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

Contralmirante
Carlos Gamarra Elías

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

INTRODUCCIÓN.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANTECEDENTES HISTÓRICOS.

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

rra.

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

cidas las emprendidas por Alexánder Von Humboldt.

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

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

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

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

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

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

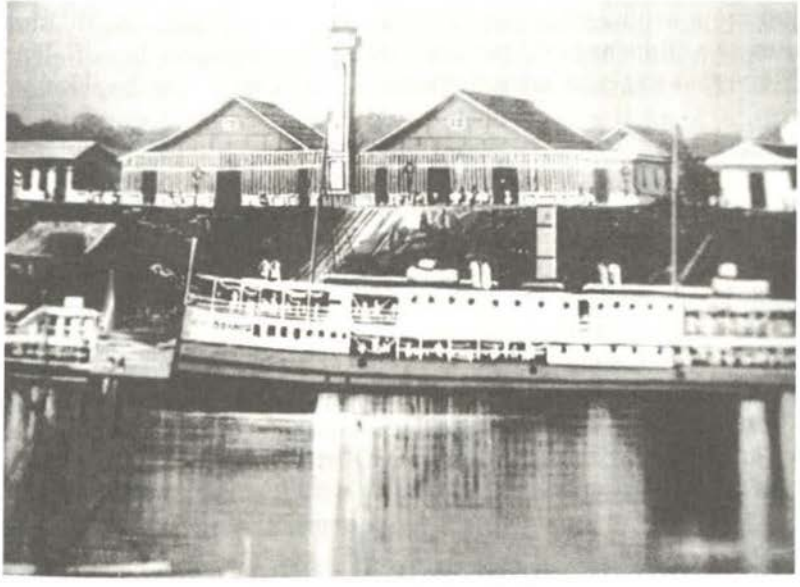
A mediados del siglo XIX, ya se vislumbraban algunos objetivos claros de lo que se deseaba obtener del Oriente peruano:

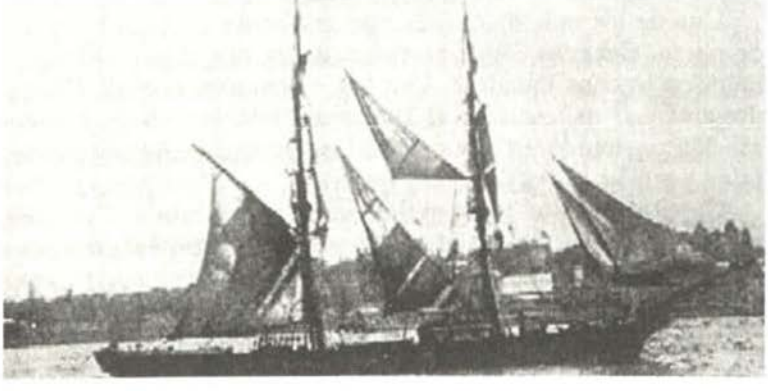
a) Estabilizar y aumentar, de ser posible, la ocupación económica del área incorporando en tal fenómeno a los grupos étnicos.
b) Estudiar científicamente el área geográfica en todos sus aspectos.
c) Establecer un tráfico fluvial de un volumen mayor al que había existido.
d) Poner coto a los desmanes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

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

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

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





zación de estudios estadísticos y topográficos.

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

PONGO DE MANSERICHE.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INTERCONEXIÓN DE CUENCAS.

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

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

CRUCE DE CASHUEIRA DE SAN GABRIEL.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contralmirante Carlos Gamarra Elías.

- Datos generales.

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

- Estudios.

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

- Cargos desempeñados.

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

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Comendador.

- Distintivos.

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