Lancha de guerra *Cahuapanas*, ave fénix de la Amazonía

Capitán de Navío CG José Antonio Kukurelo Villalobos
Oficial de Marina en actividad, calificado en Guerra de Superficie. Licenciado en Ciencias Marítimas Navales y magíster en Dirección Estratégica de Recursos Humanos con doble acreditación de la Escuela de Negocios de España (EOI) y la Universidad de Ciencias Aplicadas (UPC). Egresado del Programa Académico de Maestría en Política Marítima de la Escuela Superior de Guerra Naval, y del Programa de Maestría de Estudios Estratégicos del Instituto Superior Naval de la Armada de Argentina. Se desempeña como jefe del Departamento de Personal Superior de la Dirección de Administración de Personal de la Marina.



RESUMEN
La abundante riqueza de nuestra historia muchas veces nos hace descubrir fascinantes historias, como la que se relata a continuación, y que forman parte de nuestro legado naval en la historia de nuestra patria. En este caso en particular, se trata de nuestro legado en la presencia en la Amazonía, que ya cuenta con 154 años desde la llegada de los primeros buques a Iquitos, un 5 de enero de 1864, y otros tantos más desde nuestra participación en las campañas de expedición por los numerosos ríos de la selva desde 1830.

PALABRAS CLAVE
Cahuapanas, Amazonía, Óscar Mavila Ruiz, Pedro Portillo, Loreto.

ABSTRACT
The abundant wealth of our history many times makes us discover fascinating stories, like the ones related below, and that form up part of our naval legacy in the history of our homeland. In this case in particular, one is our legacy in the presence of the Amazon that already counts on 154 years from the arrival of the first ships to Iquitos, on January 5, 1864, and some others from our participation in the campaigns of expedition by the numerous rivers of the jungle since 1830.

KEYWORDS
Cahuapanas, Amazonia, Óscar Mavila Ruiz, Pedro Portillo, Loreto.

La lancha de guerra *Cahuapanas* llegó a nuestra Amazonía en 1894. Fue construida en Francia en los astilleros Claparède Frères en 1876. Tenía un desplazamiento estándar de 30 toneladas, una eslora de 19,81 metros, una manga de 3,81 metros y un calado de 1,06 metros. La máquina principal era operada a vapor a través de un caldero. Fue consignada a sus armadores (Vigil Ruiz y Cía.) y adquirida por la Prefectura del departamento de Loreto. Debe su nombre a un río de unos 550 kilómetros de longitud que desemboca en el Marañón, ubicado en la provincia del Dátem del Marañón, departamento de Loreto.

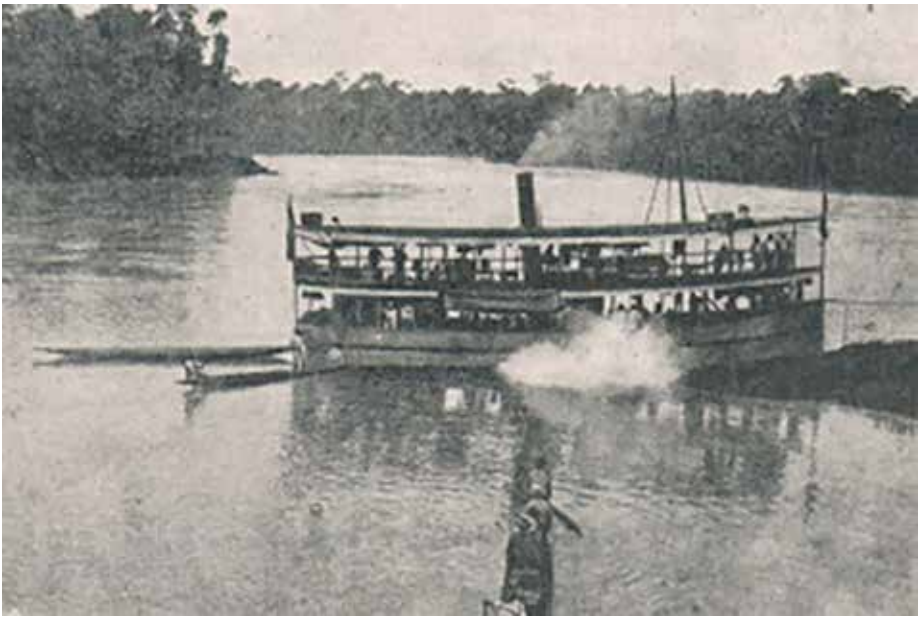
• Artículo recibido el 10 de marzo de 2018, aprobado para su publicación el 16 de marzo de 2018

"La *Cahuapanas* y la *América*, por ejemplo, se desempeñaron en el Servicio de Correos establecido por decreto el 10 de setiembre del 1898. La *Cahuapanas* cubrió la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana, y la *América*, desde ese punto hasta Iquitos".

De igual manera, en 1895 llegó la lancha *América*[1], de construcción norteamericana. Ambas naves se unen a la lancha *Francisco Pizarro*, construida en 1890, y la *Iquitos*, construida en 1875, ambas de construcción francesa, y la lancha *Urubamba*, antiguamente llamada *Onga* y llegada en 1887. Todas conformaron la flotilla de lanchas de la Amazonía hacia los años 1895-1900, y desempeñaron diversas misiones y encomiendas. La *Cahuapanas* y la *América*, por ejemplo, se desempeñaron en el Servicio de Correos establecido por decreto el 10 de setiembre del 1898. La *Cahuapanas* cubrió la ruta entre Puerto Bermúdez y Contamana, y la *América*, desde ese punto hasta Iquitos. Posteriormente, en 1899, se designó a la *Cahuapanas* la ruta de correos de Masisea a Iquitos en forma semanal, y en 1901, el correo entre Carvajal y Puerto Bermúdez. Este servicio no era ejercido por oficiales de Marina, sino por prácticos de la zona.

Esta consideración de entregar las lanchas a arrendatarios y el poco interés del Gobierno de aquella época por el desarrollo de la Amazonía y la potenciación de las unidades fluviales, sumado al desastre económico posterior a la Guerra del Pacífico, hicieron que la flotilla cayera en un estado de conservación deplorable. En palabras del ilustre alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, "las lanchas que el Gobierno tiene para su servicio en los ríos del oriente son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal a que estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, a tal extremo que, lejos de hacer respetar al Gobierno, son objeto de burla y desprecio. Para dar una idea de su disposición, basta decir que el comandante vive en promiscuidad con los marineros por lo reducido del espacio, resultando de ahí comprometidos el respeto y la disciplina militar que debe existir en las fuerzas regulares, siendo el primer paso que debe darse el de rematar todo el material existente, y con el producto y algo más que se agregue, adquirir lanchas aparentes para el resguardo de nuestra soberanía en esta sección de nuestro territorio"[2].

1. Esta nave fue a la anterior cañonera del mismo nombre construida en Gran Bretaña en 1904.
2. CASARETTO, Fernando. La odisea Amazónica, 1864 - 2015. Lima: Marina de Guerra del Perú. p. 129.



Esta es la fotografía más antigua conocida de la *Cahuapanas* en el río Amazonas, alrededor de 1900.

Combate de Angoteros

Debido a que la definición de Fronteras entre ambos paises se haballa aún pendiente, en 1903, las Cancillerías de Lima y Quito acordaron que ninguna de las dos naciones debía pasar de la boca del Aguarico, afluente del Napo, por lo cual se establecieron las guarniciones militares correspondientes en las zonas acordadas. Sin embargo, por razones de salubridad, las fuerzas peruanas retrocedieron sus frentes para situarse entre la desembocadura de los rios Santa María y el Curaray. Las fuerzas militares ecuatorianas se aprovecharon de esta situación para invadir territorio peruano y tomar posiciones cerca del puerto de Angoteros.

Al conocer el problema, el prefecto de Loreto, coronel Pedro Portillo, ofició a los jefes de las fuerzas ecuatorianas y ordenó a la guarnición peruana que efectuara la notificación de retiro a las tropas invasoras y, si era preciso, se hiciera con el uso de las armas. Recomendó al comandante de la lancha de guerra *Cahuapanas*, el entonces alférez de fragata Óscar Mavila Ruiz, cuya embarcación estaba estacionada en el Curaray, que agotara todos los medios disponibles para persuadir al invasor a retirarse.

Los peruanos contaban con 20 soldados de línea al mando del capitán Juan Francisco Chávez Valdivia, mas 15 loretanos de la lancha *Cahuapanas*. Obedeciendo las órdenes recibidas, el alférez de fragata Mavila Ruiz se presentó con su embarcación el 26 de junio de 1903 en Angoteros. La zona era ocupada por el destacamento ecuatoriano comandado por el sargento mayor Bermúdez y constaba de veinte soldados de línea, más algunos empleados e inspectores de aduanas de Aguarico desplegados con las fuerzas invasoras. La presencia de las fuerzas peruanas originó que las fuerzas al mando del sargento mayor Bermúdez decidieran atacarlo sin más trámites con su gente apostada en las márgenes del río. Así, hicieron fuego sobre la *Cahuapanas*, la cual, hábilmente comandada, hizo maniobras para dirigirse a toda máquina a un recodo del río que le permitía protegerse y desembarcar la tropa de abordo a unos 800 metros de distancia.

Las fuerzas ecuatorianas desplegadas en tierra, desde una mejor disposición, avanzaron en dirección a la *Cahuapanas*. El sargento mayor Bermúdez quedó tan cerca de la nave que el alférez de fragata Mavila Ruiz pudo distinguirlo y a viva voz lo invitó a pasar a bordo para conferenciar, a fin de evitar un combate escandaloso entre ambas fuerzas. Como respuesta, Bermúdez lanzó una violenta imprecación, alzó su rifle y disparó contra Mavila Ruiz. El resto de la tropa ecuatoriana siguió la acción y descargó sus fuegos contra la *Cahuapanas*. La tripulación peruana y las tropas desembarcadas al mando del capitán Chávez respondieron el fuego y se trabó un tiroteo nutrido entre ambas fuerzas a una distancia de 100 metros.

Los disparos certeros de las fuerzas peruanas y el despliegue en tierra originó que a los 20 minutos las fuerzas ecuatorianas se replegaran. Se registraron dos muertos, tres heridos y cinco prisioneros, así como 12 fusiles y abundante munición incautada. Los peruanos no tuvieron que lamentar ninguna baja. La *Cahuapanas* se concentró en perseguir a los huidos y llegó hasta la boca del Aguarico. A su paso, apresó a los pequeños destacamentos apostados en Santa María y Torres Causana, con lo cual se dispersó totalmente a las fuerzas invasoras y se recuperó el control en el Alto Napo. El sargento mayor Bermúdez se suicidó en su campamento de Aguarico.

Al año siguiente, el prefecto Hildebrando Fuentes retomó las iniciativas de su antecesor y solicitó un dictamen a un grupo de oficiales de la Marina sobre la condición de las naves asignadas para conformar la flotilla fluvial. El dictamen fue el siguiente: "Son de apariencia poco decorosa en detestables condiciones de construcción y en pésimo estado de conservación". En su parte final, concluyó:

"La seguridad, el buen nombre y la fuerza de la nación que es necesario llevar en un momento preciso a las más remotas fronteras, como se ha comprobado con exceso, exigen barcos con condiciones militares y marineras adecuadas a la navegación fluvial, y nosotros, jefes y oficiales de nuestra Armada, con fe en el grandioso futuro de esta región y con clara visión de las responsabilidades que nos comprende, se lo pedimos muy encarecidamente al Supremo Gobierno, en nombre de los sagrados intereses del país"[3].

En este informe se detalla el estado de conservación de la lancha de guerra *Cahuapanas*, que dice a la letra lo siguiente: "Esta lancha construida en Europa, y que por su pésima estabilidad fue vendida al Estado, se encuentra en malas condiciones. Su cubierta principal, completamente azumagada por el óxido, deja pasar el agua que penetra sus bodegas dañando lo que va en ellas. Su casco [presenta] varias abolladuras a consecuencia de los choques con las rocas del Pachitea, y bajo la máquina, dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento armado. Su máquina se encuentra en regular estado de conservación. Tiene un poder insignificante, que con dificultad puede surcar corrientes de cinco millas"[4]. Como se ve, el dictamen era casi lapidario para esta embarcación.

Con esta información certera de la situación de las embarcaciones, el prefecto Hildebrando Fuentes se decidió por la construcción en astilleros ingleses de una segunda cañonera. La primera encargada fue la *Loreto*, que se hundió frente a las costas de Irlanda en el viaje de entrega hacia nuestro país. Curiosamente, la dotación nombrada para la recepción de la nave estaba formada por el teniente primero Pedro A. Buenaño y la tripulación de la *Cahuapanas*, con lo cual esta quedaría desmembrada por su condición deplorable. La segunda fue bautizada con el nombre de *América* y llegó a nuestra Amazonía el 11 de mayo del 1905. Fue recepcionada oficialmente el 12 de agosto de 1905, luego de algunos arreglos. Asimismo, se tomó la decisión de enviar al Pará a la *Iquitos* y la *Cahuapanas*, a cargo del teniente segundo Julio A. Raygada, a fin de mejorar sus condiciones. Las reparaciones se efectuaron con éxito y se consideró que las embarcaciones durarían unos diez años más. Sin embargo, 28 años más tarde seguían en el servicio activo.

Otro bache en la historia de esta embarcación se produce en 1909, cuando en el parte de la flotilla fluvial se menciona que la lancha *Cahuapanas*, entonces desarmada, no era utilizable y por lo tanto debía ser retirada de la

3. ROMERO PINTADO, Fernando. Iquitos y la Fuerza naval de la Amazonía (1830 - 1933). Lima: Dirección General de Intereses Marítimos. 1983. p. 104.
4. Ídem, p. 103.

lista y vendida. Siendo prefecto en 1910, don Francisco Alayza y Paz Soldán decidió una reorganización de la flotilla. El primer paso consistió en el remate de la lancha *Cahuapanas* a un precio de 300 libras peruanas. Quiso el destino que no se presentara ningún postor y que luego se diera un decreto según el cual se constituía una comisión para examinar la lancha y establecer si era posible su reparación. La comisión estuvo integrada por el capitán de puerto, el comandante de la *América*, el comandante de la lancha *Requena*, el inspector de máquinas de la *América* y los jefes de las factorías Wesche y Pereyra. La opinión final sostuvo: "Habiendo sido examinada con toda prolijidad, resulta que puede ser reparada de modo que quede expedita para el servicio y por mucho tiempo, en función de que su máquina principal y auxiliares se encuentran en perfecto estado de conservación, así como su caldera, siendo necesario la renovación total del casco"[5]. Así, en enero entró en carena y quedó expedita al siguiente mes. El costo de la reparación ascendió a las mil quinientas libras peruanas y fue comisionada hacia al Ucayali y al Marañón.



Teniente primero Numa Pompilio León, comandante de la *Cahuapanas* en 1905, participante en las comisiones mixtas con el Brasil.



Don Óscar Mavila Ruiz, comandante de la *Cahuapanas* en el combate de Angoteros, en 1903. Posteriormente fue prefecto de Loreto y luego senador.

5. Ibidem, pp. 112 - 113.

En 1916, cuando era prefecto de Loreto el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, se expidió un decreto que creaba la Compañía de Marina de la Flotilla de Loreto, destinada a proporcionar dotación a las lanchas de guerra asignadas a las diferentes comisiones del servicio.

En 1922, se produjo un nuevo empuje de modernización de la fuerza fluvial. El 10 de julio de ese año, el ministro de Marina decretó la reorganización de las fuerzas fluviales en dos dependencias: la Flotilla Fluvial de Guerra, conformada por la cañonera *América*, la cañonera *Iquitos* y la lancha de guerra *Cahuapanas*; y la Capitanía del Puerto de Iquitos. Como vemos, nuestra insigne lancha de guerra *Cahuapanas* logró sobrevivir a los embates de la naturaleza y sortear el fin que deparó el destino a las otras lanchas asignadas: los hundimientos, el desguace y la venta a terceros, que las emplearon para fines comerciales hasta su abandono.

Capítulo aparte de la vida de esta lancha fue el año 1920, durante el movimiento separatista liderado en Loreto por el capitán del Ejército Guillermo Cervantes. El capitán Cervantes instó a la fuerza fluvial a unírsele, pero esta no secundó el pronunciamiento, por lo que fuerzas leales al movimiento procedieron a tomar las lanchas asignadas a la flotilla, entre ellas la *Cahuapanas*, y las utilizaron para diversas comisiones particulares. Finalmente, las abandonaron en las riberas de los ríos durante su huida ante el aplacamiento de la revolución.

Tiempo después, en abril de 1924, se le efectuaron trabajos de reparación para continuar con su servicio y en 1926 se le asignó una caldera nueva.

En 1930, el año del conflicto con Colombia por el terreno cedido de Leticia, la flotilla fluvial estaba compuesta por la cañonera *América*, la cañonera *Napo*, y las lanchas de guerra *Iquitos*, *Coronel Portillo* y la *Cahuapanas*. Cabe mencionar como anécdota que en esos tiempos esta última lancha era denominada coloquialmente «*Charapanas*», en triste alusión a las tortugas de esta zona, las charapas, debido a su lento andar.

La lancha *Cahuapanas* en expediciones a los ríos de la Amazonía.

Entre las comisiones especiales a las que fue designada la lancha *Cahuapanas*, podemos citar los siguientes:

En setiembre de 1901, partió de Iquitos comandada por el teniente primero Pedro A. Buenaño con destino a Manaos, donde arribó el 30 de ese mes. Luego zarpó hacia el Putumayo y llegó a la boca del río el 8 de octubre. Subió hasta

el Cotuhé y aprovechó este viaje para llevar carga. Posteriormente, hizo su regreso a Iquitos, donde presentó la descripción de navegabilidad, las horas de navegación entre puertos y otra información de interés.

El 20 de octubre de ese año zarpó hacia el Alto Marañón. Llevaba a bordo al prefecto de Loreto, al coronel Pedro Portillo, al capitán de navío Eduardo Raygada y a la comitiva de la prefectura. Arribó el 1 de noviembre y posteriormente se dirigió a Santa Teresa, donde llegó el 23. El 6 de diciembre, en la zona del Shirayacu, instaló una colonia militar en el nuevo puerto denominado Meléndez, tras lo cual emprendió su retorno a la ciudad de Iquitos.

El 1 de marzo de 1902, condujo al coronel Portillo al Putumayo. Llegó a la boca del Igará-Paraná el 20 de ese mes y el 24 entró en el Yavarí. Regresó a Iquitos el 28 de abril. Posteriormente, se realizó otro viaje a la zona del Pachitea y el Yurúa. Gracias a estos periplos, el comandante Buenaño y el teniente Mavila trazaron un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo hasta el Ucayali.

La embarcación también participó en las comisiones mixtas de 1905 con el Brasil, en las expediciones al Yurúa y Purús. La *Cahuapanas* se comisionó al Purús. Estuvo comandada por el teniente primero Numa Pompilio León y transportó a 22 tripulantes. La comisión alcanzó la boca del Pucani, la más al sur de la vertiente del Purús. Asimismo, participó en la campaña militar en los ríos Napo y Putumayo, como parte de la escuadrilla al mando del teniente primero Óscar Mavila Ruiz. La escuadrilla estaba compuesta por la cañonera *América* y las lanchas *Iquitos*, *Requena*, *Puno* y *Cusco*, y tenía como fin tener presencia militar en la zona contra los intereses ecuatorianos de nuestros territorios.

En 1912, luego de las reparaciones necesarias, la *Cahuapanas* realizó viajes en enero hacia el Napo, en junio por el Putumayo, en octubre al Alto Marañón y en diciembre a Puerto Bermúdez. Transportó comunicaciones y pequeños destacamentos. Luego, entre enero y febrero de 1915, fue comisionada al Tigre, Morona y el Alto Marañón, entre marzo y mayo, al Putumayo y Marañón, siempre a cargo del comandante Constante Hoyle.

Ya en 1919, la lancha fue comisionada, junto con la *28 de Julio*, para llevar a la Comisión Demarcadora de Límites Fronterizos con Brasil a Manaos. En 1922, se le encargó el recorrido por el Napo y el Curaray para transportar tropas y víveres, y hacia Puerto Bermúdez para trasladar licenciados voluntarios para el servicio militar, policías, profesores, fiscales y empleados públicos. También se hizo cargo del recorrido hacia los ríos Tigre, Morona, Corrientes, Marañón, Pastaza y Huallaga, para llevar a los comisarios nombrados para dichos puestos. De igual manera, transportó al jefe



La caseta de mando restaurada de la antigua *Cahuapanas*.

del Estado Mayor General de Marina y de la Misión Naval Americana, contralmirante Woodward, de Iquitos a Leticia.

En 1926, la *América* y la *Cahuapanas* participaron en los estudios de una comisión norteamericana sobre las plantaciones de caucho.

La *Cahuapanas* en la civilidad

No son muchos los datos que se tienen de esta lancha luego de culminar sus servicios en nuestra Armada, pero, con certeza habiendo sido dada de baja, luego de 1930 fue adquirida por Luis Felipe Morey. Bajo su propiedad, su nombre fue cambiado a M.N. *Clavero*, en reconocimiento a uno de los más famosos héroes navales de la Amazonía peruana, el del entonces teniente primero Manuel Clavero (cabe mencionar que, años después, se ratificaría póstumamente el ascenso a este héroe naval al grado de capitán de corbeta).

En 1938, tras la muerte de Morey, la antigua *Cahuapanas*, presumiblemente, volvió a la propiedad estatal y el Gobierno la puso a la venta. Así, el 17 de noviembre de 1938 se aprobó una resolución que autorizó la venta a Enrique Reátegui Álvarez por un monto de tres mil soles. En las décadas siguientes la

antigua *Cahuapanas* trabajó en los ríos cerca de Iquitos como transporte menor y barcaza de materiales. De 2007 a 2009, fue adquirida y restaurada por Amazon Eco, con el fin de utilizarla en las expediciones a la Reserva Nacional Pacaya Samiria y el río Yavarí, así como transporte científico de buque de investigación para biólogos, estudiantes y ecoturistas.

En la actualidad, esta histórica lancha de guerra, que prestó servicios en nuestra Armada y participó en combates, comisionamientos y numerosas navegaciones por nuestra Amazonía, sigue haciendo historia al convertirse en la embarcación más antigua que aún surca los ríos amazónicos. Mantiene su planta a vapor y sus elementos originales, como mérito a sus servicios militares y civiles. La *Cahuapanas* ha navegado más ríos y afluentes en la Amazonía peruana que cualquier otro buque de vapor de la flota naval, y su trayectoria rinde homenaje a todas las demás embarcaciones comisionadas a impulsar la defensa de nuestro territorio, el descubrimiento, la investigación y el desarrollo de nuestra Amazonía.



Una de las cuatro cabinas confortables en la M.N. *Clavero*.



La hoy M.N. *Clavero* restaurada por Amazon Eco como buque de investigación y turismo.

Bibliografía

- CASARETTO ALVARADO, Fernando. La odisea amazónica, 1864-2014. Lima: Marina de Guerra del Perú. 2014.
- DAWN ON THE AMAZON CAPTAINS BLOG. Entrevista a Dr. Richard Bodmer [propietario de la actual lancha Clavero]. [Consulta: 21 de marzo de 2018]. Disponible en: http://dawnontheamazon.com
- HERRERA, Jenaro. *Leyendas y tradiciones de Loreto.* Iquitos: Imprenta El Oriente. 1918.
- ORTIZ SOTELO, Jorge. *La cañonera* América. *Cien años en la Amazonía*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2005.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Las fuerzas navales de la Marina en el nor oriente y la guerra fluvial*. Lima: s.n. 1935.
- ROMERO PINTADO, Fernando. *Iquitos y la fuerza naval de la Amazonía (1830-1933)*. Lima: Dirección General de Intereses Marítimos del Ministerio de Marina. 1983.



Unidad Táctica Hovercraft con ametralladora Minigun de alta potencia de fuego.