Julio Verne en la Amazonía



Contralmirante
EDUARDO REÁTEGUI GUZMÁN



Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía. Julio 2011, Carta 4101.

Julio Verne (Francia, Nantes 1828, Amiens 1905) es considerado el creador de la novela científica de anticipación: *De la Tierra a la Luna, Viaje al Centro de la Tierra, Veinte mil leguas de viaje submarino, La Vuelta al Mundo en ochenta días,* como las más conocidas, donde hace un derroche de conocimientos geográficos, matemáticos, medioambientales, y capacidad novelesca para generar historias que se desarrollan en paralelo con el tema central, de corte científico, que era el *leit motiv* de sus obras.

Quizá pocos conocen su obra *La Jangada* (palabra portuguesa que significa "balsa"). También es conocida por *800 Leguas por el Amazonas,* publicada por entregas en el "Magazine de Ilustración y Recreo", en Francia, desde enero de 1881 hasta diciembre del mismo año.

Esta novela se desarrolla en la Amazonía peruana y brasilera, pero tomando como eje al río Amazonas, desde su confluencia con el río Nanay, en Iquitos, hasta su desembocadura en el Brasil, consignando datos geográficos, toponimia y singularidades propias de la selva amazónica.

La última semana de agosto de 2013, algunos miembros de la Sociedad Geográfica de Lima realizamos un viaje por río, con fines de observación,

"Con este acuerdo perdimos el acceso al río Putumayo y una enorme extensión de 80.000 km^2 en la línea del Tabatinga-Apaporis y la confluencia del Caquetá con el Amazonas".

desde Iquitos a la frontera fluvial peruana con Brasil y Colombia; es decir, al denominado triángulo amazónico, por la presencia en sus vértices de las ciudades de Leticia en Colombia, Tabatinga en Brasil y Santa Rosa en Perú.

En el transcurso de la navegación me vino a la memoria el relato de Julio Verne en La Jangada. Me imaginé que lo que nosotros estábamos haciendo en forma real, él lo creó literariamente desde su estudio en Paris, a miles de kilómetros.

Se sabe que Verne para escribir una obra se empapaba con minuciosidad del tema con gente experta y literatura disponible, y su genio hacía el resto.

Él ubica el escenario de su obra en la Amazonía, en el año 1852. Recordemos que en 1851, un 23 de octubre, el General José Rufino Echenique, presidente del Perú, firmaba con el Brasil la "Convención de Comercio, Navegación Fluvial, Extradición y Límites", para garantizar el libre tráfico fluvial en el río Amazonas y sus afluentes y el tránsito de personas entre ambos países.

Este acuerdo es considerado como muy lesivo para el Perú, toda vez que aceptaba de facto el principio de *Uti possidetis* en su artículo VII, para solucionar problemas limítrofes, y reconocía como frontera "la población de Tabatinga, y de esta para el Norte la línea recta que va a encontrar de frente al río Yapurá (Caquetá) en su confluencia con el Apaporis: y de Tabatinga para el Sur el río Yavarí, desde su confluencia con el Amazonas".

Con este acuerdo perdimos el acceso al río Putumayo y una enorme extensión de 80.000 km2 en la línea del Tabatinga-Apaporis y la confluencia del Caquetá con el Amazonas. En octubre de 1852 se canjearon las ratificaciones. Cabe preguntarse aquí quiénes fueron los asesores del Gobierno. ¿Incidieron en forma clara para darse cuenta del despropósito de esta Convención?

Hemos perdido miles de kilómetros cuadrados en el devenir de nuestra vida republicana, por falta de asesoramiento o no hacer caso a este.

¿Julio Verne estaba al tanto de estos vaivenes político-geográficos de Sudamérica? Es posible que sí. Pero en *La Jangada* no se exteriorizan aspectos de esa naturaleza. Por otro lado, el que fijara el 1852 como año de su relato, no significaba necesariamente que esa fecha tuviese que ver con la realidad.

En ese año, Verne contaba con 24 años de edad, y la obra se editó en 1881, como ya se dijo.

Siguiendo la novela, Verne ubica al área de su relato como Alto Amazonas, siendo a todas luces el Bajo Amazonas. Quizá al ver los mapas y la literatura disponible no reparaba en ese importante detalle geográfico, que hubiera podido incidir en su trama, al darle más elementos de verosimilitud.

"En 1852 la geografía era la que navegó Avencio Villarejo, y un boceto o mapa de la época debe haber llegado a manos de Julio Verne para comenzar a pergeñar su obra".

El grupo viajante de la Sociedad Geográfica de Lima zarpó desde un embarcadero ubicado en la margen izquierda del río Itaya, en plena urbe iquiteña; años atrás este privilegio era del Amazonas, que por su devenir geográfico ahora se alejó de estas riberas, para regresar a no dudarlo dentro de no pocos años.

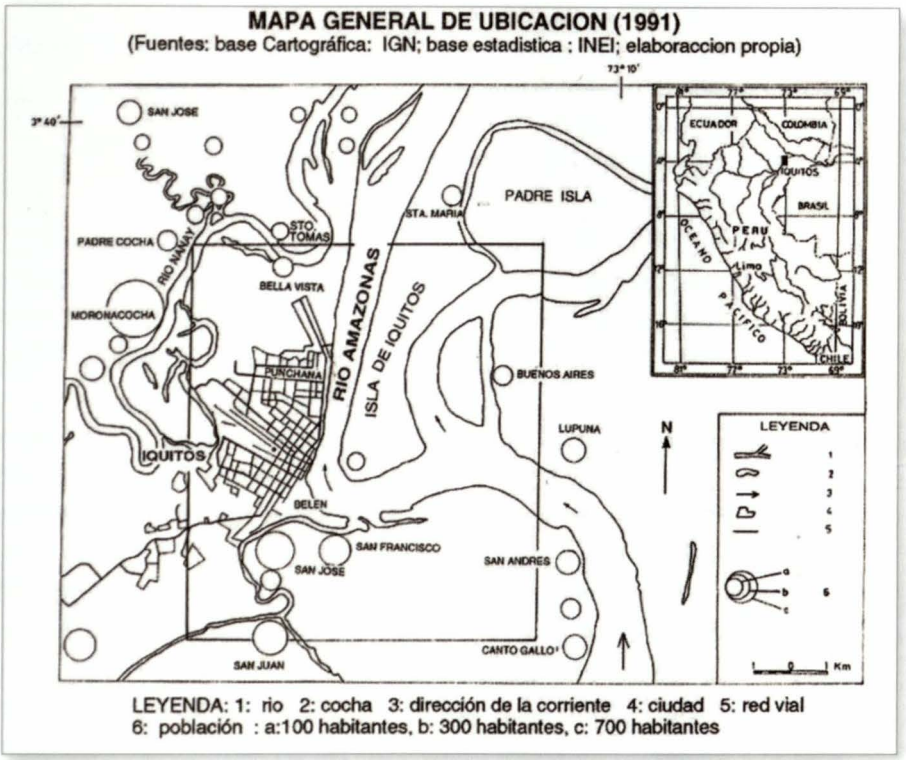
Iquitos, en la década del cuarenta, era bordeado por el Amazonas, el Nanay y el río Itaya, que era un hilo casi desapercibido en el interés hidrográfico de la región. No ver al Amazonas en la ribera de la capital loretana, parece ser ya un paisaje cotidiano para la generación actual; para ver o sentir a su "río-mar", tendrán que salir vía río Itaya o río Nanay a sus confluencias con el Amazonas. El Itaya y el Nanay son los que, como un chal, rodean ahora la nuca iquiteña.

Por eso, el R.P. Joaquín García Sánchez (O.S.A), autor con Nicole Bernex del libro *El río que se aleja. Cambio del curso del Amazonas. Estudio histórico técnico,* expresa en su prólogo "[...] El río se va y parece no mostrar interés en regresar. La soñolienta ciudad debe decirle un definitivo adiós, al menos por un tiempo imposible de calcular".

En 1852 la geografía era la que navegó Avencio Villarejo, y un boceto o mapa de la época debe haber llegado a manos de Julio Verne para comenzar a pergeñar su obra. Vienen al recuerdo sus admirables y constantes viajes por esta ruta y la mayoría de veces en canoa, que los relata en *Memorias de un Misionero – La Aventura de un Agustino en la Selva.*

Si bien no se ha encontrado documentación que fundamente la fecha de fundación de Iquitos, se considera el 5 de enero de 1864; sin embargo, esta data corresponde a la llegada de las primeras naves de la Marina de Guerra del Perú, que como "Puerto Fluvial del Atlántico" fue oficializado por Ley 14702 el

14 de noviembre de 1963. Pero también se registra la llegada el 14 de marzo de 1852 de los vapores "Tirado" y "Huallaga" a Nauta. Se registra también un importante y preocupante tráfico fluvial brasilero, que motivó a Ramón Castilla a ordenar la construcción de cuatro vapores en Londres.



Iquitos antes del desvío natural del río Amazonas.

Esto quiere decir que en 1852 Iquitos tenía poco tiempo de vida urbana, que coincide con el año en que se desarrolla la trama de *La Jangada*. A nivel mundial es muy poco probable que Iquitos fuera mencionado o conocido como un punto conspicuo en el interés mundial. No conocemos las razones de Julio Verne para adecuar su relato a Iquitos. Seguramente por su cercanía con Nauta se consideraba como el punto geográfico de la naciente del río Amazonas, por la confluencia del Marañón y el Ucayali, yerro que aún se reitera en todos los niveles, tanto local, regional, nacional e internacional. La Sociedad Geográfica de Lima demostró que las nacientes del "río-mar" están en las vertientes orientales de los Andes, en la cordillera del Chila, quebrada La

Apacheta, provincia de Caylloma, región Arequipa. La longitud del Amazonas es de 7.062 km, recorriendo 3.850 km en territorio peruano; por tanto, pasa a ser el río más largo del mundo, superando al Nilo (6.671 km).

Respecto a lo anterior, Verne escribe: "[...] El Amazonas, que tiene su origen en la enorme cadena de los Andes y muere en las costas del Océano Atlántico. Es el río más grande del mundo y también el que aporta al mar el más considerable caudal de agua. Tan considerable que a una gran distancia de su desembocadura y hasta una distancia de quinientos ochenta kilómetros de la costa, ha llegado incluso a derribar buques".

Continua relatando Verne: "Este es el Amazonas, un río cuyo curso es tan ancho, que se extiende más de los treinta grados de latitud y en una cuenca que, desde el Sur al Norte, no comprende menos de veinticinco grados".

No podemos menos que saludar los conocimientos de Verne. Sus conceptos geográficos estaban muy adelantados. Muy pocos afirmaban que el Amazonas nacía en los Andes.

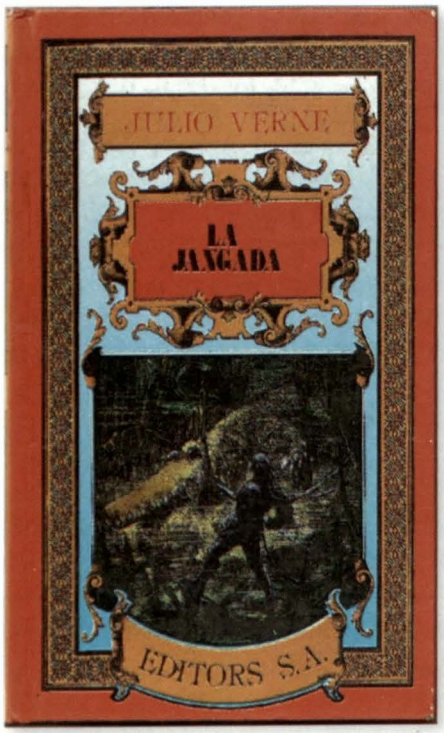
El concepto que da Julio Verne respecto a Iquitos es: "Situada la aldea de Iquitos cerca de la orilla del Amazonas, se alza poco más o menos sobre el 74° meridiano, en aquella parte del gran río que aún lleva el nombre de Marañón, cuyo lecho separa para Perú de la república del Ecuador, unos trescientos kilómetros hacia el oeste de la frontera de Brasil".

Esta afirmación es un gran desliz de Julio Verne, producto quizá de una mala información, que felizmente pasó desapercibida para la lectoría ecuatoriana y peruana, pues hubiera echado más leña a las tirantes relaciones fronterizas entre ambos países, que felizmente ya fueron superadas. Yerro no solo en la parte limítrofe sino también en la ubicación de Iquitos. Eso de más o menos sobre los 74° no se ajusta a los mapas de la época. En todo caso estaba más cercano a los 73° W. Es lícito suponer que intereses externos podrían haber dado información deliberadamente errónea a Verne para fundamentar hipótesis limítrofes. Un concepto totalmente político-geográfico.

Retomando nuestra navegación, esta se hizo en una nave realmente bien adecuada para el largo viaje que nos esperaba. Digamos que semejaba un avión. Los llaman "los rápidos". Nos pronosticaron nueve horas de viaje. Bajamos el río Itaya hasta lo que se llama la Barra, que es un estrecho canal donde solo pueden transitar embarcaciones de bajo calado. El muelle de Iquitos, en la margen izquierda, luce desolado de embarcaciones de gran calado. Es uno de los efectos negativos del cambio de curso del "río-mar". Muchos de los

pasajeros habituales de estos viajes dormitan plácidamente, mientras nosotros devoramos todos los paisajes y detalles que van pasando ante nuestra vista. El *click* de nuestras cámaras fotográficas es constante. Se nota cambios no muy agradables, por el desorden en las riberas, tanto de estructuras de aserraderos, embarcaderos diversos, astilleros, y tráfico intenso de embarcaciones menores que atentan contra la seguridad del tráfico fluvial y que comienzan a retrasar el tiempo previsto para el viaje.

Salimos de la Barra y vamos al encuentro de un singular espectáculo hidrográfico: la casi confluencia simultánea del río Nanay y el río Itaya con el caudaloso Amazonas. Ambos chocan contra el colosal muro de aguas barrosas del "río-mar". Sus colores de aguas claras u oscuras se mezclan en pocos segundos y contribuyen como muchos de los afluentes de esta cuenca al caudal hídrico más grande del mundo. Estamos casi frente a donde se ubicaba antaño el complejo aserradero "Astoria". Desde este punto, Julio Verne comienza a hacer navegar a su Jangada con sus personajes a una aventura muy singular que nosotros la viviremos cómodamente desde esta lancha que viaja cien veces más rápido que aquella balsa.



Tapa de la Jangada.

Mientras nuestra embarcación navegaba rauda, al mando del patrón Juan Tafur, hombre formado como práctico en las filas de la Marina de Guerra, y antes de alejarnos de Iquitos, que poco a poco desaparecía de nuestra vista, recordaba un pasaje de *La Jangada:*

"Al igual que todas las casas, aldeas y lugarcillos que se alzan en la cuenca del Amazonas, Iquitos fue fundada también por un grupo de misioneros. Hasta el año decimoséptimo del pasado siglo (1717), los indios *iquitos,* que formaron su única población, vivían retirados hacia el interior, bastante lejos del río. Pero un día los manantiales de su territorio se secaron, como resultado de una erupción volcánica, viéndose entonces obligados a establecerse

en la orilla izquierda del Marañón. La raza se alteró bien pronto, a consecuencia de los enlaces que contrajeron con indios ribereños, *ticunos* u *omagas,* y hasta hoy día, Iquitos solo cuenta con una población mixta, a la cual se debe añadir algunos españoles y dos o tres familias de mestizos".

Naturalmente lo del volcán es de la cosecha de Verne, pero lo de la evolución étnica es bastante probable.

Continua Verne: "Unas cuarenta chozas, bastante miserables, cuyo techo de bálago apenas las hacía dignas de su nombre de cabañas, componían la aldea, aunque, por otra parte, se hallaban pintorescamente agrupadas en una explanada que dominaba las orillas del río a unos sesenta pies de elevación [...]"; añade además: "Los indios Iquitos iban poco menos que desnudos, y solamente los portugueses y mestizos, que miraban con desdén a sus conciudadanos indígenas, iban vestidos con una simple camisa, un pantalón ligero de telilla de algodón y cubierta la cabeza con un sombrero de paja". En este pasaje hay que destacar, a pesar de lo crudo de la descripción de los nativos, el tratamiento de "conciudadanos" que les da Verne. Era una manera directa de enviar un mensaje de igualdad como personas, al margen de sus condiciones culturales, sobre todo en una época en que la discriminación étnica y social era brutalmente aplicada en la Amazonía.

Nuestra nave seguía su periplo. Sentir al río más largo, caudaloso, ancho, profundo y demás etcéteras, bajo la lancha que nos conducía, era una sensación muy especial. Naturalmente, nos sentíamos muy seguros y con las facilidades modernas, como celular, reloj, baño, y cómodos asientos. Comenzamos a llevar una bitácora básica con los pueblos que íbamos recalando o viendo a la distancia. El rumbo estaba en manos del patrón, quien nos explicaba los puntos geográficos de interés. Hay islas por todo el trayecto, que dan al observador la impresión de que el ancho del río no es tanto como les habían dicho.

Precisamente, sobre las islas, en un diálogo de los personajes de *La Jangada,* se expresa lo siguiente:

"—¿Sabes cuántas islas existen a lo largo del Amazonas dentro de su curso?

—No con exactitud, pero me figuro que deben ser unas cuatrocientas, por lo menos.

—Quinientas setenta, exactamente, sin contar los islotes fijos o a la

deriva. Esto forma un archipiélago, que por sí solo podría constituir la fortuna de cualquier nación o reino. Además, en sus flancos se ven canales, lagunas y lagos, como no se hallarán en toda Suiza, Lombardía, Escocia y Canadá reunidos. Solo el Amazonas, engrosado por más de seis mil ríos tributarios, deja en el Atlántico no menos de doscientos cincuenta millones de metros cúbicos de agua... ¡por hora!".

"Además, sirve de frontera a dos repúblicas y atraviesa majestuosamente el reino más grande de América del Sur". (Se refería a que Brasil en 1851 era un imperio bajo el reinado de Pedro II).

Como se intuirá, esta singladura para complementarse requiere un vuelo aéreo, para darse uno cuenta de la colosal geografía de esta grandiosa cuenca.

"Se establecieron también algunas plantaciones de yuca y café en aquellas partes del bosque despejadas por la tala de los árboles. Los plantíos de caña de azúcar exigieron bien pronto la instalación de un molino para las prensas de las cañas dulces destinadas a la fabricación de melaza, aguardiente y ron".

Hay que reconocer en Julio Verne una gran capacidad de conocimiento geográfico, toda vez que los términos y circunstancias están bien narrados, al margen de su exactitud real.

Una más de estas es, comentando el terreno del aserradero "Astoria": "Se establecieron también algunas plantaciones de yuca y café en aquellas partes del bosque despejadas por la tala de los árboles. Los plantíos de caña de azúcar exigieron bien pronto la instalación de un molino para las prensas de las cañas dulces destinadas a la fabricación de melaza, aguardiente y ron". Estos terrenos, que ahora se ubican en las cercanías de la refinería de Petroperú, nunca fueron propicios para el cultivo de caña de azúcar, aunque se daba en forma limitada en algunos terrenos.

La lancha rápida que nos transportaba seguía recalando en muchos pueblos a lo largo del Amazonas. Bajan y suben pasajeros. También es un correo fluvial. Deja paquetes, sobres, bultos y recibe también para el resto de la ruta. El sol es inclemente, felizmente no hay atisbos ni presagios de lluvia. Sin embargo, a casi tres horas de navegar, la embarcación fue remecida por unos quince minutos

por un fuerte oleaje, producto del viento. El patrón sorteaba con pericia los embates de las olas. A veces parando máquinas y otras a baja velocidad. Es la época de vientos, nos dice el patrón. Hasta aquí el rumbo era casi cerca a las riberas que teníamos a estribor (derecha); nos explicaba que las aguas ribereñas son menos correntosas, permitiendo navegar con más seguridad que por el centro del mismo río.

"El patrón sorteaba con pericia los embates de las olas. A veces parando máquinas y otras a baja velocidad.".

Verne explica lo de los vientos:

> "La cuenca del Amazonas está incesantemente purificada por los vientos generales del Oeste. No es un valle encajonado entre las altas montañas que encierran su curso, sino una ancha llanura que mide dos mil ciento sesenta kilómetros de Norte a Sur, apenas interrumpida por algunas colinas, que las corrientes atmosféricas pueden correr libremente".

Sus explicaciones son dignas de colocarlas en un Derrotero.

Varios villorrios se dibujan en ambas riberas. Muy distantes unos de otros. Unos más estéticos y otros más modestos. Los palafitos son mayoría, como herencia de seguridad arquitectónica ante las crecidas del Amazonas.

Sigue "El Rápido" navegando bastante seguro. Por momentos se hace monótono el viaje. Mientras almorzamos recordamos a Verne, que narra: "[...] en el siglo XVI, el conquistador y explorador español Francisco de Orellana, lugarteniente de Pizarro, bajó por el río Negro, pasó por el gran río en 1540 [...]". Aquí es preciso decir que en las cartas brasileras el Amazonas se inicia en la confluencia de los ríos Negro y Solimoes (tramo del Amazonas, desde su confluencia con el río Yavarí). ¿Intereses creados? Puede ser. En todo caso, aquí su data le jugó una seria pasada, como todos sabemos, y esto está en la bitácora de Fray Gaspar de Carbajal, quien acompañó a Orellana en esta hazaña. La aventura fluvial de Orellana comienza bajando el río Coca, en Ecuador, el cual desemboca en el río Napo, en Perú; bajan el Napo y el 12 de febrero de 1542 desembocan en el Amazonas. El detalle está en que sus lectores, que sumaron y suman millones, se desinforman si es que no son acuciosos. Confundir Napo con Negro, ¿puede ser? No creo, pues después se refiere al río Napo al explicar el viaje de "La Condamine", luego de haber medido el arco de meridiano del Ecuador, relatado por este en su trabajo titulado *Relation Abregée d'un*

El Ordenamiento Territorial deja mucho que desear, por lo menos en todas las localidades donde atracaba nuestra nave. Los poblados ribereños crecen desordenadamente. No hay un solo embarcadero que pueda llamarse como tal. Los pasajeros y sus pertenencias, y muchas madres con hijos en brazo, hacen gala de un equilibrio capaz de poner los pelos de punta a cualquier citadino que los observase. Es su día a día, que los insensibiliza y los rutiniza en su quehacer diario.

Voyage fait Dans línteriur de l'Amerique Meridionale. Verne hace gala en su novela de que ha leído a exploradores de nota como Humboldt, Bonpland, Lister Man, el inglés Smith, el brasileño Valdés, el francés Pablo Marcoy, el francés pintor Biard, el profesor Agassiz, el ingeniero brasileño Franza Keller Linzenger, y otros muchos más, que han explorado el curso del gran río, aportando todos ellos nuevos datos.

Por otro lado, su novela pudo haberse inspirado en la epopeya fluvial de Orellana, pues al margen de la temática, la confluencia del Napo con el Amazonas está bastante cerca de Iquitos, y con ello podía armar la estructura del viaje leyendo a Fray Gaspar de Carbajal. No podemos afirmarlo, pero tampoco negarlo.

Cuando uno navega en este tramo del Amazonas y rememora el viaje de Orellana y su gente en una balsa, sin tener idea de a dónde les lleva esa inmensa y correntosa masa de agua, no puede menos que rendir homenaje al coraje de esta gente. Julio Verne les dio a sus personajes el lado lícito para emprender el viaje en sus *jangadas,* en busca de mejores condiciones, en la ciudad de Pará, en el Brasil.

Ya íbamos con casi nueve horas de viaje y no teníamos idea de cuánto faltaba; ello debido al permanente cabotaje y a las fallas del motor, que nos dejaban a merced de la corriente; lo que parece solo era de preocupación nuestra, pues el resto de viajeros ya estaban acostumbrados a estas demoras.

El Ordenamiento Territorial deja mucho que desear, por lo menos en todas las localidades donde atracaba nuestra nave. Los poblados ribereños crecen

desordenadamente. No hay un solo embarcadero que pueda llamarse como tal. Los pasajeros y sus pertenencias, y muchas madres con hijos en brazo, hacen gala de un equilibrio capaz de poner los pelos de punta a cualquier citadino que los observase. Es su día a día, que los insensibiliza y los rutiniza en su quehacer diario.

Hay algo que llama poderosamente nuestra atención. La vegetación ribereña muestra los delgados ceticos: árboles de tallo con manchas blancas, que crecen abundantemente en la Amazonía y cuya industrialización parece ya una amenaza en ciernes. Nos traen al recuerdo a las esbeltas y sólidas lupunas (Ceiba pentandra), que con sus más de 50 metros de altura eran los faros que guiaban a los nautas de surcada y de bajada. La industria del *triplay* fue su sentencia de muerte y ahora solo quedan fotos de museo.

"¡Así es, pues, la selva!". Es la expresión más común de los pobladores amazónicos. No nos olvidemos de la *Jangada*. Esta balsa ya había sido preparada con árboles palo de balsa, o topa, en el lenguaje amazónico. Era una enorme estructura, con una cabaña en cubierta para fungir de cobertizo de todo uso. Leamos lo que dice el libro, o sea, Verne:

> "La enorme 'jangada' se estaba construyendo a conciencia. Sobre una doble fila de troncos y viguetas, se colocaban las tablas y los tablones que habrían de servir de suelo de la embarcación, elevado treinta pulgadas por encima de lo que sería la línea de flotación. Aquel largo tren de madera medía doscientos ochenta metros de largo por diecisiete de ancho".

No sé si estas medidas han sido bien traducidas del francés, pues son colosales. Creo que son pies, toda vez que la elevación la da en pulgadas. Pero, en fin, así son las novelas.

El puerto de destino era Belén, en la desembocadura del río Amazonas, urbe ya famosa por esos años y a unos cinco mil kilómetros desde el punto de zarpe. Es curioso, por decir lo menos, que la carga más preciosa que llevaban con fines comerciales era seis mil arrobas de caucho, que era cotizado a tres o cuatro francos la libra. Toda una fortuna. Como sabemos, el boom del caucho *(Castilloa ulei)* se inicia aproximadamente en 1880 y finaliza en 1914. Este boom pudo ser uno de los motivos de la novela. Casi coincide con el año de su edición, 1881.

El patrón de la *jangada* era ya un ducho nauta, pues había llevado en anteriores oportunidades varias balsas de troncos hasta Belén. El zarpe es

Nuestra lancha rápida viajó todo este tramo que literariamente hizo la jangada de Verne.

en junio. También suponemos esto calculado por Verne, pues es la época en que el río ya está en su etapa estacionaria o de vaciante y las lluvias son menos torrenciales. Alguna ventaja les tenía que dar el autor.

Verne calculó que el declive amazónico era de un centímetro por cada cinco kilómetros. Otro detalle geográfico viene cuando narra el tramo inicial del viaje. "La 'jangada' no tardó en tomar el curso de la corriente, entre pintorescas islas que se encuentran entre Iquitos y Pucallpa". Aquí hay que aclarar que Verne habla de un poblado aguas bajo, de nombre Pucallpa. Cruzan las desembocaduras de varios ríos, siendo el más conocido el Manatí, así como nombra una serie de poblados e islas que a la fecha no coinciden con los que conocemos. A los tres días de navegación cruzan la desembocadura del Napo, y no hace ninguna alusión a la hazaña de Orellana. Su primera parada la hacen en Pebas, para procurarse víveres frescos y secos. Los viajantes pescan "pacúes", "surubíes" y "gamitanas". Después de diez días "pasaron el canal que se comunica con el lago de Caballococha, en la ribera derecha, haciéndose escala en la Misión de Cocha". Efectivamente, el ingreso al puerto de Caballococha requiere entrar por un largo canal.

Nuestra lancha rápida viajó todo este tramo que literariamente hizo la *jangada* de Verne. Entramos a Caballococha y de ahí partimos hacia el puerto de Santa Rosa, que es el último poblado peruano en el Amazonas, y frente a él están los poblados o ciudades de Leticia y Tabatinga en la orilla opuesta, y adyacentes a la vez.

Verne indica que el último poblado peruano que pasó la balsa fue Nuestra Señora de Loreto, en la margen izquierda. Podría ser Leticia, que a la sazón era peruana. Dice que fue fundada en 1770 por los jesuitas.

Valorar los conocimientos de Verne está fuera de cuestionamiento. Algunas erratas no modifican en nada el gran poder que tenía para diseminar ciencia por todos los medios. Cuánta gente debe haberse concientizado con esta novela. No pasaba por alto ninguna oportunidad que le daba la trama de la obra para dejar huella didáctica. El manejo del medio ambiente. El equilibrio entre la flora y la fauna. La riqueza entomológica. El desarrollo sustentable del bosque, y ni qué decir, que habrá motivado a muchos lectores a interesarse en la Amazonía, y a otros a estudiar la geografía con profesionalidad, como la herramienta natural para entender las cosas de este planeta.

Abarca también la rica mitología amazónica, como la de la "yacumama" o madre de las aguas, así como también explica, por diálogos de sus personajes, la toponimia del río Amazonas:

> "Eso fue cosa de Orellana, el descubridor español. Cuando llegó a este río, los indios le llamaban Paranatinga —que significa el 'río rey' o 'rey de los ríos'—, pero Orellana le dio otro, debido a un incidente curioso. Ignorantes los españoles de que los indígenas les observaban, quisieron desembarcar, pero fueron las mujeres de los poblados ribereños las que se lo impidieron con sus gritos y armadas de arcos y hachas toscas, pero muy eficaces para el uso".

"El Rápido" llegó al puerto de Santa Rosa, en la margen derecha. Unas balsas flotantes fungen de embarcadero o muelle artesanal.

Después de este incidente, "Orellana dijo algo parecido a esto: '¡por poco nos vencen estas amazonas!'", explicando el símil con las amazonas griegas.

Dejemos ya a la *jangada* en su viaje desde la frontera con el Brasil hasta Belem do Pará, aprovechando las aguas de bajada del "rey de los ríos".

"El Rápido" llegó al puerto de Santa Rosa, en la margen derecha. Unas balsas flotantes fungen de embarcadero o muelle artesanal. Decenas de embarcaciones menores se agolpan, albarengadas unas a otras. Banderas brasileras, colombianas y peruanas se lucen en sus popas. Muchas llevan las tres, al mismo tiempo. Son los que realizan el tráfico de pasar a los pasajeros a Tabatinga, Leticia, y viceversa. Diríamos un desorden bien organizado.

El regreso fue por vía aérea. Nos permitió ver desde el aire gran parte del tramo fluvial navegado. Se observan ya algunas zonas depredadas. Cicatrices en medio de los bosques. Me trajo recuerdos de la vista aérea cuando uno sobrevuela Puerto Maldonado, en Madre de Dios.

Citando a Nicole Bernex en su obra *Dejemos a nuestra Realidad educarnos:*

> "Todos no vemos de la misma manera un paisaje: cada percepción es original; la del turista será distinta de la del campesino, y esta a su vez distinta de la del científico. Sin embargo, cada apreciación individual nos permitirá entender mejor el paisaje que vemos como parte de nuestro entorno, de nuestro sistema de vida [...]".

Los nautas de la Marina de Guerra del Perú han surcado y bajado el Amazonas y sus afluentes miles de veces, dejando, como Verne, una estela de esperanza en cada poblado visitado o abriendo nuevas trochas para el desarrollo.

Bibliografía

1. Bernex, Nicole y Tejada, Manuel (2010). *Cambio climático, retroceso glaciar y gestión integrada de los recursos hídricos.* Lima: Sociedad Geográfica de Lima.
2. Club Loreto (1992). *Pasajes Históricos de Loreto y la Amazonía.* Lima.
3. García Sánchez, Joaquín y Bernex de Falen, Nicole (2010). *El río que se aleja. Cambio del curso del Amazonas. Estudio Histórico Técnico.* Lima: Sociedad Geográfica de Lima.
4. Marina de Guerra del Perú (Julio, 2011). Carta 4101. 25 Láminas. Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía.
5. Morey Alejo, Humberto y Sotil García, Gabel Daniel (2000). *Panorama histórico de la Amazonía peruana. Una visión desde la Amazonía.* Municipalidad Provincial de Maynas. Iquitos: Imprenta Gráfica Amazonas.
6. Romero, Fernando (1983). *Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía (1830-1933).* Dirección General de Intereses Marítimos. Ministerio de Marina. Lima.
7. Rumrrill, Róger (2008). *La Amazonía Peruana. La última renta estratégica del Perú en el siglo XXI o la tierra prometida.* PNUD. CONAM. Lima.
8. San Román, Jesús (1994). *Perfiles históricos de la Amazonía peruana.* CETA. IIAP. CAAAP. Iquitos.
9. Sender, Ramón J. (1982). *La aventura equinoccial de Lope de Aguirre.* España: Editorial Bruguera.
10. Tafur Rengifo, Luis (1995). *Cronología y fuentes para la historia de Loreto.* Gobierno Regional de Loreto. Iquitos: Ediciones Eureka 21.
11. Verne, Julio (1986). *La Jangada.* Barcelona: Editorial Bruguera.
12. Villarejo, Avencio (2000). *Memorias de un Misionero en la Selva – La aventura de un Agustino en la selva.* CETA. Lima: PEISA.

