Reminiscencias de Iquitos cincuenta años después

Trevor H. Stephenson

Es por todos conocido que hasta mediados de la centuria pasada la navegación de naves extranjeras en el río Amazonas estaba prohibida por el gobierno de Brasil.

Como consecuencia de esto, no había pueblos en la Amazonía; sólo existían pequeños asentamientos humanos y numerosas tribus de indios. Ni siquiera las ciudades de Manaus o Iquitos existían entonces. En 1851, el gobierno del Perú decidió encarar formalmente el problema de su comunicación con la Amazonía. La única vía para llegar a Loreto era dificultosa y lenta, y obligatoriamente pasaba por Moyobamba. Ante esta situación, el Perú protestó ante Brasil, y finalmente los brasileños aceptaron firmar un tratado concediendo al Perú derecho de navegación en aguas brasileñas del río Amazonas hasta alcanzar su territorio en Loreto, pero al precio de ceder al Brasil una parte de su territorio. El tratado se firmó el 23 de octubre de 1851.

No fue sino hasta 1863 en que un gran presidente del Perú, el Mariscal Don Ramón Castilla, decidió probar la sinceridad de los brasileños. Ordenó que cuatro buques de la Marina de Guerra del Perú partieran del Callao, pasando el Cabo de Hornos hasta las costas del Brasil, y luego, ingresando al río Amazonas, llegaran a la colonia de San Pablo de los Napeanos, en Loreto. Esta colonia había sido establecida en 1757 por algunos misioneros católicos. En 1808 esta colonia tenía 81 habitantes.

Los cuatro buques de la Marina de Guerra del Perú llegaron al lugar de la colonia el 5 de enero de 1864, el cual fue rebautizado con el nombre de Iquitos.

En 1866 el gobierno brasileño decretó la libre navegación en el río Amazonas para los buques de todas las banderas. Inmediatamente los colonos empezaron a llegar. El mismo año, dos hermanos de Liverpool, Inglaterra, Alfred y Charles Booth,

fundaron una compañía de vapores para llevar carga entre Liverpool y el norte del Brasil entrando por el río Amazonas hasta el puerto de Manaus, en el Brasil, el cual había sido fundado en 1852.

Otro comerciante de Liverpool también inició otra línea de vapores a la cual se denominó Red Cross Line. Este señor apellidaba Singlehurst. El itinerario de esta línea de vapores era: Liverpool - Iquitos.

En 1880, el *boom* del jebe comenzó. Hubo un torrente de europeos que llegaron a la Amazonía, tanto brasileña como peruana: españoles, portugueses, franceses, alemanes, chipriotas, malteses, tangerianos y, por supuesto, ingleses. Manaus fue el centro principal del *boom*; pero Iquitos fue también un centro importante y por lo menos 20 compañías se establecieron en sus áreas para el procesamiento y el comercio del jebe.

En 1901, la Booth se unió con la Red Cross Line y formaron la Booth Steamship Company Limited, con sede en la ciudad de Liverpool, Inglaterra.

En Iquitos había una creciente y vaciante del río de 40 pies. Esto causaba muchos problemas para la carga y descarga de los buques, lo que hizo que la Booth pidiera el gobierno peruano permiso para construir un muelle flotante similar al que tenían en Liverpool. La petición fue aprobada y se construyó dicho muelle y se formó la compañía a la que se le denominó Iquitos Harbour Co. Ltd. Lo que hoy en día viene a ser la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU-IQUITOS). Este muelle fue construido al final de la calle Loreto. Para cargar los buques, la carga era colocada en una plataforma la cual descendía hacia el muelle flotante por medio de rieles y winches.

Para el alojamiento de los funcionarios de la Booth, se edificó un hermoso chalet. Éste, estaba construido de ladrillos. Una larga baranda corría a lo largo de la casa, la cual estaba cubierta totalmente por la tela metálica para evitar el ingreso de los zancudos. Una pequeña piscina de 4 pies de profundidad, fue construida junto a la ducha del baño. La piscina era llenada con agua de lluvia, el techo había sido construido de tal forma que cuando llovía el agua era conducida por una canaleta hasta la piscina para llenar ésta.

Además de los inmigrantes que llegaron a Iquitos, recuerdo a loretanos que en esa época tenían negocios o puestos importantes en la ciudad de Iquitos, entre otros: Pinasco, Toledano, Rengifo, Reátegui, Teixeira, Power, Morey, Kahn, De Freitas, Hoffman. Pinasco tenía una tienda en la que vendía maquinaria; Toledano vendía tocuyos y lonetas; Power tenía una gran tienda en la cual vendía mercadería en general, así como algodón y gin. Morey, tenía una compañía que hacia servicios de transporte fluvial. De Freitas fue representante de Texaco, y el comandante Carlos Teixeira Vela era gerente de trans-



Población ribereña al Amazonas. El barrio de Belén en Iquitos.

Vista panorámica de la ciudad y puerto fluvial de Iquitos.



portes de la Cía. Ganso Azul, la cual con sus remolcadores y chatas hacía el transporte del petróleo desde Aguas Calientes a Iquitos.

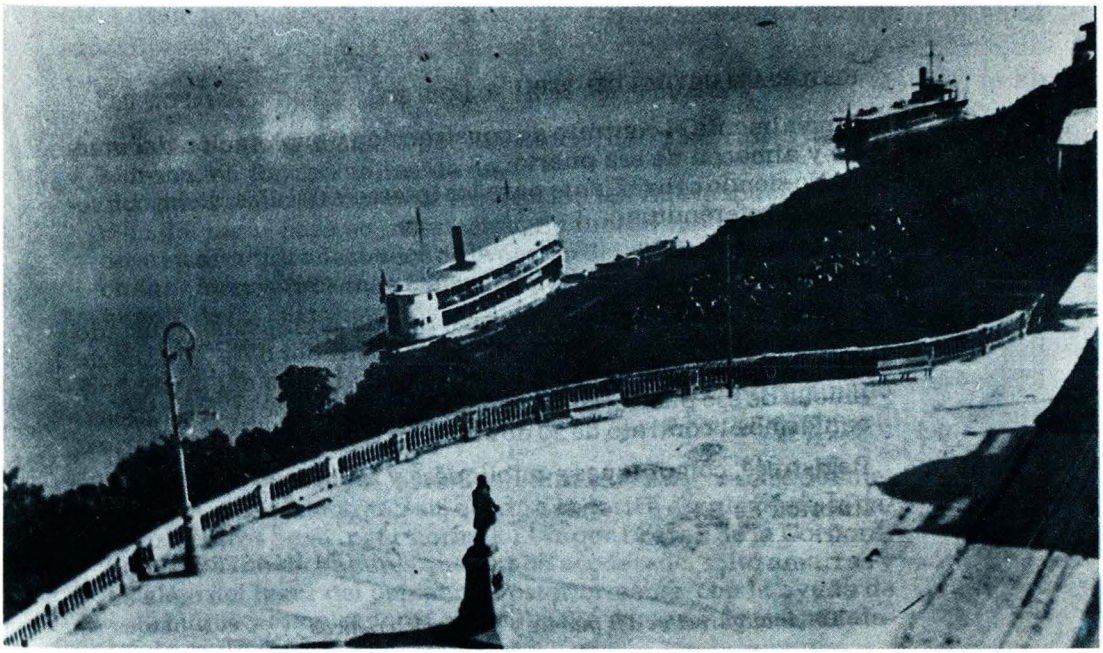
El mejor hotel de la ciudad era el Malecón Palace, que fue construido por un ciudadano judío llamado Víctor Israel, que también era el cónsul de China en Iquitos. En el primer piso del hotel estaba la tienda que Víctor Israel tenía en sociedad con Samuel Jares. Un día, Jares encontró al hijo de Israel birlando algunos relojes de la tienda. Jares, inmediatamente llamó a Israel y le contó lo que había hecho su hijo. Este le increpó a su hijo y le preguntó sobre ¿qué hacía con esos relojes? Su hijo le respondió que los vendía. Luego le preguntó: ¿A cuánto? Su hijo le contestó: A 12 soles. Israel garraspeó, y, finalmente, le dijo: Vete. ¡Agarra unos más y véndelos, porque nosotros lo vendemos sólo a 8 soles!

En esta época residía en Iquitos, alojados en el Hotel Malecón Palace, un grupo de geólogos holandeses que trabajaban para la Cía. de Petróleo El Oriente. Un día, el jefe de este grupo se presentó al consulado británico para protestar porque en el hotel no había agua y los huéspedes estaban con una ración de un balde de agua de río diaria. Mr. Masey, quien era el cónsul, llamó al dueño del hotel, Víctor Israel, para que explique qué estaba pasando en su hotel. Israel le dijo que el dueño de un aserradero había venido a su tienda para comprar una bomba de agua, pero que desafortunadamente las bombas que tenía a la venta se le habían agotado, y que en un mes aproximadamente le iba a llegar un pedido. Entonces el dueño del aserradero le propuso comprarle la bomba del hotel y que le pagaba tres veces más de lo que cuesta una bomba igual pero nueva, y que entonces él se la vendió. "¿Qué quiere que haga ante tan buena oferta?, le dijo Israel al cónsul, agregando: "pero no se preocupe; las bombas que he pedido llegarán pronto..."

Los norteamericanos usaban los hidroaviones Catalina para transportar el jebe de Iquitos a los Estados Unidos. Ellos, inclusive, iniciaron la construcción de una pista de aterrizaje y un aeropuerto en Iquitos. La obtención y comercialización del jebe estaba a cargo de la Ruber Development Corporation.

Al término de la guerra en el Pacífico, los pilotos norteamericanos, recibieron la orden de empacar todo y regresar a su país. El aeropuerto y la pista de aterrizaje fueron rápidamente terminados y decidieron inaugurarlos solemnemente. Fue entonces que un avión Catalina, piloteado por Elmer Faucett , y con Mr. Troslow y Mr. Hess de la Rubber Development Corporation a bordo, llegó al aeropuerto conjuntamente con Mr. Clayton, de la Ganson Azul. Todos estos señores, juntos con otros funcionarios, más quien narra el hecho, formamos una fila en el aeropuerto por inaugurar.

En un avión de la Fuerza Aérea del Perú, llegaron el General FAP



Iquitos. El Malecón aledaño al río y el monumento al Mariscal Ramón Castilla.

Iquitos. Antigua foto de la calle Próspero.



Melgar y otros oficiales de alta graduación. La banda militar, formada al frente, inició la ceremonia interpretando el Himno Nacional del Perú, luego el Himno de los Estados Unidos de N. A. Mr. Truslow, pronunció un emotivo discurso. El General Melgar a nombre del gobierno peruano recibió el aeropuerto el cual le costó al Perú la simbólica cantidad de un dólar de plata. El General Melgar, entregó el aeropuerto a la Booth y Co. para que lo operara con la denominación de CORPAC.

Los aviones Catalina fueron entregados en alquiler o vendidos a Elmer Faucett, de quien todos sabemos fue el fundador de la compañía de aviones que aún vuela en los cielos del Perú y lleva su nombre.

Para los vuelos entre Iquitos y Lima, Faucett contrató los servicios de un piloto australiano de apellido Biggs, un loco como no hay dos! Hasta esos tiempos la única forma de llegar de Lima a Iquitos era por la vía del Pichis, lo que demoraba entre 4 ó 5 semanas. Para enviar una carta de Iquitos a Lima, había que enviarla por vapor a Belem do Pará, en Brasil; de ahí la transferían a un buque de la Booth Line, el cual la llevaba a Liverpool, de ahí era enviada por un buque de la PSNC a través del canal de Panamá hasta el Callao.

La idea de volar a Lima era una novedad, y yo tuve muchos requerimientos para conseguir lugares en los aviones que hacían vuelos Iquitos - Lima. El Catalina podía transportar 6 pasajeros, pero aceptábamos hasta 22, seis de éstos viajaban cómodamente sentados, pero el resto tenía que acomodarse en el piso del espacio de carga. Desde que el avión tenía que elevarse hasta 20,000 pies de altura, los del espacio de carga, necesitaban tiempo para descongelarse a la llegada de Lima. Yo recuerdo que, cierta vez, un joven peruano le pidió al piloto australiano Biggs le permitiera tomar fotografías de las cimas de las montañas. Biggs, le negó el permiso. Cuando el avión se acercaba a los picos de las montañas, el muchacho nuevamente pidió permiso para sacar fotos. Biggs me dijo después que mandó al muchacho que vaya a tomar sus fotografías desde el compartimiento que quedaba en la nariz del avión, lugar que normalmente era usado por el piloto cuando se amarraba al acuatizar en el río. También me dijo que había cerrado la puerta con llave para que el muchacho no saliera a fastidiarlo más hasta llegar a Lima. Cuando llegaba a Lima, tuvo que ser sacado con grúa; de lo congelado que estaba!

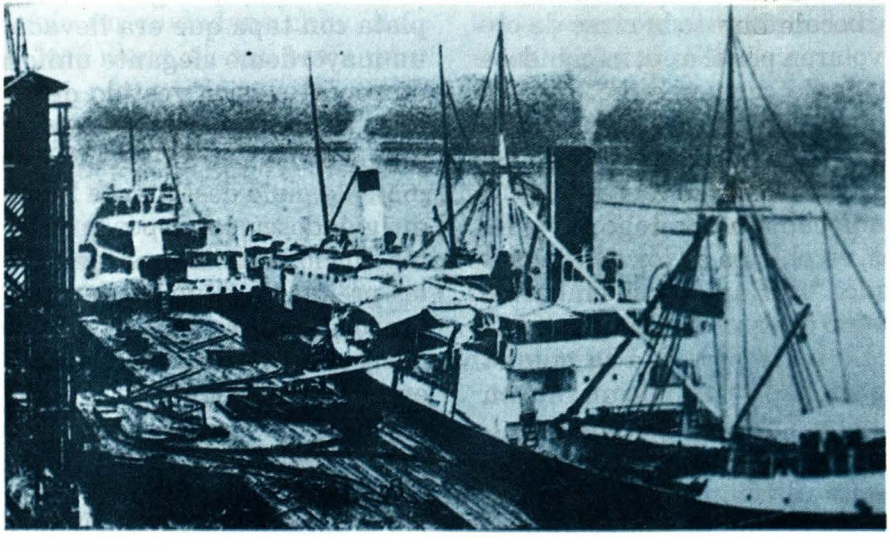
Otro día, Biggs salió de Iquitos hacia Lima *full* de pasajeros. No arribó a Lima sino después de tres días. ¿Qué pasó? Biggs, aterrizó en Pucallpa, le dijo a los pasajeros que se iba a pescar y que al día siguiente continuarían el viaje; sin embargo, al día siguiente regresó y les dijo que no había pescado nada y que se iba... ¡a pescar de nuevo!

Mi primer carnaval. Fui invita-



Iquitos. Fachada de la casa comercial Luis Pinasco y Cia. Influencias de Europa en la arquitectura de la ciudad.

El antiguo muelle de la Cia. Both Pier que tanto sirvió al transporte y carga entre Iquitos, Brasil y Europa.



do un día a un almuerzo en la cañonera B.A.P. *Amazonas*. Todas las autoridades, con sus esposas, estaban en este evento social. Había una larga mesa ubicada en la cubierta de popa. Ésta estaba llena de bocaditos y arreglada con frutas de la región como el pijuayo, aguajes, taperibas, caimito, camu-camu, cocona y otras de las que ahora no recuerdo sus nombres. Un grupo de damas conversaban muy animadamente, cuando de repente una de ellas, en forma casual, levantó su mano; que fue a dar en el codo de su vecina, la que a su vez portaba un vaso de aguajina entre sus manos. El impacto hizo saltar por los aires la aguajina cayéndole toda ésta encima del hermoso vestido que llevaba. La dama agraviada, reaccionó rápidamente, agarró de la mesa una jarra con jugo de cocona y se lo tiró por la cara a la señora causante del incidente. Ahí se inició una batalla campal en donde jugos, bocaditos y toda clase de objetos volaron por el aire, iniciándose un juego de carnaval que no paró hasta que se agotaron los proyectiles. Fue el mejor carnaval de mi vida.

Cada sábado, domingo, y los feriados, en el local de los omnibuses llamados "El Rápido", se embarcaba en uno de éstos una orquesta. El vehículo salía por toda la ciudad dando vueltas y parando un rato en cada lugar en donde estaba reunida la gente la cual bailaba muy alegremente al compás de la música que desde el ómnibus interpretaba la orquesta.

En Iquitos no se conseguía carne de res, pero si era común conseguir carne de tortuga, paiche, cerdo, mono y unos pollos que pasaban su tiempo dando saltos al aire para pescar insectos, así es que tenían unos musculos bien formados. Un día, Mr. Massey, Gerente de la Booth & Co., recibió el aviso de su oficina matriz, en Liverpool, que dos altos ejecutivos de la Standard Oil Co. iban a Iquitos para ver unos importantes contratos. Massey fue instruido para que se les diese una atención especial a estos señores, pues a la Booth le interesaba obtener esa representación. Los dos ejecutivos llegaron a Iquitos con sus respectivas esposas. Mr. Massey invitó a ellos a su chalet para una comida. Después de algunos cócteles, se sentaron a la mesa para la comida. Primer plato: una exquisita sopa de tortuga; el segundo, en un carrito de ruedas, una gran fuente de plata con tapa que era llevado por un mayordomo elegante uniformado con el clásico vestido de mozo. Este se acercó a Mister Massey, quien con un gran cuchillo en la mano le pidió destapar la fuente. Y dirigiéndose a las esposas de los altos funcionarios de la Standard Oil les preguntó: ¿Qué prefieren? ¿Un brazo? ¿Una pierna? ¿O una parte del pecho?... Ellas, horrorizadas, se excusaron de comer... En la fuente estaba nada menos que un mono a la parrilla! Al poco rato, los huéspedes se disculparon y se retiraron. Por supuesto que la Booth, no con-

siguió la representación de la Standard Oil.

Otra de las cosas que me sorprendió durante mis años en Iquitos fue la venta de esclavos: Un día un bote llegó a Iquitos trayendo 10 ó 12 indios, entre muchachos y muchachas. Ellos eran ofrecidos como sirvientes por 500 ó 600 soles!

Había un misionero americano en Iquitos de apellido Pent. El tenía una fabrica de ladrillos. Consiguió construir una iglesia diciéndoles a los feligreses durante el sermón que para colecta, sólo aceptaba billetes, no monedas. En esta época había billetes de un sol. El cambio era S/. 6.50 por dólar.

Donde ahora está el Hotel de Turistas, había una pensión cuya propietaria era una mujer brasileña que vivía en Iquitos. Todos los pilotos de Faucett se alojaban allí y siempre comentaban que alojarse en esa pensión era más cómodo que estar en el Malecón Palace. ¿ ?

Había un ciudadano chino llamado José Wong, el cual tenía una pequeña tienda justo en el esquina del jirón Lima. Nos hicimos muy amigos, y a menudo me invitaba a su vivienda en los altos de su tienda, en donde preparaba unos cócteles color púrpura, super potentes. El tenía una esposa peruana que le gustaba bailar. Un día me confesó muy sigilosamente que ella era su vigésima esposa, pero que era su favorita. Yo le pregunté: ¿Qué de sus otras esposas? Y el me contestó que las había dejado a todas en Shanghai!

Han pasado ya cincuenta años de todo esto, y desde Londres, que es donde ahora resido con mi esposa peruana, recuerdo con cariño y nostalgia los gratos momentos vividos en esa linda tierra que es mi segunda patria: El Perú. Y con gran satisfacción recibo por intermedio de nuestra Embajada en ésta, la Embajada peruana, las noticias de los grandes progresos que en todos los aspectos se están produciendo en esa gran nación.

SOBRE EL AUTOR

Nacido en Inglaterra en 1916

1932 - 1936:	Aprendiz con la Cía. Booth Steamship, en Liverpool
1936 - 1942:	Asistente del gerente de la Booth & Co. (London) Ltda. Trabajó en las oficinas de Maranhao, Paranahyba, Belem y Manaus.
1942 - 1943:	En Inglaterra
1943 - 1945:	Adjunto a las Fuerzas de los Estados Unidos de Norteamérica en Belem do Pará, atendiendo el despacho de naves con pertrechos de guerra y apoyo logístico durante la 2da. Guerra Mundial.

1945 - 1947:	En Iquitos
1947 - 1951:	Gerente de Lamport & Holt Navegacao S.A. en Río Grande do Sul.
1952:	Gerente de una hacienda de café en el interior de Sao Paulo.
1953 - 1957:	Gerente de ventas de Alpargatas Sao Paulo, en Sao Paulo, Brasil.
1957 - 1963:	Gerente de ventas de Textiles Generales en Lima, Perú.
1964 - 1990:	Codirector y socio de la firma Restesa SRL., en Lima, Perú.
1990:	Consultor para toda Sud América en todo lo relacionado a Ferrocarriles.
	Casado con la dama peruana Helena Ferrando Corpancho.
Hijos:	Barbara y Andrew.
	Autor de "Ferrocarriles y Tranvías peruanos. Una historia ilustrada". Amazonía. Escrito en 1942.

Ostenta el título de MBE (Member of the British Empire), Miembro del Imperio Británico, concedido en 1986 por servicios a la Comunidad Británica en el Perú.

Representante de la Confederación de Industrias Británicas para el Perú.

Presidente honorario y fundador del CBI (Scholars Association) en Lima.

Miembro del Permanent Way Institute of Great Britain (Ferrocarriles).

Miembro del British - Peruvian Trade & Investiment Group.

(*) Traducción hecha por el vicealmirante José Teixeira Rivarola.

UNICAN

Centro de adiestramiento canino de la Marina de Guerra del Perú

El Centro de Adiestramiento Canino de la Policía Naval, tiene para la venta canes de raza Fila brasilero y Pastor alemán


Pastor alemán


Fila brasilero

Además brinda cursos especiales en capacitación para guías, asesoramiento y entrenamiento de canes para empresas de seguridad. Asimismo se ofrece servicio de alojamiento y veterinaria.

Av. Contralmirante Mora s/n. Base Naval, Callao
Telf.: 465-5995 Anexo 3523
Telefax: 420-1620



OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"BUQUES PERUANOS TRANSPORTANDO
COMBUSTIBLES Y CARGA EN GENERAL
POR LOS MARES DEL MUNDO"

LIMA - PERU – FONO: 463-6226 FAX: 463-5279