La Marina de Guerra del Perú

en la Región Amazónica

PARTE III

LA MARINA Y EL DESARROLLO DE LA AMAZONÍA

Teniente primero
Raymundo Villar Gálvez

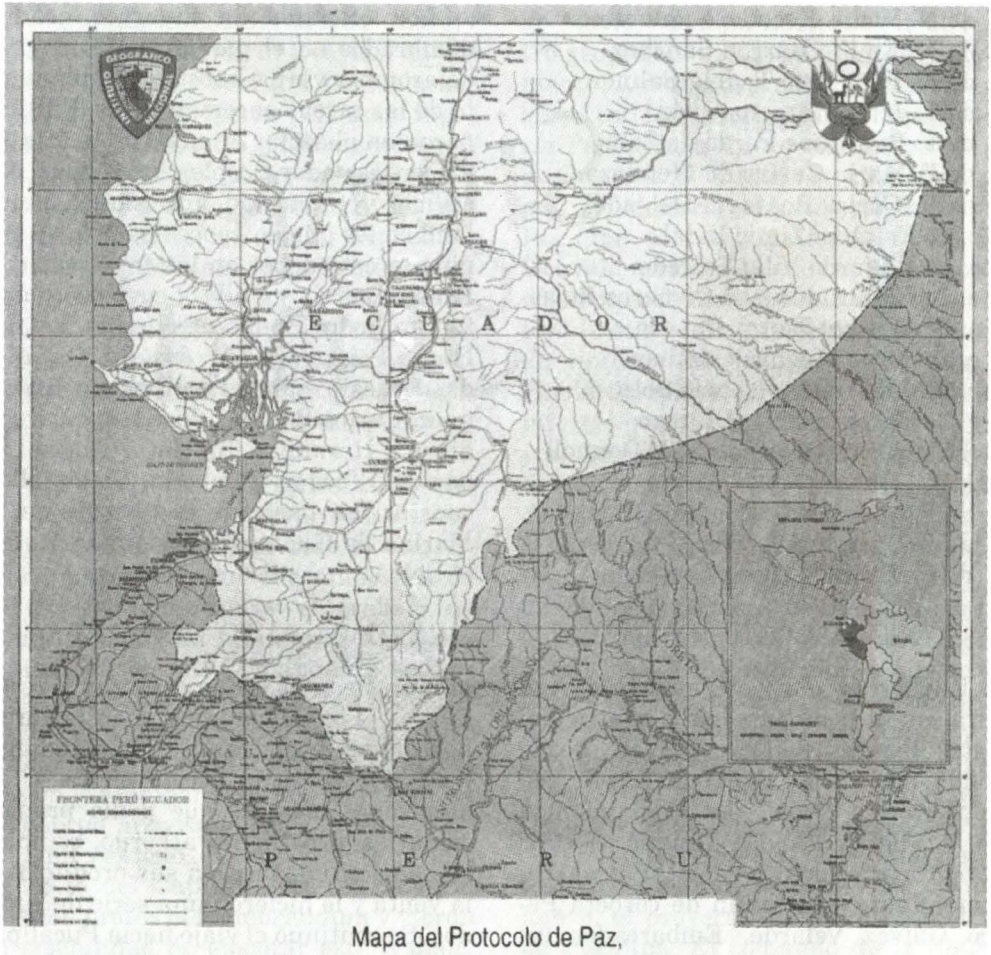
XXV. OPERACIONES FLUVIALES DESPUÉS DEL CONFLICTO. EL *BAP LORETO* AL ALTO MARAÑÓN.

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 *BAP 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 Ganzo Azul.

El objeto 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 *BAP 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.



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

XXVI. ENTRA EN FUNCIONES LA COMISIÓN DE LÍMITES CON EL 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 capitán de navío 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. 1o Esteban Zimic Vidal
Tte. 1o Eduardo Villa Salcedo
Tte. 1o Eduardo Burga-Cisneros Rojas
Tte. 1o Manuel Benza Chacón
Tte. 2o Jorge Mazuré Gamboa
Tte. 2o Jorge Villavisencio Soto
Tte. 2o Gerardo Rossel Bueno
Tte. 2o Hernán Corpancho O'Donnell
Tte. 2o 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.

XXVII. COMISIÓN DEL *BAP LORETO* AL ALTO UCAYALI

El Ejército pidió apoyo a la Marina para conducir su personal a cuatro distintos lugares del río Ucayali, desde donde, por trocha, se debían dirigir a la frontera con Brasil. La Comandancia de la Fuerza Fluvial designó al *BAP Loreto* para llevar a cabo tal tarea. Su comandante, el capitán de corbeta Pedro Gálvez Velarde. Embarcados los cuatro destacamentos y sus provisiones, el Comandante Gálvez zarpó de Iquitos con destino al Alto Ucayali. Arribó a Contamana, donde desembarcó el primer destacamento, y luego prosiguió el viaje con destino a Pucallpa. Poco antes de este puerto, el práctico le comunicó al comandante del buque que había un pueblecito muy bien organizado pero sin ninguna clase de autoridades. Cumpliendo con el plan de acción cívica el Comandante Gálvez encostó la *Loreto* a más o menos unos 1000 ó 1500 metros del famoso pueblecito. Desembarcaron el comandante y algunos tripulantes con el fin de comprar víveres frescos. Los pobladores manifestaron hostilidad; pero cuando el comandante les habló sobre la acción cívica y las atenciones médicas que podía proporcionarles y los invitó a bordo, cambiaron de actitud, sacaron sus productos a la venta y le hicieron una serie de pedidos. Se continuó el viaje hacia Pucallpa, donde se desembarcó el segundo destacamento, para luego proseguir hacia el Alto Ucayali hasta alcanzar la boca del Pachitea donde quedó el tercer destacamento. Finalmente, en el viaje hacia el Alto Ucayali, el río estaba a media agua, lo que favorecía a la navegación, aunque la corriente era muy fuerte, especialmente en la zona denominada La Poza. Pasando por el puesto de Vainilla, se alcanzó la confluencia del río Tambo con el Urubamba, es decir, el lugar de formación del río Ucayali, y luego se llegó hasta Atalaya, donde se desembarcó el cuarto destacamento militar.

Cumplida la misión, el *BAP Loreto* prosiguió a bajar el río Ucayali. El comandante recibió la orden de recalar en Pucallpa para cooperar con unos ingenieros del Ministerio de Fomento en el levantamiento del plano regulador del puerto de Pucallpa. En el día indicado llegaron en avión a Pucallpa los dos ingenieros del Ministerio de Fomento, los que fueron recibidos por el Comandante Gálvez, quien los invitó a bordo. Una vez en la *Loreto,* les ofreció alojamiento y se puso a sus órdenes para cooperar con ellos en el trazado del plano regulador del puerto.

Los ingenieros le manifestaron que ese mismo día debían regresar a Lima porque estaban preparando la exposición amazónica y que el comandante de la *Loreto* debía hacer el trabajo de acuerdo con un memorándum que traían consigo. El Comandante Gálvez les manifestó que su orden era cooperar y que él no era ingeniero para hacer ese trabajo. Almorzaron a bordo y se despidieron y, acompañados por un oficial, se dirigieron al aeropuerto.

Una vez solo, el comandante recibió la visita del Capitán FAP (r) Barrera, leyeron juntos el memorándum y vieron la posibilidad de ejecutar este trabajo, pues el Capitán Barrera tenía fotos aéreas de toda el área de Pucallpa. Al día siguiente el Comandante del *BAP Loreto,* sus oficiales y el Capitán Barrera, que tenía un aserradero en ese puerto, procedieron a hacer el trabajo y lo terminaron en cinco días, que coincidió con la llegada del Prefecto del Departamento, Sr. Echecopar, y del Comandante de la División de Selva, el General Morla. El Comandante Gálvez los recibió y los alojó en la cañonera. El Prefecto, el General Morla y el Comandante Gálvez fueron a inspeccionar la carretera Tingo María-Pucallpa hasta llegar al centro geográfico de las pampas del Sacramento. De regreso a bordo, la *Loreto* zarpó con las autoridades nombradas al río Pachitea, a fin de visitar las obras de Ganso Azul, y luego regresó para seguir con destino a Iquitos. Al pasar por Pucallpa, a unos 2 km.aguas arriba del Ucayali, atracó a eso de las 20.00 horas en el mencionado pueblo desconocido, tocó la sirena del buque, a cuya llamada vinieron los pobladores a la playa. Hablaron con el comandante, quien les informó que estaban a bordo el Prefecto y el Comandante General, y que nombraran una comisión para subir a bordo. El Prefecto recibió a cinco, quienes le pidieron una escuela, un representante municipal y en fin, todo lo que pudiera hacer de ellos verdaderos ciudadanos peruanos. El prefecto ofreció atenderlos y los pobladores quedaron felices con la actitud de los marinos. Acto seguido se procedió a efectuar el viaje a Iquitos, con escalas en Contamana y Orellana. La cañonera arribó a Iquitos después de una excelente travesía.

Al llegar a puerto, el Comandante Gálvez entregó su parte de viaje y, como anexo, el proyecto del plano regulador de Pucallpa. El comando de la flotilla de la Fuerza Fluvial mandó al Estado Mayor General de Marina toda la documentación y éste, a su vez, al Ministerio de Fomento. Luego de esto el capitán de corbeta Pedro Gálvez Velarde fue trasladado a la Costa. Su relevo como Comandante del *BAP Loreto* fue el capitán de corbeta Carlos Monge.

Entre los años 1942 a 1950 la Fuerza Fluvial prosiguió en sus viajes de rutina. El *BAP Loreto* salió en comisión al Alto Marañón, conduciendo a los miembros de la Misión Naval Americana. Durante la navegación, a la altura de



Cañonera *BAP Loreto*

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 tuvo 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 Amazonía.

Se adquirió un terreno y se construyó la Estación Fluvial de Santa Clotilde, se construyeron las bases auxiliares Tte. Clavero, en Punchana, y la Carbajal 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 *BAP 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 *BAP Cabo Blanco* y las cañoneras que tuvieron por nombres *BAP Marañón* y *BAP 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 a aguas peruanas y el 3 de octubre hizo su ingreso a Iquitos. Tal fecha había declarado feriado. El dique zarpó para Iquitos el día 17 de agosto de 1951 y el 18 de octubre arribó a dicho puerto.

En el año 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 objeto 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 Amazonía 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 Petro-Perú.
- 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 *BAP Loreto* visitó las poblaciones ribereñas de los ríos Marañón, 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.

XXVIII. EXPEDICIÓN COUSTEAU AL AMAZONAS

En abril de 1982 zarpó de la isla Martinica el barco de investigación científica llamado *Calypso,* para realizar una de las más costosas y ambiciosas expediciones programadas por Jacques Cousteau: la exploración del río Amazonas, desde sus orígenes en los Andes peruanos hasta su desembocadura en el Océano Atlántico, incluidos los afluentes.

La Amazonía es una de las zonas menos exploradas de la Tierra; por ella discurre el río más largo del mundo, considerando sus afluentes, los que, en su conjunto, aportan casi el 20% de agua dulce que ingresa a los océanos.

El enorme volumen de vegetación de esta región produce una incalculable

cantidad de oxígeno que regresa a la atmósfera.La selva amazónica es la mayor reserva forestal de la tierra y contiene una enorme variedad de fauna y flora, y, según la apreciación del propio científico, podría ser en el futuro la gran despensa alimentaria para el mundo.

La expedición tuvo por objeto explorar ese enorme y desconocido territorio mediante la ejecución de un detallado plan de investigaciones que incluyó la toma de muestras de agua a todo lo largo del río Amazonas, desde su nacimiento hasta su desembocadura, con el fin de analizar las características de sus afluentes.

Para iniciar su exploración, Jean Michel Cousteau, hijo del famoso oceanógrafo y jefe del primer grupo que viajaría a los orígenes del Amazonas,seleccionó un lugar en las alturas de Arequipa: el monte Mismi, desde cuyas laderas las quebradas colectan las aguas de las lluvias y de los deshielos que alimentan el río Apurímac, la arteria más alejada de la desembocadura del Amazonas. Más adelante siguió el viaje por los ríos Tambo y Ucayali, hasta su arribo a Iquitos.

El segundo grupo, al mando del Capitán Jacques Cousteau a bordo del *Calypso* ingresó por el Atlántico recorriendo el río Amazonas y sus afluentes hasta llegar a Iquitos, donde se reunió con el primer grupo para intercambiar resultados y experiencias y para planear la segunda etapa hasta su regreso a Belem do Pará.

La Marina de Guerra del Perú participó en dicha expedición a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación, la que embarcó como su representante en el *Calypso* al teniente primero Héctor Soldi Soldi. Este oficial, calificado en Hidrografía, luego de un viaje en avión,llegó cuando la expedición estaba ya en el lago Tarapoto, y se embarcó en el *Calypso*. El Capitán Cousteau le dio la binvenida, alojándolo a bordo de la embarcación que se convirtió en su centro de trabajo por los siguientes seis días. Además del teniente Soldi, se embarcaron también un biólogo y dos prácticos de la Fuerza Fluvial.

El trabajo más importante se realizó el dia 12 de julio en la confluencia de los afluentes del río Napo. El objetivo principal era registrar datos de temperatura, salinidad, acidez, oxígeno disuelto, plancton, cloro , así como signos de contaminación si lo hubiera. Los datos recolectados por esta expedición, en un esfuerzo sin precedentes en la Amazonía, abarcó: 370 horas de filmación, 35,000 fotografías y la más completa serie de muestras de agua, sedimentos y especies marinas, todas recolectadas en el Amazonas, incluyendo estudios especiales, como el del delfín rosado y el paiche; además se tomaron sonidos grabados de los peces y otros organismos de la fauna amazónica.

XXIX. EXPEDICIÓN A LA CUENCA DEL RÍO ORINOCO

El año 1983 es un año histórico para la Fuerza Fluvial del Amazonas. A iniciativa del Presidente de la República de entonces,el Arq.Fernando Belaúnde Terry, el Comandante General de la Marina organizó la Fuerza de Tarea 5.0.0.con la misión de explorar y unir las cuencas del río Orinoco y del Amazonas. El jefe de la expedición de la Fuerza de Tarea fue el capitán de



Cañonera
BAP Amazonas

fregata Hugo Escobar, calificado en Hidrografía, y las unidades asignadas fueron:

- *BAP Amazonas,* al mando del teniente primero 1 Hernán Peña
- *BAP Stiglich,* buque hidrográfico.
- *BAP Pucallpa,* buque logístico.

Esta fuerza zarpó de Iquitos, en el río Amazonas, y después de haber navegado 100 horas a una velocidad de 12 nudos, abarcando un recorrido de 1200 millas, arribó al puerto brasileño de Manaos el 2 de julio a 2100 horas.

La Fuerza de Tarea 5.0.0. zarpò el 4 de julio al medio día surcando el río Negro con destino a San Gabriel, a 648 millas de Manaos, navegándose sólo durante el día.

A 20 millas de Manaos, la Fuerza se encontró con un conjunto de islas que formaban un archipiélago continental. El primero de una serie de malos pasos lo encontró en la boca del río Blanco, frente a la isla Huaribá, con un canal muy angosto lleno de piedras. Este mal paso se sorteó navegando con sumo cuidado. A partir de este lugar, la travesía fue normal hasta Santa Isabel (Taparinahua), lugar donde se iniciaban otros malos pasos. A esta localidad se arribó a mediodía del 11 de julio. Este suceso concitó un gran interés de autoridades y pobladores. En estos linderos se dio inicio a la odisea; el primer intento para surcar el mal paso de San Gabriel fue infructuoso, intento que se hizo en primer lugar con la lancha *Pucallpa* a las 1400 horas del 11 de julio.

Se efectuó un reconocimiento desde tierra entre San Gabriel y Fortaleza, ubicado a 1 Km. aguas arriba. De ese reconocimiento se sacó como conclusión que la velocidad de la corriente en el salto era de 25 nudos y que desde La Garganta hasta Fortaleza, la velocidad era entre 15 y 18 nudos.

Al día siguiente a las 0600 horas, y con el apoyo de todo el personal de las otras embarcaciones, logró pasar la cursivas *Pucallpa* gracias al empleo de una espía de 200m; luego ésta se dirigió a Fortaleza donde amarró. Cuatro horas después la *Amazonas* intentó cruzar el mal paso sin obtener buenos resultados. Igual suerte tuvo la *Stiglich,* después por su poca potencia no pudo llegar al caudal quedándose apenas a 500m. del mal paso. Entre el 13 y 15 de julio la *Amazonas* realizó hasta 4 peligrosos intentos, y el día 16 de julio, gracias a la pericia de los marinos peruanos, con la ayuda de un tractor del ejército brasileño, se inició la maniobra de remolque con espías y cables de una longitud de 350 metros. A la 1000 horas se recibió el cable de remolque del tractor y la *Amazonas,* con sus máquinas a toda velocidad y con la ayuda en forma simultánea del remolque del tractor que se desplaza lentamente en trocha, logró vencer el Salto. Luego de largar espías, las unidades se dirigieron hacia Fortaleza desplazandose en zig-zag en busca de remansos.

La alegría de las tripulaciones peruanas se unió a la a la algarabía de los pobladores de San Gabriel, que en los seis días de labor conformaron un vigoroso grupo con el gentil pueblo brasileño. La cañonera *Stiglich* no pudo pasar, de modo que se quedó en San Gabriel con dotación reducida, debido a su falta de potencia para vencer la "cashuera".

La navegaciòn de las 123 millas que separan San Gabriel de San Carlos se desarrolló sin dificultades. Los buques arribaron a San Carlos (en Venezuela) el 19 de julio a 1600 horas. Se coordinó con el Comando el embarque del Presidente de la República, que se produciría a la altura del poblado brasileño de Cucci, donde la *Amazonas* se abarloó a la *Pucalla* por babor. Cucci es un lugar fronterizo entre Brasil, Colombia, y Venezuela, donde el río Negro toma el nombre de río Gualoris, al llegar a la desembocadura del canal de Casiquiari hasta territorio colombiano.

A las 1800 horas del 18 de julio se embarcó el Arq. Fernando Belaúnde, Presidente de la República,a bordo del *BAP Amazonas,* izándose la insignia

presidencial apenas subió a bordo. El mandatario viajó acompañado del Ministro de Marina, Valm. Jorge Du Bois y del Director de Hidrografía y Navegación, Calm. Jorge del Aguila Sánchez.

A las 0600 horas del 19 de julio, ambas embarcaciones zarparon de San Carlos con rumbo al brazo derecho del río Casiquiari, internándose en territorio venezolano en demanda de su desembocadura en el río Orinoco.

Hasta después del mediodía la navegación se efectuó sin problemas. A las 1350 horas se encontró el paso de Casuarena. La Amazonas encostó, esperó la 1630 para cruzarlo y en ese lapso el vicealmirante Du Bois y el contralmirante Del Aguila Sanchez, a bordo de un deslizador, efectuaron la batimetría de ese mal paso. Con los sondajes se determinó la profundidad del mal paso que variaba de 0.30m a 1.20m. Consistía en una roca echada perpendicularmente, formando un canal de 8.5 m de longuiud. A las 0130 horas el 22 de julio, la Amazonas cruzó el mal paso, pero montándose sobre la roca que le friccionó la quilla desde el centro hasta la popa del casco, mientras la Pucallpa lo hizo sin ninguna dificultad. Superado el mal paso, los buques salieron al río Orinoco a las 0955 del 22 de julio, llegando al poblado del Tauma, y se dirigió en avión a Puerto Ayacucho, y desde ese lugar a Caracas, donde representó al Perú en la celebración del bicentenario del nacimiento del Libertador Dn. Simón Bolívar.

XXX. NAVEGANDO EN EL ORINOCO

La unión de las cuencas del Amazonas y el Orinoco se concretó el mismo 22 de julio. Los dos buques, *Amazonas* y *Pucallpa* zarparon hacia el Puerto Venado, a 60 km. antes que Puerto Ayacucho. Durante la travesía de este tramo de 520 km. no hubo ningún problema, excepto a la altura del mal paso de Santa Bárbara. Pasando este punto, el Orinoco corre de este a oeste unas 68 millas hacia San Fenando de Alabato y es navegable unas 60 millas hasta Puerto Venado.

El día 25 de julio, después de que las dotaciones de los buques participarán en las ceremonias del bicentenario del nacimiento de Bolívar, ambas unidades zarparon desde San Fernando hasta Puerto Venado, punto culminante de la expedición y el más lejano de Iquitos , a donde por primera vez naves como las peruanas habían navegado desde el río Amazonas. A las 1315 del 25 de julio los buques arribaron a Puerto Venado y tres días después, o sea el 28 de julio, día del aniversario del Perù, emprendieron el retorno a Iquitos cruzando el canal de Casaquiari con 20 cm. más de agua.

El 27 de agosto arribaron a Iquitos, luego de haber unido por primera vez las cuencas del Amazonas con las del Orinoco -en una hazaña sin precentes en la historia de loa navegación fluvial, el *BAP Amazonas* y sus acompañantes el *BAP Pucallpa* y el *BAP Stiglich*.

Para recibir a la Fuerza de Tarea, el Presidente de la República arribó al Aeropuerto Francisco Secada, de Iquitos, a las 0915 horas. En su discurso de bienvenida el jefe de Estado expresó: "He venido a festejar un triunfo que en gran parte es loretano; lo que ha hecho la Marina de Guerra del Perú es realmente memorable. Soy testigo de excepción de este esfuerzo y del pundonor que han puesto para sacar adelante esta navegación. El histórico viaje ha es-

timulado y reforzado nuestra nacionalidad, la que ha afianzado el destino del Perú en Sudamérica asumiendo el liderazgo amazónico. Vengo bajo la sombra protectora de un navió de la Armada Peruana que ha escrito una de las páginas más gloriosas de la historia naviera fluvial del río Amazonas". Al retirarse el Presidente de la República del BAP Amazonas, el comandante del buque, el teniente primero Héctor Peña, entregó al arquitecto Belaúnde la insignia que flameó en el mástil de la *Amazonas* cuando alcanzaron el río Orinoco.

XXXI. UNIÓN DE LAS CUENCAS DEL AMAZONAS-MADRE DE DIOS

El buque hidrográfico *BAP Stiglich* que tomó parte en la anterior expedición al Orinoco fue construído 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 de la República, 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 semamas 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, aunque sin cosecuencias que lamentar.

El Presidente de la República 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 Aguila Sánchez. Navegaron los días 20 y 21, llegando al río Michagua, a 3 millas del Chepagua, donde el Presidente se embarcó en un helicóptero y sobrevoló el Istmo de Fitzcarrald que tiene una longuitud de 11,800m 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.

XXXII. TRATADO DE COOPERACIÓN AMAZÓNICA

El 3 de julio de 1976, ocho países suscribieron el Tratado de Cooperación Amazónica, el cual puede definirse como un instrumento internacional que agrupa a los países conformantes de la cuenca amazónica y sus áreas de influencia, con el objeto de establecer mecanismos de cooperación destinados a

garantizar y promover el desarrollo social y económico de sus respectivos territorios amazónicos.

En el mes de mayo de 1984, una comitiva de la Marina de Guerra de Brasil efectuó una visita al 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 los países involucrados 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 *BAP Amazonas* realizó un viaje paralelo con los mismos propósitos del tratado amazónico.

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

XXXIII. CONMEMORACION DEL SESQUICENTENARIO DEL NACIMIENTO DEL GRAN ALMIRANTE GRAU

Para conmemorar tan magna fecha, la Fuerza Fluvial de la Amazonía 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, que arribo al mando de las patrulleras *Raposa Tábara* y *Pedro Texeira.* La delegación colombiana la presidió el Almirante Germán Rodriguez al mando también de dos unidades.

El 27 de julio, día central de las celebraciones, el Comandante de la Quinta Zona Naval y Comandante de la Fuerza Fluvial de la Amazonía, Contralmirante Willy Harm, presidió los actos conmemorativos. A 0930 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 Quinta Zona Naval, acto que fue seguido de un desfile cívico-patriótico, presidido por las delegaciones brasileñas y colombianas, y seguido de 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 Marina 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 día 29 de julio, en una ceremonia especial, se inauguró la Avenida de La Marina develándose una placa conmemoratoria.

XXXIV. VIAJE DEL *BAP AMAZONAS* AL RÍO TAMBO

En el año 1985 zarpó de Iquitos el *BAP Amazonas* 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 *BAP 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 de la República Arq. Fernando Belaúnde Terry, acompañado de los Ministros de Marina y Aeronáutica y el Comandante general de la Marina, vicealmirante Gerónimo Cafferata.

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 ecibieron con entusiasmo al Jefe de Estado tanto en Atalaya como en Bolognesi y Masisea, culminando el viaje en Pucallpa. Luego de estas jornadas el *BAP Amazonas* regresó a su base en Iquitos.

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

El Alto Mando Naval dispuso conmemorar durante el año 1985 los 50 años de operaciones de estas dos unidades fluviales habiéndose escogido como fecha para la ceremonia central el día 29 de mayo, debido a que ese día del año 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 día 26 de agosto de 1934.

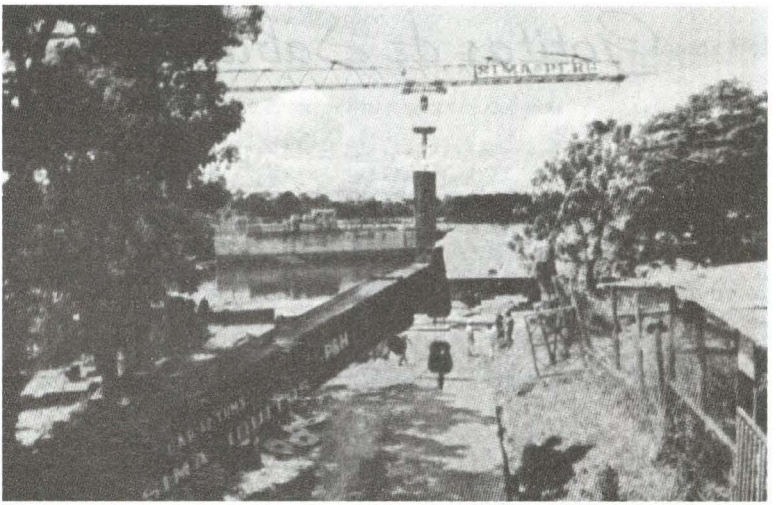
El 28 de mayo, el Comandante General de la Marina, vicealmirante Gerónimo Cafferatta viajó a Iquitos presidiendo el día 29 los eventos programados como homenaje.

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.

XXXVI. RESUMEN DE LA ACCION DESARROLLADA POR LA FUERZA NAVAL DE LA AMAZONIA

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

Si bien la misión tutelar de la Marina a través de su Fuerza Naval de la Amazonía es la custodia de nuestras fronteras, hay que destacar su colaboración en el desarrollo del oriente pe-



Servicio Indrustrial de la Marina - Iquitos

ruano y en esto es de resaltar el rol que ha desempeñado el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) en el progreso de Iquitos, y también la alta tecnología que ha alcanzado el trabajador loretano en sus talleres, gracias al perfeccionamiento 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 *Stiglich,* 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 transferido al Instituto Peruano de Seguridad Social para ampliar la cobertura asistencial a la población loretana.

Por otro lado, 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 Amazonía 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 Marañon 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.