Mecánica, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en el curso Básico de Estado Mayor.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación de los cruceros *Almirante Grau* y *Aguirre* y del petrolero *Talara*, segundo Comandante del *Marañon*, Comandante del *Loreto*, del *Noguera* y del *Guardián Ríos*, y en la Fuerza de Tarea 100. En tierra ha prestado servicios en: La Comandancia de la Fuerza Naval de la Amazonia, Estación Naval Teniente Clavero, la Base Naval del Callao, la II Zona Naval, la Dirección de Reservas y la Estación Naval de San Lorenzo. Desde enero de 1999 está prestando servicios en la Base Naval del Callao.

La Marina del Perú y su papel en la fundación del puerto fluvial de Iquitos

Por César Lequerica Delgado

El artículo versa sobre la forma en que fueron fundados los pueblos de la Amazonia teniendo en consideración factores fundamentales predominantes de orden geográfico, resaltando la acción de las misiones en adición a su función netamente evangelista. Resalta las fundaciones que se llevaban a cabo, para recalar finalmente en el objetivo del tema, cual es, la fundación de Iquitos, terminando por demostrar que realmente y tal como se usaba en la época, Iquitos no tuvo fundación. Evoca la epopeya de la expedición naval de 1884, demostrando fehacientemente la vital importancia que cumplió la Marina de Guerra en tal hecho, cuya consecuencia es en la actualidad, la floreciente y pujante ciudad puerto que se levanta en tal lugar, lo cual, entre otros., obedece a la rigurosidad del estudio y trabajo realizado para determinar la mejor ubicación de la factoría naval que sirvió indubitablemente para el posterior desarrollo y crecimiento de la actual ciudad. La rigurosidad y acuciosidad histórica desarrollada en el presente trabajo lo hacen invaluable como fuente de consulta para otros posteriores, dejando perfectamente sentada la estrecha y permanente relación existente desde siempre entre la región amazónica y la Marina de Guerra.

FUNDACIÓN DE PUEBLOS EN LA AMAZONIA: FACTORES PREDOMINANTES DE GEOGRAFÍA Y PERUANIDAD.

Los anales históricos de la Amazonia Peruana demuestran en forma palpable y tradicional que las arduas y fecundas tareas de colonización que desarrollara nuestro país en la región estuvieron siempre acondicionados para su éxito de insustituibles factores de Geografía vigorosamente estimuladas por corrientes humanas de peruanidad.

Entre esas tareas de Colonización, la fundación o formación de fundos, pueblos o ciudades es lógico y explicable que haya tenido que consultar los aspectos geográ-

ficos, porque en la región amazónica la Geografía constituye un factor predominante en la mayoría de los aspectos y en casi todas las actividades. Un denominador común al que se supeditan otros factores naturales y al cual deben sujetarse los pasos del hombre.

Y es que la región está enmarcada en un inmenso escenario de la tierra en que los actores principales son el río y la selva. Actores portentosos por su volumen ingente, pero al mismo tiempo singularísimos por sus características propias en que se confunden, a veces armoniosamente y otras caprichosa y confusamente, las enormes distancias, la riqueza o inutilidad de los elementos, la consistencia o deleznabilidad de los suelos y el estancamiento o inestabilidad de las aguas.

Por eso, es corriente comprobar que un trozo de selva pletórico de riqueza, resulte inexplorable por la falta de accesibilidad, que un suelo de fertilidad comprobada en unos casos no contenga o asimile determinados productos o sus rendimientos sean exiguos y que un río caudaloso o un lago opulento discurran junto a los suelos pobres o difíciles de aprovechar.

Y por eso, todas las actividades de vida y de trabajo tienen que acondicionarse a los aspectos Geográficos. Las industrias extractivas, las tareas de pesca, la agricultura, la navegación y el comercio están supeditados a esos factores predominantes de la selva y del río buscando su colaboración o compensación para los rendimientos.

Si tales actividades por su propia naturaleza, por su carácter circunstancial y esporádico, están sujetos a esos elementos, fundamentalmente han estado en todos los tiempos y continuarán estándolos, las tareas de colonización o formación de pueblos o ciudades, por su carácter estable y su afincamiento a la tierra y por el aporte humano que demandan.

Cuando en la Era de la Colonia, entre los años 1536 a 1540 poco después de la fundación de Lima, el Mariscal don Alonso de Alvarado recibe el encargo de ganar más tierras al dominio del flamante Virreinato y de fundar pueblos, extiende su empresa colonizadora hacia el Nororiente y funda Chachapoyas y Moyobamba.

Al fundar Chachapoyas se tiene en cuenta la existencia en el lugar de los aborígenes *Chachapuyas* y les asienta en un hermoso valle rodeado de cerros y en las cercanías del río Urubamba.

Iguales aportes humanos y geográficos se registran en la fundación de Moyobamba, porque la legendaria capital de la antigua Gobernación General de Maynas fue asentada en una vasta planicie y a inmediaciones del río Mayo donde proliferaban los aborígenes "Muyupampas".

En 1668 el general don Martín de la Riva y Herrera funda el pueblo de Saposoa y lo ubica en el centro de una bella planicie, regada por los Sapo y Serrano - Yacu y con el concurso de los indios Motilones.

Bien se comprende que como esa labor de colonización tenía por escenario la zona conocida como " ceja de selva" las fundaciones de pueblos no podían disponer de la amplia navegación por los ríos que en esas alturas son de escaso y correntoso volumen. Pero si tenía en consideración la proximidad de los cursos de aguas.

Es en la parte baja de nuestra amazonia, en las cuencas del Marañón, del Ucayali y del Huallaga, donde se tiene en cuenta la amplia y permanente navegabili-

dad de los ríos.

En 1619 el capitán Diego Baca de Vaga funda el pueblo de San Francisco de Borja y al hacerlo tiene en cuenta la proximidad de los lavaderos de oro del Santiago y al mismo tiempo lo ubica en las orillas siempre navegables del río Marañón y aguas abajo del Pongo de Manseriche para estar al margen de sus peligros.

En 1644 el padre Lucero funda el pueblo de Lagunas y lo ubica a orillas del río Huallaga, y en 1709, al fundar los misioneros Jesuitas el pueblo de Yurimaguas, lo hacen con el concurso de 200 indios llevados de las márgenes del Amazonas situándolo en un hermoso paraje del Huallaga, en zona de permanente navegación.

En esta era de la colonia sólo existe un caso de fundación de pueblos que resulta situado en lugar casi mediterráneo –el interior de la selva– el pueblo de jeberos; pero, su fundador el padre Cueva, en 1640, tiene en cuenta el "habitat" de los indios Jeberos y la hermosa planicie y fertilidad de sus tierras, o sea, también importantes factores humanos y geográficos. No obstante, a pesar de su posición central, quedó ubicado a poca distancia del río Rumi-Yuca, afluente del Aypena, que a su vez tributa sus aguas en el Huallaga. Pucallpa y Contamana, a orillas del Ucayali; Requena en la confluencia de los ríos Tapiche y Ucayali, Nauta en los márgenes del Marañón y Tamishiyacu a orillas del Amazonas, constituyen otros tantos casos de pueblos importantes de la región para cuya fundación se tuvo en cuenta principalmente el contacto o el acceso de grandes ríos, vale decir, disponer de continuas vías de comunicación, factor esencial para el desarrollo de la localidad.

Pero si en el aspecto físico para la fundación de pueblos tuvo decisiva influencia la Geografía, en el aspecto humano fue igualmente decisiva e importante la corriente nacionalista que en ellos se imprimió.

Cuando en tiempos remotos, desde el lado del Pacífico y remontando los Andes asoma el Perú por primera vez a la entonces nebulosa región amazónica para conquistar pueblos nativos, lo hacen con el concurso de sus propios elementos humanos, de su idioma, de sus usos y costumbres que terminan arraigándose en la extensa comarca.

En 1447 el inca Túpac-Yupanqui –según el cronista Antonio de Herrera– al frente de 20.000 hombres, llevó a cabo la conquista de los aborígenes Chachapuyas, Muyupampas, Tabalosos, Motilones y Lamistos y otros núcleos nativos tras larga y beligerante campaña. Pero el inca y sus huestes no llegaron a las partes bajas de la cuenca del Marañón y del Huallaga, por lo que no tuvieron contacto con los Jíbaros, Omaguas y Cocamas, entre otros, que poblaban las selvas bañadas por los grandes ríos y lagos. En sus "Comentarios Reales", el inca Garcilaso de la Vega, refiriéndose a esa campaña conquistadora, dice: "Fue muy trabajosa de ganar la gran provincia de los Chachapuyas y costó mucha gente al inca, así por la asperesa y dificultades de la tierra misma, como por ser la gente muy animosa y valiente".

Después, a poco de iniciada la dominación del Imperio Incaico, los conquistadores acometen el descubrimiento del país de la Canela o el Dorado dando por cierto con la revelación del río de las Amazonas en 1542, empresa portentosa en la que los expedicionarios españoles emplean legiones de indios nativos de Cusco y de otros lugares andinos, así como otros recursos de procedencia peruana, como la ha probado el historiador Raúl Porras Barrenechea, en consagradas páginas.

Después de ese acontecimiento histórico que tuviera tanta repercusión en el mundo civilizado y que se debe a los esfuerzos del Perú, se inicia –siempre por la acción de los conquistadores y con elementos y recursos peruanos– una era de exploraciones que parten desde nuestras zonas costeñas o andinas y convergen hacia el Amazonas, ya por las cuencas del Marañón y del Huallaga o ya por la del Ucayali; empresas a cargo de capitanes y generales, que dan con el descubrimiento de ríos y tribus aborígenes, entre éstas la famosa y ya desaparecida casta de los Maynas, perteneciente a la raza Jíbara cuyo nombre legendario hasta hoy se conserva en la denominación del departamento de Loreto.

Luego, o casi simultáneamente con esas exploraciones militares, se cumplió en la región una larga etapa de evangelización por intermedio de los misioneros Jesuitas, quienes, mediante la gestión gubernativa del Virreinato del Perú y siempre contando con la colaboración de hombres y recursos provenientes de las demás regiones del país, descubrieron ríos, catequizaron tribus indómitas, fundaron pueblos, y, en fin, sentaron las bases de una colonización cristiana, pródiga de bienes humanos y caracterizadamente peruanista. Esta fecunda, pero prolongada etapa colonizadora habría de durar más de un siglo, hasta el año 1767, en que fueron expulsados de América los misioneros de la Compañía de Jesús.

En los años siguientes la tarea colonizadora del Perú continuó ininterrumpidamente valiéndose siempre de misioneros de Cristo, de contingentes y expediciones militares, de comisiones gubernativas o de empresas de navegación, de comercio o de industria extractiva; pero siempre desplazando hacia la comarca amazónica sus hombres y recursos materiales, sus idiomas castellano o quechua, su sicología y sus costumbres genuinamente peruanos.

Esas corrientes conquistadoras, explorativas o catequizadoras tuvieron poderosa influencia en los núcleos humanos nativos porque aclimataron el idioma quechua manifestado en la nomenclatura de ciudades, pueblos, ríos, lagos, quebradas, montes; porque introdujeron costumbres alimenticias, entre ellas la elaboración y uso de la chicha de maíz, extendida también a prepararla de yuca (masato) o de plátanos maduros (chapo); porque trajeron danzas y músicas andinas, estilizadas a la región, por ejemplo los bailes regionales en torno a un árbol (Húmisha) las danzas llamadas pandilladas, sitaracuy, potranca y changanacuy; los instrumentos musicales el tambor, el pífano o la roncadora y otros usos y costumbres de auténtica procedencia peruana, que hasta hoy constituyen distintivos etnográficos de todos los pueblos del Amazonas peruano.

Por último, la fecundación colonizadora peruana alcanzó períodos de auge y afianzamiento a mediados del pasado siglo con la implantación de la navegación a vapor y en las décadas finales del mismo con el surgimiento de la industria del caucho, porque los pueblos que se habían formado en la región, gracias a la labor evangelizadora, adquirieron mayor categoría administrativa, social y económica y se vieron acrecentados demográficamente.

En el primer aspecto, porque el Gobierno otorgó a la región mayor categoría política y administrativa, erigiéndola en Provincia Litoral y posteriormente en Departamento, y en el orden demográfico, porque con el vapor y con la fabulosa industria de la goma elástica, miles de ciudadanos oriundos de las otras zonas del país,

afluyeron a estos pueblos, unos como servidores de la administración nacional y otros, los más, en busca de riquezas y prosperidad.

La formación de pueblos o ciudades tuvo, pues en la Amazonia, como bases fundamentales y predominantes, la Geografía del Perú.

Entre ellos Iquitos, primitivamente como pueblo y posteriormente como ciudad, constituye el ejemplo más sobresaliente, el fruto mejor logrado por su admirable posición geográfica y por su acendrado espíritu nacionalista.

Pero escogido el lugar, puede hablarse de fundación en sentido estricto?

¿Qué casos especiales se presentan en la selva cuando se forman los pueblos?

FORMAS ESPECÍFICAS DE FUNDACIÓN.

La fundación o formación de pueblos en la Amazonia Peruana arroja dos contradictorios aspectos: se establecen mediante diligencias oficiales y religiosas, con adecuada organización o surgen espontáneamente sin ninguna formalidad y sin orden ni concierto.

Durante la Conquista y el Virreinato la fundación de pueblos en la región, sea por acción de expedicionarios militares o por la de misioneros religiosos, ofrece ese primer aspecto.

Iniciada la labor evangelizadora, los misioneros jesuitas primero y los franciscanos después, al establecer pueblos, parcelan tierras, fijan la ubicación de casas, delinean plazas, construyen templos y nombran autoridades, y aunque no levantan actas, dejan constancia de esos trabajos en sus memorias, con indicación de fecha, advocaciones religiosas y otras circunstancias. La labor catequizadora del cristianismo constituía el principal objetivo de esas formalidades y de ese ordenamiento, porque era menester agrupar núcleos aborígenes dispersos o nómadas, hacerlos vivir en comunidad, educarlos y ganarlos al Evangelio.

Así sucedió en Jeberos y Lagunas, en el Huallaga, y con el desaparecido pueblo de Loreto, en el Amazonas. En la obra, Historia de las Misiones de la Compañía de Jesús en el Marañón Español, del padre José Chantre y Herrera (1637-1767), publicado en Madrid en 1901, así como en otros libros de memorias de los misioneros jesuitas y franciscanos se reseñan esas fundaciones y otras.

Por ejemplo, en esa forma se establecieron los primeros pueblos formados con indios Iquitos. En 1740, el padre José Bahamonde fundó, a orillas del río Nanay, un pueblo al cual denominó "San Juan Nepomuceno", el que según esas memorias en poco tiempo llegó a tener más que mediano número de gente con casas y sementeras correspondientes.

En años posteriores, el padre Valentín Iriarte y otros misioneros jesuitas siguieron fundando varios pueblos de indios iquitos, siempre con advocaciones religiosas y en las márgenes del río Nanay, que era el "habitat" de esa casta aborigen. El último de esos pueblos, el denominado "Corazón de María de Iquitos", lamentablemente desaparecido, estuvo ubicado a la orilla izquierda de ese río, cerca a su desembocadura a pocos kilómetros aguas arriba de la actual Base Naval. Ese pueblo del que hasta hace poco aún quedaban ligeros vestigios cubiertos por la espesura

del bosque, desapareció hacia mediados del siglo pasado por la paulatina y voluntaria emigración de sus habitantes, quienes en su mayor parte se trasladaron a residir a orillas del Amazonas en el entonces trozo de selva en que hoy se levanta la ciudad de Iquitos.

A tenor de dichas memorias misionales, el paso inicial para la formación de esos pueblos, luego de elegir el sitio, rozar el monte y demarcarlo, era labrar una cruz grande y plantarla al centro del lugar donde se levantaría el templo.

La vida en esos pueblluchos era fervorosamente católica, era metódica, ordenada y frugal. Estaban dotados de un adecuado régimen de gobierno. En lo político lo constituía el gobernador; en lo civil un ayuntamiento con "dos Alcaldes, uno de primer voto y otro de segundo, pero con igual jurisdicción, dos regidores y algunos alguaciles". En lo policial, algunos soldados, capitanes, alféreces, sargentos y cabos, habiéndose establecido que eran aptos al servicio todos los indios, desde los 18 hasta los 50 años de edad. Habían también fiscales cuya misión era secundar en lo religioso y sanitario la labor de la Iglesia.

Pero, todos esos funcionarios dependían y estaban directamente subordinados al Misionero, de quien recibían órdenes todos los días y ninguna imprevista medida tomaban sin la previa autorización de él.

Tratándose de pueblos fundados por expedicionarios militares, en la era Colonial, pueden citarse como ejemplo los ya mencionados de Chachapoyas, Moyobamba y Saposoa los que tuvieron sendas actas de fundación y fueron dotados de semejantes normas de gobierno en lo administrativo y comunal.

En la era republicana un caso parecido lo ofrece Nauta, porque por oficio de 17 de diciembre de 1829 el subprefecto de Maynas ordenaba al gobernador de las misiones (hoy provincia de Maynas) dar facilidades al curaca Manuel Pacaya para trasladar la tribu de los Cocamas, de Lagunas a la boca del Ucayali "en el punto denominado Nauta" con el fin de formar allí un pueblo "consultando siempre el orden de la población en sus calles, casas y mejor posición".

Por oficio de 30 de abril de 1830 el subprefecto don Carlos del Castillo nombraba Gobernador interino del "Nuevo Pueblo de Nauta" a don Juan Gosendi.

Eran pueblos surgidos por la acción de militares, de religiosos o de simples ciudadanos, en la Colonia o la República, pero exprofesamente fundados, con objetivos colonizadores que llenar y de cuya aparición y vida organizada se dejaron constancias escritas.

En el segundo aspecto, o sea en el de pueblos formados espontáneamente, existen otros varios casos de comunidades surgidas, sin actas de fundación o constancia escrita alguna, sin ningún testimonio de su gestación. Tales los casos de Pucallpa y Orellana, en el Ucayali, y Chimbote en el Amazonas, que inicialmente fueron agrícolas, convirtiéndose gradualmente en poblados importantes.

Iquitos está en el grupo de estos últimos, con la agravante de que ni siquiera fue fundo agrícola, sobre cuyo propietario o pasos iniciales podrían darse referencias.

Pueblucho surgido espontáneamente por la acción desapercibida del tiempo y el desordenado concurso de aborígenes transeúntes que buscaban en las zonas las facilidades del río y los recursos naturales, Iquitos es un caso singular entre los pueblos de la Amazonia por su repentina aparición como núcleo humano, por sus pa-

sos lentos como comunidad visible y finalmente por su rápida y gigantesca trasformación de pueblo en ciudad.

IQUITOS NO TUVO FUNDACIÓN.

Iquitos no tuvo fundación específica u oficial como tuvieron casi todas las ciudades de nuestra costa y sierra, por ejemplo, Lima, Trujillo, Cusco o Arequipa y ciudades de nuestra Amazonia como Chachapoyas, Moyobamba y otras.

En estas fundaciones se cumplía la ceremonia tradicional de una misa solemne, suscripción de una acta por los fundadores, delineación de una plaza mayor, denominación religiosa de la nueva ciudad, distribución de tierras, designación de autoridades y otros requisitos indispensables a la vida de comunidad.

Pero, además de no haber tenido fundación, Iquitos ni siquiera cuenta, sobre su nacimiento o sus orígenes, con algún documento escrito, con alguna referencia de cronista o explorador, de valor histórico como otras poblaciones que aunque no fueron fundadas oficialmente, tienen referencias escritas fidedignas de su formación.

El caso ya indicado de Nauta, por ejemplo, cuya formación fue autorizada al curaca Manuel Pacaya por la Subprefectura de Maynas en 1829. Puede mencionarse igualmente que por oficio de 19 de noviembre de 1830, el Gobernador de las Misiones (sector que hoy comprende Maynas) comunicaba al subprefecto de la provincia (antigua Moyobamba) la fundación del pueblo de Parinari con el concurso de los indios cocamas que no quisieron trasladarse a Nauta y, que la misma autoridad de Misiones comunicaba haber instruido al teniente gobernador de Pebas, prestar auxilios a don Julián Nunes para la reedificación del pueblo de Camucheros.

Si escritos de comisionados administrativos, exploradores y religiosos de esa época en ningún momento hacen referencia al nacimiento o los orígenes de Iquitos, llama aun más la atención que no se haya ocupado de tan importante aspecto, un viajero de excepcional calidad como el sabio Antonio Raymondi que era muy acucioso para consignar en sus memorias, las fundaciones de ciudades y pueblos que visitaba.

En efecto, el célebre naturalista en el relato de su primer viaje a la región, de 1852 a 1862 –oportunidad en que recorrió el Amazonas hasta la frontera con Brasil– al ocuparse del pueblo de Iquitos da referencias de su ubicación, número de habitantes en su mayoría salvajes y de las ocupaciones a que se dedican; pero no ofrece dato alguno sobre su fundación o formación.

En cambio, al tratar sobre Caballo-Cocha, dice: "en este pintoresco lugar, hasta ahora poco más de 30 años, no existía pueblo alguno y sólo en 1854 el vicario don Celestino Flores fundó en la orilla derecha del riachuelo, en un terreno poco elevado y a unas pocas cuadras de la laguna, la población que lleva ahora el mismo nombre de esta última, esto es, Caballo-Cocha.

A la inversa, la referencia más categórica de que Iquitos no tuvo fundación nos la ofrece el escritor e historiador loretano Genaro Ernesto Herrera en un comentario que en ese sentido hizo en 1908 en el diario "Loreto Comercial" de esta ciudad, en los términos siguientes: " La ciudad de Iquitos no tuvo repartimiento de indios como la de San Francisco de Borja ni acta de fundación como la de Santo Toribio de

la Nueva Rioja ni escudo de Armas como tuvieron sus congéneres, las ciudades de San Juan de la frontera de los Chachapoyas y la de León de los Caballeros de Huánuco".

No pueden ser más concluyentes las expresiones del malogrado escritor si se tiene en cuenta su minucioso interés por las cuestiones históricas y por las circunstancias de que sus opiniones fueron vertidas hace más de cincuenta años, es decir, en época en que el inicial desarrollo de Iquitos permitía disponer de mayores y más cercanos elementos de información sobre el origen o la fundación de la ciudad.

Abordando el tema de la formación de Iquitos, el mismo Genaro Herrera, en el artículo que mencionamos, emite conclusiones lógicas y juiciosas sobre el origen de la ciudad a través de los párrafos siguientes: "su nacimiento ha sido obra lenta de la fe católica y del desarrollo comercial e industrial; su partida de bautizo la ha determinado su ventajosa situación y la acción de los siglos".

Esos son, en realidad, los factores esenciales que han ocurrido en la formación de Iquitos: su ventajosa situación geográfica y la obra auspiciosa de las corrientes cristianas y del desarrollo comercial e industrial, poderosamente encauzadas y estimuladas por el gobierno peruano.

¿CÓMO SE HABRÍA FORMADO EL PUEBLO DE IQUITOS?, ¿CUÁLES FUERON SUS ORÍGENES? Y ¿CÓMO HABRÍA SURGIDO?

Si se considera que la primera cita histórica que se hace de Iquitos como pueblo data de 1814, con motivo del censo que la autoridad eclesiástica levantara ese año y que entonces registraba 81 habitantes, hay que deducir que en esa oportunidad tendría alrededor de diez años de formado, es decir, que el pueblo habría comenzado a surgir en los albores del siglo XIX.

Para considerar tal formación, hay que tener en cuenta los sistemas de vida y de trabajo que entonces regían y la privilegiada posición geográfica del lugar, a la que acertadamente ha hecho referencia el historiador Herrera.

En el primer aspecto, cabe recordar que aún no se había establecido la navegación a vapor en la región que sólo habría de lograrse a mediados de ese siglo. El intercambio comercial e industrial se hacía exclusivamente en los puertos de la zona vecina de Brasil empleándose para el transporte grandes embarcaciones de madera movidas a remo de tiro, embarcaciones que se conocían con los nombres de Gariteas y Batelones, tipos de navegación entonces en boga. Se llevaba de Loreto a los mercados brasileños, sombreros de bombonaje, tabaco, zarzaparrilla, cera , vainilla y pescado salado; trayéndose telas, útiles de mesa y de cocina, herramientas de labranza y otros artículos variados.

Surcando el río Amazonas, los viajeros, desde Belem do Pará hasta Omaguas, Lagunas o Yurimaguas, con escalas en Loreto, Pebas y otros puertos intermedios de nuestro territorio, empleaban de tres a cuatros meses.

A esa lentitud en las comunicaciones, caracterizada aún más por la escasez de centros poblados y enormes distancias, habría que agregar el hecho de que el Gobierno de toda esta inmensa zona territorial tenía por sede la lejana ciudad de Moyabamba asiento de la Comandancia General de Maynas, desde donde la acción ofi-

cial se dispensaba en forma retardada y esporádica.

Durante esos años finales del Virreinato y los iniciales de la República, los primeros absorbidos por las luchas de la Independencia y los segundos por las anárquicas convulsiones del caudillaje político-militar, esta enorme región del país trascurrió su vida casi en un estado de abandono.

Sin estímulos oficiales, sin orientaciones a la vida de relación, sin apoyo al comercio y las industrias, sostenida por el patriotismo de sus habitantes y la actuación vigilante de sus escasos gobernadores y tenientes gobernadores, en un escenario así y en un ambiente que carecía de recursos capaces de promover adelantos, los transportes comerciales que, al lado de las industrias extractivas constituían la principal actividad, tenían que acudir para su desenvolvimiento a los lugares que más facilidades les ofrecían.

Y esta orilla del Amazonas, en la que hoy se asienta la ciudad de Iquitos, era uno de esos lugares aptos para la vinculación de la navegación, del comercio y de las industrias.

La posición elevada de su suelo, a salvo de las inundaciones, el estar a las mismas orillas del caudaloso Amazonas, que facilita la navegación en todo tiempo, y el constituir zona intermedia entre los ríos Itaya y Nanay que eran asientos de indios Iquitos, se convirtieron sin duda alguna y por lógica apreciación en factores decisivos para que el lugar se convirtiera en escala obligada de la navegación de entonces y en centro apropiado para los abastecimientos industriales y transacciones comerciales.

En lo primero, porque las embarcaciones podrían acoderar en todo tiempo con facilidad y conseguir los servicios de los indios bogas y en lo comercial porque los núcleos aborígenes, vecinos del Itaya, podrían proveerles de productos industriales, como zarzaparrilla, cera, hamacas y otros tejidos a trueque de los artículos de vida que necesitaban.

Esa posición geográfica y esas ventajas económicas dieron lugar lógicamente a que indios iquitos establecieran sus chozas en la zona constituyéndose en los primeros habitantes del lugar después de trasladarse en su mayoría desde los antiguos pueblos del interior del Nanay fundado por los misioneros jesuitas.

Así se habría formado Iquitos como pueblo, pero un pueblo disperso o inconexo como hubo y aún hay muchos pueblos amazónicos, constituidos por escuelas, chozas de indígenas, ubicadas de trecho en trecho, sin sentido de orientación y apenas unidas por estrechos senderos.

Ese aspecto desordenado, precario y circunstancial que ofrecían los primitivos pueblos amazónicos, ya había sido observado por el obispo Sánchez Rangel, quien a raíz de la proclamación de nuestra independencia, fugó de Moyobamba por la ruta del Amazonas hasta España, desde donde, en informe emitido al Papa con fecha 17 de octubre de 1822, decía "Los pueblos del Obispado de Maynas vienen a ser hoy de sesenta a setenta, formados con infinitas rancherías, tambos, chacras y, en fin, cada cual vive donde quiere; en una extension tan inmensa en donde caben descansadamente dos o tres Europas, no hay más población que la dicha y esa, muy agreste.

Además de esas circunstancias, tratándose de Iquitos, que ofrecía y era centro

de operaciones económicas, la emigración de otros habitantes de la comarca para establecerse en el lugar con el trascurso de los años fue dando mayor extensión y volumen al nuevo pueblo hasta que su existencia fuera recogida en censos, relatos de viaje que se mencionan mas adelante.

Iquitos se habría formado, pues, por el consenso espontáneo de indios iquitos que se establecieron en su zona por imperativo de vida y de trabajo simultáneamente estimulados sus primeros pasos por la: "Obra lenta de la fe Católica y del desarrollo comercial e industrial" como acertadamente lo interpreta el escritor Herrera.

LAS PRIMERAS REFERENCIAS DE IQUITOS COMO PUEBLO.

La primera referencia escrita que se tiene de Iquitos como pueblo data de 1814. En el censo levantado ese año por el obispo de Maynas, Fray Hipólito Sánchez Rangel, quien residía en Moyobamba, Iquitos aparece en la condición de pueblo y con 81 habitantes, de los cuales 52 eran hombres y 29 mujeres sindicándose a 1 de ellos como español. El censo que lleva fecha 14 de mayo de ese año fue levantado en ciudades, villas, pueblos y asientos. Los cuadros estadísticos sobre la condición de religiosos, tropas de mar y tierra y esclavos no consignan dato alguno.

La siguiente cita histórica de Iquitos como pueblo se produce en 1824, en el cuadro de parroquias y aldeas de la provincia de Maynas, con especificación de distancias, número de habitantes, curas y misioneros fue formulado por el intendente de la provincia, Damián Nájar. En ese documento se declara que Iquitos está a tres días de surcada en canoa a Omaguas y un día de bajada y que tiene 79 habitantes. No se indica si tenía misionero alguno ni templo.

Cuatro años después, en 1828 el teniente gobernador de Iquitos Manuel Ramos, con fecha 18 de octubre, comunicaba al subprefecto de la provincia, lo siguiente: Certifico de cómo se practicó el juramento de la nueva constitución, con la llegada del cabo primero don José María Ruiz, en junta de la municipalidad y demás gobernados de este pueblo de mi mando y moradores "la citada autoridad se refería a la constitución expedida por el Congreso el 18 de marzo de 1828 y promulgada por el presidente de la República, General don José de la Mar".

Diez años después, el 21 de mayo de 1840, el subprefecto de Maynas elevaba al prefecto del Departamento (Trujillo) la lista de los estados políticos, esclesiástico y militar de la provincia. En ese cuadro estadístico aparece que Iquitos tenía en lo político como Inspector a don Benito Sumaeta. En la capital del distrito, el pueblo de Loreto, residía el cura Benito de la Guarda.

Más adelante, en la relación de la visita hecha a su jurisdicción en 1842 por el Obispo doctor José María Arriaga, se consigna que el "número de los confirmados en Iquitos fue de ochenta personas, incluso nuestros nuevos cristianos". El relator, presbitero Pedro Ruiz, agrega: "el dieciséis de setiembre se dio el señor Obispo al remo en el puerto de Iquitos a las diez y tres cuartos de la mañana y el siete de octubre arribó felizmente al de la Laguna".

A raíz de este viaje y a propuesta del nombrado Obispo se expedió la Disposición Suprema del 8 de junio de 1842 estableciendo nuevos distritos, entre ellos el de Lo-

reto, a cuya jurisdicción se incluía el "Pueblecito o aldea de Iquitos con cien habitantes".

En 1843, en el relato hecho por don Pedro Vásquez Caicedo, gobernador general de las Misiones, denominación que se daba a la jurisdicción política de esta parte del Amazonas, refiriéndose a Iquitos, dice: "Pueblos de Iquitos a este pueblo salen los infieles de Nanay y Chambirayacu a negociar con cera, zarza y hamacas y estas dos familias pueden tener, por lo menos, doscientos cincuenta habitantes".

En la relación de ciudades, pueblos y aldeas de la provincia de Maynas formada por el subprefecto don José María Reátegui el 6 de octubre de 1846, se consigna que el pueblo de Iquitos forma parte del distrito de Loreto. Igual mención de Iquitos como pueblo hace el subprefecto don Eulogio Eléspuro en la relación de poblaciones que formulara y que está fechada el 6 de febrero de 1846.

Don Manuel Ijurra que efectuara de 1841 a 1847 un prolongado viaje por el Amazonas desde Chachapoyas hasta Belem do Pará terminando en Europa en el relato que dedica al Presidente de la República Mariscal Ramón Castilla, refiriéndose a Iquitos, dice: "En el puerto de Maucallacta hay 60 habitantes. Síguense al Oeste y a la orilla Norte del gran río de los puertos de Cochiquinas Pebas, Orán, Pucallpa, "Iquitos", Omaguas, Nauta y San Regis. De Omaguas al E. sigue la embocadura del río Itaya y el puerto de Iquitos, poblado por algunos indios salvajes de la tribu del Nanay cuyo número es desconocido".

Por esos años, en 1845, al hacer un resumen de funcionarios civiles, eclesiásticos y militares de Maynas, el subprefecto Vásquez Caicedo señala que Iquitos tenía como Inspector interino a don Lizardo Zevallos y, en 1847, en la estadística del departamento del Amazonas hecha por el Juez de Primera Instancia doctor Juan Crisóstomo Nieto, al referirse al distrito de Loreto, consigna que tiene "por anexo suyos los pueblos de Cochiquinas, Peruaté, Orán, Iquitos, que han sido gobiernos por separado antes del arreglo que se hizo en 1841".

Ese mismo año, 1847, en la razón nominal de pueblos que componían la provincia de Maynas, con expresión de distritos, números de almas y nombres de los funcionarios formados por el subprefecto José Orozco, figura Iquitos como pueblo perteneciente al distrito de Loreto con 150 habitantes y teniendo como Inspector a Lizardo Zevallos. El gobernador residía en Pebas.

A los anteriores testimonios de la existencia de Iquitos, como pueblo, debe agregarse el muy valioso y ya mencionado del sabio Antonio Raymondi, que en el relato de su primer viaje a la comarca (1859-1862), refiriéndose a Iquitos, dice:

"El pueblo de Iquitos se halla situado en la orilla izquierda del Amazonas, casi en la confluencia del río Nanay y a un día de bajada de Omaguas. El pueblo se halla colocado en un terreno un poco elevado; actualmente tiene una población que pasa de cuatrocientos almas, dividido en dos pueblos, de los que uno tiene casas más cómodas y habitados por unos 100 individuos, originarios del pueblo de Borja, destruido por los salvajes; el otro es habitado por indios iquitos, los que no sólo viven en pueblos, sino que una gran parte habitan en estado salvaje los bosques de las inmediaciones. Éstos andan desnudos y sólo se cubren cuando vienen a la población para hacer sus cambios. Los habitantes del pueblo de Iquitos son muy industriosos con las hojas de una palmera espinosa que llaman chambira; preparan

una materia textil tenaz con la que fabrican hamacas y unas bolsas de varios colores que sirven para cargar varios objetos".

Al referirse al primer poblado habitado por unos 100 individuos, originarios de Borja, el ilustre naturalista hacia alusión al entonces agreste caserío de Punchana, formando por moradores de San Francisco Borja, del que emigraran a raíz de la destrucción de este pueblo por los salvajes huambisas en 1851.

CRECIENTE IMPULSO A LA COLONIZACIÓN AMAZÓNICA.

Trascurridos los primeros años siguientes a la proclamación de la Independencia, que por lógica consecuencia fueron de convulsiones gubernativas y de lucha de sistemas públicos y privados, las clases sociales y principalmente los gobiernos iniciales de la República, comenzaron a dedicar preferente atención a nuestros territorios de la Amazonia, esa gran porción del escenario nacional que se conectaba difícil y retardadamente con el resto del país y vivía carente de estímulos, casi ignorada.

Esa atención se evidenció con medidas gubernativas de diversa índole, viajes de exploradores nacionales y extranjeros, iniciativas de navegación y de apertura de caminos, fundación de pueblos y otros incentivos que pusieron de manifiesto el creciente interés del Perú republicano por impulsar la colonización en sus posesiones Amazónicas.

Región extensa y dilatada, a la que para llegar desde el Pacífico había que atravesar la muralla de los andes escarpados e inhóspitos empleando caminos primitivos; con elementos administrativos subalternos, cuya labor era difícil y demoraba por depender de una sede gubernativa lejana; escasamente poblada y sin elementos para acrecentar su comercio industrial, nuestra Amazonia de entonces reclamaba urgentemente estímulos económicos y administrativos, eficaz apoyo del gobierno. Había que promover sus recursos, mejorar sus transportes, reconocer e inventariar su sistema hidrográfico, establecer la navegación a vapor y vincularla con las rutas del Atlántico al que podía llegar por los caminos naturales de sus gandes ríos.

Y el gobierno acudió con esos objetivos, se dictaron disposiciones gubernativas que tenían entre sus finalidades principales dotar a la región de mayor y cada vez más adecuada organización política y administrativa y establecer la navegación a vapor que acababa de iniciar una nueva era de progreso en el mundo.

La ley de 21 de noviembre de 1832, promulgada por el Presidente de la República, general Agustín Gamarra, fue el punto de partida de esta cruzada del interés estatal por la Amazonia y por tratar de solucionar sus problemas.

Abarcaba disposiciones de tráfico comercial, propendía a la labor misional y estimulaba la inmigración; pero principalmente creaba el nuevo departamento del Amazonas, en el que se incluían a la provincia de Maynas y se estipulaba que "se formaba un astillero en el punto más inmediato a la confluencia del Ucayali con el Marañón" con la nueva circunscripción política se mejoraban los servicios administrativos de Maynas porque la hacía menos distante de su sede departamental, Chachapoyas en vez de Trujillo y, aunque la previsión de establecer un astillero no tuvo realización, ella significó valiosa iniciativa porque buscaba la dotación de una

instalación naval que estaría llamada a impulsar la navegación, el comercio y las industrias.

Un mes después, el 22 de diciembre del mismo año, el Congreso expedía un decreto permitiendo la exportación por el río Huallaga hasta Belem do Pará (Brasil) de "los frutos naturales e industriales del Perú", así como el establecimiento de buques de vapor que podrían navegar por el Huallaga y el Marañón hasta el océano. Esta medida legislativa que fuera promulgada por el Ejecutivo el 1 de febrero de 1833, tenía carácter general de estar inspirada en el propósito de despertar interés por implantar la navegación a vapor, de la que se carecía. Esta perspectiva no tuvo resultados.

Casi diez años después se produce otro acto gubernativo destinado a lograr el establecimiento de la navegación a vapor por Decreto Supremo del 6 de julio de 1841, se concede al ciudadano brasileño don Antonio Marcelino Pereyra Ribeyro "el privilegio de exclusivo de navegar por buques de vapor u otros de superior invensión en el río Amazonas, en la parte que corresponde al Perú y todos sus confluentes". Esta concesión que estipulaba una duración de diez años y otorgaba al favorecido excepción de impuestos y otras facilidades, tampoco dio resultado.

En 1851 se produce un acto internacional de enorme trascendencia para nuestra región Amazónica, pese a los perjuicios que él nos irrogaba. La Convención de Comercio, Navegación Fluvial y Límites celebrada por Brasil el 23 de octubre de ese mismo año, siendo presidente de la República Rufino Echenique, nos ponía en el irreparable trance de perder extensa área territorial que pasaba ser reconocida como posesión brasileña; pero nos colocaba en situación de promover la navegación a vapor, en colaboración con Brasil, aparte de establecer otras mutuas facilidades de tránsito y de control fiscal, aspectos esenciales en el medio para estimular la colonización entre ambos países.

Al año siguiente, el 4 de noviembre de 1852 y en virtud de las estipulaciones de dicha convención, el Gobierno nacional celebraba contrato con la empresa brasileña "Compañía de Navegación del Amazonas" para establecer una línea de vapores desde el puerto brasileño de Manaos hasta el peruano de Nauta, localidad ésta la más importante de la región por aquella época.

Casi un año después se producía el ansiado acontecimiento de que un buque de vapor navegase nuestras aguas del Amazonas. Por oficio de 7 de octubre de 1853 el gobernador general de Loreto coronel Francisco Alvarado Ortiz, comunicaba al subprefecto de Maynas, en Moyobamba, que el día anterior 6 del citado octubre, había arribado al puerto de Loreto, que era el de su sede el primer vapor de la Compañía del Imperio de Brasil, llamado "Marajo". El citado funcionario agregaba a la noticia: "Este notable acontecimiento debe regocijar los corazones de los peruanos, amigos de su Patria, porque él es el principio de la prosperidad de estos fértiles terrenos que serán algún día el manantial fecundado de la riqueza para el Perú". Terminaba la nota con estas frases optimistas: "Abiertas las vías de comunicación, el comercio progresará lo que indudablemente hará feliz este litoral".

Ya estaban abiertas las vías de comunicación, ya el Perú contaba con navegación a vapor en el Amazonas. Pero como este servicio se había logrado con barcos de propiedad extranjera y bajo condiciones onerosas, subsistía el deber ineludible

de obtener con naves nacionales y propias.

Y ese fue el objetivo del gobierno peruano puesto en acción casi inmediatamente después de celebrar el contrato de navegación con la Compañía Brasileña.

En marzo de 1853, el gobierno contrataba la construcción, en Estados Unidos de América, de dos barcos de ochenta y cinco toneladas de registro, con máquinas de 75 a 50 H.P., respectivamente. La llegada de estas naves a aguas amazónicas peruanas se produjo en 1854, pues ya el nombrado gobernador general de Loreto, en oficio fechado en Yurimaguas el 9 de abril de ese mismo año, le decía al subprefecto de la provincia de Maynas: "Tengo la satisfacción de participar a Ud. que el 14 del pasado, a las 3 de la mañana llegaron a Loreto los vapores *Tirado* y *Huallaga* mandados a construir por el Supremo Gobierno para la exploración de estos ríos y que el primero de dichos vapores ha hecho un viaje muy feliz hasta este punto, lo que me es sumamente placentero y debe ser muy satisfactorio para todo peruano por quedar ya conocida la capacidad del Huallaga para la navegación por vapor".

Pero estos barcos no duraron mucho tiempo porque naufragaron en nuestras aguas. Refiriéndose a la llegada y el lamentable final de estas naves, el marino –escritor Fernando Romero– dice: " El *Tirado* llegó a órdenes del guardiamarina don Aurelio Saavedra y el *Huallaga* comandado por el piloto Luis Conti; ninguno de los dos duró mucho. El *Tirado* se perdió en Nauta en 1857 y el mismo año, cerca del puerto de Omaguas, el *Huallaga* era precio de la inexperiencia".

Habiendo perdido sus elementos propios de navegación, el Gobierno se vio obligado en 1859 a renovar el contrato con la Compañía Brasileña de Navegación, en condiciones aún más onerosas que las del primero. Este contrato tuvo vigencia sólo de un año porque en el segundo, que se estipulaba a voluntad de nuestro gobierno, fue rescindido.

LA EXPEDICIÓN NAVAL DE 1864.

Expuestas las circunstancias históricas que rodearon la aparición de Iquitos como pueblo y su progresivo desarrollo, queda por considerar y analizar los hechos que dieron lugar a su trasformación en ciudad, a su formación urbana y su importancia política, económica y social.

Cuando en 1855 asume el mando supremo de la República por segunda vez el general don Ramón Castilla como Presidente Provisorio y luego como Presidente Constitucional, se habrían confrontado serias dificultades y reveses para el mantenimiento de la navegación con la empresa brasileña. Se vio obligado a cancelar el respectivo contrato, que sin embargo tuvo que renovarlo al poco tiempo, pese a sus exigencias y obligaciones para los intereses peruanos. Se había producido también la pérdida de los vapores nacionales *Tirado* y *Huallaga* quedando el país sin elementos propios para seguir fomentando con seguridad y confianza sus intereses de colonización en la Amazonia.

En estas circunstancias, aprovechando la experiencia adquirida y condensando disposiciones gubernativas que respondían a la realidad amazónica de esa época y a las expectativas de progreso que tenía la nación, el genial Gobernante expidió el Decreto Supremo de 7 de enero de 1861 creando el Departamento Marítimo Mili-

tar de Loreto, disposición que se basaba en la ley de 21 de noviembre de 1832 y cuyas acertadas medidas estaban llamadas a rendir los mejores frutos de adelanto y nacionalismo en esta región.

Ese memorable Decreto Supremo que tuviera tan honda significación en la vida de la nación y cuyas sabias disposiciones tanto contribuyeron a la prosperidad de Loreto, tiene el tenor siguiente:

RAMÓN CASTILLA; Presidente Constitucional de la República
Considerando:

I. Que la creación de un astillero en las inmediaciones de la confluencia del Ucayali con el Marañón, mandada por ley de 21 de noviembre de 1832 y la formación de la grada de construcción, Escuela Náutica, factorías y otros establecimientos navales para el servicio de los puertos del Amazonas y sus confluencias, así como la exploración científica de los ríos y demás que conduzcan al fomento y engrandecimiento de esta región, demandan el servicio de jefes y oficiales del cuerpo general de la Armada con residencia fija:
II. Que el medio más adecuado para la consecución de este objeto es el de la creación de un departamento marítimo militar que tenga por jefe un Comandante General con las atribuciones generales que la Armada le señale, y los empleados con que debe estar dotado.

DECRETA:

Artículo 1°. Se crea el Departamento Marítimo Militar de Loreto, cuya jurisdicción se extenderá sobre todas las riberas del Amazonas y sus afluentes, comprendidas entre los límites del Perú con el Imperio del Brasil y los de las demás repúblicas vecinas.

Artículo 2°. Tendrá por jefe el departamento marítimo militar de Loreto un Comandante General de la Clase de Oficial General o capitán de navío, con las atribuciones que le conceden las Ordenanzas Generales de la Armada y demás disposiciones vigentes, un Mayor de Órdenes y Comandante de Arsenales y los empleados del cuerpo general y de cuenta y razón que sean necesarios.

Artículo 3°. Se establece en el mencionado departamento la Escuela Náutica y Factoría de que se habla en el primer considerando de este decreto, debiendo darse oportunamente los respectivos reglamentos para la marcha normal de ellos.

Artículo 4°. El gobierno, en Lima a siete de enero de mil ochocientos sesenta y uno. Comuníquese y publíquese. Ramón Castilla. Juan Antonio Pezet.

Como se ve, la concepción gubernativa de Castilla no sólo recogía en primer lugar la iniciativa de la formación de un astillero en el punto más cercano a la confluencia del Ucayali con el Marañón que se había previsto en la ley del 21 de noviembre de 1832, sino que la mejoraba y la ampliaba porque a ese establecimiento

naval adicionaba "La grada de construcción, Escuela Náutica, Factorías y otros establecimientos navales para los otros servicios de los puertos del Amazonas y sus confluencias", y en cambio, acertadamente, omitía señalar el lugar en que se establecían, porque la experiencia, sobre todo la experiencia por él recogida personalmente durante su permanencia en la región Amazónica, le aconsejaban que la determinación del lugar dependía de factores geográficos y de la constatación visual que se hiciera a ese efecto.

Y abordando también el aspecto de la organización administrativa, Castilla, con la creación del "Departamento Marítimo Militar de Loreto", establecía un régimen adecuado a la región, porque le daba como jurisdicción la extensión territorial que más requería de la atención del gobierno y circunscribiéndola a lineamientos geográficos, que en la comarca son elementales; entregando al mismo tiempo su administración directa a jefes y oficiales de nustra Marina de Guerra, es decir, de la institución militar del país más a propósito para realizar la "exploración científica de los ríos" y con ella contribuir "al fomento y engradecimiento de la región", como se dice en los considerandos de ese histórico decreto.

Al mismo tiempo, el gobierno de Castilla expedía una ordenanza mandando construir en Inglaterra dos buques de vapor que posteriormente fueron aumentados a cuatro, así como "una máquina de vapor de doce caballos con los auxiliares de factoría necesarios para reparar buques y construir molinos y útiles de agricultura".

Por dicha ordenanza se nombraba a la vez al contralmirante Ignacio Mariátegui para constituirse en Londres a contratar las naves y materiales indicados, con las instrucciones que se le dieron al respecto.

Poco después, Mariátegui marchó a Inglaterra a cumplir la misión que se le encomendaba, suspendiéndose mientras tanto la navegación en el Amazonas, de acuerdo con la rescisión del segundo contrato que se había celebrado con la empresa brasileña de navegación.

Dos años después, aproximadamente, esas adquisiciones navales se hicieron realidad. De acuerdo con anterior disposición gubernativa, los buques de mayor tonelaje y destinados al tráfico comercial fueron denominados *Morona* y *Pastaza* y los dos buques de menor tonelaje que se dedicarían a la exploración de nuestros ríos, recibieron los nombres de *Napo* y *Putumayo*.

A fines de 1862 llegaron a las costas de Brasil los vapores *Morona*, *Pastaza*, siendo armados posteriormente en el puerto de Belem do Pará los auxiliares *Napo* y *Putumayo*, cuyas piezas fueron transportadas desde Inglaterra por la fragata nacional *Arica*, despachada con anterioridad del Callao para ese objetivo. La barca *Simbad*, la *Elisa* y el bergantín *Próspero* habían sido alquilados para transportar la maquinaria y materiales del dique flotante y de la factoría.

Antes de la llegada a aguas peruanas de la expedición naval, se suscitó un conflicto entre Brasil y nuestro Estado, por el viaje del *Morona*, que posterioremente se arregló por la vía diplomática.

Acerca del arribo a Iquitos de los buques que formaban la expedición, el destacado marino y escritor, Fernando Romero, en su obra titulada "Notas para una historia de la marina fluvial de Guerra" dice:

"Terminaba la faena de armas, los exploradores, partieron todos hacia Iquitos. Remolcaban el *Aspaza* a la *Arica* y el *Morona* al *Próspero*; el *Napo* y el *Putumayo* marchaban con sus máquinas y la *Teresa* era conducida a remolque; los vapores arribaron el 5 de enero de 1864, día memorable para Iquitos".

Más adelante, el mismo autor, remarcando además la importancia de ese hecho para la Marina, declara: "De esta manera el día anotado quedó definitivamente formada la Marina Fluvial del Perú, la que, capeando temporales y gozando de bonanzas, de acuerdo con las condiciones de la vida política del país, subsiste hasta hoy".

No puede ser más categórica la versión sobre la fecha del arribo de los barcos a Iquitos si se considera la auntenticidad de sus aseveraciones históricas y, especialmente, en este caso el hecho de haber tenido como fuentes de información los archivos de la Comandancia de Marina en Iquitos según lo indica en su citada obra.

En la expedición llegaron, además del contralmirante Ignacio Mariátegui que la comandaba, los jefes y oficiales de Marina siguientes: Manuel Ferreiros, Francisco Carrasco, Camilo N. Carrillo, Nicolás Portal, Guillermo Pareja, Ulises Delboy, Eduardo Raygada, Enrique Carreño, Ruperto Gutiérrez, Gregorio Pérez, Leonardo Mariátegui, Carlos G. Donayre, Federico Delgado... España... Arrieta, entre otros.

Como el contralmirante Mariátegui renunciara y el capitán de navío Carrasco fuera designado presidente de la Comisión de Límites con Brasil se hizo cargo del mando el capitán de fragata don Federico Alzamora, nombrado anteriormente Mayor de Órdenes, quien llegó a Iquitos el 26 de febrero del mismo año.

En los buques de la expedición llegaron también, de Inglaterra, treinta artesanos ingleses contratados para prestar servicios en las diversas secciones del dique y de la factoría.

Los buques *Morona* y *Pastaza* de ruedas y casco de fierro, eran gemelos de 500 toneladas de registro cada uno, 180 pies de eslora, 25 pies de calado, máquina de 160 H.P. y 15 nudos de velocidad, tenían una cámara con 16 camas para pasajeros y en la cubierta camarotes para el Comandante y los Oficiales y empleados, fueron dedicados al tráfico comercial.

El *Napo* y *Putumayo*, también gemelos, eran de rueda y casco de fierro, 100 pies de eslora, 12 pies de manga, 6 pies de puntal, 1 pie y 8 pulgadas de calado y 80 toneladas de registro. Tenían una máquina de 25 H.P. y desarrollaban 11,7 nudos de velocidad, se destinaron a la exploración de nuestros ríos.

La factoría constaba de cinco talleres: de aserrar, de herrería, fundición, de maquinarias y de carpintería.

Estaban dotados de los más modernos materiales de construcción de aquella época y tenían amplia capacidad de trabajo. Los talleres trabajaban en repuestos, reparación de los buques, construcción de embarcaciones y otras obras que requería el Estado. Ejecutaban también obras particulares como herramientas de agricultura, repuestos para máquinas industriales y otros.

El dique, que vino en piezas, cuya armadura demandó de algo de tiempo, pesaba 556 toneladas, medía 190 pies de eslora, 68 pies de mega, 20 pies de puntal y calaba 22 pulgadas.

LA ELECCIÓN DE IQUITOS COMO SEDE DE LAS INSTALACIONES NAVALES.

A la llegada de la expedición naval a aguas peruanas, una de las más delicadas misiones que tuvo que cumplir su comando fue la de elegir el sitio más apropiado y conveniente del río Amazonas en que establecerían la Comandancia General, la factoría y el dique flotante. Anteriores fracasos y dificultades experimentados en el mantenimiento de la navegación y las características geográficas de la región, así lo aconsejaban.

Por eso, tan importante medida no fue tomada al azar ni en forma imprevista. El ministro de Guerra y Marina, Isidro Frisancho, en oficio de 13 de marzo de 1863, fechado en Lima y dirigido al Comando de la expedición, luego de impartirle instrucciones de orden administrativo y sobre el viaje de las naves, le decía: "Esta medida tiene por objetivo principal el que se embarque con Ud. el Ingeniero Daniel Clark con el fin de que llegando ambos a la vez a Loreto, se ocupen de preferencia en el reconocimiento del terreno y en la elección de los puntos más apropiados para la instalación del Arsenal, factoría y dique, pues no procediéndose en todo con la debida atención y estudio, podría muy bien señalarse puntos nada adecuados al objeto..."

Más adelante y recalcando dichas instrucciones y el objetivo perseguido, la nota consignaba:.. "antes de fijar los lugares en que debieran establecerse el dique, factoría, arsenal y demás oficinas navales del Departamento Marítimo de Loreto, había de recorrer el litoral con la debida detención tomando todos los datos convenientes, con el fin de que en las épocas de avenidas ofrezcan, los puntos elegidos toda seguridad, muy particularmente en esas riberas donde todo es montuoso, plano y tan bajo, casi como a nivel del río. A más de esta observación, no deja de ser importante la de que esos puntos no sean enfermizos y tengan medios de subsistencia".

Y siempre insistiendo en aspectos que había que tener en cuenta para la elección del lugar más apropiado, el jefe de la cartera de Guerra y Marina, agregaba: "Asimismo, preciso es que Ud., asociado de quienes juzgue conveniente, a más del Ingeniero Clark, reconozca el bosque del Litoral hasta penetrar diez o doce leguas al interior, con el fin de examinar la calidad de las maderas, por si es que se encontrasen de construcción naval, como para curvas, arboladuras, tinglados y de cualquier otra aplicación para componer y construir embarcaciones, y muy especialmente para buscar vetas de carbón de piedra. De todo este conocimiento y de lo que antes he indicado a Ud. dependerá el acierto en la elección de los puntos para los establecimientos susodichos".

En momentos en que debía darse cumplimiento a tales instrucciones, existían a orillas del Amazonas varias poblaciones peruanas, entre las que debió elegirse la que mejores condiciones reunía para sede de las instalaciones navales. El legendario pueblo de Loreto en las cercanías de la frontera con Brasil, que había sido sede casi permanente del Gobierno político de la zona, y más arriba el puerto de Nauta, cerca de la confluencia del Marañón con el Ucayali, figuraban como la más desta-

cada e importante población. En los sectores intermedios, existían Pebas, Camucheros, Orán, Iquitos, Omaguas y Parinari, de menor importancia, apenas considerados como pueblucho habitados en su mayoría por núcleos indígenas.

Fácil es deducir que las instrucciones para la elección del lugar más apropiado fueron cumplidas debidamente. Del reconocimiento detenido que hicieron los comisionados de la Comandancia General de Marina, visitando todas las poblaciones indicadas; de la comprobación que se hizo de sus condiciones de salubridad, de recursos naturales, y de otros factores inherentes, se llegó a la conclusión de que el pueblo de Iquitos reunía la mejor situación y los mejores recursos, y por eso Iquitos fue elegido para establecer en él la sede de la Comandancia General, para levantar la factoría del Estado, el dique flotante y las demás instalaciones, con las que el Perú daba comienzo, en el Amazonas, a una labor colonizadora, amplia y fecunda.

La simple comparación o análisis que pueda hacerse de los poblados sometidos a reconocimiento, de sus ventajas geográficas principalmente, lleva a la conclusión de que Iquitos ofrecía, como ofrece aún al presente, las mayores ventajas para centro de operaciones de una administración, sobre todo, constructiva y de afianzamiento nacionalista. La posición elevada de su suelo, a salvo aun de las más descomunales crecientes del Amazonas, la ferocidad de los bosques que lo circundan, abundantes en maderas de aplicación industrial; los ríos Nanay e Itaya que marcan sus límites Norte y Sur, y que constituían centros de abastecimientos de braceros indígenas, de caza y de pesca, entre otros factores, decretan su elección como sede en las instalaciones navales y desde entonces su trasformación en ciudad, en el centro más adelantado y progresista de la colonización peruana en la región.

Pero, como acontece con toda medida administrativa de grandes y definitivos alcances, esa elección hecha por la Expedición Naval de 1864, mereció objeciones y reparos, posteriormente, que por cierto en nada han afectado su acierto, porque el pujante desarrollo de la ciudad y el papel que ha cumplido y aún cumple como centro rector de la colonización amazónica del país, constituyen su mayor mentís.

Así, el historiador Genaro Herrera, en un artículo sobre la fundación de la ciudad que publicara en el diario "Loreto Comercial" en 1908, refiriéndose a las circunstancias de esa elección de Iquitos, dice: "Encargado aquí el capitán de fragata Federico Alzamora de la Comandancia General, nombró una Comisión compuesta de tres ciudadanos para que estudiara cuál era el paraje más apropiado para el establecimiento del apostadero marítimo, la que en su informe se fijó en tres sitios diferentes que fueron: los de Pebas e Iquitos que, en ese entonces eran simples aldeas de indios, sin mayor comercio y adelanto material, y el de Nauta, la bella, calificada la "Margarita del Amazonas" que era el puerto de mayor consideración, término de la navegación contratada con Brasil, que había sido la sede y residencia del coronel don Francisco Alvarado Ortiz, gobernador general de Maynas, de 1852 a 1859 y en donde existía ya un comercio desarrollado y perfectamente definido..."

Concretando los reparos hechos a la elección, sigue expresando la nota periodística: "La comisión desgraciadamente no se fijó en Santa Ana Tamishiyacu, que eran terrenos peruanos, ubicados no a la orilla de un brazo del Amazonas como Iquitos, sino la vega de la misma madre, sin isla de por medio y en donde él se encajona y

estrecha, tanto como Obidos, sin que en ellos pueda existir por consiguiente la urgencia de cambiante probable o posible del fondeadero, por desecamiento o falta de agua u obstrucción del canal; siendo, además, los citados lugares, puntos estratégicos de primer orden".

A renglón seguido, termina manifestando el comentario: "Los señores Ramón Bernales, que fue a la sazón gobernador de Iquitos y Manuel María Pérez, comerciante, influyeron bastante en el ánimo de los miembros de la Comisión para que eligieran el puerto de Iquitos como sitio del apostadero, por el interés que tuvo el primero de los nombrados de vender su propiedad, como la vendió al Gobierno en cinco mil pesos que sirvió de primer alojamiento a la Comandancia General..."

Esas mismas críticas ya habían sido expuestas en años anteriores, entre otros por el ex delegado especial del gobierno en Loreto, don Rafael Quiroz, quien en una conferencia ofrecida en la Sociedad Geográfica de Lima, el 30 de diciembre de 1899 decía: "La designación misma de Iquitos como Comandancia General y apostadero naval, que es la base y el origen de la creación del pueblo que constituye la ciudad importante de este nombre, fue objeto entonces de largas discusiones, y a decir verdad, no fue feliz la selección que radicó a Iquitos en las orillas de un brazo del Amazonas, expuesto a disminuir notablemente sus aguas en verano y ofreciendo serias dificultades a la navegación de los vapores, cosa que se hubieran evitado o por lo menos disminuido en parte, instalándolo en las riberas de la arteria madre".

Fueron sin duda observaciones sin fundamento valedero alguno y que escapan a todo propósito de refutación. La medida de la elección de Iquitos fue acertada, por su envidiable posición geográfica y porque ella permitió con el trascurso de los años con el aporte decisivo del gobierno y de las corrientes inmigratorias, que el pueblucho, la simple ranchería de indios, se convirtiera en la ciudad más importante y cada vez más promisoria del oriente peruano.

LA TRASFORMACIÓN DE PUEBLO EN CIUDAD.

Tomada la decisión de que Iquitos fuera sede de las instalaciones navales, los jefes y oficiales de la expedición y sus colaboradores se entregaron por entero a las arduas tareas de construir casas, principalmente la factoría; el establecimiento de las oficinas y servicios públicos; a la organización de las líneas de navegación comercial y a la exploración de nuestros ríos y las demás tareas encaminadas a estimular el comercio, las industrias y el desarrollo urbano.

Fueron tan importantes y ostensibles las obras realizadas, tanto el trabajo y entusiasmo desplegados no sólo por los servidores públicos, sino también por todos los ciudadanos que, en el trascurso de poco tiempo, el sitio escogido para centro de las nuevas actividades del Gobierno, adquirió una fisonomía distinta a la que había tenido, resultando desconocido para quienes lo habían visitado anteriormente.

El sabio Antonio Raimondi, en su segundo viaje a la región realizado entre los años 1868-1869, ofrecen, en sus impresiones sobre Iquitos, los más interesantes y calificados datos sobre la trasformación rápida y radical que experimentara convirtiéndose de pueblo en ciudad.

El célebre naturalista, describiendo los adelantos de Iquitos, da referencias so-

bre diversos aspectos. Acerca de sus características urbanas, refiere que las nuevas casas son anchas, construidas de quincha, o sea, del antiguo sistema de paredes de huacapús y cañabravas, eslabonados con capas de barro; con techos de tejas y de palmas; con puertas y ventanas anchas de buenas maderas, hasta lujosas.

Y dando una visión panorámica del más importante sector urbano, el sabio describe que: "la plaza es cuadrada y tiene por un lado el río Amazonas, del que la divide el barranco de unos treinta pies de alto; al frente se encuentra la iglesia y las oficinas del Estado para el Despacho de la Comandancia General, Comisaría, etc; a la derecha una buena casa con ancho corredor, perteneciente al actual Comandante General y a la izquierda otras casas de regular construcción, en una de las cuales se haya una pieza espaciosa dedicada a escuela de primeras letras".

Haciendo anotaciones sobre el aspecto comercial, dice: "Es de admirar el gran número de almacenes que hay en Iquitos bien surtidos de todo género de efectos, algunos de ellos que giran con un capital de 50.000 y hasta 100.000 pesos; hay además gran número de comerciantes al por menor. Parece imposible que población tan nueva como ésta pudiera sostener comercio para dar giro a tan grandes capitales; pero hay que tener en cuenta que el Gobierno envía un contingente mensual de 25.000 pesos para sostener la factoría, la Comandancia General y la Comisión Hidrográfica, cuyas sumas se gastan exclusivamente en Iquitos. Existe también en Iquitos un hotel regularmente servido dada la escacez de víveres del lugar, algunas tiendas en que se expenden cerveza y licores y tres billares".

Y hasta la vida social de la nueva ciudad merece la acuciosidad del eminente italiano, cuando dice: "Hay gran número de personas bien educadas que ocupan cierto rango en la sociedad, lo que hace que ésta no sea vulgar; además los empleados superiores de la factoría han hecho venir de Europa a sus familias, así es que aun el sexo femenino se halla regularmente representado, lo que sirve de estímulo a las mujeres que afluyen de todas partes del departamento en busca de vida más cómoda que la que llevan en su tierra; todo esto, pues, hace que la sociedad de Iquitos vaya mejorando y es de esperar que antes de pocos años sea tan escogida como la de las mejores capitales. Los mismos empleados toman gran interés por el adelanto social y para esto contribuyen con su dinero para pagar un profesor que se encarga de la instrucción primaria de los niños de esta naciente población" .

Este capítulo sobre la vida social de la nueva Iquitos ofrece además los párrafos siguientes: "Actualmente a más de los artículos y muebles de primera necesidad, se notan algunos que indican adelanto de civilización, habiéndose introducido ya algunos pianos. Aun las diversiones toman carácter distinto de las demás poblaciones a donde la chicha y el aguardiente hacen el primer papel. Aquí se consume mucha cerveza y vino. En los días de carnaval tienen lugar algunos bailes de máscara, reuniéndose los empleados de la factoría, que casi todos son ingleses, con los empleados de la Comandancia General del Departamento.

Todas estas expresiones y otras relativas a trabajos industriales, medios de abastecimiento y núcleos de que constaba la población, tienen por elocuente pórtico en los apuntes del viaje de Raimondi, los capítulos siguientes:

¿Quién que hubiera visto Iquitos el año 1862 lo conocería hoy?

"En donde existían pocos ranchos, la mayor parte formados por palizadas, se os-

tentan hoy cosas cómodas y aseadas; los pocos enseres como ollas, pucanas, flechas, arcos, macanas, etc. que constituyen todo el caudal del salvaje morador de aquellas chozas, han sido reemplazadas por muebles a la europea que hacen la vida más cómoda y agradable; en donde se veían amarradas pequeñas y frágiles canoas, hoy se hallan anclados cuatro buques de vapor, un pontón y un dique flotante" . Por fin, el terreno cubierto hace pocos años por bosque virgen, se encuentra transformado, como por encanto, en gran factoría en la que funcionan admirables máquinas, dirigidas por hombres inteligentes venidos de ultramar" .

Las impresiones objetivas del recordado hombre de ciencia tienden aun a comparaciones románticas, cuando dice: "A los débiles y repetidos golpes de la industriosa ave llamada carpintero, que en el primitivo bosque con admirable paciencia, perforaba con el pico la jugosa corteza de los árboles, han sucedido los más ruidosos del carpintero que labra la madera y del forjador del fierro. El croar del sapo que salía del pantanoso terreno del bosque, se halla sustituido con el ruido de hermosas sierras a vapor que, con admirable prontitud, dividen el añoso tronco en anchas y llanas tablas. Por último, el chillido de los grillos y chicharras, el canto de las aves, el silbido de la serpiente, el zumbido de los insectos que forman por su conjunto la ruidosa música de los obreros del gran taller de la naturaleza, está hoy reemplazado por el ruido confuso de ruedas, martillos, formones, cepillos, ventiladores, descarga de vapores, etc."

Estas apreciaciones sobre la trasformación sorprendente que había experimentado Iquitos, terminan con estos concluyentes párrafos: " Iquitos, miserable ranchería seis años ya, es hoy población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor" .

Pero si las memorias de viaje de Raimondi, por venir de tan esclarecido testigo presencial, constituyen la prueba más elocuente y veraz de la trasformación que experimentara Iquitos, convirtiéndose de pueblo en ciudad a partir de 1864, existe otro hecho palpable y concluyente, una medida que constituye la entraña de su estructura urbana y que está a la vista de todos.

En efecto, entre los trabajos que llevaron a cabo en Iquitos los jefes y oficiales de nuestra Marina de Guerra, figura en primera línea y como una de las más valiosas, la delineación de su Plaza de Armas y de las seis primeras calles en que fue trazada la ciudad, trabajos de delineación urbana que estuvieron a cargo del perito agrimensor, capitán de navío don Enrique Espinar, quien desempeñara posteriormente el cargo de Comandante General de Marina.

Esa delineación urbana comprendió, además de la Plaza principal a la que se había referido Raymondi, seis calles: dos longitudinales y cuatro trasversales. Las dos longitudinales, paralelas al Malecón, fueron las denominadas *Próspero* (ahora jirón Lima) y *Arica*, cuyo nombre se conserva hasta hoy. Las cuatro calles trasversales que fueron delineadas desde donde está hoy el local de la Prefectura del Departamento hasta el del Hotel de Turistas, de Sur a Norte, conservan hasta hoy su primitivo trazo y también, con sólo una excepción, sus primitivos nombres. Estas calles fueron denominadas *Morona*, *Pastaza*, *Putumayo* y *Napo*, habiéndose cambiado el nombre sólo de la segunda, *Pastaza*, primero con la denominación de *Presidente Leguía* y posteriormente con la de *Sargento Lores*.

Véase, pues, cómo Iquitos puede ostentar al presente una prueba fehaciente de su formación como ciudad, las seis primeras calles con que fuera trazada; calles que recibieron los nombres de los cuatro barcos mandados a construir por el Gobierno en Inglaterra para sus servicios en Loreto y el de la fragata *Arica* y del fletado bergatín inglés *Próspero* en que se transportaron las maquinarias y útiles de la factoría y del dique flotante.

Barcos que formaron la Expedición Naval de 1864 y nombres de naves y de calles que tienen hondo sentido histórico, porque rememoran la iniciación de una fecunda labor colonizadora y el nacimiento de la ciudad de Iquitos.

IQUITOS FUE DESDE 1864 CAPITAL DE DEPARTAMENTO.

La radical trasformación del pueblo de Iquitos en ciudad, por haber sido elegido como sede de las autoridades e instalaciones traídas por la Expedición Naval, derivó hacia el nuevo centro urbano, beneficios en todo orden de cosas, especialmente en lo administrativo, lo económico y lo social.

Por lógica consecuencia, instalada en el lugar la Comandancia General de la nueva circunscripción hubo de concentrarse en él todas las principales actividades administrativas de su jurisdicción, principalmente con la organización de nuevos servicios, nombramiento de funcionarios navales empleados, organización y control de la navegación y estímulo al comercio y a las industrias.

Toda esa labor de organización de afincamiento, convirtió tácticamente a Iquitos en capital del Departamento Fluvial de Loreto, denominación dada entonces por los funcionarios navales que ejercieron su jefatura, al "Departamento Marítimo Militar" creado por Decreto Supremo del Mariscal Castilla el 7 de enero de 1861.

Con el establecimiento de la Comandancia General de la Marina vino la organización de la Capitanía del Puerto de Iquitos, se dictó las primeras ordenanzas de la navegación fluvial, con itinerarios, escalas, fletes, pasajes, normas para la tripulación y otros servicios inherentes.

Labores importantes fueron sin duda la organización de la navegación comercial, a la que fueron destinados los vapores *Morona* y *Pastaza* con viajes regulares a Tabatinga y Yurimaguas; la organización e iniciación de los viajes de exploración de nuestros ríos, a cargo de los buques menores *Napo* y *Putumayo*; la construcción de la Factoría del Estado y la armadura del dique flotante, obras de envergadura y de excepcional importancia que demandaron el despliegue de grandes esfuerzos, de responsabilidades y aun de sacrificios, mucho más si se tiene en cuenta que conjuntamente con las dependencias y edificaciones por establecer, había que actuar en un ambiente recién conocido, identificarse con sus gentes y peculiaridades, establecer contactos económicos, adquirir materiales de construcción, personal y obrero y otros servicios auxiliares.

En el aspecto urbano fue organizada la primera Comisaría de Policía de la ciudad y se procedió a la construcción de oficinas, almacenes y casa-vivienda, a la par que se organizaron mejor los servicios municipales del hasta hace poco mísero poblado.

Y en el orden espiritual, ya hemos visto cómo Raimondi anotó en sus memorias la existencia de un templo y de una escuela particular de primeras letras. La actual Parroquia de San Juan Bautista de Iquitos, que conserva el archivo católico de la ciudad, registra en sus primeras páginas, partidas de nacimiento, matrimonios y defunciones desde 1865, es decir, desde poco después de haberse afincado en el lugar los miembros de la Expedición Naval, llegada en 1864.

Por Decreto Supremo de 10 de abril de 1886 se establecieron correos mensuales entre Moyobamba y los pueblos vecinos a la frontera de Brasil, contando Iquitos con una oficina y su respectivo administrador con el haber de cien pesos por año.

La creación en 1867 de la Comisión Hidrográfica del Amazonas bajo el mando del contralmirante norteamericano Juan Turker, al que asesoraba un cuerpo de oficiales nacionales y extranjeros y su establecimiento en Iquitos como centro de operaciones, constituyó otro de los nuevos e importantes servicios acogidos por la naciente ciudad.

Y en 1866, a poco del establecimiento de la Comandancia de Marina en Iquitos, el Presidente Provisorio de la República general Mariano Ignacio Prado, por decreto Supremo, erigía en Departamento la Provincia Litoral de Loreto, con cuatro provincias entre las que figuraba la de Bajo Amazonas, con su capital Iquitos, comprendiendo los distritos de Iquitos, Nauta, Parinari, Pebas y Loreto.

Este Decreto Supremo fue ratificado por Ley del Congreso de 21 de setiembre de 1868, que también asignaba a Iquitos la categoría de capital de provincia compuesta por los mismos cinco distritos.

Iquitos, el humilde pueblucho que había sido asiento de indios iquitos en estado semisalvaje y de unos cuantos civilizados, experimentó pues a partir de 1864 saltos tremendos e inesperados de evolución y de progreso. Primero, con la elección con que fuera favorecida para ser sede de la Comandancia de Marina y de sus instalaciones industriales y después con su nominación como capital de provincia, en virtud de la expresada ley de 1868.

Si se analiza el texto y los alcances del Decreto Supremo de 7 de enero de 1861 del Gobierno del Mariscal Castilla que creaba " el departamento marítimo militar de Loreto", bien se comprende que desde que se dio comienzo a sus disposiciones, Iquitos adquirió tácticamente categoría política y administrativa de capital de departamento por haber sido elegida como sede del Comando que expedía esas disposiciones.

Se trata ciertamente de un Decreto Supremo de carácter excepcional que se basaba en la ley de 1832, cuyo principal dispositivo sobre formación de un astillero en el Amazonas, lo recogía acondicionando su efectividad a otras atinadas disposiciones, entre ellas la creación de una nueva circunscripción política y administrativa que estuvieron bajo el mando de jefes de nuestra Armada.

No podía tal Decreto Supremo crear y delimitar provincias y distritos con sus respectivas capitales porque su fuerza legal no alcanzaba a tales medidas. Se limitaba a crear una nueva circunscripción con el nombre de " departamento marítimo militar" , asignándose como jurisdicción lineamientos geográficos generales " sobre todas las riberas del Amazonas y sus afluentes comprendidas entre los límites del Perú con el Imperio de Brasil y los de las demás repúblicas vecinas".

Tampoco podía la citada disposición gubernativa asignar capital al nuevo departamento porque esa elección la iba a determinar el comando de la Expedición Naval atendiendo a factores geográficos, económicos y sociales que, como ya se ha mencionado, fueron oportunamente recomendados por el Ministerio de Guerra y Marina de esa época.

Pero es entendido y constituye un hecho consumado que habiendo sido elegido el pueblo de Iquitos como sede de la Comandancia General y de las instalaciones navales, de hecho, desde el arribo de la referida expedición, quedó convertida automáticamente en flamante capital del nuevo Departamento Fluvial.

Y este es precisamente el acontecimiento histórico de mayor significación que debe tenerse en cuenta para considerar que Iquitos fue fundada o formada por la Expedición Naval de 1864, porque a la par que se le dio estructura urbana, adquirió importante categoría política y administrativa, como dice el historiador Stade: "Para la historia de un pueblo hay que comenzar el relato en la época en que ha adquirido individualidad. Ésta es la fuente más pura y cierta para juzgar de su desarrollo. Todo lo que sobrepasa de este límite, carece de valor histórico".

Y es indudable que la acción constructiva y nacionalista de la Expedición Naval de 1864, dio a Iquitos individualidad de ciudad con fisonomía urbana y categoría administrativa y con vigorosas corrientes de progresivo desenvolvimiento económico, social y político.

EL MARISCAL RAMÓN CASTILLA.

Al enjuiciar los acontecimientos históricos que dieron paso al rápido surgimiento de Iquitos a la condición de ciudad, hay que dejar establecido que ese feliz resultado se debió en su génesis a la patriótica labor gubernativa del mariscal don Ramón Castilla y a la actuación, eficaz e inteligente de los marinos nacionales de guerra que la secundaron.

A Castilla se le puede considerar el gestor espiritual, y a los marinos de guerra, los arquitectos de esa trasformación del pueblo de Iquitos en ciudad a partir de 1864.

Castilla fue, en realidad, el gobernante que más se preocupó y más hizo por nuestros territorios amazónicos. En las oportunidades que ocupó la Presidencia de la República, sus medidas estuvieron destinadas a lograr caminos de penetración a la selva, a facilitar el desarrollo de núcleos humanos y a implantar guarniciones militares de frontera, a liberar de impuestos y gravámenes a los habitantes, a estimular la inmigración y los estudios geográficos, al establecimiento de la Navegación a vapor con recursos nacionales, a favorecer el comercio y las industrias y a darles a la región limítrofe una adecuada organización administrativa.

Pero tratándose de la Amazonia, aun más, el esclarecido hombre público no fue gobernante de bufete o el que tomaba disposiciones en base a relatos de funcionarios o viajeros, o por simples referencias. Castilla había estado en la región en dos oportunidades. En sus horas de destierro y de obligada peregrinación, había conocido personalmente la comarca, lo que, tratándose de la época en que le tocó actuar, le asignaba un particular conocimiento de la zona que lo supo exteriorizar con dis-

posiciones acertadas que revelaban un concepto cabal de las especiales condiciones de la región.

Así, en 1817, a raíz de la batalla de Chacabuco en que tomara parte por las fuerzas realistas en el regimiento Dragones de la Frontera, cayó prisionero siendo llevado a Buenos Aires, de donde escapó a Río de Janeiro.

Desde la capital brasileña, regresó al Perú en 1818, después de un viaje inverosímil por la ruta de Mattogroso. Al llegar al país, sentó plaza en el ejército expedicionario de San Martín.

Refiriéndose a ese viaje portentoso de Castilla, el historiador Jorge Basadre, expresa: " Su novelesco viaje juvenil de Río de Janeiro al Perú por la vía de Mattogroso le había hecho ver la magnificencia de la región amazónica".

Años más tarde, en 1841, cuando ya intervenía en los cruentos episodios de nuestros primeros años republicanos, Castilla cayó prisionero de las fuerzas bolivianas en la batalla de Ingavi, siendo conducido primero a Oruro y después a Santa Cruz de la sierra, de donde fugara dirigiéndose a los ríos amazónicos. Firmada la paz con Bolivia, un año después, retornó al país siempre por la vía de Puno y Arequipa.

Haciendo mención a su fuga de la prisión de Santa Cruz de la Sierra hacia la hoya amazónica, el historiador Luis Alayza y Paz Soldán, en su obra " Mi País", sitúa a Castilla residiendo por algún tiempo en la boca del río Putumayo.

Castilla estuvo, pues, en la Amazonia. Conoció personalmente la inmensidad de su territorio, sus ingentes bosques y sus ríos caudalosos, todo lo que tonificó aún más su patriotismo de hálitos de grandeza. Situándolo en la región, en aquella lejana época en que carecíamos de navegación a vapor y las comunicaciones se cubrían con elementos primitivos y rudimentarios, hay que imaginarlo viajando en canoas, batelones o gariteas y haciendo frente a las incomodidades de albergue, a los peligros del río y a las sorpresas de la selva.

Su personal conocimiento, además de las mejores condiciones de vida y de trabajo que imperaban en la zona brasileña del Amazonas, que ya contaba con los beneficios de la navegación a vapor, le hizo considerar que era medida básica y urgente para los intereses de la nación, mantener en sus ríos este tipo de navegación; pero dotándolo de elementos propios que permitieran su sostenimiento y su normal desarrollo.

Consecuentemente, en su gestión de gobernante, se advierte especial dedicación a resolver los problemas fundamentales de nuestra Amazonia, entre ellos, primordialmente el de la navegación, y cuando al asumir por segunda vez la Jefatura del Estado encuentra que los dos barcos *Tirado* y *Huallaga* mandados a construir por el Estado, se han perdido, reanuda el contrato de navegación con la Compañía Brasileña para no interrumpir los servicios de abastecimiento a la región. Pero lo reanuda temporalmente mientras el Gobierno pudiese adquirir nuevos barcos y nuevos recursos que siguieran fomentando la colonización.

Este objetivo de tener en el Amazonas navegación a vapor, pero con elementos propios, constituye un Norte, casi una obsesión, en la mente luminosa del gran peruano. Elocuente prueba de esa preocupación la da cuando encontrándose en Guayaquil con motivo del conflicto con Ecuador, dirige un memorando al encargado del

Poder Supremo, Juan Manuel del Mar, en el que le dice: "Sin perjuicio de provocar la formación de una compañía nacional que establezca la navegación a vapor en el Amazonas, mándase construir uno o dos buques de vapor adecuados para el tráfico en dicho río Amazonas".

Por eso, en circunstancias en que desempeñando su segundo período constitucional como Presidente de la República, Castilla expide una medida gubernativa concienzuda y oportuna con la que aborda la solución de ese problema fundamental de la navegación del que dependían los demás problemas: el famoso Decreto Supremo de 7 de enero de 1861 que creaba el Departamento Marítimo y Militar de Loreto, bajo el mando de jefes de nuestra Armada y disponía el establecimiento de una Escuela Náutica y una Factoría, con sus respectivas instalaciones industriales.

Decreto gubernativo al que siguieron otras disposiciones complementarias que resumían experiencias y corregían anteriores fracasos e imprevisiones porque lo que el Perú necesitaba entonces en el Amazonas eran buques de vapor propios y al mismo tiempo instalaciones y recursos industriales que los mantuvieran en constante servicio, de manera que fuera posible facilitar las actividades económicas, explorar nuestros ríos y cooperar al fomento de poblaciones sin tener que depender de ajenos servicios.

Barcos y fábricas que al mismo tiempo estaban acondicionados para su funcionamiento a una nueva circunscripción administrativa, con jefes experimentados en el ramo naval y que residieran en la zona fronteriza –con lo que se salvaban contratiempos de mando administrativo de enormes distancias y de tiempo retardado–, que repercutían desfavorablemente en la atención de los servicios públicos.

Y ese memorable Decreto Supremo que pudo tener objeciones de orden administrativo, pero que en todo caso consultaban sabiamente los altos intereses del Estado, tuvo feliz ejecución.

Se mandó construir cuatro buques de vapor en Inglaterra, un dique flotante y una factoría dotada de las mas modernas y completas instalaciones industriales y entró en funciones la Comandancia General del Departamento Fluvial para todas las que se señaló como sede el pueblo de Iquitos, lo que dio lugar a que de la noche a la mañana podría decirse, en forma inmediata y visible, se convirtiera en ciudad.

La figura señera del mariscal Castilla tiene en consecuencia, honda y perdurable significación en la vida y los destinos de nuestra Amazonia, porque con su clara concepción de estadista y su personal conocimiento de la comarca, sentó las bases de una eficaz y duradera labor colonizadora, cuyos beneficios para el país serán más palpables y promisorios cuanto más trascurran los años.

Con razón y justicia, recogiendo las repercusiones nacionales de esa tarea de Castilla en la Amazonia, Fernando Romero, expresa: "Es preciso decir, en honor a la verdad, que la atención que Castilla prestó a la selva no fue debida exclusivamente a las condiciones intrínsecas que cooperaban a su buena administración. Fue en esto, como en varios otros sentidos, que el cholo genial y corajudo vio con ojos de mortal nacido cien años después. Viejo cóndor que escaló varias veces los

Andes dando batallas, el Libertador de los Negros que se acostumbró a mirar el Perú desde la altura. Por eso su radio visual se amplió tanto que adivinó las posibilidades del país. Entre éstas, la gran esperanza de la selva oriental".

CONCLUSIONES

De la exposición histórica presentada en las páginas anteriores, podemos deducir valiosas conclusiones que se basan en las opiniones, documentos y demás fuentes a que se han hecho referencia.

Estas conclusiones de gran trascendencia se precisan así:

I. Iquitos no tuvo fundación específica u oficial. No hay acta o documento que acredite el nacimiento de este lugar a la vida urbana. No existen citas o crónicas que aludan a una ceremonia especial, como ha ocurrido en numerosas ciudades de la costa, la sierra y la selva que sí cuentan con escudo de armas o acta recordatorio.

II. Iquitos se ha formado en 2 etapas bien definidas: una como Pueblo de la que tenemos primera referencia en 1814 por un censo realizando en esa fecha y que hace suponer que Iquitos existía ya como población agreste desde principios del siglo XIX. La segunda etapa, la más importante, en la que Iquitos surge como Ciudad gracias al impulso promovido por la Marina Fluvial del Perú y que data de 1864.
Esta segunda etapa de gran interés para la ciudad, es la decisiva por su gravitación y proyección en el futuro y porque en ella se ha ido conformando los eslabones del progreso material y espiritual que hoy enorgullece a sus hijos. Y es por la gran trascendencia histórica de esta etapa que necesitamos precisar con prolijidad cuando se inició esta trasformación de pueblo en ciudad. Necesitamos saber cuándo, cómo y quiénes fueron los responsables de esta trasformación. Identificando estas circunstancias podremos afirmar que conocemos nuestra fecha de fundación.
Es sólo desde que Iquitos dejó su fisonomía de ranchería para convertirse en próspero centro comercial e industrial que podremos afirmar que ha nacido como ciudad. Y aunque no tengamos acta de fundación o un sello heráldico de alcurnia, podremos identificar su surgimiento con un suceso histórico, con una fecha significativa.

III. Esta fecha de interés para todo Iquitos es el 5 de enero de 1864, día memorable en el que arriban a este puerto las naves de la Expedición Naval.
Entonces es cuando se inicia la trasformación del Pueblo en ciudad por obra de los esforzados marinos enviados por Castilla. Es entonces cuando se inicia el avance y el despertar de aquella ranchería olvidada, que incrementa notablemente su actividad económica comercial. Con el establecimiento del Apostadero Fluvial, este puerto va adquiriendo un notable desarrollo.
Con las pruebas aludidas en páginas anteriores, esta fecha se impone con ri-

gurosa objetividad como fecha de fundación. Termina así la agitada polémica en la que se propusieron los años de 1840 y hasta 1740 por los escritores Benjamín Dublé y Jenaro Herrera, respectivamente. Con la aceptación de esta fecha, culmina el llamado a la colectividad y a los estudiosos que hiciera el autor en 1937 cuando en un artículo periodístico publicado en El Eco de Iquitos, dijo:.."aunemos nuestros esfuerzos; movamos el interés de nuestras instituciones culturales y del gobierno mismo para que así sea determinado, para que se fije como fecha de fundación de Iquitos el 5 de enero de 1864 y se considere como fundadores a nuestros bravos y esforzados marinos..."

Esta conclusión es, sin duda, la más importante. Con esta fecha, la Capital del Oriente, se individualiza, adquiere personalidad y se arraiga con solidez. Ya no es una ciudad surgida por el azar dubitativo o el acaso imprevisto. Iquitos se hizo ciudad porque la eligieron con la responsabilidad del futuro. Fue elegida por su privilegiada situación geográfica, por su cercanía al coloso de las aguas, por su estratégica ubicación para el comercio interior y exterior. Pudo seguir siendo un oscuro poblado sin futuro, pero la visión certera de un gobernante y la acción intrépida de los marinos nacionales le libraron de ese incierto destino.

Desde esa fecha, 5 de enero de 1864, Iquitos ha iniciado su conquista del porvenir. Con luchas, estacionamientos y procesos de letargo, pero desde entonces ya, con plena conciencia de su papel directivo en la región, Iquitos debía permanecer y mejorar gracias al hito promisor abierto en ese entonces.

Y hoy, a más de cien años después de esa gesta heroica, los resultados son fecundos. Y el adelanto económico, cultural y urbanístico alcanzado lo coloca en un sitial de honor entre las ciudades peruanas.

IV. Los arquitectos de esta fundación fueron indudablemente Ramón Castilla y los marinos que llegaron en esa gran Expedición Naval de 1864.

Ramón Castilla, como gestor intelectual de esa epopeya, amplio conocedor de la región y gran visionario, supo comprender la importancia de esta zona preocupándose por su desarrollo y progreso. Él concibió la idea de enviar barcos de vapor y de establecer el apostadero fluvial y el dique que servirían de bases para el auge industrial y comercial que esta zona requería.

Y los ejecutores de la epopeya: los marinos, quienes se arriesgaron en la zona con sus propias vidas, con plena conciencia de realizar una tarea de bien nacional. Respecto a ellos, prefiero citar unas frases del mismo artículo periodístico: "... y se considere como fundadores a nuestros bravos y esforzados marinos que escribieron la más bella página de nacionalismo en el país, a esa pléyade de los Ferreyros, los Carrasco, los Portal, los Delboy, los Raygada, los Donayre y otros, a cuya memoria debe la ciudad rendir con un monumento el justo tributo de su reconocimiento y gratitud imperecedera".

V. El 5 de enero de 1864, además de su trascendencia para Iquitos como ciudad, tiene un gran significado para la Marina del Perú como Institución, ya que entonces quedó definitivamente formada la Marina Fluvial que se ha conver-

César Lequerica Delgado.

Notable profesional loretano, amante de la Amazonia y de su historia, además de un rendido admirador de la Marina de Guerra del Perú. Escritor y periodista, publicó por primera vez el artículo que por su importancia histórica se reproduce, en el número de la Revista de Marina correspondiente a los meses de enero-febrero de 1965, el cual, por su contenido, ha merecido ser publicado nuevamente en esta oportunidad.

La Marina de Guerra del Perú en la región amazónica

Teniente Primero (r)
Raymundo Villar Gálvez

En apretada síntesis el autor nos lleva a través del tiempo, desde la época de la independencia hasta nuestros días, en una singladura sin igual, durante la cual releva la importancia de la acción de la Marina de Guerra en la exploración, conocimiento, investigación y desarrollo de tan importante región de la heredad nacional. A través de la misma recrea los más importantes episodios llenos de gloria contenidos en las acciones que la misma tuvo que llevar a cabo para preservar la integridad territorial para las generaciones futuras.

INTRODUCCIÓN.

El Imperio de los Incas se extendió en Sudamérica debido al espíritu conquistador de sus gobernantes. Así es como el territorio que hoy ocupa el Perú en ese entonces constituía 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 llegó hasta la boca del río Santa, dando luego inicio a la obra conquistadora de los españoles.

Dicha obra continuo en diferentes formas hasta las guerras de emancipación, al término de las cuales se conformaron las repúblicas sudamericanas. Después de un largo, lento y tedioso proceso, ostentan hoy la configuración y límites por todos conocidos. Dentro de tal proceso es significativo resaltar la fundación del caserío de Iquitos, en la ribera izquierda del Amazonas, entre los ríos Nanay e Itaya, por el sacerdote jesuita Pablo Marini, en mayo de 1729.

Dicho sacerdote, con la finalidad de darle mayor población e importancia al caserío trasladó a éste a los nativos de Pebas, así como a los Omaguas, a los que catequizó enseñándoles el cultivo y trabajos diversos continuando dicho caserío con su crecimiento hasta 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, todo ello bajo el apoyo del Virreinato de Lima.

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

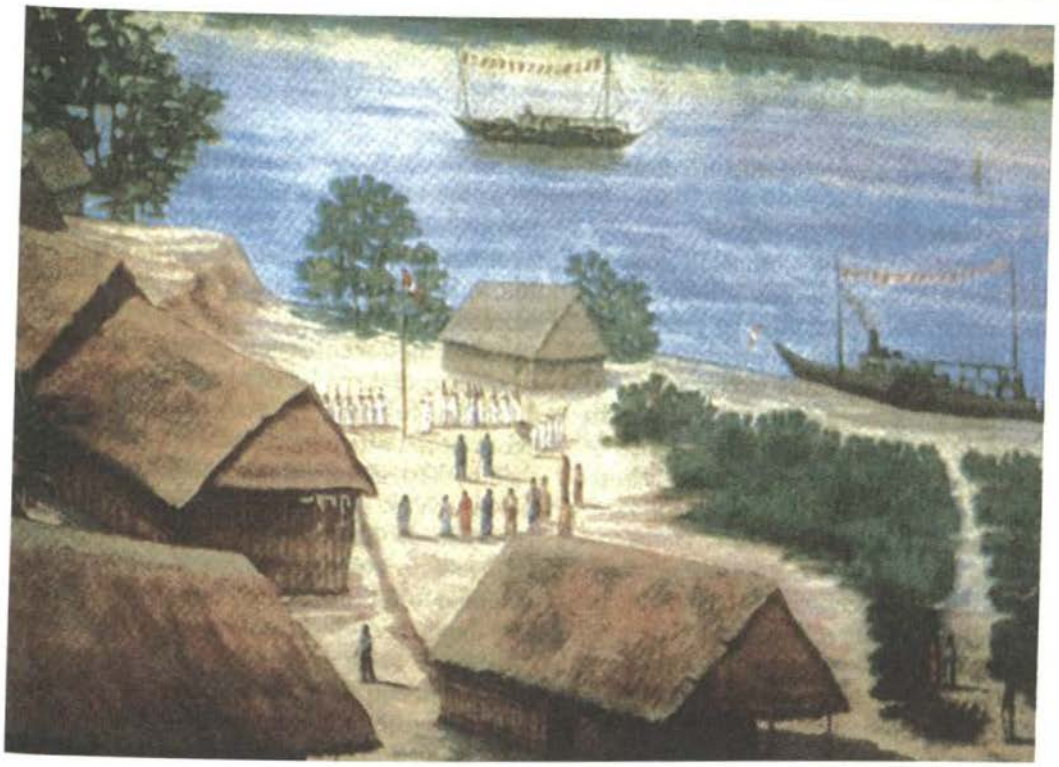
De otro lado, el 23 de marzo de 1824, el libertador Simón Bolívar decretó la creación de la Corte Superior de Trujillo. La capitulación de Ayacucho, firmada el 9 de diciembre de 1824, estipuló en su artículo primero que el territorio que ocuparon las tropas realistas en el Perú sea entregado a las armas 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 declarara la guerra al Perú. Esta guerra ratificó la peruanidad de Maynas.

Mientras tanto, el caserío de Iquitos, conforme pasaba el tiempo, adquirió mayor importancia. Tanto 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.

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 solo 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



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.

tiempos tan sólo un insignificante caserío en espera de la mano del hombre. Los marinos de esa época iniciaron el aporte a través del tiempo para lo que hoy constituye la geografía del oriente peruano.

En 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 Amazonia; pero, a causa de la agitación política de las primeras décadas de la República, no pudo convertirse en una realidad. Recién en 1843, con el mariscal Ramón Castilla en calidad de gobernante del Perú, se dio inicio a una serie de exploraciones en la selva 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 científico realizado en esa ocasión fue de gran valor en provecho del conocimiento de la selva virgen del Perú.

Al terminar su período presidencial, el mariscal Castilla entregó el poder al Ge-

neral 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 período 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 1860, se obtuvieron magníficos resultados con las exploraciones que realizaron los oficiales de la 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 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 , 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 trasportando 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 Félix 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 Amazonia, 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 consideró 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 convenio 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 Ecuador, comandó la flotilla de lanchas cañoneras y que sabía de su capacidad como marino, de su caballerosidad y de su valor, estaba seguro de 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 por el 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 contra 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 los 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 Apostadero 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.

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 misión 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 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 losos 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.

Durante el mismo año, con fecha anterior, el explorador *Putumayo* remontó el río Ucayali hasta la boca del Pachitea demostrando en esta forma que el río podía ser surcado por embarcaciones de 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 vio 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 rebotarlo 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 Amazonia 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 trasformación 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 que ocasionó que la flotilla fluvial restringiese sus actividades y comenzara a languidecer por falta de medios materiales y económicos, llegando al extremo de 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 ha-



Cañoneras fluviales en la V Zona Naval. Atenta vigilancia de nuestra soberanía e integridad territorial en los ámbitos de la Amazonia Peruana.

bían 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.

ACCIONES MILITARES DE LA FUERZA FLUVIAL.

Mientras los oficiales de la Marina de Guerra del Perú destacados a la Fuerza Fluvial de la Amazonia se ocupaban en realizar exploraciones de carácter científico con el objetivo de conocer ampliamente la inmensidad de la selva peruana, Ecuador, en su afán expansionista, perturbaba continuamente esta labor esforzada y silenciosa, obligando al Perú a tomar las armas para defender su patrimonio nacional.

Sin ser el Perú una nación conquistadora, como se le ha acusado repetidamente, ni tampoco militarista, se ha visto obligada a sostener varias guerras y muchas acciones bélicas menores en el curso de su vida republicana. De ellas vale recordar

la guerra de 1828-1829 en la que Bolívar, cuando vio perdido su poder en Bolivia, Perú y la Gran Colombia, quisieron recuperar para Colombia los territorios de Jaén y Maynas. A pesar de haber respetado y aceptado durante su actuación en el Perú, la libre determinación de los pueblos (en el caso de Jaén) y reconocer la Real Cédula de 1802 (en el caso de Maynas), él mismo dictó, el decreto de creación de la Corte de Trujillo, con jurisdicción hasta Maynas. El Tratado Larrea-Gual, que puso término a la guerra de 1828-1829, reconoció los derechos del Perú a los territorios de Jaén y Maynas.

En 1858, el gobierno del mariscal Ramón Castilla le declaró la guerra a Ecuador en defensa de nuestra integridad territorial, amenazada por dicho Estado al querer disponer de territorios de la Amazonia para pagar a los ingleses sus deudas. Como resultado de esta guerra se firmó el tratado de Mapasingue en el que Ecuador reconoció la peruanidad de la región Maynas.

ACCIONES MILITARES DE ANGOTEROS Y TORRES CAUSANO CONTRA ECUADOR.

Corría el año 1903. En la región del río Napo, donde por acuerdo de las cancillerías peruana y ecuatoriana se había establecido un "modus vivendi", Perú tenía su guarnición en la boca del río Aguarico; pero ésta, por razones de salubridad, se vio obligada a replegarse hacia el río Napo y situarse entre las desembocaduras de los ríos Santa María y Curaray. Ecuador, aprovechándose de este hecho, procedió a avanzar sus destacamentos ocupando territorio peruano y llegando hasta las proximidades de Angoteros.

Las cinco lanchas que constituían la flota fluvial en ese entonces estaban en malas condiciones, tal como se constata en el parte oficial del alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, que decía: "Iquitos 1902. Informo que el gobierno tiene a su servicio en los ríos del oriente cinco lanchas llamadas *Cahuapanas, Amazonas, Iquitos, Francisco Pizarro* y *Urubamba*, todas en pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable, no son útiles ni como lanchas mercantes y menos aún como de guerra, a tal extremo de que lejos de imponer respeto al gobierno, son objeto de burla y desprecio".

El prefecto del departamento de Loreto, coronel Pedro Portillo, al tener conocimiento de los avances de las tropas ecuatorianas, comisionó a la lancha Cahuapanas, al mando del alférez Mavila Ruiz, para que en forma conjunta con un destacamento peruano al mando del capitán EP Juan Chávez Valdivia, compuesto por 28 soldados, remontaran el río Napo y persuadieran en forma amigable a las tropas ecuatorianas a salir del territorio peruano.

Pedro Portillo, quien ostentó el grado de teniente de la Columna Naval en la batalla de Tarapacá (1879) y fue testigo del heroísmo de los hermanos Menéndez en dicha batalla, siendo prefecto de Loreto bautizó con el nombre de Puerto Menéndez al puerto situado al pie del Pongo de Manseriche.

El 26 de junio de 1903 arribó la *Cahuapanas* a Angoteros. Las tropas ecuatorianas al mando del mayor Bermúdez, al avistar a la *Cahuapanas* se prepararon a atacarla sin previo aviso; pero el alférez Mavila apreció los preparativos ecuatoria-

nos, y maniobrando su lancha en forma inteligente, desembarcó a los soldados que transportaba. Con esta maniobra logró neutralizar al enemigo, y 20 minutos después de rotos los fuegos, el triunfo sonreía a las armas peruanas. Con esta acción se frenó aquella vez la infiltración ecuatoriana en el río Napo.

La noticia del combate de Angoteros causó indignación en Ecuador. El gobierno de ese país culpó al Perú de haber violado el "modus vivendi" y dispuso que una nueva expedición al mando del mayor Rivadeneyra, compuesta por 138 hombres y un cañón Krupp, se dirigiera al río Aguarico.

El coronel Portillo, al tomar conocimiento de este movimiento de fuerzas ecuatorianas, comisionó nuevamente al alférez Mavila Ruiz para que al mando de la lancha *Iquitos* transportara 15 hombres hasta la guarnición de Torres Causano para reforzar el destacamento de 28 hombres que estaba a órdenes del capitán EP Chávez Valdivia.

El 7 de abril de 1904, llegó la *Iquitos* a Torres Causano y permaneció en ese lugar en cumplimiento de sus órdenes. Como el jefe ecuatoriano, el mayor Rivadeneyra contaba con fuerzas muy superiores, y suponiendo él que el 28 de julio los peruanos estarían celebrando su aniversario patrio, decidió atacarlos. A las 14:30 horas Rivadeneyra inició su operación con fuego de fusilería, apoyado por su cañón Krupp. Ante ese artero ataque, la guarnición peruana tuvo que replegarse en la espesura de la selva. El alférez Mavila largó amarras, se colocó frente a los fusileros ecuatorianos y rompió fuego contra ellos, dándole así al capitán EP Chávez Valdivia el tiempo necesario para reponerse y organizar un contraataque, el que se inició a las 15:00 horas para derrotar finalmente a las tropas ecuatorianas una hora después. Al finalizar la tarde había caído prisionero el jefe ecuatoriano, el mayor Rivadeneyra.

Los ecuatorianos tuvieron 28 bajas y los peruanos sólo 2, además de numerosos heridos, especialmente varios tripulantes de la Iquitos. En esta acción murió el cabo peruano Pantoja en cuyo honor lleva su nombre la guarnición más avanzada del río Napo. Con este nuevo éxito peruano, en el cual fue decisiva la acción de la lancha Iquitos al mando del alférez Mavila, se confirmó una vez más la soberanía peruana en la zona del río Napo.

En 1905, el gobierno inició la renovación de la flotilla fluvial con la adquisición de la cañonera *América*. En 1910, Ecuador movilizó sus tropas en la frontera desconociendo el fallo del Rey de España, lo que obligó al Perú a movilizar su flotilla fluvial al río Napo. La nave capitana fue la cañonera *América*, al mando del teniente segundo Óscar Mavila Ruiz, vencedor de Angoteros y Torres Causano. La presencia de esta flotilla en el río Napo disuadió a los ecuatorianos diluyéndose así el peligro del inicio de otra situación conflictiva.

PROBLEMAS CON COLOMBIA.

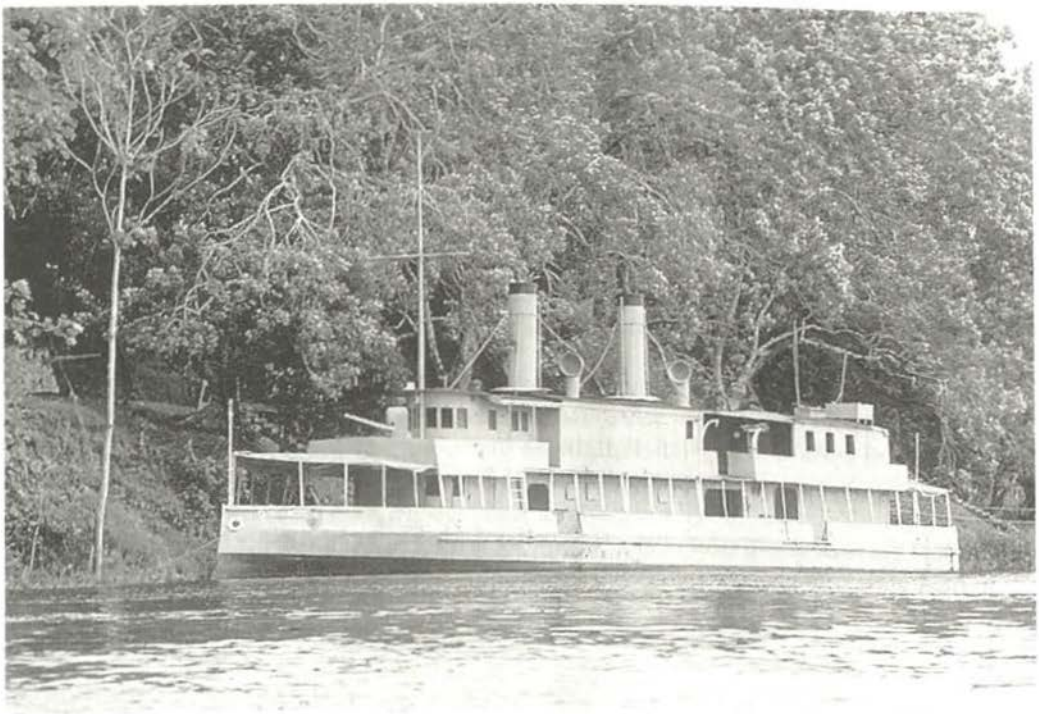
Si bien es cierto se aclaró la situación antes mencionada con Ecuador a comienzos de 1911, no ocurrió lo mismo con Colombia. Se tenía conocimiento de que en enero del mismo año había salido de Bogotá una expedición al mando del general Gamboa con destino al río Putumayo, la que se establecería en la zona de Caque-

tá, cerca a Puerto Córdoba, en pleno territorio peruano y en un lugar estratégico denominado "La Pedrera". El gobierno peruano, al tener conocimiento de esa acción, dispuso que la Fuerza Armada procediera a la reivindicación del territorio ocupado por Colombia.

Se ordenó que el Batallón de Infantería Nº 9, al mando del coronel EP Óscar R. Benavides, que estaba acantonado en Chiclayo, procediera hacia Iquitos, y desde allí, con el apoyo de la flotilla fluvial, siguiera al río Putumayo. La Fuerza de Tarea Fluvial estaba constituida por la cañonera *América*, al mando del teniente primero Manuel Clavero, como comandante y el teniente segundo Héctor Mercado como segundo comandante, el transporte *Loreto*, el buque hospital *Tarapoto* y el transporte *Estefita*.

Llegado el Batallón de Infantería Nº 9 a Iquitos, se procedió de inmediato al embarque en los buques indicados, mientras que el comando militar lo hizo en la América. El viaje de bajada por el río Amazonas y la surcada del río Putumayo se realizó con dificultades, pues la caldera de la *América* estaba en malas condiciones.

El 10 de julio la expedición Benavides arribó a las inmediaciones de "La Pedrera". La Fuerza de Tarea Fluvial paró sus máquinas y arrió un bote de la *América* en la que se embarcó el subteniente EP Bergeri en compañía de cuatro tripulantes



B.A.P. América, a bordo de la cual el teniente primero Manuel Clavero y su heroica dotación lograron expulsar a quienes pretendieron tomar una amplia zona de nuestra Amazonia el 12 de julio de 1911.

de la *América*, con la misión de parlamentar con el general Gamboa que se encontraba en la margen derecha del río. Al término de los deslindes protocolares y ante la negativa de Gamboa, Benavides determinó desalojarlo por la fuerza. El teniente Clavero ordenó abrir el fuego produciéndose el primer disparo a las 16:30, fuego que fue respondido por las tropas colombianas generalizándose así el combate de "La Pedrera".

Las tropas embarcadas en el transporte Loreto intentaron desembarcar, pero fueron rechazadas por el fuego de una batería adversaria. El 11 de julio siguieron los intentos de desembarco sin alcanzar el éxito debido a que las orillas de ese sector no permitían el encoste. Por eso, el teniente Clavero, en un acto admirable, decidió para el día 12, atacar al enemigo por retaguardia. Para esto surcó el río hacia los remolinos de un mal paso acercándose hasta una distancia de 100 m. de tierra. Todo el fuego enemigo se concentró entonces sobre la América y uno de los disparos averió sus calderas, motivo por el cual la cañonera comenzó a perder terreno y a tener muchas víctimas. En dicho momento se ordenó elevar la presión de las calderas al máximo, y así la América, en su lucha contra la corriente, pudo vencer el mal paso al cabo de 40 minutos colocándose aguas arriba de la "cashuera", donde la ribera del río permitió el desembarco.

Las tropas colombianas habían considerado imposible el paso de los buques, pero al constatar que la cañonera peruana había vencido las fuerzas naturales, así como el fuego enemigo, este hecho se convirtió en un efecto desmoralizador para Colombia, y, en el teatro de la lucha, su impacto fue tan grande que las tropas del general Gamboa abandonaron en rápida huida su posición estratégica dejando pertrechos y hombres que luego fueron capturados.

Es por eso que el 12 de julio de 1911 se evoca el combate de "La Pedrera", en el que los tenientes Manuel Clavero y Héctor Mercado, a bordo de la cañonera *América* escribieron una página de gloria y valor en la historia de la Marina de Guerra del Perú.

LA GUERRA DEL AMAZONAS 1932-1933.

El 24 de marzo de 1922, Perú y Colombia firmaron en forma secreta un tratado de límites llamado Salomón-Lozano, mediante el cual se fijó la frontera entre ambos países a lo largo del río Putumayo. Con esto se cedía a Colombia 120.000 Km^2 entre los ríos Caquetá y Putumayo, y, además, el Trapecio de Leticia entre los ríos Putumayo y Amazonas. Por su parte Colombia reconocía al Perú la soberanía de las fuentes de los ríos Putumayo y Napo.

El presidente del Perú era don Augusto B. Leguía y se dice que la razón que tuvo para firmar ese nefasto tratado era para despejar peligros en el noreste y poder concentrar esfuerzos frente a Chile. También se sostiene que Estados Unidos presionó al gobierno de Lima a ceder en el Amazonas para compensar a Colombia por la pérdida del territorio de Panamá.

El 31 de Julio de 1930 Colombia ocupó Leticia. Ese mismo año se sublevó el comandante EP Luis Miguel Sánchez Cerro con la guarnición de Arequipa, siguiéndole la guarnición de Lima, pues el Ejército Peruano consideraba el inconsistente

Tratado Salomón-Lozano como una repudiable traición a la peruanidad al entregar esos territorios que eran peruanos con todos sus derechos.

Luego se produjo la dimisión de Leguía, la renuncia de Sánchez Cerro y su candidatura a la Presidencia la que ganó, asumiendo el poder como Presidente.

El 1 de setiembre de 1932 un grupo de civiles peruanos al mando del Ing. Ordóñez reconquistaron Leticia. La guarnición de Loreto apoyó esa reconquista y Sánchez Cerro tuvo que respaldarla, aunque oficialmente sostenía que no la había alentado. Se dio inicio a una etapa de negociaciones para recuperar la localidad por la vía legal, pero el presidente colombiano Ernesto Otoya Herrera optó por la reconquista del puerto amazónico y declaró la movilización.

Es muy grato reproducir en estas líneas una apreciación del capitán de navío Alfredo Narváez, entonces comandante de la Fuerza Fluvial, quien manifestó: "que seguramente la campaña de 1932 ha sido, después de la infausta Guerra del Pacífico, la que ha demandado a nuestro país un mayor esfuerzo y desgaste económico y la que también ha determinado importantes directivas y transformaciones en aquella región de nuestro territorio postergada hasta entonces en sus justas aspiraciones".

Por otro lado, decía: "Además se recordará su origen, que fue el 1 de setiembre de 1932, debido a la inconsulta entrega del Trapecio Amazónico, cuyo puesto avanzado era Leticia, a la República de Colombia sin más razones y antecedentes que la debilidad de un gobierno y el injusto Tratado Salomón-Lozano, aprobado por el Congreso el 20 de diciembre de 1927, que causó rebeldía justificada en el departamento de Loreto y en todo el Perú."

"Consumado el asalto de Leticia, en flagrante violación de un tratado aprobado y vigente, el gobierno de Sánchez Cerro, alentado ante la rebelión producida en este sector del territorio nacional y después de realizar exhaustivas investigaciones, acató el mandato de la opinión pública y debió reconocer la razón de su justa demanda."

"Sin embargo, esta actitud del gobierno tuvo que hacer frente a la censura de los partidos políticos de esta época, muchos de ellos anarquizados y que trataban por todos los medios de debilitar la acción política y diplomática, habiendo llegado hasta el extremo de asesinar al Presidente Sánchez Cerro al salir de revistar a las tropas que deberían salir hacia el frente".

"Realmente este conflicto sorprendió al país y consecuentemente a nuestros Institutos Armados que, como siempre, supieron responder con efectividad y patriotismo, alistándose para una lucha que debía hacer frente a la parcialidad de Brasil en los Estados Amazónicos de Belem do Pará, ribereños de ese gran río que, contrariando la política de la República Federal, apoyaron los movimientos de las expediciones colombianas convirtiendo el puerto de Manaos en una verdadera base fluvial militar colombiana, en donde libremente se abastecían, y en cambio, respecto a Perú, se obstaculizaban los movimientos de nuestra cañonera *América*, la que utilizaba sus derechos de "libre tránsito" en el Amazonas vigilando hacia Leticia el avance de la expedición del general colombiano Vásquez Cobos."

"Es en estas graves circunstancias que le corresponde actuar a nuestra Marina de Guerra, en cooperación con el Ejército y la Fuerza Aérea, debiendo, por tanto,

las armas peruanas enfrentarse a una poderosa, aunque improvisada expedición conformada en su mayor parte por mercenarios, pero instruidos por oficiales europeos procedentes de la última Guerra Mundial".

LA FUERZA AVANZADA DEL ATLÁNTICO.

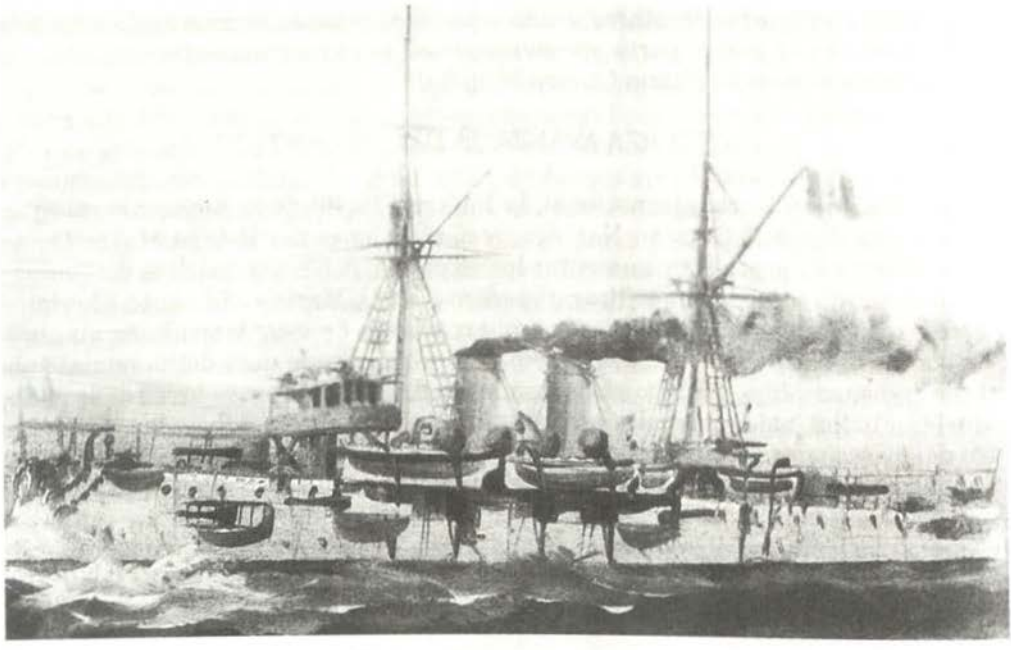
Iniciado el conflicto internacional, la Fuerza Fluvial de la Amazonia, al mando del capitán de navío Germán Narváez, recibió órdenes del Estado Mayor General de la Marina de preparar y aumentar los efectivos, poner las lanchas de guerra en condiciones de servicio y movilizar al personal de la Marina Mercante Fluvial. Se efectuaron requisiciones de algunas embarcaciones de esta Marina, se ampliaron los servicios de la Capitanía del Puerto de Iquitos y se le dotó del personal subalterno indispensable. Se hizo el llamamiento del personal más joven y apto de la Marina Fluvial, así como de los prácticos conocedores de los diferentes ríos del teatro de operaciones. Se estableció la Capitanía del Puerto de Leticia asignando pequeñas embarcaciones con defensas apropiadas para el servicio de la capitanía, se nombró como capitán de puerto a un oficial de Marina y se dispuso que con las cinco embarcaciones se debía efectuar la vigilancia, el enlace y el aprovisionamiento a las fuerzas militares del agrupamiento de esa zona de avanzada de la frontera amazónica amagada por el conflicto.

La Comandancia General del Teatro de Operaciones ordenó el minado de los canales de entrada a Leticia obligándose a todo barco que arribara a esta localidad a que empleen prácticos peruanos proporcionados por la capitanía. Además de esas urgentes medidas, la Comandancia de la Fuerza Fluvial organizó sus fuerzas en tres divisiones:

Primera División:	Cañoneras *América* y *Napo*.
Segunda División:	Transporte de Material. Lanchas *Iquitos*, *Portillo* y *Cahuapanas*.
Tercera División:	Transporte de tropas. Compuesto por las tres lanchas más grandes del servicio mercante a las que se les dotó de cañones de 47 mm. enviados por el Estado Mayor General.

Mientras la Comandancia General de Operaciones desarrollaba su plan estratégico de despliegue de tropas a las fronteras, parte de las naves prestaron el servicio indispensable de conducir a soldados a sus emplazamientos en los puestos avanzados. La lancha mercante *Sinchi Roca* se destinó al servicio de la "Cruz Roja" enarbolando dicha bandera internacional.

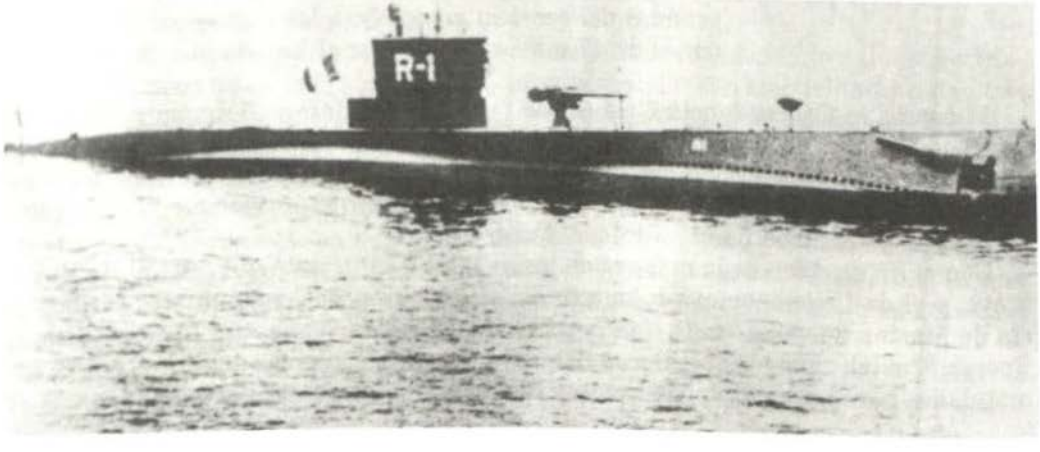
Con el fin de reforzar la defensa de los puestos de Puerto Arturo, en el río Putumayo, y el de Leticia, en el río Amazonas, se formaron dos compañías de Infantería de Marina apoyadas cada una por tres cañones de 37 mm. pertenecientes a la Fuerza Fluvial, cañones que fueron dotados con sus respectivos artilleros, todos comandados por el teniente primero José Mosto y Mosto.



Crucero B.A.P. Almirante Grau

FUERZA AVANZADA DEL ATLÁNTICO

SUBMARINO R-1



Mientras todo esto sucedía, Colombia preparó una expedición a la que llamó "de castigo". El 28 de enero de 1933 se produjo la iniciación de las hostilidades con un enfrentamiento entre dos patrullas que se produjo en Puerto Meléndez y en el cual Colombia perdió un hombre. La expedición, conducida por Vásquez Cobos, y que llevaba al general Efraín Rojas y su Jefe de Estado Mayor el coronel Arturo Borrero, zarpó de Cartagena, sobre el Atlántico, con rumbo al río Amazonas y arribó a Manaos después de haber recorrido 7.000 km. La expedición, llamada también "punitiva", contaba con 1.000 hombres, 6 cañoneras y 2 buques mercantes armados, más 1 buque hospital, 2 lanchas patrulleras, 12 embarcaciones menores y disponía de apoyo aéreo a cargo de pilotos mercenarios alemanes.

Vásquez Cobos llegó con su expedición a Ipiranga, en Brasil, el 12 de febrero de 1933 y tres días después sus fuerzas ocuparon la localidad de Tarapacá en el río Putumayo, 130 km. al norte de Leticia y a 4 km. de la frontera con Brasil. La guarnición peruana fue atacada con tres cañoneras, dos transportes armados, tres aviones de caza y dos bombarderos con un efectivo total de 455 hombres del Ejército y 122 de la Marina. Perú resistió el ataque con dos cañones Krupp, 94 soldados y 10 enfermos, quienes evacuaron la posición antes del desembarco colombiano.

A este encuentro le siguieron otros a lo largo del río Putumayo. Mientras todo esto sucedía, en vista de que la poderosa expedición de Vásquez Cobos había alcanzado el río Putumayo, y teniendo en cuenta la compra de dos destructores que se gestionaban en Europa, el Estado Mayor General de la Marina del Perú, cuyo Jefe era el contralmirante Carlos Rotalde, preparó el plan de acción de la Armada organizando para tal fin dos fuerzas de tarea.

La primera fuerza se llamó Fuerza Avanzada del Atlántico (FAVA) al mando del capitán de navío Héctor Mercado y su Jefe de Estado Mayor el capitán de fragata Enrique Monge. Los oficiales del Estado Mayor fueron el capitán de corbeta Alberto Arnillas y el teniente primero Guillermo Tirado. La fuerza estaba compuesta por el crucero *Almirante Grau* y los submarinos *R-4* y *R-l*. El Almirante Grau tenía al mando al capitán de fragata Víctor Escudero y como segundo comandante al capitán de corbeta José Antonio Rodríguez R. El *R-4* estaba al mando del capitán de corbeta Jorge Arbulú y la dotación de oficiales la componían el teniente primero Alberto Del Castillo, teniente segundo Florencio Teixeira y el teniente segundo Carlos Lindley. El *R-1* estaba al mando del capitán de corbeta Juan Bacigalupo y sus oficiales eran: teniente primero Mijael Mesía, teniente segundo Pedro Gálvez Velarde, teniente segundo Juan Luis Kruger. La misión asignada a esta fuerza era hacer presencia en la costa colombiana del Caribe hasta el Amazonas.

Por otro lado, la Fuerza Naval del Pacífico estuvo al mando del capitán de navío Enrique Maura y estuvo conformada por el crucero *Coronel Bolognesi* y los submarinos *R-2* y *R-3*. Su misión era vigilar las costas del Pacífico colombiano.

El 9 de abril se produjeron reajustes en las dotaciones de los submarinos *R-4* y*R-l*. El día 10 se dio permiso al personal de los *R* para ir a buscar su ropa y utensilios de aseo para un viaje a iniciarse en tres horas.

La división de submarinos zarpó a 1400 horas, al mando del comandante Arbulú, con destino a la base naval de San Lorenzo donde se aprovisionó de torpedos, munición de cañón, víveres y agua. A 18:00 horas zarpó rumbo a Talara donde arri-

bó en espera del *Almirante Grau:* que se había quedado en el Callao, donde le adaptaron una base para un hidroavión y lo dotarían de dos cañones antiaéreos de origen japonés.

Tres días después llegó el crucero a Talara y se reaprovisionó de combustible, lubricantes, agua y víveres. Se ordenó el zarpe inmediato de los submarinos para hacer un "rendez vous" a las alturas de las Islas Perlas. El 30 de abril, al salir de inmersión en las proximidades de las Islas Perlas, se interceptó por radio que ese día, después de haber pasado revista en el Hipódromo de Santa Beatriz a las tropas que se preparaban para partir al Teatro de Operaciones, un fanático aprista había asesinado al Presidente de la República, el general Sánchez Cerro.

Ese mismo día se produjo el "rendez vous" con el *Almirante Grau*, se intercambiaron mensajes con las fuerzas avanzadas y luego se siguió viaje a Balboa en cumplimiento de la misión asignada.

La grave situación internacional en la frontera con Colombia, sumada a la crisis política y económica, y la efervescencia política partidarista interna, llevó al Congreso de la República a pedir al Ejército para que disponga que el general Óscar R. Benavides, en ese mismo día que el presidente fue asesinado, asuma la Presidencia de la República hasta completar el período de Sánchez Cerro.

Al llegar a Balboa, se negó a la FAVA todo tipo de aprovisionamiento y carena. La fuerza necesitaba cartas de navegación del Caribe, munición para armas menores y otras cosas, las que sólo se pudieron conseguir por intermedio de unas amigas de los peruanos, las señoritas Martínez y las, señoritas Lewis.

La FAVA cruzó el Canal de Panamá y al llegar a Cristóbal siguió hacia el Caribe rumbo a la isla de Aruba y luego a la isla holandesa de Curazao, donde también se negó el aprovisionamiento de los buques, los cuales sólo recibieron petróleo en Caleta Caracas. La fuerza continuó su viaje hacia la isla Martinica, Puerto España. En el trayecto coincidió con una mar muy gruesa y se descolgó el mástil de la antena del radio y se destruyó toda la superestructura de popa del submarino *R-1.*

Al llegar a Puerto España, el gobernador de la isla fue a bordo del B.A.P. *Almirante Grau* donde lo recibió el Comandante Mercado, a quien le manifestó que, con gran sentimiento, la fuerza no podía recibir aprovisionamientos.

El comandante Mercado, con su simpatía y don de gente, le dijo al gobernador que no necesitaba nada, sólo unos dos días de permanencia en el puerto para reparar el mástil y la antena de radio de uno de sus submarinos, y lo llevó a ver el *R-1* que se encontraba acoderado al *Almirante Grau* en plena reparación. El Comandante Mercado le convidó un pisco sour, preparado por el mayordomo de apellido Sutín, de las pocas reservas que tenía el *R-l.* El gobernador estuvo feliz y le dio a la fuerza libre práctica, se dio franco al personal y cuando lo martinenses estaban en el Consulado del Perú pidiendo enrolarse como mercenarios, tal como días antes había sucedido con los buques colombianos, se dieron cuenta de que la Marina de Guerra del Perú era otra cosa y se retiraron.

La Comandancia de la Fuerza Avanzada del Atlántico no tenía presupuesto para atenciones y el Comandante Mercado había agotado su provisión personal y la de los submarinos, por lo que pidió se le asignara algo para poder atender a las autoridades. La respuesta que recibió el Comandante Mercado fue "Misión de esa

fuerza al salir del Callao ha sido para defender los sagrados intereses de la Patria, no hacer demostraciones de riqueza."

Terminada la reparación del mástil del *R-1* se zarpó con rumbo a Belem do Pará. Al arribo a la altura del buque-faro abordaron los prácticos y se comenzó a surcar el río Amazonas hacia Belem do Pará. Una vez en Belem, las autoridades del puerto pusieron una serie de obstáculos al no dejar que los buques amarraran a los muelles. Luego de algunas gestiones, los buques amarraron a muelle y se reparó la superestructura del *R-1*, trabajando el personal como unos magníficos calderetos.

El 8 de mayo de 1933 el Alto Mando colombiano en el río Putumayo decidió atacar Puca Urco, donde el ejército peruano tenía dividida a las fuerzas colombianas en dos sectores. En aquel combate no intervino ningún buque de la Fuerza Fluvial peruana, pero la Marina estuvo representada por el teniente segundo José Mosto y Mosto al mando de un grupo de marineros que pelearon valientemente al lado de los soldados peruanos.

El 24 de mayo se produjo el cese de hostilidades y se firmó en Río de Janeiro un tratado de paz y cooperación. La Fuerza Avanzada del Atlántico continuó en los muelles de Belem siguiendo su rutina. La actuación de esa fuerza de tarea constituyó una poderosa demostración de la capacidad naval del Perú que alarmó a la opinión pública del Estado opositor y le hizo comprender la firme determinación peruana de llevar a cabo una política de reivindicación de sus conculcados derechos pero sancionados por un Tratado contrario al Perú con la intervención de la Liga de las Naciones.

También los alcances de esta audaz expedición al Atlántico repercutieron en la Cancillería brasileña frenando la parcialización y la conducta de algunas autoridades de los estados ribereños del río Amazonas, dando lugar a que connotados órganos de la prensa fluminense declararan que los movimientos estratégicos de la Escuadra Peruana en el Amazonas afectaban fundamentalmente la posición de Brasil en el corazón de Sudamérica y creaban una nueva geopolítica de ese país.

Mientras la FAVA permanecía en Belem do Pará con sus tripulaciones sin recibir su paga, el Presidente Benavides negoció la paz con Colombia, debiendo Perú entregar Leticia a una comisión internacional para lo cual el Estado Mayor General de Marina ordenó al comando de la FAVA prepare el crucero *Almirante Grau* para ir a Leticia con el fin de formalizar la entrega, a lo que el Comandante Mercado contestó: "Misión de esta fuerza a mi mando al salir del Callao ha sido defender los altos intereses de la Patria y no hacer entrega de parte de nuestro territorio". (Firmado. H. Mercado)

La comunicación que se emitió por el Estado Mayor General de la Marina fue: "Diga cuánto tiempo necesita para regresar a su base".

La respuesta: "De inmediato".

Por lo que la fuerza zarpó rumbo a Puerto España en mayo de 1933.

En Puerto España, la FAVA se encontró con los transportes *Rímac* y *Pariñas* que viajaban con una comisión al mando del capitán de navío Tomás Pizarro. A bordo también se encontraban los comandantes de dos destructores recientemente adquiridos; ellos eran los capitanes de fragata Grimaldo Bravo Arenas y Federico Díaz

Dulanto. Los jefes intercambiaron información e hicieron algunos destaques de la FAVA a la dotación de los destructores para completar las tripulaciones entre las que se encontraban los cadetes de 5to y 6to. Año. La FAVA partió para Cristóbal y la Expedición Pizarro para Europa.

COOPERACIÓN DE LA FUERZA NAVAL DEL PACÍFICO.

La Marina de Guerra del Perú no sólo cruzó el mar Caribe y el océano Atlántico, siguiendo por las costas de Colombia, sino que con la Fuerza Naval del Pacífico estableció el bloqueo de las costas colombianas en este océano, frente al puerto de Buenaventura, obligando a los colombianos a establecer una vigilancia especial, ahuyentando a la vez su tráfico marítimo.

VIAJE HACIA AMAZONAS DEL DESTRUCTOR RODRÍGUEZ Y EL CRUCERO LIMA.

El cazatorpedero *Teniente Rodríguez,* al mando del capitán de corbeta Alberto Arnillas Arana, que acababa de regresar al Callao en la FAVA, zarpó del Callao escoltado por un submarino hasta Balboa. El submarino regresó al Callao y cuando el Teniente Rodríguez cruzó el Canal de Panamá, navegó con una serie de peripecias y sufrió, entre otras, la caída de su mástil. Cruzó las costas caribeñas y del Atlántico, llegó a Belem do Pará para seguir hasta el puerto de Iquitos en el río Amazonas.

Igualmente, el antiguo crucero y ex buque madrina de los submarinos llamado *Lima*, zarpó al mando del capitán de fragata Carlos Pfeiffer Ortega hacia Iquitos, vía el Canal de Panamá, y llegó a su puerto de destino. En dicho lugar, ambos buques convirtieron ese puerto en el Apostadero Naval más fuerte de la Amazonia dando a la Quinta Región Militar un valioso apoyo.

ADQUISICIÓN DE LOS DESTRUCTORES *GUISE* Y *VILLAR.*

Por razones de inteligencia se supo que la Marina Colombiana gestionaba en Europa la compra de dos buques del tipo destructor realizando para ello gestiones y los contactos iniciales con el gobierno de Estonia. Sin embargo, su venta fue efectuada al Perú a través de la delegación diplomática en Brasil, que en ese momento se hallaba a cargo del Dr. Ventura García Calderón, quien recibió una oferta del Sr. Antonio Segadas y Vearría que actuaba como intermediario para la adquisición de dichos destructores y otros elementos bélicos.

Pedro Ugarteche, Ministro de Relaciones Exteriores, recibió la oferta desde Brasil y la puso en conocimiento del Presidente Sánchez Cerro, quien convocó al ministro de Marina, el Sr. Alfredo Benavides Canseco. Luego, contando con la recomendación de la Marina de Guerra, el Presidente manifestó el interés por la oferta.

Tras el asesinato del Presidente Sánchez Cerro, el Presidente Benavides, quien le sustituyó, dispuso se continuara con las negociaciones, y así fue que el nuevo ministro de Marina, Dr. Luis A. Flores, ordenó al Agregado Naval en Londres, capi-

tán de navío Manuel Faura, que inspeccionara los buques y que después de esta acción concretase la compra si resultaba conveniente. Luego de las gestiones necesarias, se tomó posesión de los dos destructores en el puerto de Talin, rebautizándolos como Almirante *Guise* y Almirante *Villar*.

Las dotaciones viajaron a bordo de los transportes *Rímac* y *Pariñas* al mando del capitán de navío Tomás Pizarro. El capitán de fragata Grimaldo Arenas asumió el mando del *Villar*, y el capitán de fragata Federico Díaz Dulanto, el comando del *Guise*. Las tripulaciones ocuparon sus puestos en ambos buques y el 2 de setiembre zarparon escoltados por el petrolero *Pariñas* hacia Gravesent donde se hizo "rendez vous" con el *Rímac* que regresaba con los Cadetes de 5to. y 6to. Años y otros tripulantes. Todos ellos se embarcaron en ambos destructores, relevándose y enviándose a su país a los estonianos contratados. La fuerza zarpó rumbo a El Ferrol, puerto en el cual se hicieron reparaciones al *Villar*; luego se continuó hacia San Vicente, con escala en Santa Cruz de Tenerife.

En San Vicente se recibieron órdenes de seguir hacia Iquitos llegando el 9 de noviembre a Belem do Para, donde, previo un "rendez vous" a 50 millas de este puerto, los destructores se encontraron con el *Rodríguez* y el *Lima* y el buque mercante Perené, constituyéndose en la Fuerza Naval de la Amazonia. Arribaron a Iquitos el 5 de enero de 1934 a las 11:25 horas, y allí permanecieron 198 días. Los cadetes fueron evacuados a su Escuela por vía terrestre, fluvial y aérea.

Después que se solucionó el conflicto con Colombia, los dos destructores recibieron órdenes de zarpar para el Callao, con escalas en Belem do Pará y en Puerto España. Los destructores recibieron carena y reparaciones de dique en Fort de France, llegaron a Cristóbal, cruzaron el Canal de Panamá y siguieron rumbo a Talara, desde donde, después de reabastecerse de combustible, síguieron en demanda del Callao, puerto a donde arribaron el 5 de julio de 1934, incorporándose a la Fuerza Naval del Pacífico.

Antes de cerrar el capítulo de la Guerra del Amazonas con Colombia (1932-1933), vale la pena mencionar un caso que merece no sólo ser recordado sino enaltecido. Producida la toma de Leticia, el comando de la Fuerza Fluvial de la Amazonia, con el personal estrictamente necesario para sus operaciones teniendo que realizar el apoyo logístico desde Masisea hasta Iquitos, dispuso que el teniente primero SN(O) Javier Pinillos Goycochea asumiera, para tal fin, el mando de la lancha *Cahuapanas* realizando con eficacia el viaje Iquitos-Masisea-Iquitos. En vista del éxito de dicha comisión, se envió al odontólogo en un viaje similar para recoger oficiales. Realizó un tercer viaje conduciendo la lancha Iquitos a Ramón Castilla. El cuarto viaje, también al mando de la *Iquitos,* lo hizo a Masisea. Su quinto viaje fue como comandante de la *Cahuapanas* al río Napo. Luego, el teniente Pinillos fue nombrado comandante del buque hospital *Manco Cápac* y por último recibió el encargo de tomar, en Leticia, al *Marañón* y llevarlo a Iquitos.

Es de recordar que este oficial cuando prestaba servicios en el Pacífico a bordo del *teniente Rodríguez* se desempeñaba –además de su función odontológica– como oficial de comunicaciones en las maniobras tácticas.

Terminado el conflicto y vuelta la calma, la Fuerza se dedicó a exploraciones y a la acción cívica en favor de las poblaciones ribereñas.

LA MARINA DEFIENDE LA SOBERANÍA NACIONAL EN LA AMAZONIA.

En 1934 la Marina mandó construir dos cañoneras en New London, Estados Unidos. Antes de terminarlas se envió a las dotaciones de oficiales y tripulantes al mando de C. de F. Pablo C. Ontaneda. Una vez terminadas se les bautizó con los nombres de *Loreto* y *Amazonas* e iniciaron el viaje a Iquitos, viaje que fue muy difícil por tener que cruzar el Caribe y el Atlántico, pues la construcción de estos buques no era para navegar en el mar, sino en los ríos, debido a que contaban con muy poco calado y mucha superestructura. Finalmente, las cañoneras arribaron el 26de agosto de 1934, a Iquitos, el B.A.P. *Amazonas* al mando del C. de C. Ismael Otárola y el B.A.P. *Loreto* al mando del C. de C. Guillermo Thomberry.

La eficiencia profesional y la pericia marinera puesta de manifiesto por las tripulaciones de esas unidades, en vista del difícil viaje, mereció del Congreso de la República la siguiente moción: "Han llegado al puerto de Iquitos las cañoneras *Loreto* y *Amazonas* comandadas por el C. de F. Pablo C. Ontaneda. El personal de estas nuevas unidades de la Fuerza Fluvial del Perú han desarrollado un verdadero esfuerzo al efectuar la travesía desde New London, EE.UU., al puerto de Iquitos. El poco calado de estas cañoneras y su gran obra muerta incluyen en ella altas y pesadas superestructuras a lo que hay que agregar su artillería, y si se tiene en cuenta de que estas naves son especialmente construidas para navegar en los ríos, hace para ellas peligrosa la navegación en mares abiertos como el Atlántico y el Caribe. Por las razones anotadas, los suscritos, considerando que el Congreso debe señalar con orgullo la forma eficiente cómo el personal de oficiales y tripulantes han llevado esta misión, acuerdan manifestar su satisfacción por el adelanto alcanzado por nuestra Marina de Guerra con evidente prestigio para la República."

En 1936 hay dos acciones de la Fuerza Fluvial que merece destacar. La primera es la realizada de acuerdo con un plan de operaciones asignado al B.A.P. *Napo*. Su comandante, el Tte 2° Fernando Morey, recibió la orden de explorar el río Pastaza y su afluente el río Huasaga. Este río está formado el Cuchiyacu y el Cherpeto, hasta donde llegó el teniente Morey en la *Napo,* un punto a 130 millas denominado "Campamento Naval B.A.P. *Napo* a unos 5 km. aguas abajo de la guarnición militar llamada "Teniente Yáñez". Dicho campamento fue establecido por el teniente Morey, quien manifestó sobre la existencia de un "Pongo" o "Cashuera" al que llamó también B.A.P. *Napo* que tiene un desnivel de 0.56 m. y un ancho de 12 m que puede ser surcado. Como es un río muy estrecho, presenta muchas dificultades para navegarlo, poca cantidad de agua y un amplio follaje extendido sobre el río. El Tte 2° Fernando Morey Del Águila, sus oficiales y tripulantes demostraron su gran capacidad al lograr surcarlo.

Otra exploración importante ordenada en dicha oportunidad fue la de otro afluente menor, el Heitu-Yacu, el que fue explorado con muchas precauciones por el Tte 2° Luis Ponce Arenas.

En junio de ese mismo año, nuevamente la frontera con Ecuador se vio agitada por las pretensiones territoriales de los vecinos ecuatorianos y es así como una guarnición ecuatoriana bajó por el río Santiago para ubicarse a 30 km. aguas arri-

ba de la desembocadura del Santiago en el Marañón. Ante esa circunstancia, el Comando Militar Peruano comisionó al A. de F. Mario Castro de Mendoza para que al mando del B.A.P. *Portillo* se traslade a la Guarnición de San Borja donde embarcaría tropas al mando del Capitán EP. Rigoberto Serván y proceda a desalojar a las tropas ecuatorianas del territorio nacional.

El alférez Castro, al mando de la *Portillo*, cruzó el difícil paso del Pongo de Manseriche y de la Cashuera de Coropisa, llegó hasta el frente de la guarnición ecuatoriana y realizó una acción sorpresiva que culminó con el apresamiento del jefe ecuatoriano y de 25 hombres. Los incidentes fronterizos con Ecuador continuaron desde 1936 y culminaron en 1941.

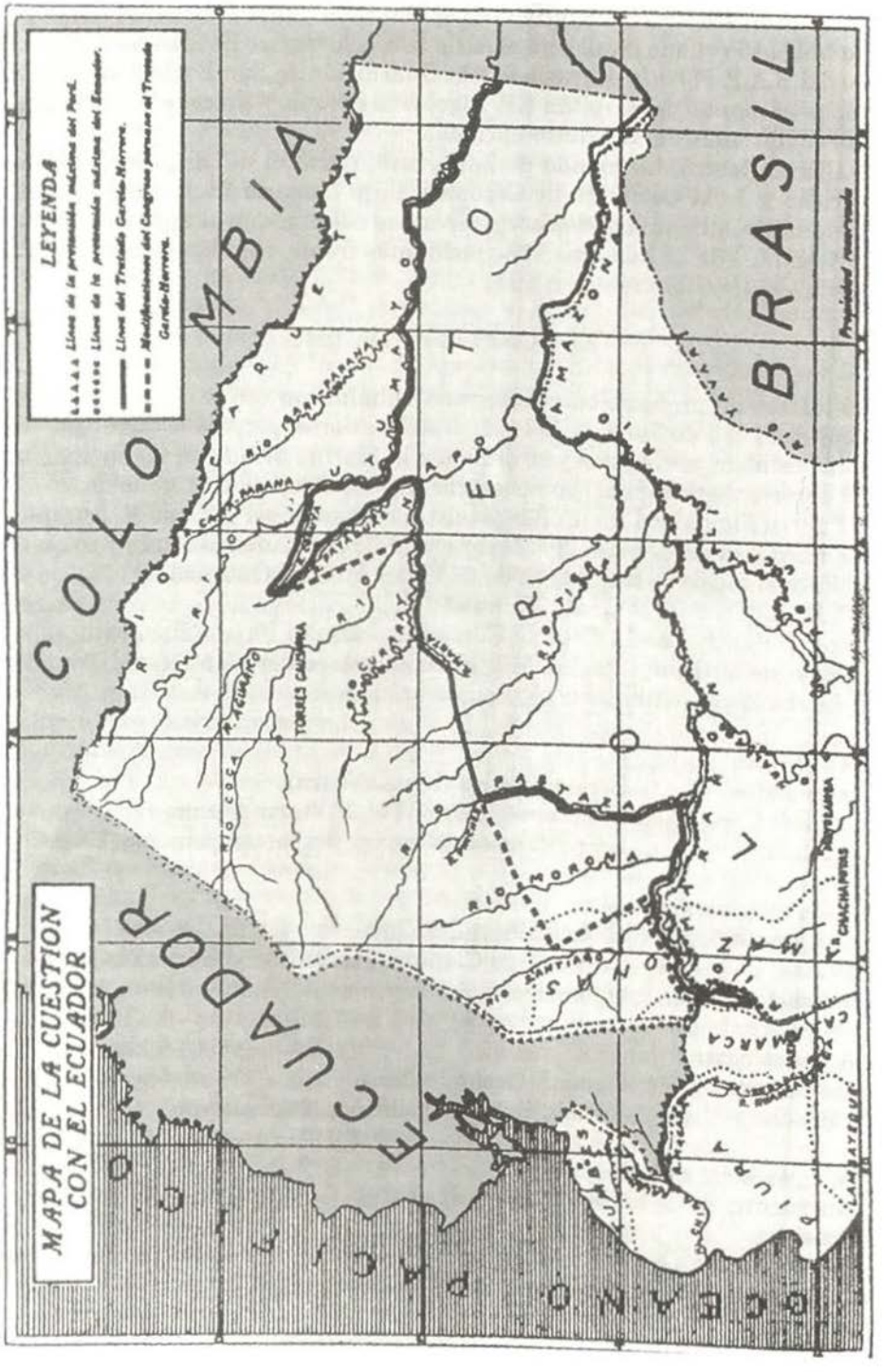
EL CONFLICTO DE 1941.

Los lustros de provocación ecuatoriana culminaron con la agresión de esa nación realizada el 5 de Julio de 1941 en el frente norte, pero ya esta vez las fuerzas peruanas estaban prevenidas y se ordenó a la Marina brindar a las fuerzas militares del nororiente todo el apoyo necesario para la defensa del territorio.

La Fuerza Fluvial del Amazonas estaba comandada por el C. de N. Antonio Cantuarias Pardo, su Jefe de Estado Mayor era el C. de F. Adán Badhan y como Oficiales del Estado Mayor estaban el C. de C. Víctor Manuel Ontaneda y el C. de C. Manuel Villar, además el teniente Fernando Rojas encargado de la construcción del varadero en Punchana. El C. de C. Edmundo Guzmán Barrón fue destacado al Estado Mayor de la Quinta Región Militar como asesor del batallón del Tren Mixto.

La fuerza la constituían las siguientes unidades:

B.A.P. *Loreto*	
Comandante:	C. de C. Pedro Gálvez Velarde
Oficiales:	Tte 1° José Cossio, Tte 2° Víctor Arenas
Condición:	En reparación, el cárter del motor principal roto.
B.A.P. *Amazonas*	
Comandante:	C. de C. Florencio Teixeira
Oficiales:	Tte 1° Jorge Camino, Tte 2° Róger González
Condición:	Operativo.
B.A.P. *América*	
Comandante:	C. de C. Óscar Hubner
Condición:	Varada en trasformación, inoperativo.
B.A.P. *Napo*	
Comandante:	Tte 1° Raúl Delgado
Condición:	Operativo.
B.A.P. *Portillo*	
Comandante:	Tte 2° Guillermo Prentice
Condición:	Operativo.


MAPA DE LA CUESTION CON EL ECUADOR
LEYENDA
Línea de la pretensión máxima del Perú.
Línea de la pretensión máxima del Ecuador.
Línea del Tratado García-Herrera.
Modificaciones del Congreso peruano al Tratado García-Herrera.
COLOMBIA
ECUADOR
BRASIL
OCEANO PACIFICO
Propiedad reservada

B.A.P. *Iquitos*
Comandante: Tte 1° Ramiro Ferradas
Condición: Operativo con limitaciones.

Al tomar el comando del B.A.P. *Loreto* el C. de C. Pedro Gálvez Velarde, encontró el buque con sus máquinas en tierra, pues se había rajado el cárter del motor y se esperaba un experto soldador del SIMA-Callao, quien llegó en los primeros días de julio, y luego de efectuar el trabajo dejó el cárter en condiciones aceptables. Se procedió al armado de la máquina principal y se efectuaron pruebas el día 26 de julio. La chumacera de empuje y el eje obligaron a varar la cañonera para hacer reparaciones por lo que no podía cumplir con la orden urgente de viajar al río Napo. Por tal motivo, la Comandancia General designó al B.A.P. *Amazonas* para que saliera al Napo. La cañonera zarpó el 31 de julio, embarcando al teniente coronel EP. Félix Torrejón como oficial de enlace con el Comandante del Teatro de Operaciones; se embarcó también al Teniente EP. Edmundo Rey Riberos, llevando a sus órdenes 40 hombres del B1 27 y dos ametralladoras Madsen.

Mientras el B.A.P. *Loreto* reparaba su planta de propulsión, se procedió a recorrer el armamento y se encontró que los cañones de 65 mm. no disparaban. Después de muchas pruebas se notó que el culote del estopín era muy grueso y no percutaba bien, se procedió a tornearlo, se informó a la Comandancia General y esta envió unos fulminantes torneados y las instrucciones correspondientes del caso por intermedio del C. de C. Óscar Hubner para que diera el alcance a la "Amazonas" antes de su arribo a Pantoja.

El B.A.P *Amazonas* arribó a Pantoja el 4 de agosto y con su llegada acrecentó la tensión nerviosa ecuatoriana. El comando ecuatoriano de Roca Fuerte, mediante un telegrama, pidió el apoyo de dos cañones antiaéreos y 100 hombres más para su guarnición. A la llegada de la *Amazonas*, el comando de Roca Fuerte hizo que se apagaran sus luces antes de la hora acostumbrada y negó salvoconductos, redoblando su servicio de vigilancia.

ACCIÓN VICTORIOSA EN ROCA FUERTE.

Los días 18 y 20 de julio, las fuerzas ecuatorianas habían montado acciones provocadoras contra Pantoja, provocaciones que fueron superadas amistosamente por el teniente coronel EP. Armando Aguirre, Jefe de la Guarnición de Pantoja y el Mayor Carlos Escalante, jefe ecuatoriano de Roca Fuerte. El comandante Aguirre era un jefe franco, sincero y leal, carácter por el cual se le podía calificar como una persona con una ligera debilidad que es lo que alentaba a los ecuatorianos para ejecutar sus continuas provocaciones.

El 10 de agosto, día del aniversario de la independencia ecuatoriana, los jefes, oficiales y soldados conmemoraron su fiesta nacional como suele festejarse en las guarniciones de frontera. Allí, en ese sagrado territorio apartado del país, aflora el patriotismo con más vehemencia que en otros lugares. Las pasiones que por algún momento dormitan en el subconsciente del individuo se desbordan en un clima de

inmenso fervor cívico y renovada fe en los destinos de la Patria y en los defensores de ella. Los brindis continúan, suben de nivel y de pronto no hay comando capaz de detener la fiesta; la temperatura se eleva y salen oradores y oyentes que en un alarde de coraje toman las armas sin la menor noción de que sus actos entrañan peligro y pueden comprometer una situación.

Esto fue lo que sucedió en Roca Fuerte el 10 de agosto de 1941, día de la independencia de Ecuador, y para ser más exactos, a las 04:30 horas del 11 de agosto, una descarga de fusilería despertó y exaltó aún más los ánimos ya caldeados de los defensores de las guarniciones de Roca Fuerte y Pantoja que convertían en campo de batalla el que no era otra cosa que el mismo terreno donde estaban asentadas las guarniciones llamadas Roca Fuerte y Pantoja en Ecuador y Perú, respectivamente. Se trata de una zona despejada de unas 35 hectáreas, limitada al norte y al este por una densa vegetación, al sur por el río Napo y al oeste por el río Aguarico. El terreno ligeramente ondulado presenta una pequeña dorsal dividida en dos mamelones que se unen con un puentecito conocido como el "Puente Internacional".

El mamelón oeste era la zona ecuatoriana y allí se asentaba la guarnición "Roca Fuerte" que contaba con un poblado pequeño en la parte baja a orillas del río Napo. El mamelón este pertenecía a Perú y allí se asentaba la guarnición de Pantoja, con un barrio civil cerca al puente conocido como "Bohemia" donde habitaban los familiares de los clases y soldados. La comunicación entre ambas guarniciones se hacía a través del citado puente.

Una patrulla de vigilancia ecuatoriana fue detectada en territorio peruano desde el Puesto de Vigilancia N° 3 (PV-3) a la que se le dio la voz de "Alto, ¿quién vive?". La patrulla dio por respuesta una descarga de fusilería que fue replicada por la guardia del PV-3. Este incidente rompió el pacto del 31 de julio. Las fuerzas peruanas ocuparon sus puestos de acuerdo con el plan militar establecido y se generalizó el combate en todo el Teatro de Operaciones del Nororiente.

El teniente coronel EP. Armando Aguirre quiso darle a este incidente una solución pacífica y amistosa, como siempre, pero vio que era imposible, por lo que ordenó poner en ejecución el plan de ataque indicando las 07:30 horas del 11 de agosto como el Día D y la hora H.

El segundo en comando, el mayor Rigoberto Serván, alertó al B.A.P. y al grupo de artillería de Santa Rosa reforzando el PV-3 con una sección de fusileros al mando del subteniente EP. Carlos Santillana. La primera compañía, al mando del capitán EP. Gerardo Cerdeña, ocupó su posición de ataque frontal y procedió hacia la conquista de la comandancia de Roca Fuerte para conquistar el cuartel nuevo. La sección de ametralladoras procedió al mando del capitán EP. Damián Gutiérrez Chua y la compañía de acompañamiento al mando del teniente EP. Rey Riberos, en apoyo de la compañía de Cerdeña.

El B.A.P. *Amazonas* largó amarras y se situó al sur de la isla de Santa Rosa al mando del C. de C. Florencio Teixeira. La primera batería del grupo de artillería de Santa Rosa se emplazó en la margen izquierda del río Napo al mando del teniente EP. José Gaitán y la segunda batería mandada por el capitán EP. Guillermo Thosman se situó en la isla frente a Santa Rosa.

A 07:15 horas el B.A.P. *Amazonas* rompió los fuegos sobre la guarnición de San-

ta Rosa seguido por la primera batería. Después de un bombardeo de quince minutos el escalón de ataque de la tercera sección de la compañía Cerdeña, al mando del subteniente EP. Luis García Ruiz, y la segunda sección, al mando del mismo capitán Cerdeña, iniciaron la progresión hacia el primer objetivo apoyados por la sección de ametralladoras. A pedido del capitán Cerdeña el B.A.P. *Amazonas* y las dos baterías de artillería alargaron los fuegos.

A 09:00 horas el B.A.P. *Amazonas* y las dos baterías suspendieron los fuegos. Cuando no se sabía nada de la compañía de Del Mar y la de Cerdeña estaba absorbida entre la maleza y los aguajales, llegó al puesto de comando de Pantoja una comunicación del segundo en jefe de Roca Fuerte solicitando una entrevista en el Puente Internacional a la que asistieron el comandante Aguirre y el delegado de la comandancia de la división, el comandante Torrejón. En esa reunión el mayor ecuatoriano José Arias planteó el cese del fuego por ambos bandos. Aguirre y Torrejón exigieron al mayor Arias la rendición incondicional a lo que éste respondió no tener capacidad para tomar esa decisión por ser ella atribución del primer jefe, el mayor ecuatoriano Escalante, a quien se le mandó una comunicación escrita, la que fue llevada al puesto de comando de Roca Fuerte; pero a esa hora ya no estaba el mayor Escalante, pues se hallaba en pleno repliegue a la isla Londoño.

El mayor Arias fue invitado a ingresar en el puesto de comando peruano a donde se dirigió acompañado por los comandantes peruanos Aguirre y Torrejón. Mientras sucedía todo lo anterior el capitán Cerdeña solicitaba apoyo de la artillería para poder reiniciar la proyección, pedido que fue concedido de inmediato. La artillería del B.A.P. *Amazonas* reabrió el fuego y con este apoyo, Cerdeña reinició la proyección a este objetivo, logrando conquistar la comandancia y el cuartel, pidiendo luego a la cañonera *Amazonas* que batiera la altura oeste del Casino de Oficiales con lo que se conquistó este segundo objetivo.

A las 12:45 horas, la compañía del mayor Del Mar desembocaba en demanda del cuartel nuevo. A esa hora se izó el Pabellón Nacional en el mástil de la comandancia de Roca Fuerte; cinco minutos después aparecieron dos aviones peruanos pisoteados por el comandante F.A.P. Manuel Escalante y por el capitán F.A.P. Carlos Benavides Dorich. El B.A.P. avanzó por orden del Comando de Pantoja a la boca del río Aguarico con la misión de impedir la huida ecuatoriana, tomó prisionero a un soldado ecuatoriano llamado Ruiz, y recogió a los soldados del Bl 27 que habían intervenido en la persecución, embarcando después en la cantonera al oficial de enlace, el comandante Torrejón, con algunos elementos de la Compañía Cerdeña. Finalmente, zarpó profundizando la persecución hasta ocupar la boca del río Zancudo.

Después de dos días de navegación y por dificultades técnicas, el comandante Teixeira retornó a Pantoja. Se depositó en la *Amazonas* en calidad de prisioneros a los siguientes oficiales ecuatorianos: mayor José Arias, teniente de Sanidad Víctor Tobar, teniente de Sanidad Luis Cartagena, alférez de fragata Galo Andrade y subteniente artillero Alfonso La Torre. En esta acción se pudo apreciar el alto grado de entrenamiento de la Fuerza Armada del Perú y la excelente coordinación que existió entre la guarnición de Pantoja y la cañonera *Amazonas*, la que contribuyó en forma notable al éxito de la operación.

Cabe resaltar algunos eventos sucedidos en dicha ocasión; entre ellos, la actitud del capitán de Sanidad EP. Félix López Cornejo quien, armado de un fusil, llegó a estar en las primeras líneas de ataque y se vio obligado a regresar al puesto de socorro; así como también la actitud de los enfermeros y rancheros, quienes a la orden de ocupar puestos de combate pugnaron por todos los medios para salir a la línea de ataque.

Desplegando un profundo sentido humanitario, la esposa del comandante Aguirre, sus hijas y las esposas de los oficiales y clases organizaron la Cruz Roja y atendieron a los heridos de ambos mandos. Y qué decir de la esposa del comandante Morales, jefe de la artillería, quien tomó a su cargo, junto con las esposas de los clases, las cocinas y el abastecimiento de comidas, llevando el rancho a los puestos avanzados.

Una singular característica presenta la actuación de la Sra. Rosa Panduro, llamada "la heroína de Roca Fuerte", quien, luego de cubrir las heridas de su esposo, el sargento Juan Peña Herrera, se uniformó de soldado, se colocó las cacerinas, tomó un fusil y, jurando defender la Patria, fue decidida a vengar a su esposo. Se dirigió a ocupar un puesto en la línea de fuego, combatió con valor y energía y luego se quiso embarcar en la cañonera *Amazonas* para participar en la persecución del enemigo.

El combate de Roca Fuerte cobró diez muertos por el lado peruano, incluyendo al subteniente García, y además nueve heridos. Ecuador tuvo ocho muertos y dieciocho heridos. Entre los prisioneros, además de los ya enumerados, se aumentaron dos oficiales y cinco soldados. El botín tomado fue: dos cañones Skoda de 87 mm, 55 fusiles y 7 fusiles ametralladoras con 65.000 cartuchos

Los dos aviones de la Fuerza Aérea del Perú regresaron el mismo día 11. El 13 de agosto el comando de Pantoja, comandante Aguirre, y de las secciones Rey Riberos y Reina Saénz se embarcaron en el B.A.P. *Amazonas*, acompañados por el oficial de enlace, comandante Torrejón, y por disposición de ese comando a quien daba apoyo el comandante Teixeira, zarpó a las 07:00 horas de Pantoja rumbo al río Aguarico. Al acercarse al río Lagartococha tanto el B.A.P. *Amazonas* como la sección que defendía el infante, tuvieron que permanecer a distancia prudencial al observar que el comandante Escalante bombardeaba y ametrallaba el campamento ecuatoriano ya abandonado. Hacia el medio día, finalizado el bombardeo aéreo, las fuerzas peruanas desembarcaron cerca de la guarnición de Lagartococha izando el Pabellón Nacional y cantando el Himno Nacional, dándose por instalado el Puerto Clavero. Terminada la acción de Roca Fuerte, el B.A.P. *Amazonas,* transportando a los prisioneros y heridos zarpó hacia Iquitos y arribó a este puerto el 17 de agosto.

ACCIÓN DEL B.A.P. *LORETO.*

Mientras se realizaban las acciones antes descritas, el comandante del B.A.P. *Loreto*, C. de C. Pedro Gálvez Velarde, aceleró las reparaciones y después de realizadas las pruebas que dejó a la cañonera operativa, recibió la orden de operaciones para viajar al río Napo a cooperar con las acciones de la guarnición de Pantoja. Para tal fin embarcó una compañía de artillería extraligera, al mando del ca-

pitán EP. Manuel Pereira. El comando de Pantoja fue avisado de la próxima llegada del B.A.P. *Loreto*, la que conducía además una patrullera del servicio florestal.

El domingo 21 de agosto, el B.A.P. *Loreto* zarpó de su base a las 17:45 horas con rumbo a la guarnición de Pantoja con la misión de continuar con las operaciones en el río Napo tratando de alcanzar la región Edén Turín en esa época de vaciante. Su arribo a Pantoja se produjo el 1 de setiembre y acto seguido su comandante se puso a órdenes del comandante Aguirre. Desembarcó la compañía extra ligera y se entregó víveres y pertrechos a las guarniciones de Santa Rosa y Pantoja.

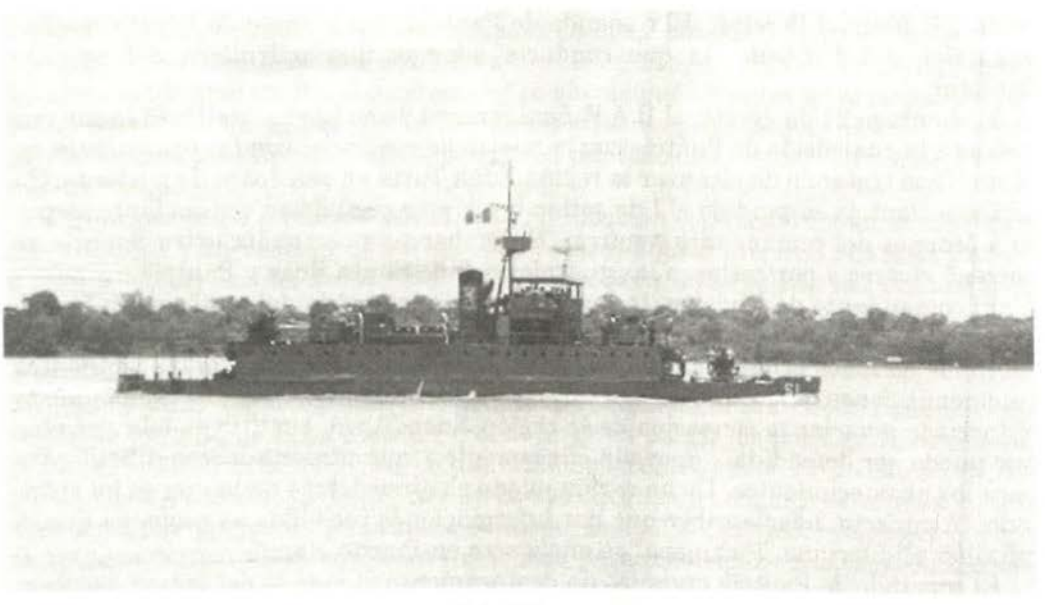
El comandante de División, tan pronto recibió la noticia del arribo de la *Loreto* a Pantoja, irradió al jefe de la guarnición un informe de inteligencia dando cuenta sobre las acciones ecuatorianas y el movimiento de sus fuerzas con las siguientes recomendaciones: "De conformidad a reconocimientos que se ha efectuado, queda autorizado a variar la ocupación de la región Edén Turín, sustituyéndola por otra que pueda ser defendida y apoyada eficazmente y que presente pocas dificultades para los abastecimientos. Dicha región puede elegirse detrás de la que se ha señalado. Asimismo, hágole saber que por informaciones recibidas es probable que el batallón ecuatoriano "Pichincha" se encuentre en Puerto Napo".

El comando de Pantoja organizó un destacamento al mando del mayor Rigoberto Serván, constituido por la Primera Compañía del Bl 27 a órdenes del capitán Gerardo Cerdeña.

Los días 7, 8 y 9 de setiembre el B.A.P. *Loreto* efectuó un patrullaje por los ríos Aguarico y Lagartococha. El día 10 se embarcó el destacamento y se hizo el aprovisionamiento logístico para la operación. El 11 de setiembre, precedido por la lancha florestal, se largó amarras en Pantoja y se surcó el Alto Napo. La lancha llevaba un grupo de combate y un fusil ametralladora al mando del subteniente EP. Manuel Arellano. La navegación en el Alto Napo se hizo en forma cautelosa por la falta de agua, pues esa época no era favorable para la navegación. A las 12:35 horas el B.A.P. *Loreto* arribó al puerto de Arcadia y, previo a un reconocimiento, siguió surcando el río Napo. A las 17:00 horas alcanzó el Fundo Fénix aguas arriba del río Yasuní. Continuando el viaje, el día 12 se arribó a Bello Horizonte. Pasando este puesto se siguió surcando hasta alcanzar el fundo de Nueva Armenia, de propiedad de un español apellidado Crespo Parido que contaba con recursos agropecuarios pues tenía ganado vacuno, arroz, plátanos y yucas.

La navegación hasta este puesto fue demasiado difícil por lo bajo del caudal del río y la presencia de bancos de arena sin canal. Después de sondar el área se decidió pasar el banco para lo cual se ubicó a toda la tropa a popa de la embarcación para así levantar la proa. Se navegó a toda máquina hacia el banco para poder montarlo, luego la lancha florestal navegó a toda velocidad alrededor de la *Loreto* haciendo olas hasta que la cañonera comenzó a deslizarse hacia proa; luego la gente pasó a proa, se encabuzó el buque y se deslizó libremente hacia el canal.

Continuando así su recorrido, la cañonera *Loreto* alcanzó la boca del río Tiputini a las 10:30 horas, donde se encontró con otro banco de arena sin canal. Mientras se trabajaba y preparaba el trabajo para vencer ese mal paso, el mayor Serván propuso realizar un reconocimiento con la patrullera florestal. Así, junto con un



B.A.P. Loreto

práctico de la cañonera "Loreto" se embarcó el mayor Serván, el capitán de corbeta Pedro Gálvez, el mayor Luis Vildoso, el oficial de enlace y el capitán Cerdeña, jefe del Destacamento. La cañonera quedó fondeada antes del mal paso al mando del segundo comandante, el teniente primero José Cossio. La patrullera florestal venció el mal paso y surcó el río Napo navegando durante dos horas, pasando por un grupo de islas llamadas Sensechico Chico y Sensechico Grande.

Después de hacer un estudio del terreno, el mayor Serván escogió un lugar llamado Huarima en la margen derecha del río Napo cerca de la hacienda la Providencia, que contaba con plantaciones de yuca y plátano. El sitio escogido era alto donde el Napo se estrecha hasta alcanzar unos 200 metros de anchura, con extensas vistas y con un estirón del río apto para el acuatizaje de hidroaviones.

Los ecuatorianos, en su repliegue después de la acción de Roca Fuerte, fueron pasando por todos los puestos mencionados anteriormente arrasando con todo lo que encontraban. La expedición encontró todo abandonado debido a que los indios lugareños habían huido asustados por las tropas de su propio país, las que además propalaron versiones antojadizas sobre las tropas peruanas.

Los días 14 y 15 de setiembre sirvieron para organizar la defensa de Huarima. Se informó por radio los detalles e incidentes de la expedición al comandante de la División y al comandante de Pantoja. La respuesta de Iquitos fue en el sentido de replegar las tropas de Huarima hasta una zona detrás del lugar alcanzado por el B.A.P. *Loreto*, con el fin de poderse contar con el apoyo de la cañonera en caso de emergencia.

El mayor Serván, entre los días 16 y 17 de setiembre, ordenó al capitán Cerdeña replegar sus tropas a un lugar denominado "Envidia", situado también en la

margen derecha del Napo y a 10 minutos de navegación desde la desembocadura del río Tiputini, por tratarse de un sitio alto y con accidentes de terreno que facilitaban la defensa de la posición. Los días 18, 19 y 20 se emplearon en la construcción de cuadras, cocinas, atracaderos para aviones y la organización defensiva de la nueva guarnición, con puntos de vigilancia y un punto avanzado.

El 21 de setiembre zarpó el B.A.P. *Loreto* de regreso a Pantoja conduciendo a los mayores Servén y Wildoso. En esta guarnición, la cañonera recibió aprovisionamiento logístico para la compañía Cerdeña y regresó hacia la guarnición del Tiputini donde cooperó con la compañía Cerdeña en apoyo de la seguridad. El personal de la cañonera también colaboró en la construcción de las instalaciones para oficiales, duchas y baños, mediante el suministro de luz eléctrica, entre otros. Asimismo, la tripulación construyó un mástil tipo trípode, y una vez listas las obras se inauguró la guarnición con el izamiento del Pabellón Nacional, dándole el nombre de sargento Tejada, en homenaje póstumo al sargento EP. Alfredo Tejada, caído heroicamente en el combate de Roca Fuerte.

Durante los meses de octubre y noviembre se repitieron los viajes logísticos Pantoja-Tiputini. Entre el 11 y 13 de octubre se efectuó un reconocimiento a la región Edén Turín y el 4 de noviembre la *Loreto* recibió órdenes mediante las cuales era relevada por el B.A.P. *Amazonas*.

EL B.A.P. *AMAZONAS* EN EL RÍO PASTAZA.

Mientras el B.A.P. *Loreto* operaba en el río Napo, el Comando de la División con sede en Iquitos ordenó que el B.A.P. *Amazonas*, al mando del C. de C. Florencio Teixeira, zarpara el 18 de agosto al río Pastaza para apoyar a las fuerzas militares peruanas que actuaban en ese río.

La cañonera embarcó como oficial de enlace al teniente coronel EP. José Chávez Alcántara y a varios oficiales del Ejército, así como víveres y pertrechos de guerra para las guarniciones del sector oeste, y zarpó de su base de Iquitos con rumbo a la boca del río Pastaza. Ingresó en este río en el que habían más playas que agua, lo que dificultaba su navegación, obligando a su tripulación a ingeniarse para sortear los malos pasos. Así, poco a poco fue pasando las entradas de los caños del lago Romachi, la de desembocadura del Huasaga, la guarnición peruana de Soplín y la ex guarnición ecuatoriana de Huachi. Siguió su viaje varándose y saliendo de las varadas. Careciendo de víveres frescos prosiguió en la búsqueda de la tropa peruana que estaba al mando del teniente EP. Osvaldo Patiño. Este oficial, después de derrotar a las tropas ecuatorianas en Huachi, avanzó en persecución de éstas pero debía encontrarse en algún lugar a orillas del Pastaza. El 29 de agosto por la mañana y en forma sorpresiva el B.A.P. *Amazonas* encontró al teniente Patiño y su tropa vivacqueando por la margen derecha del Pastaza. Una vez a bordo los soldados, la cañonera continuó surcando el río hasta las cercanías de Andoas (Viejo) llegando solamente hasta la desembocadura del Capahuarí porque su nivel de agua estaba muy bajo.

El 20 de agosto salieron los soldados peruanos a ocupar Andoas (Viejo) a bordo de unas embarcaciones a motor tripuladas por el personal de la cañonera. Días des-

pués viajó el comandante Chávez Alcántara, el teniente Patiño y su tropa para ocupar la desembocadura del río Bombonaza donde se estableció un puesto avanzado. A continuación la cañonera *Amazonas* y la tropa embarcada recibieron la visita del general Silva Santisteban que llegó en un hidroavión con el Ing. Manuel Prado Garland, hijo del Presidente de la República. El B.A.P. *Amazonas* permaneció en Capahuari hasta el 6 de setiembre colaborando con el reajuste del dispositivo militar. Cumplida su misión, retornó a su base de Iquitos navegando prácticamente sobre arena y llevando 5 prisioneros ecuatorianos tomados por el teniente Patiño.

En esta oportunidad se tuvo que evacuar en avión al condestable Ramírez que llevaba el mal de Hansen. Antes de dejar su buque quiso que lo bautizaran a la fe católica por lo que el comandante Florencio Teixeira ofició de ministro del sacramento.

La campaña del B.A.P. *Amazonas* en el río Pastaza sirvió para recobrar territorio peruano invadido por Ecuador y recuperar definitivamente para Perú tierras y ríos con estructuras petrolíferas por donde hacía su recorrido el ramal norte del sistema troncal de bombeo de petróleo de la Selva Peruana. Cumplida su misión el buque arribó a Iquitos el 20 de setiembre de 1941.

EL B.A.P. *AMAZONAS* RELEVA AL B.A.P. *LORETO*.

Después de terminar su misión en el río Pastaza el teniente coronel EP. Chávez Alcántara fue llamado a Iquitos y fue nombrado oficial de enlace con el comando de Pantoja. Por otro lado, se ordenó al C. de C. Florencio Teixeira, Comandante del B.A.P. *Amazonas*, zarpar para dirigirse al río Napo a relevar al B.A.P. *Loreto* y cooperar en el reajuste del dispositivo de las tropas en el río Napo alcanzando la región Edén Turín.

El 4 de noviembre, el B.A.P. *Loreto* recibió la orden de retormar a su base en Iquitos. El oficial de enlace llegó a Pantoja el 5 de noviembre, un día después en que la *Amazonas* había relevado a la *Loreto*. El 9 de noviembre, el comandante Chávez Alcántara, el mayor Servén y el mayor Morales salieron de Pantoja en un bote de motor con destino a la Guarnición Sargento Tejada, a donde llegaron a las 14:00 horas. El mismo día el B.A.P. *Amazonas* les dio alcance en Tiputini y embarcó a la compañía del capitán Cerdeña, pues las condiciones de navegabilidad habían mejorado con la crecida del río Napo. El día 10, la expedición embarcada en la *Amazonas* alcanzó Huaricima, donde se desembarcó una sección. El día 11 la cañonera cruzó las islas de Sunchichico Chico y Sunchichico Grande y el día 12 se reconoció Himalaya y Turín, llegando hasta una distancia de 2 km. de Edén donde la cañonera fue atacada con fuego de fusil y ametralladora a 15:00 horas. Ante este ataque sorpresivo, la *Amazonas* contestó de inmediato con tiros de cañón; al quinto tiro se acalló el fuego de fusilería enemigo. Después de este incidente, el comandante de la "Amazonas" amarró su buque en una isla a 2.5 km. de Edén, pues el río comenzaba a bajar.

Los jefes militares, al conocer este hecho, optaron por ocupar el sector Turín Himalaya donde se instaló el capitán Cerdeña, dándole a este puesto el nombre de Sargento Tejada, nombre otorgado a su primera guarnición en el Alto Napo. Con-

solidada la situación, el B.A.P. *Amazonas* regresó a Iquitos.

SEGUNDO VIAJE DEL B.A.P. *LORETO* AL NAPO.

El 29 de enero de 1942, Perú y Ecuador suscribieron en Río de Janeiro el Protocolo de Paz, Amistad y Límites, instrumento jurídico garantizado por Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos. De acuerdo con el artículo 2° de dicho protocolo, Perú debía retirar sus fuerzas entre el 3 y el 11 de febrero. Para colaborar con la Guarnición del Napo a replegar sus tropas, el comandante del B.A.P. *Loreto,* C. de C. Pedro Gálvez, recibió la orden de zarpar al Alto Napo con el fin de colaborar en el repliegue. Por la noche del 3 de febrero, el B.A.P. *Loreto* zarpó de Iquitos, llegó a Pantoja y siguió al Alto Napo encontrando a las tropas que ya navegaban aguas abajo del Napo en balsas construidas por ellos. Con la evacuación casi terminada, la cañonera retornó a Pantoja.

Estando en este puerto, el comandante Gálvez recibió la misión de reconocer las líneas establecidas en el Protocolo en una acción prelímites, en los sectores Lagartococha Güepí, y de la boca del Aguarico a los ríos Taputini y Yasuní. El Comando de Pantoja puso a órdenes del comandante Gálvez al capitán de Artillería Manuel Pereira y al subteniente Tuesman.

Se procedió a reconocer el río Lagartococha, sus nacientes y la línea meridiana al Güepí, operación que se realizó, primero con la cañonera, después con la lancha florestal, luego a canoa y por último a pie talando el monte. Se establecieron las coordenadas geográficas y se levantó la carta, luego se reconoció el Talweg del Napo, entre la boca del Aguarico y el río Yasuní. Se exploró el río Yasuní, pero en lancha florestal porque no se podía navegar por la maraña de la selva que cerraba todo el río. Terminada la misión el 15 de febrero se recibió orden de retornar a Iquitos.

LA MARINA Y EL DESARROLLO DE LA AMAZONIA. OPERACIONES FLUVIALES DESPUÉS DEL CONFLICTO.

Terminadas las operaciones bélicas y entrando a la normalidad, el comando de la Fuerza Fluvial reinició sus planes de acción cívica y exploración designando para ello al B.A.P. *Loreto* para viajar al Alto Marañón. A bordo de la cañonera, se embarcó un sabio y geólogo norteamericano, el Dr. Wasley, quien, meses antes, viajando en avión de Iquitos a Lima, descubrió, desde el aire, el asiento petrolífero de Ganso Azul.

El objetivo de este viaje era estudiar en las alturas del Pongo de Manseriche una zona para instalar un sanatorio para tuberculosos; se embarcó, además, a un periodista norteamericano que estaba escribiendo un libro sobre el Amazonas. Este periodista era de edad avanzada y había estado embarcado durante la Guerra Mundial como corresponsal de guerra. Se pasaba los días, semidesnudo, parado en el castillo de proa y toda la información que tenía era de origen ecuatoriano. Todos en el buque trataron de hacerle comprender que Ecuador nada tenía que ver con el Amazonas y pudo comprobar en los puestos de la ribera del Marañón, la presencia

únicamente de religiosos o guarniciones peruanas.

El B.A.P. *Loreto* arribó a la guarnición de San Borja que estaba al mando del capitán Salaverry, el que dio toda clase de facilidades para las exploraciones de las alturas del Pongo de Manseriche.

A unos 2 km. de San Borja había una estancia llamada Granja Agropecuaria de Puerto Patria perteneciente al gobierno. El comandante del buque había recibido en Iquitos el encargo de hacer entrega de un dinero al administrador, por lo que con el jefe de la guarnición se dirigieron a la granja, la que consistía en una casa, donde vivía el administrador, y una escuelita con 10 alumnos, todos de la guarnición, a cargo de una profesora. Fue imposible hacer la entrega del dinero, pues el administrador se encontraba bebido; por lo que el comandante del buque, previo recibo, lo entregó al jefe de la guarnición. Concluidos los trabajos de exploración, se retornó a Iquitos, recalando en Nieva y en Nauta.

ENTRA EN FUNCIONES LA COMISIÓN DE LÍMITES CON ECUADOR.

Firmado el Protocolo de Río de Janeiro, se nombró la Comisión Mixta Demarcadora de Límites, la que acordó el acta de reglamentación de los trabajos de la Comisión. La Comisión Mixta Oriental fue encargada a la Marina de Guerra del Perú, la que estuvo presidida por el C. de N. José Félix Barandiarán e integrada por:

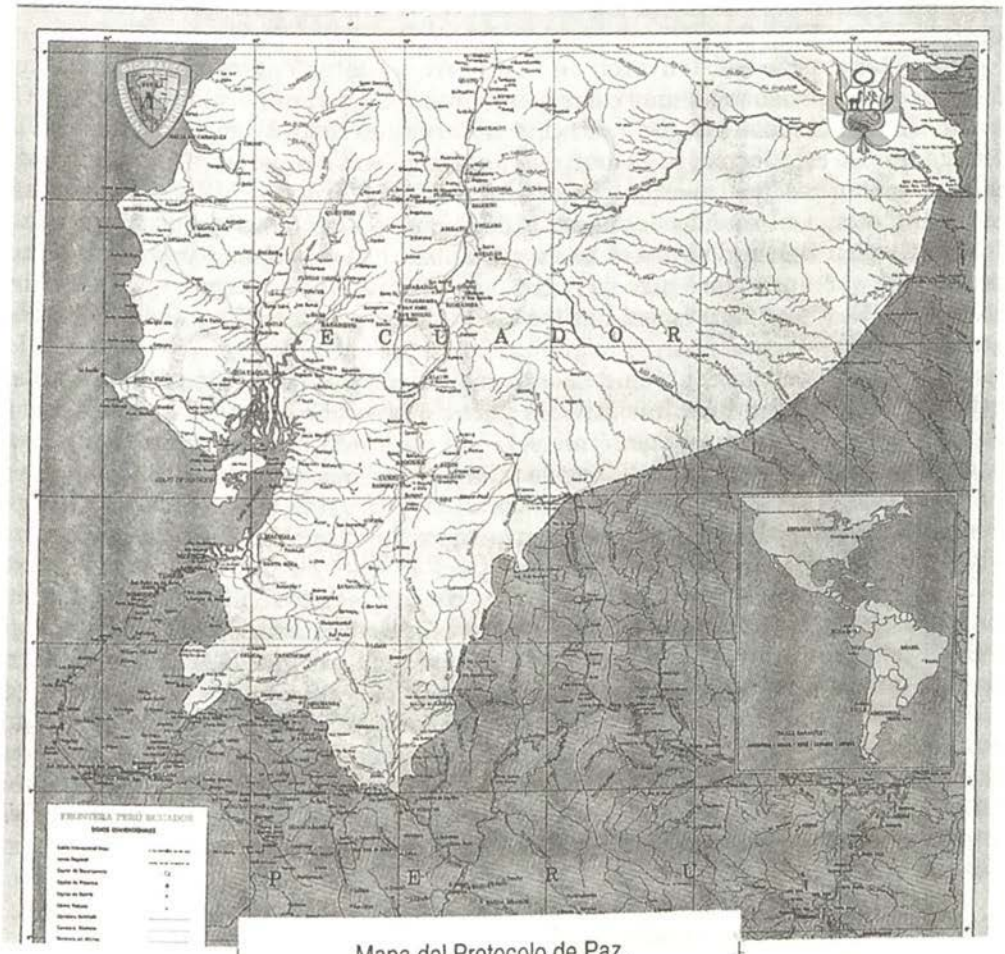
Dr. Carlos Echecopar, del Ministerio de Relaciones Exteriores
C. de N. Víctor Escudero Palomino
C. de N. Emilio Barrón Sánchez
C. de N. Francisco Tudela Salmón
C. de F. Jorge Barreto Alván
C. de F. Raúl Ríos Pardo de Zela
C. de F. Mario Castro de Mendoza
C. de C. Carlos Reátegui Delgado
Tte. 1° Esteban Zimic Vida
Tte. 1°Eduardo Villa Salcedo
Tte. 1° Eduardo Burga-Cisneros Rojas
Tte. 1°Manuel Benza Chacón
Tte. 2°Jorge Mazuré Gamboa
Tte. 2° Jorge Villavisencio Soto
Tte. 2° Gerardo Rossel Bueno
Tte. 2° Hernán Corpancho O'Donnell
Tte. 2° Gonzalo Sáenz Cacho
A. de F. Antonio Bustamante Tamayo
A. de F. Enrique Salcedo
A. de F. César Palacios Cortez

Los oficiales de diversos grados nombrados en el párrafo anterior trabajaron por varios años en cumplimiento de las tareas encomendadas. Participaron en el sector oriental de la frontera con Ecuador desplegando valor, sacrificio y capacidad

profesional, emulando a los que en épocas pasadas cumplieron este deber en las fronteras con Brasil, Bolivia y Chile y cuyos nombres fueron: Pedro Buenaño, Nicolás Zavala, Numa Pompilio León, José M. Ontaneda, Ernesto Salaverry, Ernesto Rodríguez, Carlos Rotalde, José Félix Barandiarán, Hernando Tudela, Enrique Labarte y Teodocio Cabada. Todos ellos constituyen parte de la historia de la Marina de Guerra y de los marinos en la Selva.

B.A.P. *LORETO* AL ALTO MARAÑÓN.

El comandante del B.A.P. *Loreto* C. de C. Carlos Monge sale a comisión al Alto



Mapa del Protocolo de Paz,
Amistad y Límites entre
Perú y Ecuador
Río de Janeiro 29 de Enero de 1942

Marañón conduciendo a los miembros de la Misión Naval durante la navegación, a la altura de Nieva tocó fondo y se varó. Como se trató de salir de la varadura con el esfuerzo de las máquinas, se rompió la soldadura del cárter de la máquina, por lo que tvo que salir la *Amazonas* en su auxilio.

Entre los años 1950 y 1951, durante el gobierno del general Odría y siendo ministro de Marina el almirante Roque Saldías, se dio la Ley N° 11167 que creaba fondos para adquisiciones navales. Con este sustento la Marina creó un plan que contempló la adquisición de dos cañoneras y un dique flotante de 600 ton. para la Fuerza Fluvial de la Amazonia.

Se adquirió un terreno y se construyó la Estación Fluvial de Santa Clotilde, se construyeron las bases auxiliares Tte. Clavero, en Punchana, y la Carvajal para efectuar reparaciones en Itaya. El Comandante de la Fuerza en ese entonces era el contralmirante Eloy Burga.

Las cañoneras se construyeron en Inglaterra y fueron entregadas el 8 de junio después de las pruebas de mar correspondientes. En forma paralela, el B.A.P. Cabo *Blanco*, al mando del capitán de corbeta Fernando Rojas llegó del Callao con las dotaciones. De esta forma, la Fuerza de Tarea, conformada por el B.A.P. *Cabo Blanco* y las cañoneras que tuvieron por nombres B.A.P. *Marañón* y B.A.P. *Ucayali* zarpó de Inglaterra al mando del capitán de fragata Jorge Barreto el 15 de agosto de1951, llegó a Belem do Pará el 20 de setiembre, el 1 de octubre ingresó en aguas peruanas y el 3 de octubre hizo su ingreso en Iquitos. Tal fecha había sido declarado feriado. El dique zarpó para Iquitos el 17 de agosto de 1951 y el 18 de octubre arribó a dicho puerto.

En 1963 se oficializó el plan de acción cívica, el cual desde años atrás lo realizaba la Marina por propia iniciativa. A partir de ese año entraron a trabajar, conjuntamente con la Marina, los Ministerios de Salud, Educación y Agricultura, con el objetivo de elevar las condiciones de vida de los ribereños.

Las cañoneras *Loreto*, *Amazonas*, *Marañón* y *Ucayali* han recorrido en varias oportunidades los ríos Putumayo, Yavarí, Napo, Pastaza, Marañón y otros en cumplimiento del plan de acción cívica.

La labor realizada por la Marina en los ríos de la Amazonia ha estado inspirada en los principios morales y éticos de sus oficiales, quienes han sido ejemplo de valor y honradez gracias a su trabajo en misiones de paz o en defensa de los sagrados intereses de la Patria.

En 1973, siendo Comandante de la Quinta Zona Naval el contralmirante Augusto Gálvez Velarde, se construyó el Hospital Naval de Iquitos; también por su intermedio, el Servicio Industrial de la Marina de Iquitos (SIMAI) y, teniendo en cuenta el alto crecimiento de la producción del petróleo, reforzó el transporte de este producto dentro de la región Selva. Para lo cual se realizaron también las siguientes obras:

- Ampliación del muelle fiscal
- Construcción de una plataforma flotante para Petroperú
- Construcción de una barcaza de 10.000 barriles de capacidad
- Construcción de una motochata de 90 toneladas

- Construcción de una barcaza de 7.000 barriles
- Construcción de 4 empujadores de 500 HP. y otras embarcaciones.

En 1975, la Marina realizó varios viajes de servicio cívico fluvial. El B.A.P. *Loreto* visitó las poblaciones ribereñas de los ríos Marañon, Tigre, Corrientes y Huallaga. En febrero de ese mismo año, el buque dispensario *Napo* lo hizo en los ríos Napo y Curaray. En abril, la cañonera *Ucayali* condujo a un grupo de 30 profesores de diversas escuelas, con sus familiares, a visitar varias escuelas, del río fronterizo Putumayo llevando, además, víveres y mobiliario para las mismas. Viajó también el Jefe del SENAMHI de Loreto a inspeccionar la estación meteorológica sinóptica ubicada en Estrecho. En mayo, la cañonera *Loreto* realizó otro viaje a los ríos Tigre, Corrientes y Huallaga. Sucesivamente, hasta la actualidad, la presencia naval de las unidades de la Marina de Guerra del Perú ha fomentado el bienestar de las poblaciones ribereñas.

UNIÓN DE LAS CUENCAS DEL AMAZONAS-MADRE DE DIOS.

El buque hidrográfico B.A.P. *Stiglich* que tomó parte en la anterior expedición al Orinoco fue construido por el SIMAI y se le dotó de los más modernos elementos para estudios hidrográficos. Esta unidad zarpó de Iquitos con rumbo al Alto Ucayali siguiendo hasta el río Shepagua. En el curso de esta avanzada se trataba de unir las cuencas del Madre de Dios con la del Amazonas. El Presidente del Perú quería comprobar las experiencias antes realizadas por Fitzcarrald, descubridor del istmo que lleva su nombre, por el teniente primero Germán Stiglich y por el BAP. *Loreto*, al mando del comandante Gálvez que llegó hasta el río Tambo. Por tanto, ordenó a la Marina de Guerra organizar una nueva expedición en la zona oriental de aproximación al istmo; expedición que partió de Puerto Maldonado el 18 de diciembre y navegó durante dos semanas hasta arribar a la boca del río Cashpajal. Cuando se encontraban cerca del istmo, el 28 de diciembre, fueron atacados por un grupo de nativos sin consecuencias que lamentar.

El Presidente del Perú se embarcó en la Stiglich, acompañado del ministro de Marina, vicealmirante Jorge Du Bois, el ministro de Aeronáutica, general José Zlatar y el director de Hidrografía y Navegación, contralmirante Jorge del Águila Sánchez. Navegaron los días 20 y 21, llegando al río Mishagua, a 3 millas del Chepagua, donde el Presidente se embarcó en un helicóptero y sobrevoló el Istmo de Fitzcarrald que tiene una longitud de 11.800 m separado por los ríos Cashpajalo y Charjal. Se comprobó que este istmo no sólo se podía convertir en un eslabón de cuencas que permitiría intercomunicar la cuenca del Madre de Dios con la del Amazonas, sino también propiciaría un estudio para consolidar definitivamente esa unión para la comunicación de las cuencas fluviales de América del Sur.

Luego de su gira de 2 días al suroriente peruano, el presidente Belaúnde hizo una reseña de ese viaje expresando una vez más la excelente capacitación de los integrantes de la Marina de Guerra del Perú elogiando los trabajos de investigación hidrográfica y de acción cívica que se realizaba en los poblados aledaños a los ríos amazónicos.

TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA.

El 3 de julio de 1976, ocho estados suscribieron el Tratado de Cooperación Amazónica, el cual puede definirse como un instrumento internacional que agrupa a los estados conformantes de la cuenca amazónica y sus áreas de influencia con el objetivo de establecer mecanismos de cooperación destinados a garantizar y promover el desarrollo social y económico de sus respectivos territorios amazónicos.

En mayo de 1984, una comitiva de la Marina de Brasil efectuó una visita a Perú. Esta operación estuvo relacionada con los objetivos del indicado tratado como un intento para facilitar la comunicación fluvial y comercial entre Ecuador, Perú y Brasil, dejando abierta una gama de posibilidades para el desarrollo y cooperación mutua entre las naciones involucradas como interesante alternativa para impulsar el desarrollo nacional en esta política de integración fluvial.

La visita consistía en un viaje de 24 días por el río Napo al que acudieron especialmente invitados oficiales de la Marina de Guerra del Perú. El cometido del navío brasileño *Rondonia* se hizo en colaboración con la Fuerza Fluvial del Amazonas, cuya comandancia proporcionó tres prácticos altamente capacitados y experimentados. Asimismo, el B.A.P. *Amazonas* realizó un viaje paralelo con los mismos propósitos, del tratado amazónico.

En ese mismo año 1984 la Fuerza Fluvial de la Amazonia continuó con su plan cívico - educativo. El B.A.P. *Morona*, en su calidad de buque hospital, recorrió los ríos Yavarí y Putumayo en mayo y junio, así como los poblados del río Napo.

CONMEMORACIÓN DEL SESQUICENTENARIO DEL NACIMIENTO DEL GRAN ALMIRANTE MIGUEL GRAU.

Para conmemorar tan magna fecha, la Fuerza Fluvial de la Amazonia organizó diversas actividades que dieron el marco propicio para rememorar al Gran Almirante Grau. Con tal motivo arribaron al puerto de Iquitos unidades fluviales de Brasil y Colombia. La delegación de Brasil la presidió el almirante Jorge de Fonseca, quien arribó al mando de las patrulleras *Raposa Tábara* y *Pedro Texeira*. La delegación colombiana la presidió el almirante Germán Rodríguez al mando también de dos unidades.

El 27 de julio, día central de las celebraciones, el Comandante de la V Zona Naval y comandante de la Fuerza Fluvial de la Amazonia, contralmirante Willy Harm, presidió los actos conmemorativos. A 09:30 se efectuó una salva de 21 cañonazos en honor al natalicio del gran Almirante Grau. En seguida se realizó el Te Deum en la Iglesia Matriz. Al término del acto religioso las delegaciones se dirigieron hacia el monumento del Almirante Grau donde se colocaron ofrendas florales. La lectura de la proclama del ministro de Marina, vicealmirante Jorge Du Bois, estuvo a cargo del comandante de la V Zona Naval, acto que fue seguido por un desfile cívico-patriótico, presidido por las delegaciones brasileñas y colombianas, y seguido por los agrupamientos de la Marina, la Fuerza Aérea, el Ejército y la Policía.

Luego se realizó una brillante revista naval en las aguas del río Amazonas en la

que participaron dos unidades de la Marina Brasileña, dos de la Armada Colombiana y ocho de la Marina de Guerra del Perú. Los pobladores de Iquitos apostados a lo largo del malecón, aplaudieron el paso de cada una de las unidades. Finalmente, el 29 de julio, en una ceremonia especial, se inauguró la Avenida de La Marina develándose una placa conmemorativa.

VIAJE DEL B.A.P. *AMAZONAS* AL RÍO TAMBO.

En 1985 el B.A.P. *Amazonas* zarpó de Iquitos el con destino al río Alto Ucayali y la misión de surcar el río Tambo, a donde llegó sin novedad. El 1 de marzo navegó las dos quintas partes del río Tambo, que es un curso de agua que se genera en la confluencia de los ríos Ene con el Perené, el que a partir del codo del Tambo se extiende hacia la planicie amazónica, donde las aguas se encuentran con las del río Urubamba para formar el río Ucayali.

El B.A.P. *Amazonas* encostó en la misión poblada Campa que se encuentra entre ese río y el río Puyango, lugar en el cual se embarcó el Presidente del Perú Arq. Fernando Belaúnde Terry, acompañado por los ministros de Marina y Aeronáutica y el comandante general de la Marina, vicealmirante Gerónimo Caferatta.

El Presidente inspeccionó el lugar, pues tenía la intención de proyectar por esa zona la Carretera Marginal en el tramo sur; la región estaba genéricamente dotada de recursos naturales y se encontraba bajo la explotación petrolera de la compañía Shell.

Desde ese lugar, se procedió a bajar el río en demanda del Ucayali y a lo largo de todo el recorrido los poblados campas saludaban el paso de la cañonera. Los pueblos de Ucayali recibieron con entusiasmo al Jefe del Estado tanto en Atalaya como en Bolognesi y Masisea culminando el viaje en Pucallpa. Luego de estas jornadas el B.A.P. *Amazonas* regresó a su base en Iquitos.

LAS CAÑONERAS *LORETO* Y *AMAZONAS* CUMPLIERON 50 AÑOS AL SERVICIO DE LA AMAZONIA.

El Alto Mando Naval dispuso conmemorar durante 1985 los 50 años de operaciones de estas dos unidades fluviales habiéndose escogido como fecha para la ceremonia central el 29 de mayo, debido a que ese día de 1934 dichos buques zarparon de New London (USA) con destino a Iquitos, constituyendo la División de Cañoneras al mando del capitán de fragata Pablo Ontaneda, quien arribó a Iquitos con ambas unidades el 26 de agosto de 1934.

El 28 de mayo, el comandante general de la Marina, vicealmirante Gerónimo Caferatta viajó a Iquitos, presidiendo el 29 los actos programados como homenaje.

Proficua ha sido la labor de estas unidades y sigue siéndolo no sólo en el campo de acción de la Defensa Nacional, sino también en lo que respecta a su gravitante incidencia en el desarrollo nacional.



Cañonera B.A.P. Amazonas

RESUMEN DE LA ACCIÓN DESARROLLADA POR LA FUERZA NAVAL DE LA AMAZONIA.

En la zona nororiental del Perú, las Fuerza Armada debe mantener un máximo grado de entrenamiento dada la condición trifronteriza de esa región. En ella las Fuerzas Navales deben entrenarse de acuerdo con las exigencias del medio selvático en el que van a actuar.

Si bien la misión tutelar de la Marina a través de su Fuerza Naval de la Amazonia es la custodia de nuestras fronteras, hay que destacar su colaboración en el desarrollo del oriente peruano y en esto es de resaltar el papel que ha desempeñado el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) en el progreso de Iquitos y también la alta técnica que ha alcanzado el trabajador loretano en sus talleres gracias a la instrucción que se les imparte.

Entre los barcos construídos por el Sima-Iquitos (SIMAI) en su astillero a orillas, del río Nanay figuran: el buque hospital *Morona*, el buque hidrográfico *Stiglish*, el barco *Honorato Jordán*, el barco *Rosendo Melo*, una variedad de motochatas, empujadores fluviales y lanchas de transporte. Además, es de destacar la ampliación del terminal fluvial de Iquitos y de la refinería de Petro-Perú.

La Marina de Guerra del Perú construyó un hospital donde no sólo se atendió al personal de la Marina, sino también al de las Fuerzas Auxiliares. Este local en la actualidad ha sido trasferido a la Seguridad Social para ampliar la cobertura

asistencial a la población loretana. También cuenta con un Liceo Naval al servicio de la Marina y de la comunidad.

Además de su papel militar, la Marina de Guerra del Perú, a través de sus unidades y personal, ha llevado a cabo numerosas tareas de Acción Cívica en los ríos de la Amazonia y estudios hidrográficos a cargo de la Dirección de Hidrografía y Navegación con su buque Stiglich, el que ha desarrollado en la región un programa de investigación que comprendió estudios de los ríos septentrionales y meridionales norte y sur, afluentes del Marañón y del Amazonas.

A través de los años y hasta la actualidad, la Marina de Guerra del Perú ha trabajado en su objetivo de colaborar con el desarrollo socioeconómico de los pobladores ribereños asentados en las márgenes de los ríos del sistema hidrográfico del Amazonas.



Servicio Industrial de la Marina - Iquitos

Teniente primero (r) Raymundo Villar Gálvez.

- Datos generales.

Nació en el Callao el 26 de diciembre de 1966. Ingresó en la Escuela Naval en1984 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1988. Ascendió al grado de teniente primero en enero de 1995. Pasó a la situación de retiro el 11 de noviembre de 1998.

- Estudios.

Calificado en Comunicaciones y Electrónica e Inteligencia.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación de las fragatas misileras *Villavicencio* y *Montero*, jefe de pelotón del Batallón Ligero de Combate N° 3, oficial de la Fuerza de Tarea 100. En tierra presto servicios en la Escuela Naval y en las Escuelas de Calificación y Entrenamiento.

- Distintivos.

Distintivo de Antecedentes Académicos.
Distintivo de Frente Externo.
Distintivo de Combatiente.

Por el Corazón de Sudamérica

DEL AMAZONAS AL ORINOCO

a través de 5000 millas náuticas

Capitán de Fragata (r)
Hugo Escobar Jorquiera

En julio de 1983, luego de la correspondiente planificación, se dio inicio al viaje que iba a tratar de unir las cuencas del Amazonas con la del Orinoco, cuya realización tuvo posteriormente resonancia tanto nacional como internacional. La Unidad de tarea estaba conformada por una flotilla de tres cañoneras: la Amazonas, el Stiglich y el Pucallpa. El 4 de agosto se deja el Amazonas y se inicia la surcada por el Río Negro hasta la confluencia con el Blanco, donde empiezan los malos pasos, habiéndose determinado como los peores los de Bon Jardín, Abada, Masserabi, San Pedro, Tinana y Fuynas. Continúa la odisea luego de sortear los malos pasos y se ingresa en el canal del Casiquiare el 19 de julio, internándose en territorio venezolano en demanda de la desembocadura en el Alto Orinoco. Después de superar el mal paso de Báquiro, se ingresó en el Orinoco para luego proceder en demanda de Puerto Venado, punto culminante de la expedición. El objetivo de la expedición fue cumplido con creces demostrando, sin atenuantes, la interconexión de ambas cuencas para embarcaciones de características similares a las de la cañonera Amazonas.

INTRODUCCIÓN.

Cuando por la mañana del 22 de julio, la expedición naval peruana, que navegaba por el canal de Casiquiare a bordo de la cañonera B.A.P. *Amazonas* y el B.A.P. *Pucallpa*, ingresó en el río Orinoco, se concretó un paso más de la ansiada integración fluvial por el corazón del continente sudamericano.

Pocas veces una travesía fluvial, como la llevada a cabo por los marinos perua-

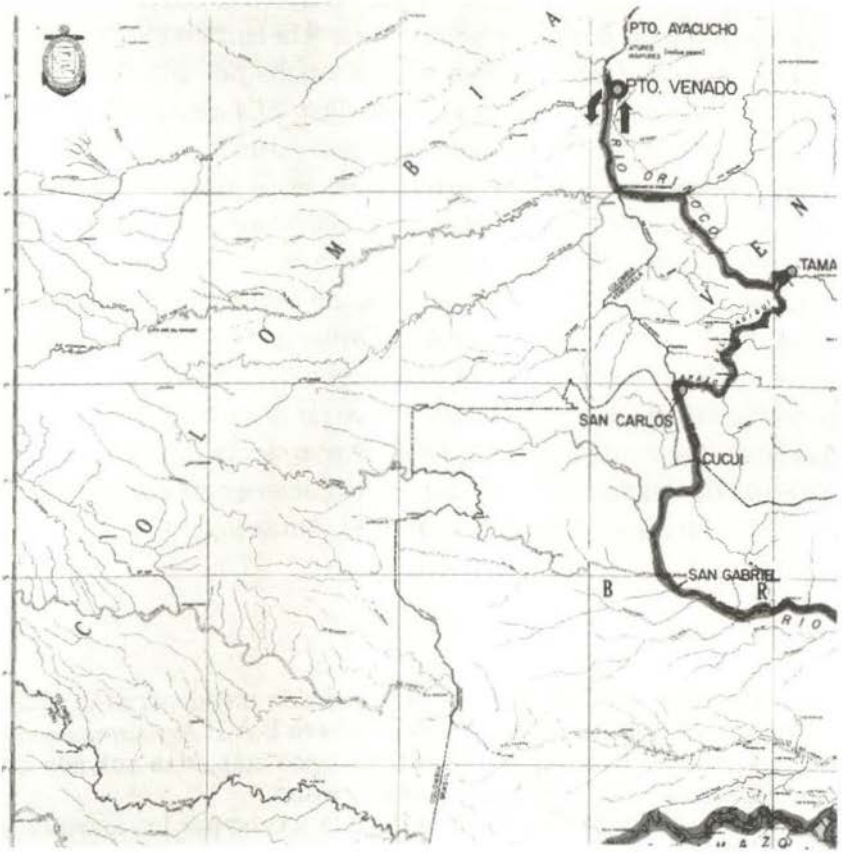
nos desde Iquitos, en el río Amazonas, hasta Puerto Venado, en el río Orinoco, concitó el interés de la opinión pública mundial.

La riesgosa y difícil travesía fue seguida con especial interés por los especialistas nacionales y extranjeros, pues el desenlace de la unión de las cuencas de ambos ríos era esperada como parte de la solución futura a diversos problemas de comunicación, económicos y sociales que agobian a la región.

El B.A.P. *Amazonas*, el B.A.P. *Stiglich* y el B.A.P. *Pucallpa* zarparon de Iquitos el 28 de julio de 1983 conformando una expedición que iba a cumplir una tarea histórica: unir las cuencas de los ríos Amazonas y Orinoco, cuya concretización posterior tuvo gran resonancia nacional e internacional.

Jefaturaba la expedición y era Comandante de la Unidad de Tarea Nº 5.0.0 el Capitán de Fragata Hugo Escobar Jorquiera, oficial hidrógrafo. Comandaba el B.A.P. *Amazonas* el Tte. 1ro. Hernán Peña.

La navegación por el río Amazonas se realizó sin problemas debido a su gran profundidad, caudal y velocidad, lo cual permitió navegar de día y de noche. Su nivel era de 112,43 metros sobre el nivel del mar y se encontraba en inicios de vaciante, (junio-julio del 83). Se utilizaron cartas de practicaje confeccionadas por el Ser-



vicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonia, así como cartas brasileñas.

Después de haber navegado aproximadamente cien horas, a una velocidad promedio de 12 nudos y haber recorrido 1.200 millas, la expedición arribó a Manaus el 2 de julio a las 21:00 hrs.

CARACTERÍSTICAS DEL RÍO AMAZONAS.

El río Amazonas es el más largo y caudaloso del mundo, por su longitud de 7.449 kilómetros desde su naciente en los Andes Peruanos hasta su desembocadura en el Atlántico. Su origen se halla ubicado entre los poblados de Cailloma y Chivay (Arequipa), el mismo que se origina por el embalse de la laguna Huarhuarco ubicada a 5.000 metros sobre el nivel del mar. En su recorrido hacia el Atlántico toma varios nombres como los de Apurímac, Ene, Tambo, Ucayali, Solimoes y Finalmente Amazonas.

Su caudal en la desembocadura es de 300.000 metros cúbicos por segundo. Descarga 12.860 millones de litros por segundo y el flujo de sus aguas es de 7 millones quinientos mil pies cúbicos por segundo.

Otra de sus características es que su máximo cauce es de 15 kilómetros, formando en su desembocadura un estuario de 400 kilómetros con gran cantidad de islas y bahías interiores.

Su profundidad varía de acuerdo con el ancho registrando un promedio de 12 a 200 metros.

La velocidad de sus aguas se halla en función a la gradiente y ancho, siendo su caudal directamente proporcional al área de su sección trasversal y a la velocidad del flujo o inversamente proporcional entre el volumen y el tiempo que desplaza dicho flujo en una sección.

En la época de Luna se presenta un fenómeno curioso llamado "pororoca" que se produce al incidir las aguas del río Amazonas en el océano Atlántico durante el flujo de la marea. La influencia de sus aguas se estima que llega hasta 400 kilómetros mar adentro desde su desembocadura.

Cálculos recientes estiman que la velocidad del Amazonas es de aproximadamente 3 nudos contando con una pendiente promediada de 45 mm/km. en territorio peruano, mientras que en la región brasileña, ya en la selva baja, la velocidad es de 1,5 nudos hasta el poblado de Obidos, teniendo a partir de esa zona una gran influencia en la marea atlántica.

LA NAVEGACIÓN POR EL RÍO NEGRO.

La navegación de surcada por el Río Negro se inicia el 4 de julio, al mediodía, zarpando de Manaus, ciudad situada en la margen izquierda de ese río a seis millas de su desembocadura en el río Amazonas.

Previamente, las unidades fluviales realizaron su aprovisionamiento logístico y controlaron su calado, registrando 4 pies el B.A.P. *Amazonas*, 3.5 pies el B.A.P. *Stiglich* y 2 pies el B.A.P. *Pucallpa*.

La meta de esta jornada era el poblado de San Gabriel, ubicado a una distancia

de 648 millas del punto de zarpe. Por la escasa información obtenida, la navegación avanzó sólo del orto a ocaso contando con la ayuda de cartas aéreas al 1.000.000, así como con la colaboración de prácticos de la región.

Los marinos peruanos encontraron, a 20 millas aguas arriba de Manaus, el inicio de un conjunto de islas que forman un archipiélago continental. El ancho del río en esta zona es de aproximadamente 18 millas, verificándose una longitud de 60 millas. Por ese motivo se requirió un conocimiento exacto del canal para pasar sin contratiempos el citado conglomerado.

EL PRIMER MAL PASO.

El primero de los muchos "malos pasos" que iba a encontrar la expedición se hallaba en la boca del Río Blanco, frente a la isla Guariba, conformado por grandes piedras que forman un canal muy angosto. Por tal motivo, la navegación se llevó a cabo con sumo cuidado sorteándose con éxito esta primera dificultad. La travesía prosiguió normalmente pasando por el poblado de Barcelos hasta Santa Isabel (Tapaniraguas) donde se iniciaron sucesivamente los malos pasos.

A partir de este punto, la navegación se hizo más peligrosa. Incrementándose el riesgo desde el caserío de Camanaus, donde comienza una zona de canales muy angostos, fuertes corrientes y grandes rocas en el lecho. Para superar estos inconvenientes, nuestros buques efectuaron peligrosas maniobras, incluyendo la máxima potencia de sus máquinas para vencer las correntadas y evitar ser estrellados contra las rocas.

En un momento, el B.A.P. *Pucallpa* tuvo que ser abarloado al B.A.P. *Stiglich* para darle mayor potencia a este último.

Como consecuencia de esta riesgosa navegación, las tres unidades tuvieron un recalentamiento de sus máquinas, lo que obligó a realizar una completa inspección. Los pasos más peligrosos que se encontraron y vencieron fueron los de Bon



Jardín, Abada, Masserabi, San Pedro, Tinana y Fuynas.

El arribo a San Gabriel se registró el 11 de julio, después del mediodía, concitando este suceso un gran interés de las autoridades y pobladores.

COMIENZA LA ODISEA.

Durante las encostadas nocturnas que se efectuaron para pernoctar, los expedicionarios fueron informados por los moradores acerca de las características del río Negro a partir de esa zona, así como su comportamiento en función a su nivel. La máxima crecida de este año fue de 2,5 a 3 metros de su máxima anual, habiéndose producido ésta a fines de junio y su profundidad promedio en julio era de 12 pies.

El primer intento para superar el "mal paso" de San Gabriel fue infructuoso. Por considerar que el B.A.P. *Pucallpa* era la embarcación de mayor potencia con relación a su desplazamiento y propulsión, fue designada para acometer el primer intento a las 14:00 horas del 11 de julio , el cual no tuvo éxito.

Esta contrariedad impulsó a realizar un reconocimiento desde tierra Cachoeira (Salto), entre San Gabriel y Fortaleza, ubicada a un kilómetro río arriba, con el fin de contar con una evaluación más completa de la situación. Se llegó a la conclusión de que la velocidad en el salto era de aproximadamente 25 nudos ya que desde la garganta hasta Fortaleza la velocidad de la corriente era de 15 a 18 nudos.

El día siguiente fue más propicio para el éxito que perseguían los marinos peruanos. Desde la seis de la mañana y contando con el apoyo de todo el personal de los otros buques que accionaban una espía de 200 metros, logró pasar el B.A.P. *Pucallpa* por el difícil salto enrumbando a Fortaleza.

Cuatro horas después, la cañonera B.A.P. *Amazonas* intentó cruzar el mal paso persistiendo en su empeño durante tres horas. El intento fue infructuoso, retornando a su encostadero de San Gabriel. Igual suerte corrió el B.A.P. *Stiglich* que por su poca potencia y configuración del casco no pudo entrar el raudal, habiéndose acercado 500 metros antes del mal paso.





POR FIN CRUZA EL B.A.P. *AMAZONAS.*

Del 13 al 15 de julio fueron vanos los intentos de la cañonera B.A.P. *Amazonas* para superar el salto de San Gabriel.

En este período, se ejecutaron cuatro peligrosos intentos para vencerlo. En la primera lo intentó con la ayuda de sus espías de 200 metros y su propio cabrestrante eléctrico. En esta ocasión, la trasferencia de la espía de tierra al buque fue sumamente riesgosa, pues el bote Zodiac casi se descontrola por la alta velocidad que imprimió para pasar por el canal angosto formado entre el buque y tierra –aproximadamente entre tres y cinco metros– en el cual se formó una tobera. Se logró pasar gracias a la habilidad y valentía de los tripulantes del bote. Ellos, para vencer la corriente de 25 nudos, tuvieron que deslizarse a mayor velocidad a fin de pasar el jibilay que acompañaba a la espía.

A bordo, no se pudo recuperar la espía. La nave se mantuvo a toda fuerza por 3 horas y tuvo que retornar a su encostadero original debido a que la espía se enredó en una roca sumergida. Siendo imposible recuperarla por el riesgo de romperla, se largó el resto. Más tarde, se recuperó tras una laboriosa tarea que efectúo el personal del B.A.P. *Stiglich* y del Zodiac.

Al día siguiente, se preparó nuevamente la maniobra de trasferencia de espías colocándoles esta vez flotadores improvisados para que no se hundieran y evitar el enredo en las rocas sumergidas. La cañonera empezó a cobrar la espía que se encontraba fija a unos 200 metros río arriba en cinco árboles de unos veinte años de antigüedad y con diámetros de 12 a 14 pulgadas cada uno.

La Amazonas aumentó su potencia a toda fuerza conjuntamente con el cabrestante cuando tuvo tensa la espía. El cabrestante no soportó la fuerza contraria y cedió regresando la espía recuperada a su estado inicial. Se volvió a repetir la maniobra, pero en esta ocasión el cabrestante no pudo soportar la fuerza contraria quemando su motor eléctrico. La desilusión cundió entre todos, pues se desvanecían las esperanzas de continuar el viaje.

Pero la fe prosiguió vigente en las tripulaciones, quienes decidieron intentar nuevamente el cruce del mal paso, esta vez retirando los pesos muertos con lo cual se redujo el calado a 3 pies en proa y a 3,5 en popa.

Con la ayuda de un tractor de la guarnición del Ejército Brasileño en San Ga-

briel, a las 05:30 horas del 16 de julio se inició la maniobra de remolque con los cables de acero del ancla del B.A.P. *Stiglich* y del ancla de respeto del propio buque, uniéndolos con grilletes y aumentándoles con las espías de nylon que alcanzaba una longitud de 350 metros.

Cinco horas después, la cañonera recibió la espía de tierra que se encontraba empatada al cable de acero, que a su vez se hallaba sujetado al tractor. A bordo, todo el personal disponible cobraba la espía a mano y el buque puso sus máquinas a toda fuerza, adelante en forma simultánea, cuando el tractor iniciaba el remolque desplazándose lentamente por una trocha. Momentos después se produjo el gran suceso. El B.A.P. *Amazonas* pasó el salto largando las espías e inició la travesía de la garganta de la "cachoeira" de San Gabriel surcándola diagonalmente y zigzagueando en busca de remansos hasta que arribó al caserío Fortaleza. Allí recogió el material y el personal que tuvo a su cargo la maniobra desde tierra.

A la manifiesta alegría de la dotación del buque peruano, se unió la algarabía de los pobladores de San Gabriel por el cruce del mal paso. Este gesto era espontáneo, pues tanto las unidades como los marinos peruanos en los seis días de estadía ya conformaban parte del pintoresco pueblo brasileño.

RUMBO A SAN CARLOS DEL RÍO NEGRO.

Efectuados los cálculos de navegación, estimamos que se arribaría a San Carlos (Venezuela) el 19 de julio a las 10:00 horas y que el Presidente de la República del Perú podría embarcarse, según lo programado, recuperando el tiempo perdido.

En San Gabriel, recibimos información de que el canal de Casiquiare (Venezuela) se encontraba lleno y que no habría problema en el cruce hacia el Orinoco, lo cual según nuestros cálculos se efectuaría el 21 ó 22 por la mañana y así el Jefe de Estado estaría presente en Caracas en la reunión del bicentenario del nacimiento de Simón Bolívar el 22 de julio a las 15:00 horas, según lo establecido.

La navegación desde San Gabriel hasta San Carlos del Río Negro, situado este último en territorio venezolano, se realizó sin tropiezos ni dificultades a lo largo de las 123 millas que los separa.

La cañonera B.A.P. *Amazonas* zarpó a las 13.10 horas de Fortaleza, tras los pasos del B.A.P. *Pucallpa* que había partido el día anterior. El B.A.P. *Stiglich* se quedó mientras tanto en San Gabriel con una dotación reducida hasta el retorno de la expedición.

En el poblado brasileño de Cucui, el B.A.P. Pucallpa esperó y se abarloa al B.A.P. *Amazonas* por su banda de babor navegando así hasta su próxima meta.

Cucui es un villorio singular porque es punto fronterizo de Venezuela, Colombia y Brasil. El Río Negro se convierte en internacional en este punto aguas arriba entre Colombia y Venezuela cambiando su nombre por el de río Guainía antes de llegar a la desembocadura del Canal de Casiquiare hasta territorio colombiano.

Las dos unidades fluviales arribaron a San Carlos del Río Negro durante la mañana del 18 de julio, cumpliendo con éxito una etapa más de su excepcional travesía.

SE EMBARCA EL PRESIDENTE BELAÚNDE.

A las seis de la tarde de ese mismo día se izó la insignia presidencial a bordo del B.A.P. *Amazonas* al pisar cubierta el Presidente de la República del Perú Arq. Fernando Belaúnde Terry, acompañado por el Ministro de Marina, Vicealmirante Jorge Du Bois Gervasi, el Director de Hidrografía y Navegación de la Marina, Contralmirante Jorge A. del Águila Sánchez y comitiva.

Una de las primeras acciones que se tomó para acometer el cruce del canal de Casiquiare fue la ejecución de un reconocimiento "in situ" a cargo de los comandantes de las unidades peruanas. Tras seis horas de exploración, los oficiales que habían navegado 80 millas en un deslizador por el canal, informaron que el cauce estaba muy bajo y que el primer mal paso denominado Cabarúa tenía que ser explorado para buscar el canal, porque a simple vista el buque no podía cruzarlo.

SE INGRESA EN EL CANAL DE CASIQUIARE.

Los buques peruanos zarparon el 19 de julio a las 06:05 horas de San Carlos del Río Negro, para luego de una hora ingresar en el brazo del Casiquiare internándose a territorio venezolano en demanda de la desembocadura en el Alto Orinoco.

A seis millas de la boca del canal con el Río Negro, las naves pasaron por el único caserío que existe en Casiquiare denominado Solano, el mismo que está ubicado en su margen derecha.

Hasta después del mediodía, la navegación se llevó a cabo sin problemas. A las 13:50 horas se encontró el paso de Cabarúa. El B.A.P. *Amazonas* se encostó y esperó hasta las 16:25 horas para cruzarlo. En este lapso el Ministro de Marina, Vicealmirante Du Bois, el Contralmirante del Aguila y el Teniente Primero Saettone ejecutaron, desde un deslizador, la batimetría en el mal paso con el fin de buscar el "talweg" del río para que la nave pueda cruzarlo con su calado de 3,5 pies. Después de tres horas de sondaje, se ubicó uno con una profundidad de 1,5 a 2 metros. El buque inició el cruce navegando por la margen izquierda del canal, río arriba, y luego cayó 90° sobre su eje a la izquierda al pasar por su babor un pequeño bajo como punto de referencia y luego navegar hasta cruzar hacia la otra ribera, cayendo nuevamente 90° a la derecha para ingresar en un canal de unos 10 metros de manga; luego se vio obligado a caer 30° más a la derecha al presentarse varias rocas a la distancia de uno a tres metros de la proa.

A continuación tuvo que navegar muy cerca a las rocas y pasarlas por babor, puesto que por estribor el fondo era de 3 pies de profundidad y era imposible hacerlo. Este cruce demoró 10 minutos. Posteriormente la cruzó directamente el B.A.P. *Pucallpa*, pues calaba menos de dos pies.

SE SUPERAN OTROS MALOS PASOS.

Los buques peruanos sortearon sin mayores dificultades luego otros malos pasos, tales como los de Tabaroa, El Diablo, Zarucucu, Piedra del Caribe, Guacamoni y Puca Flor. Al llegar a Torotomoni, el B.A.P. *Amazonas* encalló al subirse sobre una

gran roca mientras se efectuaba una batimetría y debido a la corriente contraria que le impedía encostarse a las riberas por encontrarse éstas llenas de rocas. La nave permaneció con máquinas casi al centro del canal manteándose sobre una roca sumergida por la aleta de babor.

La maniobra de sacar el buque de su encalladura se tornó difícil y compleja debido a la ausencia del cabestrante eléctrico de proa por encontrarse inoperativo desde San Gabriel. El buque pivoteó en la roca sumergida situándose en forma perpendicular al canal y alcanzado casi el total del ancho de éste, debido a que sólo le faltaban 20 cm. para alcanzar a cada ribera.

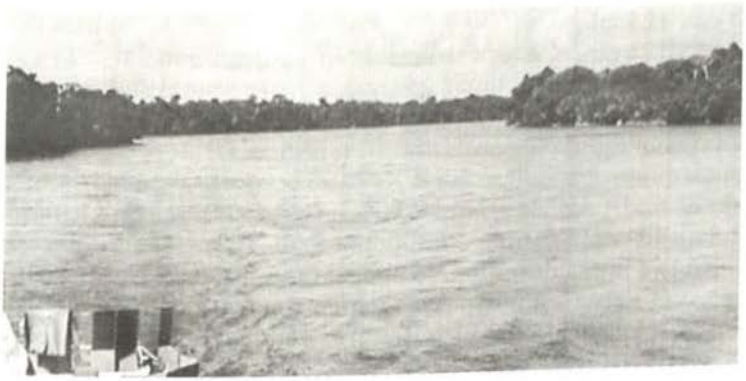
Después de que un buzo de la dotación inspeccionó el perímetro de la cañonera, se llegó a la determinación de que la unidad estaba encallada en dos zonas: una roca hacía firme el aspa de la hélice y la otra tal como la describimos anteriormente. Con ayuda del B.A.P. *Pucallpa* se hizo maniobrar el buque con espías firmes en las riberas y rocas saliendo la nave sin daños personales ni materiales. Seis horas demoró esta maniobra.

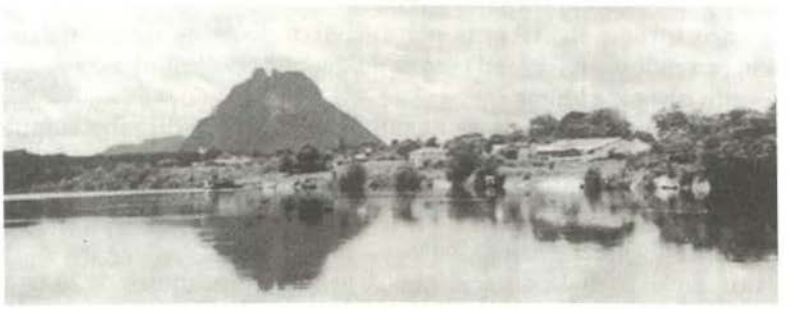
Los buques prosiguieron el viaje faltando 50 a 60 millas para llegar a la boca del Orinoco. El B.A.P. *Amazonas* tuvo luego cinco varaduras en arena y roca, felizmente sin mayores consecuencias, debido a que el canal cada vez se angostaba más y tenía menor profundidad en algunas secciones, la eslora del buque era mayor que el ancho del canal, lo cual hacía difícil la navegación en una zona muy sinuosa y nula casi de fondo. A su vez, el B.A.P. *Pucallpa* encalló en una roca zafándose la pala del timón de su base. Superado el percance, continuó el viaje.

ENFRENTÁNDOSE AL ÚLTIMO RETO.

El mal paso de Báquiro constituye el último reto para nuestros marinos. Los prácticos afirmaron que si el B.A.P. *Amazonas* lo superaba, cumpliría con su misión de llegar al Orinoco. Por este motivo, el Ministro de Marina, el Director de Hidrografía y Navegación y el Jefe de la Expedición se embarcaron en un deslizador con el propósito de reconocerlo y buscar el canal.

En esta zona, el Casiquiare incrementa su ancho a unos 150 metros y su profundidad se reduce considerablemente entre 20 a 120 centímetros. El calado del





Amazonas es de 3,5 pies (105 cm), por lo cual podía pasar rozando las rocas del fondo.

Con el sondaje se determina que el "mal paso" era una roca en forma de prisma echada perpendicularmente al canal y cuyo largo era de 8,5 metros, situada más cerca a la margen derecha.

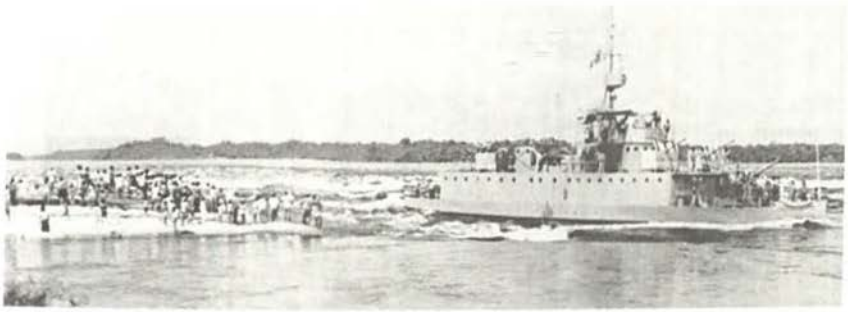
A las 07:05 horas del 22 de julio, la cañonera cruzó el mal paso, montándose sobre la roca que le friccionó la parte del centro hacia la popa del casco. Por su parte, el B.A.P. *Pucallpa* lo cruzó sin ninguna dificultad.

El nivel del Canal del Casiquiare en esos días fue el siguiente en la zona cercana del mal paso de Báquiro:

- Día 14 con 130 cm.
- Día 15 con 114 cm.
- Día 16 con 112 cm.
- Día 17 con 108 cm.
- Día 18 con 111 cm.
- Día 19 con 113 cm.
- Día 20 con 114 cm.
- Día 21 con 120 cm.
- Día 22 con 120 cm. (El B.A.P. *Amazonas* pasó la roca de Báquiro friccionando el casco)
- Día 23 con 124 cm.
- Día 24 con 124 cm.

Si en el regreso bajaba el nivel de 1,20 a 1,19 centímetros o menos, el B.A.P. *Amazonas* estaría obligado a permanecer en el Alto Orinoco o Canal de Casiquiare hasta el próximo repunte, que sería de julio a agosto de 1984.

Superado el mal paso de Báquiro, los buques salieron al Orinoco a las 09:55 horas del 22 de julio, encostando en el poblado de Tama Tama, ubicado en la margen derecha. En ese lugar desembarcó el Jefe del Estado Peruano y su comitiva para dirigirse por vía aérea a Puerto Ayacucho y a Caracas, en donde iba a representar al Perú en la celebración del bicentenario del nacimiento del Libertador Simón



Bolívar.

NAVEGANDO POR EL ALTO ORINOCO.

La unión de las cuencas del Amazonas y el Orinoco había sido demostrada. La trascendental misión se había cumplido con creces. El mismo día los buques zarparon de Tama Tama hacía Puerto Venado, situado a 60 kilómetros antes de puerto Ayacucho.

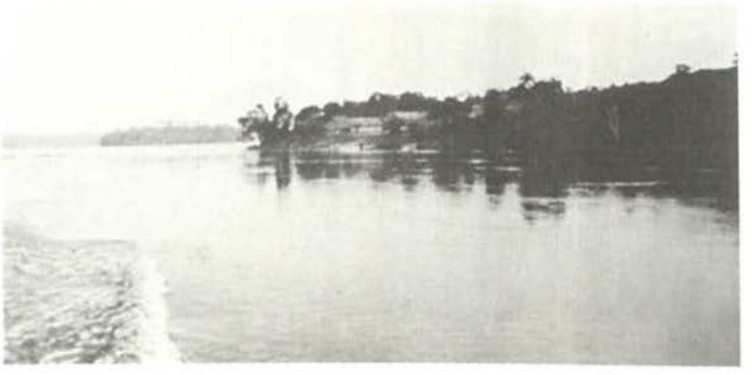
La navegación fue diurna, efectuándose reconocimientos, inspecciones y batimetrías de los malos pasos.

Durante la travesía de 520 kilómetros en este tramo no se tuvo ningún problema efectuándose la navegación a velocidad lenta por el poco fondo. Al no contarse con cartas, se tuvo que emplear cartas aéreas a escala 1: 1.000.000.

El mal paso de Santa Bárbara -caracterizado por la presencia de raudales, canales estrechos y abundantes rocas- obligó al B.A.P. *Amazonas* a ejecutar riesgosas maniobras para superarlo durante tres horas. En esta zona de gran cantidad de islas y exuberante vegetación los canales que tienen un ancho de 10 a 12 metros se cierran completamente uniéndose la vegetación de las dos riberas.

A partir de este punto, el río Orinoco se desplazaba de Este a Oeste en una distancia de 68 millas hasta llegar al poblado de San Fernando de Atabapo donde, muy cerca, desemboca el río colombiano Guaviare por la margen izquierda, siguiendo su curso de sur a norte siendo navegable hasta Puerto Venado a una distancia de 70 millas.

El 24 de julio los buques peruanos ingresaron, a las 09:00 horas, en la boca del río Atabapo que desemboca por su margen izquierda al Alto Orinoco. Veinticinco minutos más tarde, las naves arribaron al villorio de San Fernando de Atabapo, donde sus dotaciones participaron en la ceremonia conmemorativa del bicentenario del nacimiento del Libertador Bolívar. La delegación naval peruana estaba presidida por nuestro Director de Hidrografía y Navegación, Contralmirante Jorge A. del Águila Sánchez. Este poblado de 1.500 habitantes está situado a 218 millas de la naciente del Casiquiare.



CARACTERÍSTICAS DEL RÍO ORINOCO.

El Río Orinoco es navegable durante todo el año desde la ciudad de Bolívar hasta Puerto Ayacucho. Los raudales de Atures y Maipures, situados en el tramo de 40 millas justo sobre dicha ciudad, con una caída total de 103 pies, separa al Orinoco en dos (2) tramos navegables Alto y Bajo, conectados entre sí por una ruta de transporte terrestre. Hasta la milla 835, cerca a San Fernando de Atabapo, es un gran arroyo con flujos de agua baja que normalmente tiene un promedio de 130.000 pies-/segundo. En la sección alta, entre la milla 884 y 893, los raudales de Santa Bárbara obstruyen el río por varias millas constituyendo un estrecho y sinuoso canal de navegación con muchas rocas; no obstante, la velocidad de la corriente es moderada. Pasando los raudales de Santa Bárbara el flujo decrece poco a poco llegando aproximadamente a 16.000 pies por segundo en caudal bajo normal, por debajo de la bifurcación (milla 1.035), y en los estados mínimos llega hasta 12.000 pies/segundo, los cuales se presentan una vez cada cinco años. La profundidad mínima de canal que se presenta en tales épocas entre raudales de Santa Bárbara y el nacimiento del Casiquiare no sobrepasa los 4 ó 5 pies. Sin embargo, se calcula que puede haber una profundidad de 6 pies o más en dicha zona durante años normales o mejor de lo normal.

En las primeras 89 millas, luego de separarse del Orinoco, el Casiquiare es un río de tamaño moderado que toma aproximadamente el 22% del flujo del Orinoco o 45.000 pies/segundo en nivel de agua bajo normal. En años normales, presenta una profundidad de 6 pies o más durante más de 10 meses y de 4 pies o más durante los 12 meses del año. Una vez cada diez a veinte años como sucedió en 1926, la profundidad de navegación en ese tramo puede bajar hasta 2 pies. Hacia abajo de Capihuara (milla 135), el Casiquiare recibe el flujo de varios tributarios de considerable tamaño y su flujo a nivel bajo normal se incrementa a 9.500 pies/segundo a más de 40.000 pies/segundo en la desembocadura.

Unos cuantos bajos y bancos de arena obstruyen el Canal, produciendo niveles de agua extremadamente bajos de hasta 2 pies. En años normales, la profundidad es de 5 pies o más.

HACIA EL PUNTO CULMINANTE.

Los buques peruanos zarparon el 25 de julio hacia Puerto Venado, punto culminante de la expedición y el más lejano de nuestro punto de partida, donde por primera vez una nave de las características del B.A.P. *Amazonas* ha navegado desde el río Amazonas. Se llegó a dicho puerto el mismo día a las 13:15 horas. Tres días más tarde, el 28 de julio, el día nacional de Perú, las naves emprendieron el retorno a Iquitos cruzando el Canal del Casiquiare con 20 centímetros más de nivel de agua que en la ocasión del viaje de ida.

Ésta es, en apretada síntesis el relato de una hazaña de navegación fluvial sin precedentes en el continente sudamericano, la cual permite suponer la posibilidad de facilitar la navegación fluvial en las épocas de creciente entre ambas cuencas. Para ello se requerirá efectuar numerosos estudios hidrológicos y morfológicos especialmente en los puntos neurálgicos llamados "malos pasos" que representan los mayores obstáculos para una navegación fluida, de acuerdo con nuestra narración. Estos estudios deberían ser realizados en diferentes épocas del año con el fin de obtener estadísticas de niveles, caudal, clase de sedimento de fondo, confección de gráficos de cortes trasversales y otros.

Con la posibilidad de habilitar canales de navegación en los puntos de mayor dificultad (malos pasos), se lograría hacer factible la integración fluvial con el consiguiente progreso de las zonas interiores del continente sudamericano facilitándose de esta forma su desarrollo económico y social.



Capitán de Fragata (r) Hugo Escobar Jorquiera.

- Datos generales.

Nació en Lima el 23 de marzo de 1941. Ingresó en la Escuela Naval en 1962 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1966. Ascendió al grado de capitán de fragata en enero de 1982. Pasó a la situación de retiro el 2 de enero de 1989.

- Estudios.

Calificado en Hidrografía (Brasil) e Inteligencia. Diplomado en los cursos: Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación del crucero *Almirante Grau* y de los transportes *Atico* y *Callao*, segundo comandante del *Unanue* y posteriormente comandante. En tierra, ha prestado servicio en: Servicio Aeronaval, Dirección de Hidrografía y Navegación, Escuela Naval, Fuerza Fluvial de la Amazonia y como Comandante de la Subzona Centro de la Comandancia Nacional Litoral Centro.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Oficial.

Los ríos: autopistas de nuestra amazonia

Contralmirante
Carlos Gamarra Elías

El autor nos introduce a través de las grandes autopistas naturales de la región amazónica haciéndonos ver sus características y los problemas inherentes a su racional y lógica explotación como tales. Nos hace conocer en forma sucinta, pero metódica la hidráulica de la cuenca, así como su división en selva alta y baja y las posibilidades de cada una de ellas para su mejor aprovechamiento. Además, detalla una descripción de los ríos amazónicos, así como sus regímenes y desarrolla conceptos sobre los llamados meandros, cortes y estirones como características generales de los ríos navegables, para finalizar enunciando los problemas de la navegabilidad estableciendo la estrecha relación que ha existido, existe y continuará entre la Marina de Guerra y el estudio de los ríos amazónicos.

GENERALIDADES.

La zona de influencia del Amazonas cubre una inmensa región, de la cual los Países Andinos forman la parte más pequeña, la más grande se extiende sobre el territorio de Brasil.

Tiene una superficie equivalente a casi la totalidad de los países europeos y es compartida por Brasil, Surinam, Guyana, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia.

La Amazonia es una gigantesca depresión geológica, un gran valle que se encuentra flanqueado, por el norte, por el macizo guyano, por el noroeste y sur, por la cordillera de los Andes y, por el sureste, por el macizo brasileño.

Su área de drenaje de más de 7 millones de km^2, es una superficie relativamente llana, con ocurrencia de altas precipitaciones pluviales, con una exuberante vegetación tropical y un gran número de cursos de agua que la atraviesan integrando así la mayor red hidrográfica del mundo para formar, finalmente, el río más caudalosos y largo del mundo: el "Amazonas", que aporta las aguas de esta red en el océano Atlántico.

La fuente principal de agua de la cuenca Amazónica proviene del océano Atlán-

tico. Ésta, en forma de vapor de agua, es transportada por los vientos alisios hacia el oeste, donde precipita en forma de lluvia que luego es devuelta por los ríos hacia el océano, reiniciando así el ciclo hidrológico.

El Amazonas, en su recorrido, recibe más de 500 afluentes, de los cuales 20 son ríos caudalosos con más de 1.500 km. de longitud. Los sucesivos aportes de sus múltiples afluentes van aumentando el ancho de su cauce hasta alcanzar los 15 km. en territorio brasileño.

La profundidad en el cana es variable, aguas abajo de Manaus (Brasil) llega a los 100 metros, siendo la máxima registrada en el estrecho de Obidos con 240 metros.

En su desembocadura en el Atlántico, el delta tiene más de 400 km. aportando un caudal que varía entre 100.000 m3/s y los 300.000 m3/s, encontrándose agua dulce hasta 100 km. mar adentro.

El Amazonas y sus afluentes abren a través de la selva impenetrable una admirable red de vías de comunicación.

Históricamente, los ríos han determinado el desarrollo económico en sus zonas de influencia. En la selva, los asentamientos humanos se encuentran dentro de una cierta distancia del río, donde simultáneamente se hallan las mejores tierras aptas para ser cultivadas. Sin embargo, no se puede afirmar que la cuenca amazónica juegue un papel principal en el desarrollo económico de los Estados andinos. En muchos de éstos el centro de gravedad se encuentra en la Costa, pero el potencial económico natural del Arco Andino se halla precisamente en el interior de éste, es decir sobre la Cuenca del Amazonas.

Si bien, existen varios estudios de interconexión de las cuencas internas, del Orinoco, Amazonas y Paraguay para el mejoramiento e impulso del transporte fluvial en la Comunidad Andina con excepción de Venezuela, no se ha tomado aún conciencia de la importancia que significa el transporte fluvial para el desarrollo en la Región. Se piensa más en términos de construcciones de carreteras y puentes de alto costo o en el impulso del transporte aéreo.

LA AMAZONIA EN EL PERÚ.

La Amazonia Peruana tiene un perímetro de 5.928 km. limitando con Brasil, Colombia, Ecuador y Bolivia. Representa más del 80% del perímetro terrestre del territorio, no obstante es la región menos poblada con sólo el 11% de la población total del país.

La región amazónica o Selva representa el 56,7% de la superficie total del territorio. Es cinco veces mayor que la Costa y casi el doble que la Sierra. Esta conformada por la denominada Selva Alta o Ceja de Selva (sobre los 500 msnm. y hasta los 2000 m.) y la Selva Baja o Llano Amazónico.

La Selva Alta o Ceja de Selva, ubicada en la vertiente oriental de los Andes, se caracteriza por una topografía accidentada, con cerros escarpados y profundas quebradas, cubiertos de áreas boscosas; esta zona normalmente cubierta por nubes y es donde se producen las mayores precipitaciones. Su suelo es apto para la agricultura.

La Selva Baja o Llano Amazónico presenta un escaso relieve, totalmente cubierta por vegetación tropical con inundaciones períodicas y donde se ubican los grandes sistemas fluviales.

En la Selva Baja se distinguen los Aguajales o Tahuampas (terrenos inundados todo el año), las Restingas (terrenos que se inundan sólo en crecientes) y los Saltos (áreas no inundables).

Hasta hace unos años se pensaba que esta región serviría como la gran despensa alimentaria para la futura población peruana, sin embargo de acuerdo a las evaluaciones realizadas del total de su superficie el 61% de su es apta sólo para actividades forestales (cabe aquí indicar que de los 1,500 árboles maderables que se conocen solamente se explotan comercialmente 40 especies) otro 25% de su superficie está constituida por áreas protegidas. El 8% corresponde a terrenos aptos para el pastoreo –especialmente en la región central de tierras onduladas que no llegan a ser lavadas por las lluvias– y el resto, sólo el 16% de su superficie es apto para cultivos permanentes y otros cultivos.

Pero, la Amazonia cuenta con otros recursos potenciales, como son: los energéticos (petróleo, gas, hidroeléctricos), los mineros, los forestales, la pesca y piscicultura, los agroindustriales y los turísticos, especialmente del tipo ecológico y de aventura.

En este sentido, la Amazonia es una promesa y una esperanza para el desarrollo socioeconómico del Perú por el gran potencial que alberga, siendo un factor muy importante para impulsar este desarrollo sustentable contar con adecuadas vías de transportes y en la Amazonia, los ríos se constituyen en las vías naturales de comunicación, vías que no requieren de inversión para su construcción.

Se estiman en más de 10.000 km. los cursos de agua susceptibles de ser navegados por embarcaciones de mediano calado aptas para el transporte comercial.

El comercio, la mayor actividad económica de la región, se desarrolla principalmente en las márgenes de los ríos, tanto en las grandes ciudades como en los pequeños poblados, en donde los agricultores y ganaderos utilizan esta vía para comercializar sus productos de igual forma que lo hacen los "regatones", negociantes ambulantes, y otros empresarios que se encargan de suministrar productos para atender las necesidades de abastecimiento de la región.

La realidad presente de una Región con grandes recursos naturales, en un gran vacío poblacional, y la aspiración futura de la explotación de estos recursos renovables y no renovables –por asentamientos humanos en la zona– debe ser canalizada armónicamente mediante una Política de Estado que oriente el desarrollo sin que esto implique un peligro para el ecosistema, ya que si las actividades se realizan en forma desordenada, puede causarse la deforestación de las cabeceras de los ríos con consecuencias nefastas para su navegabilidad y, por ende, atentar las mismas economías que esas iniciativas pretendieran fomentar.

DESCRIPCIÓN DE LOS RÍOS AMAZÓNICOS Y SUS REGÍMENES.

Los ríos amazónicos generalmente tienen un largo recorrido con tres sectores

bien diferenciados:

Curso Superior

Descienden de los flancos andinos y contrafuertes formando quebradas y cañones con pendientes muy pronunciadas en las que el nivel de aguas está directamente afectado por las precipitaciones pluviales en las cabeceras de estos ríos. En estos sectores no es posible la navegación.

Curso Medio

En donde el declive del terreno es un poco menor; con presencia de rápidos, con velocidades altas y lechos pedregosos en los que la navegación está limitada a pequeñas embarcaciones con motor fuera de borda y de poco calado.

Curso Inferior

Se inician luego de atravesar los últimos contrafuertes andinos. La constitución del lecho en estos ríos está compuesto mayormente de areniscas o fango. La pendiente es pequeña, el nivel y caudal de las aguas es mayor, lo que permite la navegación con embarcaciones de medio y gran calado.

En cuanto a su régimen de aguas, los ríos amazónicos se pueden dividir en dos grupos: los que responden al ciclo de precipitaciones pluviales del hemisferio norte (en los Andes de Ecuador y Colombia) y los que responden al ciclo de precipitaciones pluviales del hemisferio sur (Andes peruanos).

Entre los primeros se encuentran los ríos: Putumayo, Napo, Aguarico, Curaray, Tigre y Corrientes, Pastaza, Morona y Santiago; en el segundo caso, Yavarí, Ucayali, Marañón, Amazonas y Madre de Dios.

Los ríos de la cuenca amazónica peruana son de régimen regular en el sentido que se mantienen casi constantes los ciclos de aguas altas o "crecientes" y aguas bajas o "vaciantes".

Sin embargo, debido a los procesos propios de la dinámica fluvial, sus cauces presentan en muchos casos relativa inestabilidad. Se observa cambios en su morfología debido a rápidos que afectan a la navegación de mediano y gran calado y muchas veces a las instalaciones ribereñas.

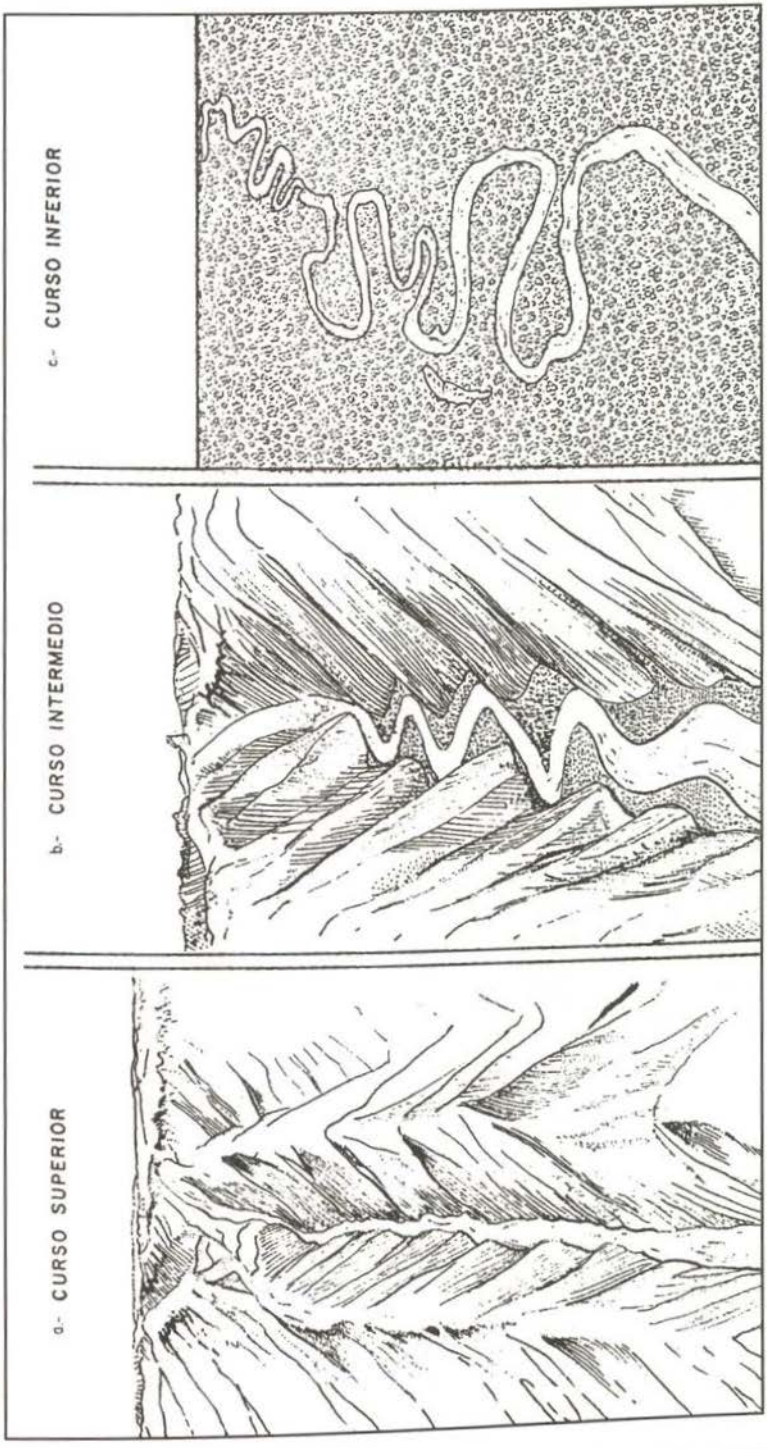
CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS RÍOS NAVEGABLES.

Los ríos amazónicos de curso inferior presentan características muy peculiares por su configuración meándrica.

RÍO DE CURSO MEÁNDRICO.

Un curso meándrico está caracterizado por mostrar curvas alternadas que a "vista de pájaro" tiene la apariencia de una "S".

Aguas abajo y aguas arriba de los puntos de máxima inflexión de estas curva o "meandros", se observan tramos relativamente rectos a los que se les denomina "estirones".


a.- CURSO SUPERIOR
b.- CURSO INTERMEDIO
c.- CURSO INFERIOR

La función básica que cumplen estos meandros es la de atenuar la velocidad de la gran masa de agua que transporta en función de la pendiente del lecho. Esta dinámica está asociada a las variaciones rápidas o lentas de desplazamiento de las aguas y a la capacidad erosiva sobre el terreno. En períodos de "creciente", esta capacidad se incrementa pudiendo arrastrar mayor cantidad de sedimentos produciendo la erosión de las riberas y del lecho. Durante la "vaciante", algunas partículas en suspensión tienden a depositarse en zonas donde la velocidad disminuye.

La incidencia del flujo de agua en las partes cóncavas de los meandros causa la erosión del talud mientras que en las partes convexas, donde la velocidad es menor, se depositan sedimentos.

Ambos procesos, socavación (erosión) y rellenado (sedimentación), generan un movimiento lateral permanente del cauce que sigue la dirección general de la corriente y que se conoce como la "Migración de Meandros"

Cuando este proceso madura, suele producirse el corte del meandro abandonando el río su curso original. Cuando encuentra suelos resistentes a la erosión, se producen la profundización del canal en esa zona. Aguas arriba de este cuello, donde el terreno lo permita, el río labrará un nuevo canal estrangulando y cortando el meandro.

PROCESO DEL CORTE DE UN MEANDRO.

Los meandros así abandonados al paso de los años van acumulando sedimentos para finalmente formar parte de tierra firme.

PROBLEMAS DE NAVEGABILIDAD.

La navegabilidad en los ríos de la Amazonia tiene en cuenta los siguientes parámetros: Régimen de las aguas. Conocido con un ciclo conformado por, creciente, media vaciante, vaciante y media creciente, que condicionan la profundidad del canal y la velocidad estimada a encontrarse a favor o en contra de la navegación. En períodos de media creciente y creciente es frecuente encontrar "palizadas" (troncos y árboles completos a la deriva) arrastradas por la corriente que significan un peligro para los sistemas de propulsión y los de gobierno de las embarcaciones.

CICLO HIDROLÓGICO.

Configuración del Cauce

El que puede ser explayado, recto, encajonado o sinuoso, con presencia de islas o varios brazos que en ciertos casos pueden afectar a la maniobrabilidad de embarcaciones de gran tamaño. También es importante conocer dónde se ubican las áreas inundables y los puntos de la ruta donde es posible amarrar las embarcaciones durante las noches.

Tipo de Lecho

Que puede estar constituido por arenas, fango, piedras, canto rodado, etc., as-

pecto que debe ser tomado en cuenta por su efecto en caso de varaduras de emergencia o fortuitas.

Malos Pasos

Normalmente se denomina así a sectores de poca profundidad que suelen estar constituidos por bancos de material muy fino que sufren cambios relativamente rápidos en su configuración, por lo cual varía la posición del canal navegable.

En otros casos, los Malos Pasos se deben a la presencia de palos incrustados en el lecho, "Quirumas" que ponen en peligro a las embarcaciones al restringir su navegación.

LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ Y EL ESTUDIO DE LOS RÍOS AMAZÓNICOS.

La Marina de Guerra del Perú, desde 1864 –año en que arribaron al puerto de Iquitos las primeras cañoneras y la Factoría Naval– tiene presencia en los ríos amazónicos peruanos contribuyendo al desarrollo socioeconómico en esa Región, mediante la ejecución de los Programas de Acción Cívica Fluvial; con su decidido apoyo en desastres naturales como las inundaciones; participando en el transporte comercial; con la elaboración de Cartas de Practicaje de los ríos navegables, instalando señales visuales y electrónicas de alerta de peligros, así como estudiando los ciclo hidrológicos de las diferentes cuencas menores y desarrollando programas hidráulicos y morfológicos para áreas específicas de interés donde los cambios por la dinámica natural del río puedan poner en peligro las actuales inversiones ribereñas.

En este sentido, la Marina de Guerra mantiene una importante presencia en esa estratégica Región Natural irradiando su participación en el desarrollo y defensa del país desde sus centros de operaciones de Iquitos, en el departamento de Loreto, Pucallpa, en el departamento de Ucayali y Puerto Maldonado, en el departamento de Madre de Dios,

Apuntes sobre Ictiología Amazónica

Capitán de Corbeta
José Valdizán Gamio

Con su reconocida capacidad y estilo, el autor nos lleva a conocer algunas de las características de los pobladores del mundo acuático de la amazonia, dándonos una pincelada –apuntes los llama con toda razón– de algunos de los variados y especiales especímenes que pueblan los ríos de tan vasta y aun desconocida región.

INTRODUCCIÓN.

La inmensa variedad de fauna ictiológica existente en la Hoya Amazónica y sus tributarios, las aguas negras, blancas o amarillentas, cuyo color es determinado por la constitución de las "cochas", ríos, lagos y bosques inundados, son factores milenarios que han venido influyendo a través del tiempo en la conformación física de los peces que los pueblan.

Por ser un asunto tan extenso el que plantea el estudio de la ictiología en nuestra selva, se mencionarán tan sólo en este artículo algunos ejemplares de peces típicamente característicos en la citada Hoya. Ello se hace a manera de curiosidad informativa.

Uno de los más interesantes es el pez "Paña" (Serrasalmus). Llamado "Piranha" en Brasil y que no es otro que el conocido con el nombre de "Caribe" en el Orinoco. Este ejemplar es más bien pequeño y puede ser llamado con justicia por su extraordinaria voracidad: "el tigre de los ríos". Los individuos más grandes de su especie sólo llegan a medir unos 35 centímetros. De escamación plateada, ligeramente achatado en su forma y con el dorso teñido de un color rojizo-anaranjado, posee mandíbulas provistas de dientes triangulares aserrados (que utilizan los indios a manera de tijeras y de instrumento para el labrado de puntas de flechas), las mismas que se abren y cierran con una voracidad indescriptible sobre el cuerpo de la presa hasta pulirle prácticamente los huesos. Ayudado por la circunstancia de actuar en bandadas, devora en segundos a cualquier hombre o animal herido que caiga en las aguas en que se encuentra el "blanco", y atraído siempre por el olor de la sangre, lo deja en esqueleto.

Una persona de epidermis y sin llaga alguna, puede nadar tranquilamente entre las "Pañas", exenta de peligro imediato; si tiene algún rasguño, está perdida irremisiblemente. Constituye, no obstante, empresa arriesgada el bañarse en los parajes en los que existen "Pañas", debido a que en los ríos se dan unos peces llamados "Sardinas Bravas" ("Callo-Callo" para los naturales) o también "Sanguijue-

las", que persiguen al hombre y le muerden en los dedos de los pies, con lo cual al fluir la sangre por mínima que sea, se completa la condición necesaria para que las "Pañas" consuman su obra.

Cuando el ganado de la región abreva en las orillas, la acción de las "Pañas" muchas veces se deja sentir sobre las reses que se introducen al agua con algún rasguño o matadura. En las aguas infestadas por esta clase de peces, el hombre se ingenia para vadearlas utilizando hábilmente la misma voracidad del animal: en los llanos de Colombia, por ejemplo, es costumbre usualmente ejercida la de echar una vaquillona rasguñada al agua, antes de cruzar el río con ganado. El festín inmediato al que se entregan las "Pañas", permite vadear aguas arriba y garantizar la vida del rebaño entero.

En 1928, un marinero del buque inglés "Hilarie" cayó al agua en el Amazonas. Casi de inmediato se le arrojó una tabla sobre la cual se encaramó para salvarse, pero al salir, de las piernas sólo le quedaban los huesos blancos.

Se cuenta, asimismo, de una persona que al vadear un riachuelo montado a caballo, una matadura de éste fue suficiente para llamar la atención de las "Pañas". Acometieron estos animales con tal ímpetu, que el jinete, a pesar de haber desmontado con inusitada rapidez y ganado la orilla a nado, resultó tan mutilado que expiró a los pocos miutos de llegar a tierra, en tanto que su cabalgadura no pudo avanzar un sólo paso quedando en el río prácticamente en hueso limpio.

El autor de este artículo ha podido apreciar cómo estos peces destruyen en un santiamén parte de la red de las "terrafas" en que caen, escapándose fácilmente y abriendo paso a individuos de otras especies que fueron atrapados en la misma redada.

Y ya que se habla de otros peces, del "Grimnoto" o Anguila Eléctrica, llamando "Puraque" por los nativos en Brasil, diremos que su cuerpo es alargado y se asemeja al de una serpiente, llegando a medir hasta los dos metros de longitud en algunos casos. Carece de aletas dorsal y caudal, siendo sus ojos extremadamente pequeños y hasta elementalmente primitivos. El cuerpo es de piel negra y viscosa, es desnudo en toda su extensión.

La especie admite varios tipos de estos animales, siendo sin lugar a dudas el más temible, interesante y, por lo tanto, digno de mención, el denominado "Electrophus Multivalus". Está provisto de un órgano eléctrico de un poder formidable, cuya fuerza ha sido calculada en 300 voltios. Este aparato está localizado a lo largo del cuerpo y de la cola del animal. Está formado por un gran número de prismas colocados unos al lado de otros; cada prisma está constituido por una serie de placas que contiene una sustancia gelatinosa, existiendo entre cada dos de ellas un tabique de tejido conectivo. Cuatro troncos nerviosos fuertes, pertenecientes a los nervios cefálicos, penetran en los órganos eléctricos, se ramifican entre las prismas y forman en la superficie ventral de cada placa otra placa constituida por un número enorme de filetes nerviosos. Así, cada uno de los prismas asemeja una Pila de Volta en la cual los tabiques del tejido y las placas terminales representan los discos positivo y negativo, y la gelatina de la placa suple a los empapados en líquido conductor existen en la expresada clase de pilas.

Anatómicamente, cada prisma corresponde a una fibra muscular estriada, sien-

do el número de prismas que contiene un sólo órgano de mil aproximadamente.

El "Grimnoto" habita por lo general en los ríos, aunque también se da en las aguas muertas de lagos y "Cochas". Es un animal peligroso y la sacudida eléctrica es fuerte y se torna grave cuando se toca a la vez el vientre y el dorso de la Anguila. Cuando ataca, se enrosca sobre la región torácica de los animales mayores que entran en el agua, despidiendo una descarga que produce una muerte instantánea o un desfallecimiento del animal, el mismo que –en el segundo caso– muere asfixiado por la sumersión indefectiblemente. A los peces y presas pequeñas, "Grimnoto" les envía su rayo a distancia. Después de repetidas descargas, el voltaje desarrollado va decreciendo considerablemente. Aun fuera del agua, la Anguila continúa descargando a voluntad y generalmente al sentir el contacto que sobre su piel se hace.

Los naturales de la región utilizan la grasa del "Grimnoto" para curar el reumatismo obteniendo excelentes resultados. Los indios más supersticiosos y crédulos, para cortar dicha enfermedad, así como los resfriados, a los que son propensos los que pasan la noche en pesca, (en la Hoya Amazónica se ejercita mucho la piel nocturna) se colocan en los brazos unas pulseras estrechas de piel de Anguila: aseguran conservarse sanos con ello.

Como curiosidad, y aparte del tema de este artículo, se puede anotar que los naturales también cuando pescan acostumbran, en muchas oportunidades, enroscarse, a manera de pulsera en los antebrazos, ramas cáusicas de "Nina-Caspi". Después de uno o dos días, el brazo se hincha y luego queda la cicatriz simulando un brazalete negruzco. Desde ese momento, consideran ellos que el brazo ha adquirido más fuerza para "fizgar" (arponear), y el sujeto será en lo venidero más diestro y de más puntería en la pesca. En la Fuerza Fluvial del Amazonas existe más de un marinero con dichos seudotatuajes.

El "Paiche" ("Arapaima" y "Pirarucú" para los brasileños) –sudis gigas en nomenclatura ictiológica– es uno de los mayores peces óseos de todo el mundo. Se han dado ejemplares de hasta tres metros de largo, 70 centímetros de diámetro y 100 kilos de peso en repetidas pesadas, aunque excepcionalmente han llegado algunos a los 4 metros y a los 200 kilos. Tienen doble sistema respiratorio. Su cuerpo es alargado comprimido lateralmente, el vientre redondeado y posee aletas pectorales dobles. Su escamación es grande y grisácea, con muchos matices rojos y azulados. Su carne es muy apreciada en toda la región amazónica y objeto de gran comercio, pues el sabor de estos peces puede compararse con ventaja al del bacalao.

El "Carámuru" o "Trahira" (Lepidosiren Paradoxa) es una rara forma animal que parece intermediaria entre los peces y los batracios, pues posee al lado del aparato bronquial que le permite la respiración en el agua como a cualquier pez, un par de pulmones que le sirven en la época de sequía para vivir en hoyos que hace en el lodo, en estado letárgico ininterrumpido y hasta la afluencia de aguas al lugar en que reposa. Alcanza una longitud de 1 metro a 1,25 metros; tiene cuerpo alargado, cilindroide como el de la Anguila, de color gris parduzco, con manchas redondeadas de matiz más claro, poseyendo una sola aleta en la parte superior; sus ojos son muy pequeños, sus dientes fuertes y largos; mordiendo vivamente se de-

fiende con todo vigor de sus agresores; es perezoso en sus movimientos y por lo general se alimenta de moluscos y plantas acuáticas.

Entre los peces parásitos existentes en el Amazonas y sus afluentes, está el temible "Canero" (Vandellia), "Candirú" para los brasileños. Es uno de los peces más pequeños y peligrosos del mundo. Su tamaño que fluctúa entre 2 y 10 centímetros lo acredita como tal, si se tiene en cuenta que el "Canero" con su cuerpo alargado, cilíndrico y sumamente delgado, se introduce fácilmente en la uretra, en los conductos vaginales o en las vías rectales de las personas que se bañan en los ríos, haciendo en el interior de ellas derroche de voracidad. El autor de este artículo ha visto "Caneros" de los mayores cebándose sobre una presa muerta en el río. Son voraces como el que más y no abandonan el cuerpo que les sirve de sustento, hasta llegar prácticamente a limpiarle los huesos. Se expulsan del recto tomando una tisana de "Huito" (árbol frutal tintóreo abundante en la Hoya Amazónica).

Otro pez sumamente curioso es el llamado en Brasil "Tamoata" o "Botoado"- en el Perú los naturales de la región los llaman "Shuyos".

Están provistos de un organismo intestinal que les permite respirar a través del tubo digestivo; segregan una flemosidad corpórea que les permite deslizarse sobre el terreno a voluntad. Con frecuencia el viajero es sorprendido con el hallazgo de los jorobados "Shuyos" dirigiéndose de uno a otro lado en compañía de varios de sus congéneres.

El "Temblón" es un pez negro de cabeza colorada. Mide de 5 a 6 pies y tiene figura de serpiente. Se enrosca en semicírculo en las orillas de los ríos, y los pescados o camaines que tropiezan con él se privan. Su propiedad venenosa es tal que adormece con el fuerte hedor que despide a la persona que lo hiere o ataca, aunque no lo toque. Cuando se le toca, produce temblor físico. Los indios lo cazan usando de mucha astucia; lo comen, aunque es venenoso, extrayéndole la manteca que según ellos es medicinal.

La "Raya" de los peruanos, "Lixa" en Brasil ("Trygón Tuberculata"), llega a medir de 80 centímetros a 1 metro de diámetro, caracterizándose por la forma rómbica de su cuerpo, que es rugoso y provisto de espinas. Su cola de doble aleta y con dos o tres dardos óseos cuadrangulares de hasta diez centímetros de longitud, la emplea el animal como arma de defensa. Estos dardos, que el animal saca erectando y esconde a voluntad, son huecos, y aunque no se comunican con ninguna glándula que destile veneno, producen heridas muy dolorosas y algunas veces incurables en la persona afectada. La cara ventral de la "Raya" , en cuyo centro tiene la boca, es de un blanco rosado franjeado de negro en los bordes, la dorsal es de un matiz carmelita quemado, con manchas negras parecidas a las del jaguar, bordeadas con una aureola ocre. Este temible pez vive en los lagos de poco fondo, y en los ríos se encuentra durante las horas más calientes del día, pegado a las orillas y en la más completa inmovilidad, con la boca pegada al suelo del cual se sustenta por absorción. Los indios comen "La Raya" . Los Canibos la llaman "Daridari"; los Ticunas y los Yaguas, cuyos venenos de caza son los más mortíferos, pulverizan los dardos de las "Rayas", mezclándolos con el veneno conocido con el nombre de "Curare" en Brasil y "Ampi" en Perú, para obtener propiedades fijativas de la toxicidad de sus flechas.

El indio cuando camina vadeando y, sobre todo, en la proximidad de las orillas, no cesa de golpear frenéticamente el agua para espantar entre otros peligros, el de las "Rayas", las que al sentir ruido, erectan las colas, delatándose.

Es indudable que fuera de la región y para las personas que no han vivido en la selva, existe un concepto diferente y tal vez muy disminuido sobre la variedad ictiológia de la Hoya. Se dan en ella especímenes tan curiosos como los siguientes: "Pez Lápiz", plateado y del grosor de uno de esos útiles de escritorio; el "Pez Hoja" (Monocirrhus Polvacanthus), espinoso, negro y marrón, de 8 por 4 centímetros; el "Pechito de Plata" (Gasteropelecus Laevis); el "Pez Tigre" (Camigiella Striga), llamado también "Pez Cebra" por tener el cuerpo cruzado por rayas negras y blancas; el "Pez Vidrio", trasparente, muy pequeño y a través del cual se divisan los objetos, al igual que las vísceras del animal; el "Pez Globo", que como su nombre lo indica, tiene esa forma, y otros innumerables individuos de la especie ictiológica, curiosísimos por su rara constitución y que no pueden ser citadas debido a los estrechos límites de este artículo.

Se dan también "Peces Voladores" de agua dulce (familia Gastropelicine); "Toninas" o "Delfines" tan grandes como los marinos; "Sardinas" y "Corvinas" de río; "Palometas" plateadas y sabrosas y una infinidad de representantes de la fauna fluvial, que son sorpresas para el aficionado que por vez primera tiene la oportunidad de observarlos, siendo para el habitante de la región fuente inagotable y natural de su sustento.

La relación de peces comestibles que podría consignarse en este artículo es realmente tan grande que su publicación carecía de objetivo. Son estimados por sus carnes, el "Sábalo", el "Boqui-chico", el "Bujurque", el "Doncella", el "Puca-huisho", el "Zíngaro" o "Zúngaro", la "Gamitana", la "Pescada Blanca", la "Caballa", la "Liza", el "Camurim", el "Puñui-siqui", el "Avarache", el "Maparate", el "Acorás", el "Chirué", el "Paco", el "Tucunaré" y las "Curimatas", por citar unos cuantos. El pez más grande del Amazonas y sus tributarios parece ser el "Filote" o "Piraiba". Mide 3 metros de longitud y 1,40 metros de circunferencia, como promedio. Frecuenta las aguas profundas, saltando repetidas veces fuera del agua, verticalmente, y haciéndola salpicar fuertemente bajo su enorme peso. Su carne se come seca y salada, pero no es de muy buena calidad. Los peruanos lo llaman "Saltón".

Para terminar estos apuntes sobre ictiología amazónica, el autor quiere citar la curiosa característica del llamado "Peje-torre", cuya carne, al ser comida, produce indefectiblemente una serie de manchas en la epidermis de las personas, las mismas que son de duración indefinida. Los naturales de la región aseguran que este cambio en la pigmentación es irremediable, y de que el sujeto que se ha alimentado con esta clase de pescado, lleva las manchas durante toda su vida, sin conocerse procedimiento capaz de volverle a su estado primitivo la coloración de la piel. Este convencimiento llega al extremo de asegurar de que el citado cambio de matiz se realiza también en aves que, como el loro, puedan probar la carne del citado pescado: sus plumas se tornan en parte amarillentas y cruzadas por manchas nítidas.

El autor de este artículo, ni lo afirma ni lo niega, porque no lo ha visto.

Él lo expone como curiosidad informativa. Nada más.

Capitán de Navío (r) José Valdizán Gamio.

- Datos generales.

Nació en Lima el 18 de marzo de 1919. Ingresó en la Escuela Naval y egresó en 1936 como alférez de fragata el 26 de julio de 1941. Ascendió al grado de capitán de navío el 1 de enero de 1964. Pasó a la situación de retiro con fecha 26 de diciembre de 1973.

- Estudios.

Calificado en Submarinos en el Perú y en la United States Submarine School (New London U.S.A.) y como Buzo de 1ra. clase en la Deep Sea Diving School (Washington, D.C., U.S.A.) y en la Antisubmarine Warfare School (San Diego, U.S.A.). Diplomado en Comando y Estado Mayor.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación del destructor *Guise*, transporte Rímac, petrolero *Pariñas*, destructor *Villar*, submarino *R-1*, segundo Comandante sucesivamente de los submarinos *R-1, R-2, R-3*; Comandante del remolcador *Don José* durante su comisión en el Ministerio de Hacienda, encargado de la Escuela de buceo del *Casma*, Comandante de la *Amazonas*, la *Ucayali* y el *R-A*, Comandante del submarino *Iquique* y Comandante de la Comandancia de la Flotilla de Submarinos.

En tierra, ha prestado servicios como: oficial del Batallón N° 1 de la Defensa de Costa en Talara, jefe del Departamento de Ciencias de la Escuela Naval, jefe de la sección buceo del Sima, ayudante del Ministro de Marina, oficial de dotación primero y luego Comandante del Centro de Entrenamiento de Armas Electrónicas, Capitán de Puerto de Chimbote, jefe de Estudios de la Escuela Naval, Secretario General de la Comandancia General de la Marina, jefe del Servicio de Bienestar, Subdirector de la Escuela Naval, Agregado a la embajada del Perú en Italia y en España y jefe de la Oficina de Relaciones Públicas de la Secretaría General de la Marina.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
Orden Militar de Ayacucho en el grado de Comendador.
Medalla Conmemorativa de la III Semana Naval de España.
Cruz del Mérito Naval de Primera Clase de España.

- Publicaciones.

Visión del Perú en el siglo XX. 2 tomos (coautor).
Tradiciones Navales Peruanas. 2 tomos.
Pañol de Anécdotas.
Historia Naval del Perú. 5 tomos.
Artículos diversos en diarios, revistas y periódicos del Perú y el extranjero.

NOTA. El artículo publicado es reproducción del contenido en el número correspondiente a los meses de mayo- junio del año 1953 en la Revista de Marina, cuando el autor ostentaba el grado de capitán de corbeta, artículo que a pesar del tiempo trascurrido no ha perdido actualidad y que reviste importancia para la presente publicación, además de demostrar la importancia que siempre ha tenido la Amazonia para los oficiales de Marina y para la Institución en su totalidad.

UNA VISIÓN ESTRATÉGICA AMAZÓNICA

Contralmirante
Raúl Ponce Monge

El autor recrea una visión estratégica de la amazonia teniendo en consideración los intereses, la red fluvial y su trascendencia en la región, la importancia de la presencia de la Marina de Guerra, la evolución de la fuerza fluvial a través del tiempo y los roles que le competen, para culminar haciendo una evaluación de su situación estratégica actual. Finalmente, en función de lo argumentado, expone cuál debería de ser la visión estratégica de la Marina de Guerra en la amazonia infiriendo su proyección futura.

CONCEPTOS.

Formular una visión estratégica amazónica de largo plazo es mirar el futuro proyectando las capacidades y vulnerabilidades (factores de poder y debilidad), las oportunidades y los riesgos. Es analizar el entorno basándonos en la proyección de las tendencias presentes, evitando enfoques personales, especulaciones y falsas expectativas.

El punto de partida es la realidad actual, tener claro: ¿quiénes somos?, ¿en dónde estamos?, ¿para qué estamos?, ¿en qué medida cumplimos nuestra misión?, ¿cuál es el aporte del Instituto en esta región? Luego, analizar claramente la proyección futura de dicha realidad, de su evolución en los campos político, social, económico, militar, tecnológico y ecológico, para establecer: ¿quiénes deberemos ser?, ¿dónde deberemos estar?, ¿para qué estaremos?, ¿cómo cambiará nuestra misión?, ¿cuál será el aporte que deberemos dar a la región? El límite de ¡hasta donde podremos llegar!, responderá a la cambiante realidad económica y política nacional, así como a la capacidad de nuestros líderes para comprometerse en la ejecución de un Plan de Largo Plazo.

Mirar el largo plazo, elaborar una visión del futuro, no es soñar; es intentar direccionar el futuro, es dejar lo cotidiano, lo coyuntural, es abanodnar las urgencias y pasar al terreno subjetivo pero realista de: ¡hacia dónde queremos y debemos caminar!

PERÚ Y SUS INTERESES AMAZÓNICOS.

El Perú es reconocido internacionalmente como un país marítimo por su extenso litoral, su riqueza, por el hecho de que más del 90% de las exportaciones nacionales se hacen por vía marítima y por su incuestionable trascendencia histórica; pues por el mar se conectaron sus habitantes con alejadas regiones desde la época preínca; por el mar llegó el descubrimiento y la conquista; por el mar se estableció, se abasteció y se defendió la colonia; el mar fue el eje de la estrategia de San Martín en su campaña para lograr la independencia del Perú; por el mar también se proyectó exitosamente el poder nacional peruano bloqueando por largos meses el puerto de Guayaquil, y finalmente, cuando los gobernantes olvidaron la importancia estratégica de mantener, una Marina de Guerra poderosa, fue también por el mar que Chile nos invadió durante la Guerra del Pacífico.

¿Perú, país marítimo? ¡Sí, pero también amazónico (fluvial) y lacustre! si no estaríamos cometiendo el grave error de considerar solamente sus 2.815 Km. de litoral costero, olvidando los más de 26.000 Km. de ríos amazónicos navegables (en creciente) y el lago Titicaca con una superficie navegable de 8.100 Km. cuadrados, cuya extensión compartimos con la república de Bolivia.

En las últimas décadas hemos desarrollado con profundidad el concepto de "conciencia marítima", entendiéndola como el eje que relaciona al hombre con su espacio marino, impulsándole a conocerlo, investigarlo, preservarlo y protegerlo, para conseguir su mejor aprovechamiento como medio de transporte y fuente de riquezas. Hoy, en este trabajo proponemos también desarrollar una conciencia amazónica nacional.

LA RED FLUVIAL Y SU TRASCENDENCIA EN LA REGIÓN.

Pocas descripciones de la realidad amazónica son tan buenas como la planteada por el Reverendo Padre don Joaquín García en su libro "El río que se aleja".

"Los ríos son la vida de la selva. Cuanto florece, cuanto se mueve, cuanto tiene aliento es hijo del agua. De oriente a occidente, desde eras geológicas arcaicas, fueron deslizándose corrientes de drenaje del inmenso mar mediterráneo de agua dulce que más tarde interrumpió en el Atlántico, y como éstos corren por una llanura hecha a través de los siglos sobre los suelos aluviales y cambian veleidosamente de curso, también las comunidades humanas supieron acomodarse a ese ritmo y navegaron identificadas con el río o fueron desesperadas tras él cuando se ahuyentaba o salieron de los recintos más ocultos en busca de caudales más anchos. Porque sin río era imposible la vida".

En el año 1738, el misionero jesuita Reverendo Pablo Maroni escribió el libro "Noticias auténticas del famoso río Marañón", en uno de cuyos fragmentos describe la importancia de la selva y de sus ríos:

"Todo este inmenso espacio de tierras, a quien con razón se le pudiera dar el nombre de otro nuevo mundo, no es sino un bosque perpetuo poblado de altísima arboleda que espanta y recrea al mismo tiempo la vista sin que se encuentre un palmo solo de tierra limpia o campiña, si no es junto a la mar o a las cabeceras de

algunos ríos. Está todo como matizado con admirable variedad, de grandes lagunas y ríos muy caudalosos que son las calles y caminos reales por donde se entra... y donde están fundados casi todos los pueblos de las naciones ya reducidas".

Los ríos de la amazonia, al igual que el mar, jugaron un papel trascendental en la historia de la región Loreto y del Perú, fueron el medio de vida y comunicación natural para sus poblaciones ribereñas y por ellos también llegaron los descubridores, conquistadores, evangelizadores, colonizadores y comerciantes. Fue por los ríos y las naves que los surcan cómo se desarrolló el comercio y se crearon los grandes centros urbanos en la amazonia y también fue por los ríos cómo el "poder nacional" hizo respetar nuestra soberanía en diversas oportunidades.

El aspecto saltante de la gran red fluvial amazónica dentro de la región es que constituye una gran espina dorsal que atraviesa casi todo el continente americano de Este a Oeste en su parte más ancha, y que se puede conectar en el sentido Norte Sur con las grandes cuencas de los ríos Orinoco y La Plata. Esta situación del río Amazonas le da al Perú la condición de bioceánico, por su posibilidad geográfica de unir las cuencas del Pacífico y del Atlántico.

Otro aspecto importante de los ríos en la región es el recorrido norte - sur del río Ucayali, el cual une fluvialmente el eje carretero Lima-Pucallpa y su futura proyección terrestre al Brasil con el mencionado eje bioceánico del Amazonas.

LA MARINA DE GUERRA Y SU PRESENCIA EN LA AMAZONIA.

En la cruzada de estas grandes aventuras, en los comienzos de la República, arriban los marinos peruanos en infatigables viajes, llevando a los lugares más apartados sus conocimientos y los progresos de la civilización. La acción de la Marina de Guerra, en la exploración de los ríos de la Amazonia, se remonta al año 1843, en el cual el Capitán de Fragata don Francisco Carrasco fue comisionado para integrar la expedición francesa de Castelnau, la cual, partiendo de Lima, llegó a explorar los ríos Ucayali y Sarayacu.

Durante la década de 1850 fue la visión geopolítica del presidente Mariscal don Ramón Castilla la que permitió la creación de la Comandancia General Marítima Militar de Loreto y la construcción, en Europa, de cuatro buques de vapor, así como la adquisición de máquinas para la construcción e implementación de un Apostadero Naval, una factoría (talleres de máquinas, fundición y caldería, aserradero, carpintería, fábrica de tejas y ladrillos) y un dique flotante, con los cuales a partir de 1864, se impulsa el comercio en toda la región y se inicia un agresivo programa de expediciones científicas para el reconocimiento y levantamiento hidrográfico de toda la gran red fluvial amazónica, afirmándose la presencia y soberanía nacional en las regiones más remotas.

Así, el 5 de enero de 1864 arriban los vapores de 500 Ton. *Morona* y *Pastaza*, y los exploradores de vapor de 80 Ton. *Napo* y *Putumayo* constituyendo la primera flotilla fluvial peruana, acompañados por la Fragata *Arica*, el bergantín *Próspero*, y la goleta *Teresa*, a bordo de los cuales se transportaba, desde Europa, el dique flotante desarmado y las maquinarias y materiales necesarios para el Apostadero y la Factoría Naval. Todas las naves eran comandadas y tripuladas por Oficiales y

personal subalterno de la Marina de Guerra.

Al poco tiempo, la ciudad de Iquitos deja de ser una aldea y empieza a erigirse como un centro social e industrial de primer orden en el oriente peruano, con matices de cosmopolita. Por el gran río, alguien lo llamaría Río Mar. Cambiando el paisaje milenario, surcan los buques y el personal de la Marina, extendiendo su navegación a otros ríos de la extensa red fluvial iniciándose una nueva era en la vasta región. Los marinos hicieron el trazo de la plaza principal y las calles centrales de la ciudad y construyeron la Comandancia General del Departamento Marítimo Militar de Loreto y la Prefectura creando trabajo para más de 100 iquiteños.

Uno de los mejores contrastes entre el Iquitos de antes y después de la llegada de la Marina de Guerra está en los informes que hiciera el naturista don Antonio Raimondi, el cual realizó dos viajes a la amazonia peruana, uno entre 1859 y 1860 y el otro 1868 y 1869.

En su primer viaje describe a Iquitos de la siguiente forma:

"El pueblo de Iquitos se halla situado en la orilla izquierda del Amazonas, casi en la confluencia del río Nanay y a un día de bajada de Omaguas. El pueblo se halla colocado en un terreno un poco elevado. Actualmente tienen una población de unas 400 almas y dividido como en dos pueblos de los que uno tiene casas más cómodas y habitado por unos 100 individuos originarios del pueblo de Borja, destruido por los salvajes, el otro es habitado por indios de Iquitos, los que no sólo viven en el pueblo, sino que una gran parte habitan en estado salvaje los bosques de las inmediaciones. Éstos andan desnudos y sólo se cubren cuando vienen a la población para hacer sus cambios".

En su segundo viaje describe así a Iquitos:

"Iquitos ha sufrido trasformación mucho mayor que Yurimaguas por el establecimiento de la factoría, de las oficinas del Estado y la dotación de empleados. Iquitos, miserable ranchería seis años ha, es hoy población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor. Hace algunos años que Iquitos era pueblo inferior a Yurimaguas y ahora se puede considerar como la capital de toda la región bañada por el Ucayali, Huallaga y Amazonas, habiéndose improvisado regular población, cuyas casas en la capital del departamento no se encuentran mejores".

Si bien es vital la labor pionera de la Marina en los ríos, hay que revelar también la presencia naval en el establecimiento del servicio aéreo entre la costa y la selva. Efectivamente, en 1926 por disposición del Ministerio de Marina se crea el Servicio de Hidroaviación Fluvial, el cual programó vuelos en hidroavión, como el realizado hace más de 60 años desde la Base de Ancón hasta San Ramón por el Capitán de Navío Harold B. Grow y el Teniente Leonardo Alvariño Herr.

EVOLUCIÓN DE LA FUERZA NAVAL DE LA AMAZONIA.

Se han cumplido 135 años del arribo de la primera Flotilla a las riberas del caserío de Iquitos, siendo desde entonces fiel guardiana de nuestras fronteras fluviales. La Marina de Guerra del Perú, a través de la Fuerza Naval de la Amazonia, está presente en la región para continuar cumpliendo su importante misión y brin-

dar también un efectivo apoyo al desarrollo.

La composición del tipo y número de unidades de nuestra Fuerza Naval de la Amazonia ha ido variando con los años, pasando de los primeros vapores utilizados para el comercio fluvial, expediciones científicas y trabajos de campo de las comisiones de límites con los países vecinos, a las denominadas lanchas armadas de fines del siglo pasado, las cuales eran pequeñas naves de vapor artilladas. A principio del siglo 20 se adquirió la primera Cañonera Fluvial peruana, el B.A.P. *América*, la cual se mantuvo en servicio por más de ochenta años, teniendo una importante participación en diferentes conflictos con Ecuador y Colombia.

A mediados de los años treinta se adquirieron las dos Cañoneras de la clase *Amazonas* y en los cincuenta las dos de la clase *Ucayali*, las cuales hasta hoy se mantienen operativas, como una clara demostración del ciudadano con el que sus dotaciones las operan y mantienen. Obviamente, con el correr de los años han sido expuestas a diversos trabajos de modernización que les permiten mantener una importante vigencia operativa.

En los años treinta, a raíz del conflicto con Colombia se asignaron a la Fuerza Naval de la Amazonia el legendario Crucero *Lima* y el Cazatorpedo *Rodríguez*, los cuales, debido a su antigüedad y costoso mantenimiento, fueron desactivados y hoy se encuentran varados adyacentes a la Base Naval de Iquitos. Similarmente, en la década de los setenta, fue asignado el Destructor de Escolta *Castilla* para que funcionara como buque escuela del Centro de Instrucción Técnica de Iquitos, pero también al cabo de pocos años tuvo el mismo fin.

La Infantería de Marina estuvo siempre presente desde la llegada a Iquitos de la primera Flotilla Fluvial en 1864 trayendo dos Compañías de "tercios navales".

Desde la década del setenta se tuvo un Destacamento de Infantería de Marina en Iquitos, el cual fue recientemente potenciado como el Batallón de Infantería de Marina de Selva N° 1, contando con una unidad de lanchas artilladas que le dan la suficiente movilidad y poder de fuego.

En la década de los setenta y ochenta se recibieron y adquirieron un importente número de naves comerciales tipo Empujador Fluvial, Motochata y Barcazas para carga y combustible, con las cuales la Fuerza Naval de la Amazonia tiene a su disposición las unidades de apoyo logístico necesarias. Así mismo, en la década de los ochenta se construyeron, en el Servicio Industrial de la Marina de Iquitos, un Buque Hospital y cuatro Buques Tópico con los cuales se realizan los programas anuales de acción cívica.

Los hidroaviones, que inicialmente conformaron la Fuerza Naval de la Amazonia, no fueron oportunamente reemplazados, manteniéndose a través de los últimos cincuenta años una escasa o nula capacidad de medios aéreos propios.

En cuanto al Establecimiento Naval Terrestre en apoyo a la Fuerza Naval de la Amazonia, la primera Base Naval fue en el río Itaya en la que acoderaban las Cañoneras y servía de base de operaciones a nuestros hidroaviones desde los años veinte y treinta. Dicha base es hoy el Cuartel "Sargento Lores" del Ejército. En los años cincuenta se construyeron la Estación Naval "Teniente Clavero" en Iquitos y la Base Naval de Santa Clotilde, hoy denominada Base Naval de Iquitos, antiguamente bañada por las aguas del río Nanay y ahora por el Amazonas.

Podemos afirmar, entonces, que la conformación actual de la Fuerza Naval de la Amazonia se basa en las cuatro Cañoneras Fluviales, el Batallón de Infantería de Marina de Selva N° 1 , los buques hospitales y tópicos y las naves auxiliares para apoyo logístico móvil.

A comienzos de la década de los setenta, con una clara visión de la importancia estratégica del río Putumayo, se construyó la estación Naval del Putumayo para brindar apoyo logístico a los buques y mantener una importante presencia en la parte central de dicha cuenca. Increíblemente, al cabo de poco más de una década se desactivó dejándose solamente un Puesto de Capitanías en El Estrecho.

Los papeles estratégicos que desde hace muchos años cumple la Fuerza Naval de la Amazonia se pueden resumir en los siguientes cuatro:

- Disuasión
- Control de áreas Fluviales Estratégicas
- Proyección del Poder Naval sobre Tierra, y
- Presencia Naval.

Paralelamente, dichos papeles estratégicos permiten deducir las siguientes tareas típicas para la Fuerza Naval de la Amazonia:

- Vigilancia y Patrullaje Fluvial
- Asaltos Ribereños
- Fuego Naval de Apoyo
- Control de Tráfico Fluvial
- Protección a Convoys Fluviales
- Apoyo Logístico Móvil
- Transporte Administrativo
- Viajes de Instrucción, y
- Acción Cívica Fluvial.

Los papeles estratégicos y las tareas típicas enunciadas para la Fuerza Naval de la Amazonia y su contrastación con los medios disponibles ponen de manifiesto la capacidad actual existente para cumplir la misión en una región tan vasta.

SITUACIÓN ESTRATÉGICA ACTUAL DE LA AMAZONIA PERUANA.

La Amazonia tiene la peculiaridad de tener la menor densidad demográfica del país, dos habitantes por kilómetro cuadrado, estando la mayor parte de ellos concentrados en Iquitos y en las otras grandes ciudades. Esta situación ha traído como consecuencia que no tenga la misma importancia que otras grandes ciudades; otras regiones en donde hay un alto número de votantes. Su población, desde inicios de la República, se caracterizó por su patriotismo y férrea defensa de la integridad de nuestras fronteras. Supo elevar su protesta quejándose del olvido de los gobiernos, de la falta de inversiones del Estado para mejorar sus servicios básicos y de la carencia de leyes especiales que faciliten e impulsen el desarrollo de una región tan distante y desconectada del resto del país.

Según algunos estudiosos de la región, la amazonia peruana vio pasar históricamente dos olas: la primera fue la era del caucho, desde 1890 hasta 1920, en la que se extrajo abundante riqueza y hasta se esclavizó a muchas comunidades indígenas, pero no quedaron riquezas ni muchas inversiones en la región; la segunda ola fue la era de la riqueza petrolera en la década de los setenta, pero tampoco cumplieron los gobiernos con dejar en Loreto parte de la enorme riqueza extraída.

En los últimos años es notoria la importancia que merece la amazonia, mediante nuevos programas de inversión, múltiples visitas de autoridades políticas, la dación de leyes especiales para fomentar su desarrollo y la ejecución de proyectos que hasta hace poco parecían sueños, como es el caso de la carretera Iquitos-Nauta en la que el SIMAI desempeña un importante papel como constructor del puente metálico Itaya de más de 300 m. y un tramo de casi 40 km. de carretera.

El proyecto más importante que despierta gran expectativa en muchas empresas loretanas es el gas de Camisea, pues servirá para mejorar marcadamente el mercado del transporte fluvial y la demanda de bienes y servicios en la región.

Un asunto de particular importancia en la región fue el Acuerdo de Paz con Ecuador, el cual luego de una primera reacción negativa de protestas y hasta desórdenes públicos, viene siendo entendido con el convencimiento, que dicho proceso será de mutuo beneficio, generando paz y posibilidades de progreso, así como la llegada de importantes inversiones para el corto plazo.

Otro aspecto de vital interés en la región es la difícil situación interna que vive Colombia, lo que ha merecido la decisión en el más alto nivel político del país, para que se resguarden debidamente nuestras extensas fronteras fluviales en los ríos Putumayo y Amazonas. El nuevo dispositivo militar asumido en el presente año ha reforzado sustancialmente la presencia del Estado en esas remotas regiones, incrementando su seguridad, el comercio y beneficiándolos con programas de acción cívica.

En la región ya se pueden apreciar algunos resultados de la firma del Convenio con los Estados Unidos de América para recibir apoyo en la lucha contra el tráfico de drogas, como son: la construcción de talleres e instalaciones para la Escuela de Operaciones ribereñas en donde se prepara al personal Guardacostas y de la Policía Nacional, la construcción de Bases y Talleres Flotantes, así como la entrega de veloces lanchas para la interdicción.

En la última década hay un creciente interés por la protección del ecosistema y los recursos naturales, con especial énfasis en la protección de las maderas finas en las cuencas de los ríos Putumayo, Ataucari y Yavarí, incluyéndose la participación de la Fuerza Armada en apoyo a la Policía Nacional y al Ministerio de Agricultura. Sin embargo, lo extenso de la zona y la falta de medios de vigilancia hacen muy difícil dicho control, sobre todo en los ríos Putumayo y Yavarí.

Finalmente, dentro del marco de la situación estratégica actual de la amazonia peruana y en lo que se refiere a la acción de las instituciones tutelares, puede afirmarse que la Marina de Guerra del Perú sigue manteniendo un acendrado prestigio entre la población loretana, ganado como protagonista de la fundación del puerto marítimo fluvial de Iquitos, del estudio y levantamiento de su extensa red fluvial y a través de sus más de 135 años de continua presencia naval, actuando

en defensa de la nación, posicionando hitos a lo largo de las fronteras y ejecutando continuas actividades en apoyo a la civilidad y su desarrollo.

VISIÓN ESTRATÉGICA DE LA MARINA DE GUERRA EN LA AMAZONIA.

La evolución a futuro de la situación estratégica planteada en el título anterior se puede resumir en los siguientes aspectos:

- Fuerte tendencia a incrementar sustancialmente el intercambio comercial entre los países de la región, con especial énfasis entre Perú y Ecuador haciendo uso de los derechos adquiridos en el Tratado de Paz y Acuerdo de Comercio y Navegación suscritos, trayendo como consecuencia también un importante incremento en la navegación comercial en los ríos Marañón, Amazonas, Napo y Putumayo.
- Marcado interés de organismos no gubernamentales trasnacionales en pretender inmiscuirse en asuntos soberanos de los países amazónicos con el pretexto de velar por la conservación del ambiente.
- Gran interés de las naciones amazónicas por la protección de sus recursos naturales.
- Posible mantenimiento o incremento de la amenaza que presenta la narcoguerrilla colombiana, obligándonos a continuar aplicando medidas de protección y vigilancia en la región.
- Tendencia cada vez mayor a concertar a nivel internacional para imponer medidas represivas que frenen el narcotráfico.
- Necesidad de asegurar una importante presencia del Estado peruano en las áreas a ser otorgadas a Ecuador como Centros de Comercio y Navegación.
- Las importantes inversiones portuarias y viales en las localidades donde se asentarán los Centros de Comercio y Navegación concedidos al Ecuador, servirán de polos de desarrollo para dichas poblaciones, atrayendo a inversionistas y comerciantes.
- La puesta en funcionamiento a mediano plazo del eje vial Paita-Saramiriza o Paita-Bayóvar hará efectiva la bioceanidad del Perú posibilitando la apertura de importantes intercambios comerciales entre el Atlántico y el Pacífico en la modalidad de transporte multimodal. Dicho eje tiene como principal factor favorable el hecho que la carretera hacia la costa pase por el Paso de Porcuya a poco más de 2.000 metros sobre el nivel del mar, lo que evidentemente facilitará y abaratará el transporte terrestre y el mantenimiento de la vía.
- La futura unión de la red vial nacional con las carreteras trasamazónicas de Brasil posibilitará un importante incremento comercial con el consecuente incremento en el tráfico fluvial.

En medio del entorno futuro descrito, la Fuerza Naval de la Amazonia no verá cambios trascendentales en su misión, pero sí la imperiosa necesidad de variar algunas prioridades en sus Capacidades Operacionales Requeridas, descentralizan-

do su actual Establecimiento Naval Terrestre y proyectando una dimensión de medios capaz de asegurar el cumplimeinto de sus papeles estratégicos dando una mucho mayor cobertura a esta extensa región.

Algunos aspectos que tendrán importancia de carácter estratégico en el largo plazo:

- Importancia que la Marina de Guerra asuma un papel protagónico en la formulación de una "conciencia amazónica" nacional.
- Necesidad de incrementar el número de Capitanías de Puerto y Puestos de Capitanía para asegurar una mayor presencia y cobertura en la región.
- Importancia de ampliar las actuales capacidades del Servicio Industrial de la Marina de Iquitos para darle la posibilidad de continuar liderando el mercado de la construcción fluvial y metalmecánica regional, con el fin de permitirle capitalizar las futuras contrataciones de obras y construcciones fluviales que se presentarán como consecuencia del incremento del comercio regional e internacional proyectando sus operaciones a los países vecinos.
- Construcción de Cañoneras Fluviales de tipo grande para reemplazar a las existentes que operan principalmente en los ríos grandes, como el Amazonas, Marañón, Huallaga, Ucayali, bajo Napo, Yavarí y bajo Putumayo.
- Construcción de Cañoneras Fluviales de poco calado para dar cobertura a los ríos menores, como el Santiago, Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Alto Napo, Alto Putumato y otros.
- Construcción de naves de apoyo logístico con características que les permitan operar en ríos de poco calado y fuerte corriente, como en la zona de Camisea.
- Asegurar una adecuada vigilancia aérea.
- Instalar Estaciones Navales en los ríos de frontera en donde es difícil hacer llegar la logística para apoyar las operaciones.
- Mantenimiento de una Fuerza de despliegue rápido que opere con medios fluviales, aéreos y de Infantería de Marina.

El presente trabajo no pretende ser exhaustivo ni concluyente, pero seguramente su lectura traerá imaginariamente a muchos lectores a esta región que ven como muy remota y diferente. Ello será suficiente para cumplir con el cometido principal: interesarles a participar en este intento de salir de la rutina diaria para buscar una visión compartida del futuro de la Marina de Guerra en la Amazonia Peruana.

Contralmirante Raúl Ponce Monge.

- Datos generales.

Nació en Lima el 20 de abril de 1950. Ingresó en la Escuela Naval en 1967 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1971. Ascendió a la alta clase de contralmirante el 1 de enero de 1998.

- Estudios.

Calificado en Ingeniería Electrónica y en Guerra de Superficie, siguió cursos de perfeccionamiento en Italia. Diplomado de los cursos Básico de Estado Mayor y de Comando y Estado Mayor. Ha seguido el curso de Seguridad y Defensa Continental en el Colegio Interamericano de Defensa en los EE.UU.

Cargos desempeñados.

Oficial de dotación del destructor *Villar*, transporte *Ilo*, corbeta misilera *Larrea*, destructor misilero *Ferré*, fragata misilera *Carvajal*, de la Comandancia de la División de Fragatas y Destructores Misileros, segundo Comandante de la fragata misilera *Montero* y posteriormente Comandante de la misma, Comandante de la División de Fragatas y Destructores Misileros.

En tierra, ha prestado servicios en: la Comisión de Inspección en Italia, en el departamento de Sistemas del Estado Mayor General de Marina, Subdirector del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, Comandancia General de Operaciones Navales, Servicio Industrial de la Marina, Director del Centro de Entrenamiento Táctico Naval, jefe del Servicio Industrial de la Marina CEFAR, en la Escuela Superior de Guerra Naval. Actualmente se desempeña como Comandante de la V Zona Naval y de la Fuerza Naval de la Amazonia.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Oficial.

- Distintivos.

Distintivo por Calificación.
Distintivo por Antecedentes Académicos.
Distintivo de Fuerzas Operativas.
Distintivo en Áreas Técnicas Administrativas.
Distintivo de Combatiente Frente Externo.

El Tratado de Cooperación Amazónica (mayo 1978)

Las Repúblicas de Bolivia, del Brasil, de Colombia, del Ecuador, de Guyana, del Perú, de Surinam y de Venezuela:

Conscientes de la importancia que para cada una de las Partes tienen sus respectivas regiones amazónicas como parte integrante de sus territorios.

Animadas del común propósito de conjugar los esfuerzos que vienen emprendiendo, tanto en sus respectivos territorios como entre sí mismas, para promover el desarrollo armónico de la Amazonia, que permite una distribución equitativa de los beneficios de dicho desarrollo entre las Partes Contratantes para elevar el nivel de vida de sus pueblos y a fin de lograr la plena incorporación de sus territorios amazónicos a las respectivas economías nacionales.

Convencidas de la utilidad de compartir las experiencias nacionales en materia de promoción del desarrollo regional.

Considerando que para lograr un desarrollo integral de los respectivos territorios de la Amazonia es necesario mantener el equilibrio entre el crecimiento económico y la preservación del medio ambiente.

Conscientes de que tanto el desarrollo socio-económico como la preservación del medio ambiente son responsabilidades inherentes a la soberanía de cada Estado, y que la cooperación entre las Partes Contratantes servirá para facilitar el cumplimiento de estas responsabilidades, continuando y ampliando los esfuerzos conjuntos que están realizando en materia de conservación ecológica de la Amazonia.

Seguras de que la cooperación entre las naciones latinoamericanas en materias específicas que les son comunes contribuye al avance en el camino de la integración y solidaridad de todo América Latina.

Persuadidas de que el presente Tratado significa la iniciación de un proceso de cooperación que redundará en beneficio de sus respectivos países y de la Amazonía en su conjunto.

ARTÍCULO I

Las Partes Contratantes convienen en realizar esfuerzos y acciones conjuntas para promover el desarrollo armónico de sus respectivos territorios amazónicos de manera que esas acciones conjuntas produzcan resultados equitativos y mutuamente provechosos, así como para la preservación del medio ambiente y la conser-

vación y utilización racional de los recursos naturales de esos territorios.

Parágrafo Único: Para tal fin, intercambiarán informaciones y concertarán acuerdos y entendimientos operativos, así como los instrumentos jurídicos pertinentes que permitan el cumplimiento de las finalidades del presente Tratado.

ARTÍCULO II

El Presente Tratado se aplicará en los territorios de las Partes Contratantes en la Cuenca Amazónica, así como también en cualquier territorio de una Parte Contratante que, por sus características geográficas, ecológicas o económicas, se consideran estrechamente vinculados a la misma.

ARTÍCULO III

De acuerdo con y sin detrimento de los derechos otorgados por actos unilaterales, de lo establecido en los tratados bilaterales entre las Partes y de los principios y normas del Derecho Internacional, las Partes Contratantes se aseguran mutuamente sobre la base de reciprocidad la más amplia libertad de navegación comercial en el curso del Amazonas y demás ríos amazónicos internacionales, observando los reglamentos fiscales y de policía establecidos o que se establecieren en el territorio de cada una de ellas. Tales reglamentos deberán, en lo posible, favorecer esta navegación y el comercio y guardar entre sí uniformidad.

Parágrafo Único: El presente artículo no será aplicable a la navegación de cabotaje.

ARTÍCULO IV

Las Partes Contratantes proclaman que el uso y aprovechamiento exclusivo de los recursos naturales de sus respectivos territorios es derecho inherente a la soberanía del Estado y su ejercicio no tendrá otras restricciones que las que resulten del Derecho Internacional.

ARTÍCULO V

Teniendo presente la importancia y multiplicidad de funciones que los ríos amazónicos desempeñan en el proceso de desarrollo económico y social de la región, las Partes Contratantes procurarán empeñar esfuerzos con miras a la utilización racional de los recursos hídricos.

ARTÍCULO VI

Con el objeto de que los ríos amazónicos constituyan un vínculo eficaz de comunicación entre las Partes Contratantes y con el Océano Atlántico, los Estados ribereños interesados en un determinado problema que afecte la navegación expedita emprenderán según el caso, acciones nacionales, bilaterales y multilaterales para

el mejoramiento y habilitación de esas vías navegables.

Parágrafo Único: Para tal efecto se estudiarán las formas de eliminar los obstáculos físicos que dificultan o impiden dicha navegación, así como los aspectos económicos y financieros correspondientes a fin de concretar los modelos operativos más adecuados.

ARTÍCULO VII

Teniendo presente la necesidad de que el aprovechamiento de la flora y de la fauna de la Amazonia sea racionalmente planificado, con el fin de mantener el equilibrio ecológico de la región y preservar las especies, las Partes Contratantes deciden:

a. Promover la investigación de informaciones y de personal técnico entre las entidades competentes de los respectivos países, con el fin de ampliar los conocimientos sobre los recursos de la flora y de la fauna de sus territorios amazónicos y prevenir y controlar las enfermedades en dichos territorios.

b. Establecer un sistema regular de intercambio adecuado de informaciones sobre las medidas de conservación que cada Estado haya adoptado o adopte en sus territorios amazónicos, los cuales serán materia de un informe anual presentado por cada país.

ARTÍCULO VIII

Las Partes Contratantes deciden promover la coordinación de los actuales servicios de salud de sus respectivos territorios amazónicos y tomar otras medidas que sean aconsejables, con vistas a mejorar las condiciones sanitarias de la región y a perfeccionar los métodos tendientes a prevenir y combatir las epidemias.

ARTÍCULO IX

Las Partes Contratantes convienen en establecer estrecha colaboración en los campos de la investigación científica y tecnológica, con el objeto de crear condiciones más adecuadas para acelerar el desarrollo económico y social de la región.

Parágrafo Primero: Para los fines del presente Tratado, la cooperación técnica y científica que será desarrollada entre las Partes Contratantes podrá asumir las siguientes formas:

a. Realización conjunta o coordinada de programas de investigación y desarrollo.

b. Creación y operación de instituciones de investigación o de centros de perfeccionamiento y producción experimental.

c. Organización de seminarios y conferencias, intercambio de informaciones y documentación y organización de medios destinados a su difusión.

Parágrafo Segundo: Las Partes Contratantes podrán, siempre que lo juzguen necesario y conveniente, solicitar la participación de organismos internacionales en la ejecución de estudios, programas y proyectos resultantes de las formas de cooperación técnica y científica definidas en el Parágrafo Primero del presente Artículo.

ARTÍCULO X

Las Partes Contratantes coinciden en la conveniencia de crear una infraestructura física adecuada entre sus respectivos países, especialmente en los aspectos de transporte y comunicaciones. Por consiguiente, se comprometen a estudiar las formas más armónicas de establecer o perfeccionar las interconexiones viales, de transportes fluviales, aéreos y de telecomunicaciones, teniendo en cuenta los planes y programas de cada país para lograr el objetivo prioritario de incorporar plenamente esos territorios amazónicos a sus respectivas economías nacionales.

ARTÍCULO XI

Con el propósito de incrementar el empleo racional de los recursos humanos y naturales de sus respectivos territorios amazónicos, las Partes Contratantes concuerdan en estimular la realización de estudios y la adopción de medidas conjuntas tendientes a promover el desarrollo económico y social de esos territorios y a generar formas de complementación que refuercen las acciones previstas en los planes nacionales para los referidos territorios.

ARTÍCULO XII

Las Partes Contratantes reconocen la utilidad de desarrollar en condiciones equitativas y de mutuo provecho el comercio al por menor de productos de consumo local entre sus respectivas poblaciones amazónicas limítrofes, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales adecuados.

ARTÍCULO XIII

Las Partes Contratantes cooperarán para incrementar las corrientes turísticas, nacionales y de terceros países en sus respectivos territorios amazónicos sin perjuicio de las disposiciones nacionales de protección a las culturas indígenas y a los recursos naturales.

ARTÍCULO XIV

Las Partes Contratantes cooperarán en el sentido de lograr la eficacia de las medidas que se adopten para la conservación de las riquezas etnológicas y arqueoló-

gicas del área amazónica.

ARTÍCULO XV

Las Partes Contratantes se esforzarán en mantener un intercambio permanente de informaciones y colaboración entre sí y con los órganos de cooperación latinoamericanos en las esferas de acción que se relacionan con las materias que son objeto de este Tratado.

ARTÍCULO XVI

Las decisiones y compromisos adoptados por las Partes Contrantes en la aplicación del presente Tratado no perjudicarán a los proyectos e iniciativas que ejecuten en sus respectivos territorios dentro del respeto al Derecho Internacional y según la buena práctica entre naciones vecinas y amigas.

ARTÍCULO XVII

Las Partes Contratantes podrán presentar iniciativas para la realización de estudios destinados a la concreción de proyectos de interés común, para el desarrollo de sus territorios amazónicos y en general que permitan el cumplimiento de las acciones contempladas en el presente Tratado.

Parágrafo Único: Las Partes Contratantes acuerdan conceder especial atención a la consideración de iniciativas presentadas por países de menor desarrollo que implique esfuerzos y acciones conjuntas de las Partes.

ARTÍCULO XVIII

Lo establecido en el presente Tratado no significará limitación alguna a que las Partes Contratantes concreten acuerdos bilaterales o multilaterales sobre temas específicos genéricos, siempre y cuando no sean contrarios a la consecución de los objetivos comunes de cooperación en la Amazonia consagrados en este instrumento.

ARTÍCULO XIX

Ni la celebración del presente Tratado ni su ejecución tendrán efecto alguno sobre cualesquiera otros Tratados o actos Internacionales vigentes entre las Partes ni sobre cualesquiera divergencias sobre límites o derechos territoriales que existan entre las Partes ni podrá interpretarse o invocarse la celebración de este Tratado o su ejecución para alegar aceptación o renuncia, afirmación o modificación, directa o indirecta, expresa o tácita, de las posiciones e interpretaciones que sobre estos asuntos sostengan cada Parte Contratante.

ARTÍCULO XX

Sin perjuicio de que posteriormente se establezca la periodicidad más adecuada, los Ministros de Relaciones Exteriores de las Partes Contratantes realizarán reuniones cada vez que lo juzgan conveniente u oportuno, con el fin de fijar las directrices básicas de la política común, apreciar y evaluar la marcha general del proceso de Cooperación Amazónica y adoptar las decisiones tendientes a la realización de los fines propuestos en este instrumento.

Parágrafo Primero: Se celebrarán reuniones de los Ministros de Relaciones Exteriores o por iniciativa de cualquiera de las Partes Contratantes siempre que cuenten con el apoyo de por lo menos otros cuatro Estados Miembros.

Parágrafo Segundo: La primera reunión de Ministros de Relaciones Exteriores se celebrará dentro de los dos años siguientes a la fecha de entrada en vigor del presente Tratado. La sede y la fecha de la primera reunión serán fijadas mediante acuerdo entre las Cancillerías de las Partes Contratantes.

Parágrafo Tercero: La designación del país sede de las reuniones obedecerá al criterio de rotación por orden alfabético.

ARTÍCULO XXI

Representantes diplomáticos de alto nivel de la Partes Contratantes se reunirán anualmente integrando el Consejo de Cooperación Amazónica con las siguientes atribuciones:

1. Velar por el cumplimiento de los objetivos y finalidades del Tratado.
2. Velar por el cumplimiento de las decisiones tomadas en las reuniones de Ministros de Relaciones Exteriores.
3. Recomendar a las Partes la conveniencia u oportunidad de celebrar reuniones de Minsitros de Relaciones Exteriores y preparar la agenda correspondiente.
4. Considerar las iniciativas y proyectos que presenten las Partes y adoptar las decisiones que corresponden para la realización de estudios y proyectos bilaterales o multilaterales cuya ejecución, cuando fuere el caso, estará a cargo de las Comisiones Nacionales Permanentes.
5. Evaluar el cumplimiento de los proyectos de interés bilateral o multilateral.
6. Adoptar sus normas de funcionamiento.

Parágrafo Primero: El Consejo podrá celebrar reuniones extraordinarias por iniciativa de cualquiera de las Partes Contratantes con el apoyo de la mayoría de las demás.

Parágrafo Segundo: La sede de las reuniones ordinarias se rotará por orden alfabético entre las Partes Contratantes.

ARTÍCULO XXII

Las funciones de Secretaría serán ejercidas pro-tempore por la Parte Contratante en cuyo territorio haya de celebrarse la siguiente reunión ordinaria del consejo de Cooperación Amazónica.

Parágrafo Único: La Secrtaría pro-tempore enviará a las Partes la documentación pertinente.

ARTÍCULO XXIII

Las Partes Contratantes crearán Comisiones Nacionales Permanentes encargadas de la aplicación en sus respectivos territorios de las disposiciones de este Tratado, así como de la ejecución de las decisiones adoptadas por las reuniones de los Ministros de Relaciones Exteriores y por el Consejo de Cooperación Amazónica, sin perjuicio de otras actividades que les encomienda cada Estado.

ARTÍCULO XXIV

Siempre que sea necesario, las Partes Contratantes podrán constituir comisiones especiales destinadas al estudio de problemas o temas específicos relacionados con los fines de este Tratado.

ARTÍCULO XXV

Las decisiones adoptadas en reuniones que se efectúen de conformidad con los Artículos XX y XXI, requerirán siempre del voto unánime de los Países Miembros del presente Tratado. Las decisiones adoptadas en reuniones que se efectúen de conformidad con el artículo XXIV requerirán siempre del voto unánime de los Países Participantes.

ARTÍCULO XXVI

Las Partes Contratantes acuerdan que el presente Tratado no será susceptible de reservas o declaraciones interpretativas.

ARTÍCULO XXVII

El presente Tratado tendrá duración ilimitada, y no está abierto a adhesiones.

ARTÍCULO XXVIII

El presente Tratado será ratificado por las Partes Contratantes y los instrumentos de ratificación serán depositados ante el Gobierno de la República Federativa del Brasil.

Parágrafo Primero: El presente Tratado entrará en vigor treinta días después

de depositado el último instrumento de ratificaciones de las Partes Contratantes.

Parágrafo Segundo: La intención de denunciar el presente Tratado será comunicada por una Parte Contratante a las demás Partes Contratantes por lo menos noventa días antes de la entrega formal del instrumento de denuncia al Gobierno de la República Federativa del Brasil. Formalizada la denuncia, los efectos del Tratado cesarán para la Parte Contratante denunciante, en el plazo de un año.

Parágrafo Tercero: El presente Tratado será redactado en los idiomas español, holandés, inglés y portugués, haciendo todos igualmente fe.

EN FE DE LO CUAL los cancilleres que suscriben firmaron el presente Tratado.

Declaración de la Amazonia

Esta Declaración fue formulada por los Jefes de los Estado de los países Miembros del Tratado de Cooperación Amazónica: Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela, y por el Canciller de Bolivia, en Manaos (Brasil) el 6 de mayo de 1989.

La reunión de Jefes de Estado, no contemplada en el Tratado de Cooperación Amazónica, fue celebrada por invitación del Brasil en circunstancias en que era objeto de duros ataques en relación a sus programas de ocupación y utilización de la región amazónica.

La Declaración constituyó una manifestación política de singular importancia respecto a la problemática del medio ambiente amazónico.

Los Presidentes de los países miembros del Tratado de Cooperación Amazónica, reunidos en Manaos el día 6 de mayo de 1989, con el propósito de realizar una reflexión conjunta sobre sus intereses comunes en la región amazónica y, en particular, sobre el futuro de la cooperación y la protección del rico patrimonio de sus respectivos territorios amazónicos, adoptamos la siguiente:

DECLARACIÓN DE LA AMAZONIA.

1. En el Espíritu de amistad y de entendimiento que anima nuestro diálogo fraternal, afirmamos la disposición de dar todo impulso político al esfuerzo de concertación que nuestros Gobiernos vienen emprendiendo en el marco del Tratado de Cooperación Amazónica suscrito el 3 de julio de 1978, y también en el marco de sus relaciones bilaterales, con miras a promover la cooperación entre nuestros países en todas las áreas de interés común para el desarrollo sostenible de la región Amazónica. En tal sentido nos comprometemos a impulsar el cumplimiento de las decisiones contenidas en la Declaración de San Francisco de Quito, adoptada por nuestros Ministros de Relaciones Exteriores el 7 de marzo de 1989.
2. Conscientes de la importancia de proteger el patrimonio cultural, económico y ecológico de nuestras regiones amazónicas y de la necesidad de movilizar este potencial en provecho del desarrollo económico y social de nuestros pueblos, reiteramos que el patrimonio amazónico debe ser conservado por medio de la utilización racional de los recursos de la región, para que las generaciones actuales y futuras puedan aprovechar los beneficios de ese legado de la naturaleza.
3. Expresamos nuestro respaldo a las Comisiones Especiales del Medio Ambiente y de Asuntos Indígenas, recientemente creadas, destinadas a impulsar el desarrollo, conservar los recursos naturales, el medio ambiente y las respectivas poblaciones amazónicas y reiteramos el pleno respeto al derecho que asiste a las poblaciones indígenas de los territorios amazónicos a

que se adopten todas las medidas conducentes para mantener y preservar la integridad de estos grupos humanos, sus culturas y su habitat ecológico, en el ejercicio del derecho inherente a la soberanía de cada Estado. Reiteramos, así mismo, nuestro apoyo a las acciones que conduzcan al fortalecimiento de la estructura institucional del Tratado de Cooperación Amazónica, de acuerdo a lo preconizado por la Declaración de San Francisco de Quito.

4. Reafirmamos el derecho soberano de cada país de administrar sus recursos naturales teniendo presente la necesidad de promover el desarrollo económico-social de su pueblo y la adecuada conservación del medio ambiente. En el ejercicio de la responsabilidad soberana de definir las mejores formas de aprovechar y conservar estas riquezas, complementando nuestros esfuerzos nacionales y la cooperación entre nuestros países, manifestamos nuestra disposición de acoger la cooperación de países de otras regiones del mundo y de organismos internacionales que puedan contribuir a la puesta en marcha de los proyectos y programas nacionales y regionales que decidamos adoptar libremente y sin imposiciones externas, de acuerdo con las prioridades de nuestros Gobiernos.
5. Reconocemos que la defensa de nuestro medio ambiente requiere del estudio de medidas, bilaterales y regionales, para prevenir accidentes contaminantes y atender sus consecuencias.
6. Señalamos que la protección y conservación del medio ambiente en la Región, uno de los objetivos esenciales del Tratado de Cooperación Amazónica a que cada uno de nuestros países está firmemente dedicado, no pueden ser alcanzadas sin la mejora de las angustiantes condiciones sociales y económicas que afligen a nuestros pueblos y que son agravadas por una coyuntura internacional cada vez más adversa.
7. Denunciamos las graves características de la deuda externa y de su servicio, que nos convierten en exportadores netos de capital hacia los países acreedores, a costa de sacrificios intolerables para nuestros pueblos. Reiteramos que la deuda no se puede pagar en las actuales condiciones y circunstancias, y que su tratamiento debe basarse en el principio de corresponsabilidad, en términos que permitan la reactivación del proceso de crecimiento económico y desarrollo en cada uno de nuestros países, condición esencial para la protección, conservación, aprovechamiento y utilización racional de nuestro patrimonio natural.
8. Resaltamos la necesidad de que las preocupaciones expresadas en los países altamente desarrollados en relación con la conservación del medio ambiente amazónico se traduzcan en medidas de cooperación en los planes financiero y tecnológico. Propugnamos el establecimiento de nuevos flujos de recursos, en términos adicionales y concesionales, para proyectos dirigidos hacia la protección ambiental en nuestros países, incluyendo la investigación científica pura y aplicada y objetamos los intentos de imponer condicionalidades a la asignación de fondos internacionales para el desarrollo. Esperamos ver la creación de condiciones que permitan el libre acceso al co-

nocimiento científico y a las tecnologías no contaminantes o destinadas a la preservación ambiental y rechazamos las tentativas de obtener lucro comercial invocando legítimas preocupaciones ecológicas. Este enfoque se fundamenta, sobre todo, en el hecho de que la principal causa del deterioro del medio ambiente a nivel mundial son los modelos de industrialización y consumo, así como el desperdicio en los países desarrollados.

9. Conscientes de los riesgos globales que representa para la vida y la calidad ambiental la existencia de armas nucleares y otras armas de destrucción en masa, y preocupados por preservar nuestra región de estos peligros, reafirmamos los compromisos de nuestros países para utilizar la energía nuclear exclusivamente para fines pacíficos y exhortamos a los países que poseen armamentos nucleares a cesar de inmediato los experimentos de tales armas y a promover la eliminación progresiva de sus arsenales. Igualmente, repudiamos el depósito de residuos radioactivos y otros residuos tóxicos que comprometan los ecosistemas en la región amazónica. Manifestamos la necesidad de que sean adoptadas las medidas adecuadas para reducir los riesgos de contaminación ambiental en la utilización pacífica de la energía nuclear. Expresamos, asimismo, nuestro respaldo a los fines y objetivos del Tratado para la Proscripción de las Armas Nucleares en América Latina.
10. Convencidos de la necesidad de intensificar el proceso de consulta y diálogo entre nuestros países sobre todos los asuntos relativos al desarrollo de la Región, incluso los previstos en el Tratado de Cooperación Amazónica, y seguros de que nuestra cooperación fortalece la integración y la solidaridad en América Latina, afirmamos nuestra decisión de aunar esfuerzos en una empresa conjunta, vigorosa y pionera, destinada a asegurar un futuro de paz, de cooperación y de prosperidad para las naciones de la región amazónica. Por lo tanto, hemos decidido reunirnos anualmente.


Fusión de líderes.
Unión de fortalezas.
Algo grande ha ocurrido.
Se han unido el Banco Wiese y el Banco de Lima Sudameris para formar un nuevo Banco, el Wiese Sudameris.
El Banco Wiese Sudameris, cuenta con el respaldo financiero y tecnológico de la **Banque Sudameris**, la corporación europea con mayor presencia y experiencia en América Latina y la **Banca Commerciale Italiana**, uno de los grupos financieros más sólidos del mundo.
Wiese Sudameris, más grande, mejor y con un único propósito, ofrecerle: **Excelencia en Banca**.
BANCO WIESE SUDAMERIS
Ahora usted está listo para enfrentar el futuro.

GUARDACOSTAS







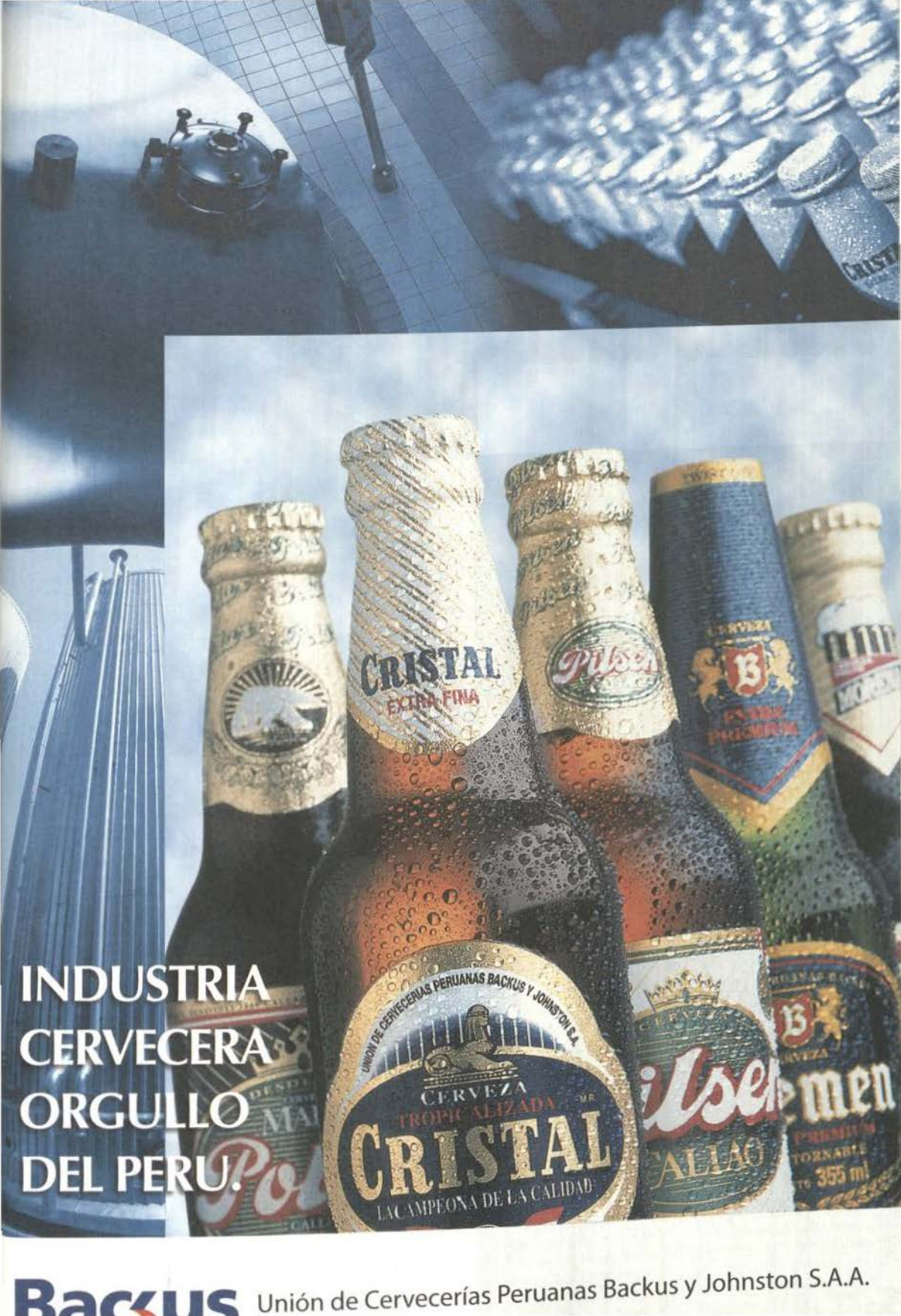




Autoridad Marítima del Perú

La Dirección General de Capitanías y Guardacostas cuenta con personal altamente capacitado así como con unidades y equipos con tecnología de vanguardia para brindar cada vez un mejor servicio a los usuarios en todo el territorio nacional. Allí donde haya una Capitanía de Puerto, siempre habrá un Guardacostas presto a servirle.

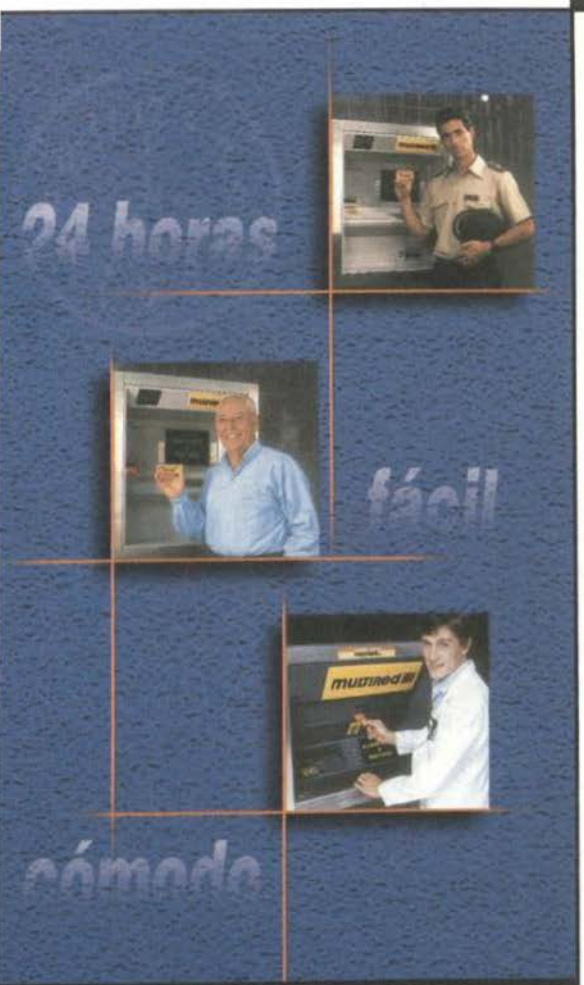
Jr. Constitución 150, Callao
dicapi@marina.mil.pe
www.dicapi.mil.pe



Backus Unión de Cervecerías Peruanas Backus y Johnston S.A.A.

Los Cajeros MULTIRED están más cerca de usted.





Un servicio amigable las 24 horas del día.

► Los Cajeros Multired atienden las 24 horas del día inclusive sábados, domingos y feriados o cuando más los necesite, en todo el país.

Un servicio amigable más simple de lo que piensa.

► No le tema a la tecnología. Retire su dinero siguiendo las instrucciones que aparecen en la pantalla...***es facilísimo!***

Con total comodidad.

► No más colas ni demoras para sacar su dinero. Con su Tarjeta Multired lo podrá hacer cómodamente en el cajero más cercano.

Si usted pertenece al Sector Público y cobra su remuneración o pensión en el Banco de la Nación, solicite su Tarjeta Multired en cualquiera de nuestras oficinas en todo el país.

BANCO DE LA NACION

Experiencia a su servicio

50 AÑOS
(1950- 2000)

APOYANDO EL DESARROLLO NACIONAL





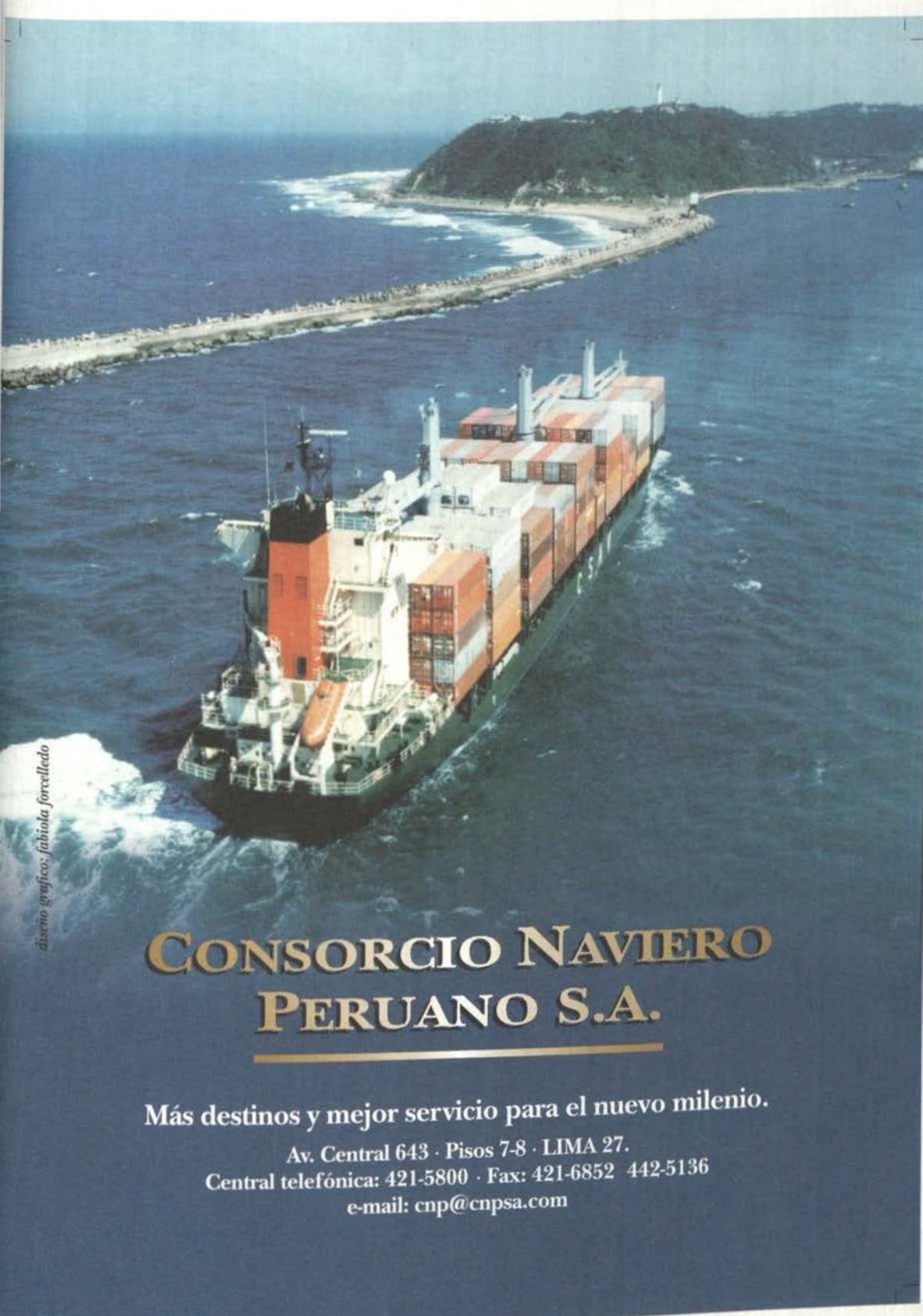




GERENCIA DE COMERCIALIZACION
AV. CONTRALMIRANTE MORA 1102 - CALLAO
TELF.: (0051-1) 465-7357 / 429-1081
FAX: (0051-1) 465-0664
E-mail: rrpp@sima-ast.cpm.pe
http//www.denperu.com/sima

"Sima Construye... El Perú Crece"


Fideos
Cogorno®
del Hogar
CALIDAD
DESDE 1928
NUEVO
Del Hogar
Cogorno
100% NATURAL
siempre más!



diseño gráfico: fabiola forcelledo

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

Más destinos y mejor servicio para el nuevo milenio.

Av. Central 643 · Pisos 7-8 · LIMA 27.
Central telefónica: 421-5800 · Fax: 421-6852 442-5136
e-mail: cnp@cnpsa.com



La Empresa Nacional de Puertos S.A.
rinde homenaje al Almirante
Miguel Grau Seminario,
reafirmando en su honor
el compromiso de continuar
trabajando para que los puertos
Peruanos sean cada día
más eficientes, seguros y competitivos.

ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

NORMAS REFERENTES A LOS ARTÍCULOS QUE A TÍTULO DE COLABORACIÓN SE REMITAN A LA REVISTA DE MARINA

DATOS GENERALES, EVALUACIÓN

1. Las colaboraciones se remitirán contenidas en un disquete, en cuyo rótulo deberá consignarse:
   a) El título del artículo,
   b) la referencia del autor (nombres y apellidos, grado militar o título profesional) y
   c) indicación del teléfono al cual llamar en caso necesario.
      * - En su caso, los señores oficiales pueden acompañar un breve *currículum vitae*.
      ** - En el caso de los colaboradores civiles, nivel de estudios y profesión que informen la competencia y versación del autor en el tema que trate.

2. Las colaboraciones serán materia de lectura y evaluación por la Junta Evaluadora, la cual se reserva el derecho de publicación.

DE LA DIFERENCIACIÓN DE LOS ARTÍCULOS

3. Los artículos que como colaboración se remitan a la Revista de Marina pueden ser:

   a) *Inéditos*
   b) *Traducciones*, en cuyo caso deberá hacerse indicación de la fuente y, de ser posible, remisión de la misma; o acompañar además de la referencia de la fuente y del autor, los gráficos e ilustraciones en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.
   c) *Transripciones*, que, mediando la importancia del tema, podrían ser materia de publicación en la Revista de Marina, con indicación de la fuente, la autoría correspondiente y los gráficos e ilustraciones contenidos en la fuente. Es indispensable la correspondiente autorización de la fuente o del autor.

DE LA EXTENSIÓN

4. Según su extensión, los artículos serán clasificados en estos dos grupos:

   a) Colaboraciones de corta extensión
      - Las que alcancen hasta cinco (5) páginas en la Revista.
   b) Colaboraciones de mayor extensión
      - Las que registren más de seis (6) páginas de la Revista.

5. Las colaboraciones de poca extensión que en la Revista pudieran ser publicadas subsecuentemente con títulos independientes, se adecuarán a la clasificación materia de los incisos a) y b) de la norma 4.




MARINA DE GUERRA DEL PERU