Algunas precisiones respecto al papel fundacional de la Marina de Guerra en el Oriente Peruano

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

El autor explora la historia relacionada con el arribo de la primera flotilla fluvial al entonces caserío de Iquitos, haciendo hincapié en las vicisitudes del viaje, así como, de las acertadas disposiciones que permitieron, no sólo la realización del mismo, sino de la existencia actual de la ciudad de Iquitos. Es de resaltar nuevamente la estrecha relación en lo referente al medio oceánico como al fluvial amazónico que ha tenido en la república el Mariscal Dn. Ramón Castilla y Marquesado, pues entre otros, es el gestor de lo que hoy día es Iquitos al crear la Provincia Litoral de Loreto.

Con frecuencia se menciona el 5 de enero de 1864 como la fecha del arribo de la primera flotilla fluvial al entonces caserío de Iquitos, factor determinante de la fundación del puerto fluvial de Iquitos. El relato, demasiado simple que se ofrece al lector y las descripciones más o menos someras de las acciones realizadas dan una impresión falsa de lo que significó el esfuerzo de la Marina de Guerra para integrar el oriente peruano al país.

Debe enfatizarse las últimas palabras del párrafo precedente, pues fue nuestra Institución –pioneros y héroes incluidos– quien adosó el oriente oficialmente al mapa real del Perú.

Si bien es cierto que la fundación oficial de la capital loretana está dada por la fecha aludida, según ley del Estado peruano, es un hecho que el esfuerzo pionero de la Marina de Guerra –muy poco conocido por los peruanos e inexistente en textos escolares– requiere de mayor divulgación. A continuación y tan sólo como muestreo, por decir lo menos, trataremos de referir lo complejo que resultó este "arribo en flotilla" a Iquitos, –que a la luz de documentos y testimonios– no fue nada simple.

Vale mencionar que dentro de las primeras noticias de la importancia que para el Perú oficial tenía la amazonia fueron dadas por Sebastián Martins, presidente de la Junta Departamental de Junín, quien presentó al gobierno un proyecto de navegación por el río Huallaga, lo que él hizo en vista de una experiencia personal:

"treinta y tres embarcaciones suyas habían llegado a su hacienda con productos de la región". El 21 de noviembre de 1832 se creó el Departamento de Amazonas que aglutinaba a las provincias de Chachapoyas, Pataz y Maynas.

Cinco años antes un oficial de la Marina Británica, el teniente Henry Lester Maw, había realizado un viaje del Pacífico hacia el Atlántico, experiencia que él publicó en un libro: "Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic crossing the Andes in the Northern provinces of Perú and descending the river Marañón or Amazon". Cabe aclarar que ya entonces cuando se trata del Perú hay duda en el nombre del río Amazonas ("Marañón or Amazon"), en los mapas brasileños, hoy, nuestro río Amazonas se llama Marañón.

Dos años después de aquel 1832 los británicos William Smith y Frederick Lowe de la nave "Samarang" con el teniente primero Ramón Ascárate y el sargento mayor de Ingeniería Pedro Beltrán exploran la amazonia. Los dos últimos nombrados integran la expedición destacados por el Ministerio de Guerra y Marina del Perú Clements Althaus, coronel de ingenieros, conforma también el grupo de trabajo, aunque sólo hasta el río Mayro.

Estos esfuerzos más o menos aislados y esporádicos hallan en 1845 un nombre naval: Francisco Carrasco. La expedición Carrasco-Francis de Castelnau tiene lugar en 1846 y estuvo compuesta por cuatro canoas y dos balsas. Cabe recordar que en estos años Ramón Castilla es presidente de la República y que diversas exploraciones amazónicas tuvieron lugar por esta época.

Una característica de Ramón Castilla fue su tozudez, era obstinado el gran tarapaqueño, por ello el Perú tuvo una Marina preponderante. Durante su segundo gobierno su protagonismo en lo que respecta a la amazonia fue vital para los hechos de los marinos.

El 7 de enero de 1861, Castilla, en su segundo gobierno, dispuso que en la ya Provincia Litoral de Loreto se estableciera una factoría, una grada de construcción, una escuela náutica y después un dique y una fábrica de ladrillos. Dispuso que se construyeran en Londres dos vapores de 300 y 500 toneladas, una máquina de vapor para la factoría y dos vapores de menor tamaño a los antes mencionados. En la misma fecha quedó constituido el Departamento Marítimo Militar de Loreto a cargo de un comandante general naval, así como "jefes y oficiales navales con residencia fija en la zona".

El comandante Fernando Romero Pintado (QEPD) expresó en su libro "Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonia" que: "se entregó a un cuerpo de las fuerzas armadas la gran responsabilidad y la dura tarea de conducir al fomento y engrandecimiento de la región más grande y atrasada del Perú". Huelgan comentarios.

Los dos vapores ordenados por Castilla fueron *Morona* y *Pastaza* ambos de 500 toneladas de registro y capacidad de carga de 150 toneladas. Se nombró al capitán de fragata Manuel Ferreyros y al capitán de corbeta Abel Raygada en comisión a Londres para la construcción de estos buques. Cabe destacar que se encargaron al astillero británico Samuda Hnos., el mismo que construyó entre otras naves peruanas la fragata *Independencia* que comandada por Guillermo More tuviera desgraciado final el 21 de mayo de 1879.

El mismo astillero construyó los dos buques pequeños *Napo* y *Putumayo* de 60

toneladas de registro cada uno.

El dique flotante también fue obra de Samuda Hnos. y su capacidad de levante era de 500 toneladas.

El *Morona* y el *Pastaza* realizarían el viaje de Europa a América al mando de los notables comandantes Ferreyros y Raygada. Nuevamente cabe una acotación para recordar que Manuel Ferreyros fue uno de los cuatro ases de la Marina con Grau, Montero y García. Moriría antes de 1879 (enero 1876), pero su nombre quedó perennizado en el oriente peruano: "Bravo como Ferreyros", esto a raíz de su viril defensa de los derechos del Perú cuando navegando en el río Amazonas las autoridades brasileñas trataron de subordinarlo bajo órdenes imprecisas e improcedentes. Sí estuvo Ferreyros en Abtao frente a España como comandante de la corbeta *América*, gemela de la *Unión*, que combatió con Grau como comandante aquel 7 de febrero de 1866 defendiendo a Chile en Chiloé.

El *Napo* y el *Putumayo* fueron "enfardelados y marcados en piezas" y transportados a bordo del buque *Arica* hasta el Amazonas.

La gran cantidad de material que debía conducirse desde Londres hasta nuestros ríos requirió de naves fletadas, una de ellas el bergantín *Próspero* de 192 toneladas, 109 pies de eslora, 24 pies de manga y 12,5 de puntal. Este buque fue construido en Jersey, pequeña isla situada en el Canal de la Mancha, y su viaje inaugural fue al río Amazonas. Despistado y con justicia estaría su capitán y propietario George Malzard del viaje que iba a emprender que por lo menos hasta el Pará fue para su experiencia lógico. A partir del Pará y hasta Iquitos, Malzard y su *Próspero* navegaron el río Amazonas remolcado 2000 millas por el *Pastaza*. El *Próspero* llevaba a bordo el material correspondiente a la Factoría Naval. Una calle de Iquitos tuvo este nombre –con justicia– antes de que una autoridad edilicia lo cambiara por el menos propio, muy común e intrascendente, de "Lima". Muchos años después, siendo comandante de la Fuerza Fluvial del Amazonas Jorge Du Bois Gervasi, propuso al alcalde Donayre se restableciera el nombre primigenio al jirón, lo que se hizo con beneplácito de la ciudadanía (otra calle corregida en el mismo momento fue Távara y West), aunque sólo conceptualmente, pues se creía que se trataba de un personaje de apellido compuesto cuando en realidad ello responde a un merecido reconocimiento en honor de los alféreces de fragata Juan Antonio Távara (hermano de Santiago Távara, cirujano mayor del monitor *Huáscar*) y Alberto West muertos el 14 de agosto de 1866 en la odisea amazónica.

Dentro de la complejidad que significó esta magna obra naval figuran las naves inglesas *Simbad* y *Elisa*, las que fueron contratadas por el comandante de la fragata *Arica*, capitán de fragata Federico Alzamora, con el fin de compartir la carga adquirida para la factoría. Estas naves no ingresaron al Amazonas, pues en el puerto de Pará trasbordaron su material de la factoría a la goleta *Teresa* que con este fin adquirió Perú a los brasileños.

Se ha mencionado en líneas precedentes que el *Próspero* fue remolcado a Iquitos por el *Pastaza*. Estos buques arribaron a Iquitos el 26 de febrero de 1864. Tres meses después, el 25 de mayo, arribó también a Iquitos la *Arica*, remolcada por el *Morona*.

El 6 de noviembre de 1864 arribó el *Napo* también remolcado por el *Pastaza* y,

simultáneamente el *Putumayo* propulsado con sus propias máquinas.

La última nave de este virtual convoy zarpó de Pará el 29 de julio de 1864, remolcada por el *Morona*. Era la goleta *Teresa* que así arribó a Iquitos con la última parte del material adquirido en Inglaterra.

La Comandancia General encargada al almirante Mariátegui la ejerció el capitán de navío Federico Alzamora a quien sucedió el capitán de navío Francisco Carrasco. El 1 de enero de 1866 el capitán de navío graduado Federico Alzamora fue nombrado efectivamente Comandante General y en tales quehaceres permaneció hasta el año 1873. Entre agosto de 1876 y 1877 Federico Alzamora Pequeño fue nombrado en el comando del monitor *Huáscar*. Falleció el 19 de mayo de 1886.

Como podemos apreciar de lo hasta aquí reseñado, a la decisión de Ramón Castilla continuó la obra de los marinos en lo que puede calificarse como "La Odisea de la Amazonia", pues la ejecución de la orden recibida por los navales se llevó a efecto salvando mil dificultades dentro de las cuales no puede dejar de mencionarse algunos hechos: la poca disposición del gobierno de Brasil a compartir el río Amazonas (¿Marañón ?) con Perú. Los buques mayores debieron realizar un periplo que por entonces era ya hazañoso y, además, efectuar contrataciones casi sobre la marcha para cumplir con una misión singular y trascendente.

Los marinos continuaron entonces su trabajo. Las naves iniciaron sus exploraciones en los ríos y debióse armar la Factoría Naval compuesta por cinco talleres: fundición, herrería, maquinaria, aserrado y carpintería. El taller de fundición constaba de tres hornos con capacidad de procesar cinco, tres y una y media toneladas de metal. Un horno de ladrillos para secar moldes y dos hornos para fundir al crisol con una chimenea de ladrillos de 26 pies de altura (una placa marca el lugar donde estuvo esta chimenea y que es hoy un cuartel del Ejército).

Se levantó también la fábrica de tejas y ladrillos en lo que significó un importante complejo extendido en una hectárea.

El capitán de corbeta Hipólito Cáceres y unos pocos operarios europeos trabajaron en la construcción del dique el que según comunicación del comandante Federico Alzamora cursada el 28 de abril de 1868, recibió el nombre de "Guise". El 11 de abril de 1868 el dique, que en piezas había sido transportado por las naves desde Europa, estaba listo para operar.

Antonio Raymondi recorrió Loreto en el año 1862 y volvió a hacerlo en 1869. En esta segunda ocasión expresó gran satisfacción por el desarrollo que observó en Iquitos, lo que atribuyó a "los milagros que hace el vapor". Algo de razón cupo entonces a este sabio italiano que tanto amó al Perú. Cabría, sin embargo –trascendiendo el tiempo-, decirle que de alguna manera la incorporación del Oriente Amazónico, es decir, la formal y efectiva integración de nuestra zona de selva (antes se le conocía tan poco que se decía "Montaña", siendo más bien una llanura con irrelevantes alturas) fue de alguna manera un "milagro naval", y es que cuando en todo tiempo y lugar la Marina recibe un encargo de la Patria, siempre lo hace bien y a menudo con categoría de milagro.

Contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado.

- Datos generales.

Nació el 21 de mayo de 1939. Ingresó en la Escuela Naval en 1958 y egresó como alférez de fragata en diciembre de 1962. Ascendió a la alta clase de contralmirante en enero de 1990. Pasa a la situación de retiro en diciembre de 1994.

- Estudios.

Calificado en Ingeniería Mecánica, Inteligencia y Guerra de Superficie. Diplomado en los cursos: Básico de Estado Mayor y Comando y Estado Mayor en la Escuela Superior de Guerra Naval y en el curso de Defensa Nacional en el CAEM.

- Cargos desempeñados.

Oficial de dotación de los destructores escolta *Castilla* y *Rodríguez*, del transporte *Paita*, de la corbeta *Diez Canseco*, del crucero *Almirante Grau*, del transporte *Mollendo*. Fue Comandante de la patrullera *Zarumilla*, segundo Comandante y después Comandante del destructor *Rodríguez*. Jefe de sección y posteriormente Jefe de Estado Mayor de la Comandancia de la Fuerza de Superficie.

En dependencias de tierra, se desempeñó como: oficial de la Flotilla de Patrulleras y Estación Naval El Salto, jefe del Departamento de Ciencias y del Departamento de Disciplina de la Escuela Naval, oficial de la Secretaría del Ministro de Marina, Agregado Naval del Perú en Chile. Entre otros cargos, fue Director de Información, Director de Proyectos Navales, Director Ejecutivo del Centro Médico Naval, Comandante de la Fuerza de Operaciones Especiales, Director de Bienestar, Segundo Comandante y Jefe de Estado Mayor de la Comandancia General de Zonas Navales y Director de Intereses Marítimos.

Extrainstitucionalmente, se desempeñó como Ayudante del Ministro de Industria.

- Condecoraciones.

Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Oficial.
Orden Gran Almirante Grau en el grado de Gran Oficial.
Estrella Militar al Mérito del gobierno de Chile
Orden al Mérito Guardia Civil
Servicios distinguidos Comendador

- Publicaciones.

Es autor, entre otros, de los siguientes libros: A la Gloria del Gran Almirante Grau, Historia Gráfica Miguel Grau, Médico de a bordo I y II, Una pequeña historia, 35 años después, Una saga sobre Iquique, Captura del Rímac, Acercamiento a Grau y 8 de Octubre, Alma Marinera, Centro histórico de la ciudad de Lima, CD Rom: Un peruano llamado Miguel Grau, Servicios Industriales de la Marina, Kiosko multimedia Enapu, Alma Mater (historia y evolución de la Escuela Naval del Perú) y varios vídeos. Obra teatral: "Los peruanos de Angamos".

Diversos artículos relacionados con la historia marítima y naval y de grandes personajes.

- Otros.

Miembro de número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
Miembro de número de la Asociación Cultural Peruano Británica.
Actualmente dirige la empresa "16 rosas ediciones".