La Marina del Perú y su papel en la fundación del puerto fluvial de Iquitos

Por César Lequerica Delgado

El artículo versa sobre la forma en que fueron fundados los pueblos de la Amazonia teniendo en consideración factores fundamentales predominantes de orden geográfico, resaltando la acción de las misiones en adición a su función netamente evangelista. Resalta las fundaciones que se llevaban a cabo, para recalar finalmente en el objetivo del tema, cual es, la fundación de Iquitos, terminando por demostrar que realmente y tal como se usaba en la época, Iquitos no tuvo fundación. Evoca la epopeya de la expedición naval de 1884, demostrando fehacientemente la vital importancia que cumplió la Marina de Guerra en tal hecho, cuya consecuencia es en la actualidad, la floreciente y pujante ciudad puerto que se levanta en tal lugar, lo cual, entre otros., obedece a la rigurosidad del estudio y trabajo realizado para determinar la mejor ubicación de la factoría naval que sirvió indubitablemente para el posterior desarrollo y crecimiento de la actual ciudad. La rigurosidad y acuciosidad histórica desarrollada en el presente trabajo lo hacen invaluable como fuente de consulta para otros posteriores, dejando perfectamente sentada la estrecha y permanente relación existente desde siempre entre la región amazónica y la Marina de Guerra.

FUNDACIÓN DE PUEBLOS EN LA AMAZONIA: FACTORES PREDOMINANTES DE GEOGRAFÍA Y PERUANIDAD.

Los anales históricos de la Amazonia Peruana demuestran en forma palpable y tradicional que las arduas y fecundas tareas de colonización que desarrollara nuestro país en la región estuvieron siempre acondicionados para su éxito de insustituibles factores de Geografía vigorosamente estimuladas por corrientes humanas de peruanidad.

Entre esas tareas de Colonización, la fundación o formación de fundos, pueblos o ciudades es lógico y explicable que haya tenido que consultar los aspectos geográ-

ficos, porque en la región amazónica la Geografía constituye un factor predominante en la mayoría de los aspectos y en casi todas las actividades. Un denominador común al que se supeditan otros factores naturales y al cual deben sujetarse los pasos del hombre.

Y es que la región está enmarcada en un inmenso escenario de la tierra en que los actores principales son el río y la selva. Actores portentosos por su volumen ingente, pero al mismo tiempo singularísimos por sus características propias en que se confunden, a veces armoniosamente y otras caprichosa y confusamente, las enormes distancias, la riqueza o inutilidad de los elementos, la consistencia o deleznabilidad de los suelos y el estancamiento o inestabilidad de las aguas.

Por eso, es corriente comprobar que un trozo de selva pletórico de riqueza, resulte inexplorable por la falta de accesibilidad, que un suelo de fertilidad comprobada en unos casos no contenga o asimile determinados productos o sus rendimientos sean exiguos y que un río caudaloso o un lago opulento discurran junto a los suelos pobres o difíciles de aprovechar.

Y por eso, todas las actividades de vida y de trabajo tienen que acondicionarse a los aspectos Geográficos. Las industrias extractivas, las tareas de pesca, la agricultura, la navegación y el comercio están supeditados a esos factores predominantes de la selva y del río buscando su colaboración o compensación para los rendimientos.

Si tales actividades por su propia naturaleza, por su carácter circunstancial y esporádico, están sujetos a esos elementos, fundamentalmente han estado en todos los tiempos y continuarán estándolos, las tareas de colonización o formación de pueblos o ciudades, por su carácter estable y su afincamiento a la tierra y por el aporte humano que demandan.

Cuando en la Era de la Colonia, entre los años 1536 a 1540 poco después de la fundación de Lima, el Mariscal don Alonso de Alvarado recibe el encargo de ganar más tierras al dominio del flamante Virreinato y de fundar pueblos, extiende su empresa colonizadora hacia el Nororiente y funda Chachapoyas y Moyobamba.

Al fundar Chachapoyas se tiene en cuenta la existencia en el lugar de los aborígenes *Chachapuyas* y les asienta en un hermoso valle rodeado de cerros y en las cercanías del río Urubamba.

Iguales aportes humanos y geográficos se registran en la fundación de Moyobamba, porque la legendaria capital de la antigua Gobernación General de Maynas fue asentada en una vasta planicie y a inmediaciones del río Mayo donde proliferaban los aborígenes "Muyupampas".

En 1668 el general don Martín de la Riva y Herrera funda el pueblo de Saposoa y lo ubica en el centro de una bella planicie, regada por los Sapo y Serrano - Yacu y con el concurso de los indios Motilones.

Bien se comprende que como esa labor de colonización tenía por escenario la zona conocida como " ceja de selva" las fundaciones de pueblos no podían disponer de la amplia navegación por los ríos que en esas alturas son de escaso y correntoso volumen. Pero si tenía en consideración la proximidad de los cursos de aguas.

Es en la parte baja de nuestra amazonia, en las cuencas del Marañón, del Ucayali y del Huallaga, donde se tiene en cuenta la amplia y permanente navegabili-

dad de los ríos.

En 1619 el capitán Diego Baca de Vaga funda el pueblo de San Francisco de Borja y al hacerlo tiene en cuenta la proximidad de los lavaderos de oro del Santiago y al mismo tiempo lo ubica en las orillas siempre navegables del río Marañón y aguas abajo del Pongo de Manseriche para estar al margen de sus peligros.

En 1644 el padre Lucero funda el pueblo de Lagunas y lo ubica a orillas del río Huallaga, y en 1709, al fundar los misioneros Jesuitas el pueblo de Yurimaguas, lo hacen con el concurso de 200 indios llevados de las márgenes del Amazonas situándolo en un hermoso paraje del Huallaga, en zona de permanente navegación.

En esta era de la colonia sólo existe un caso de fundación de pueblos que resulta situado en lugar casi mediterráneo –el interior de la selva– el pueblo de jeberos; pero, su fundador el padre Cueva, en 1640, tiene en cuenta el "habitat" de los indios Jeberos y la hermosa planicie y fertilidad de sus tierras, o sea, también importantes factores humanos y geográficos. No obstante, a pesar de su posición central, quedó ubicado a poca distancia del río Rumi-Yuca, afluente del Aypena, que a su vez tributa sus aguas en el Huallaga. Pucallpa y Contamana, a orillas del Ucayali; Requena en la confluencia de los ríos Tapiche y Ucayali, Nauta en los márgenes del Marañón y Tamishiyacu a orillas del Amazonas, constituyen otros tantos casos de pueblos importantes de la región para cuya fundación se tuvo en cuenta principalmente el contacto o el acceso de grandes ríos, vale decir, disponer de continuas vías de comunicación, factor esencial para el desarrollo de la localidad.

Pero si en el aspecto físico para la fundación de pueblos tuvo decisiva influencia la Geografía, en el aspecto humano fue igualmente decisiva e importante la corriente nacionalista que en ellos se imprimió.

Cuando en tiempos remotos, desde el lado del Pacífico y remontando los Andes asoma el Perú por primera vez a la entonces nebulosa región amazónica para conquistar pueblos nativos, lo hacen con el concurso de sus propios elementos humanos, de su idioma, de sus usos y costumbres que terminan arraigándose en la extensa comarca.

En 1447 el inca Túpac-Yupanqui –según el cronista Antonio de Herrera– al frente de 20.000 hombres, llevó a cabo la conquista de los aborígenes Chachapuyas, Muyupampas, Tabalosos, Motilones y Lamistos y otros núcleos nativos tras larga y beligerante campaña. Pero el inca y sus huestes no llegaron a las partes bajas de la cuenca del Marañón y del Huallaga, por lo que no tuvieron contacto con los Jíbaros, Omaguas y Cocamas, entre otros, que poblaban las selvas bañadas por los grandes ríos y lagos. En sus "Comentarios Reales", el inca Garcilaso de la Vega, refiriéndose a esa campaña conquistadora, dice: "Fue muy trabajosa de ganar la gran provincia de los Chachapuyas y costó mucha gente al inca, así por la asperesa y dificultades de la tierra misma, como por ser la gente muy animosa y valiente".

Después, a poco de iniciada la dominación del Imperio Incaico, los conquistadores acometen el descubrimiento del país de la Canela o el Dorado dando por cierto con la revelación del río de las Amazonas en 1542, empresa portentosa en la que los expedicionarios españoles emplean legiones de indios nativos de Cusco y de otros lugares andinos, así como otros recursos de procedencia peruana, como la ha probado el historiador Raúl Porras Barrenechea, en consagradas páginas.

Después de ese acontecimiento histórico que tuviera tanta repercusión en el mundo civilizado y que se debe a los esfuerzos del Perú, se inicia –siempre por la acción de los conquistadores y con elementos y recursos peruanos– una era de exploraciones que parten desde nuestras zonas costeñas o andinas y convergen hacia el Amazonas, ya por las cuencas del Marañón y del Huallaga o ya por la del Ucayali; empresas a cargo de capitanes y generales, que dan con el descubrimiento de ríos y tribus aborígenes, entre éstas la famosa y ya desaparecida casta de los Maynas, perteneciente a la raza Jíbara cuyo nombre legendario hasta hoy se conserva en la denominación del departamento de Loreto.

Luego, o casi simultáneamente con esas exploraciones militares, se cumplió en la región una larga etapa de evangelización por intermedio de los misioneros Jesuitas, quienes, mediante la gestión gubernativa del Virreinato del Perú y siempre contando con la colaboración de hombres y recursos provenientes de las demás regiones del país, descubrieron ríos, catequizaron tribus indómitas, fundaron pueblos, y, en fin, sentaron las bases de una colonización cristiana, pródiga de bienes humanos y caracterizadamente peruanista. Esta fecunda, pero prolongada etapa colonizadora habría de durar más de un siglo, hasta el año 1767, en que fueron expulsados de América los misioneros de la Compañía de Jesús.

En los años siguientes la tarea colonizadora del Perú continuó ininterrumpidamente valiéndose siempre de misioneros de Cristo, de contingentes y expediciones militares, de comisiones gubernativas o de empresas de navegación, de comercio o de industria extractiva; pero siempre desplazando hacia la comarca amazónica sus hombres y recursos materiales, sus idiomas castellano o quechua, su sicología y sus costumbres genuinamente peruanos.

Esas corrientes conquistadoras, explorativas o catequizadoras tuvieron poderosa influencia en los núcleos humanos nativos porque aclimataron el idioma quechua manifestado en la nomenclatura de ciudades, pueblos, ríos, lagos, quebradas, montes; porque introdujeron costumbres alimenticias, entre ellas la elaboración y uso de la chicha de maíz, extendida también a prepararla de yuca (masato) o de plátanos maduros (chapo); porque trajeron danzas y músicas andinas, estilizadas a la región, por ejemplo los bailes regionales en torno a un árbol (Húmisha) las danzas llamadas pandilladas, sitaracuy, potranca y changanacuy; los instrumentos musicales el tambor, el pífano o la roncadora y otros usos y costumbres de auténtica procedencia peruana, que hasta hoy constituyen distintivos etnográficos de todos los pueblos del Amazonas peruano.

Por último, la fecundación colonizadora peruana alcanzó períodos de auge y afianzamiento a mediados del pasado siglo con la implantación de la navegación a vapor y en las décadas finales del mismo con el surgimiento de la industria del caucho, porque los pueblos que se habían formado en la región, gracias a la labor evangelizadora, adquirieron mayor categoría administrativa, social y económica y se vieron acrecentados demográficamente.

En el primer aspecto, porque el Gobierno otorgó a la región mayor categoría política y administrativa, erigiéndola en Provincia Litoral y posteriormente en Departamento, y en el orden demográfico, porque con el vapor y con la fabulosa industria de la goma elástica, miles de ciudadanos oriundos de las otras zonas del país,

afluyeron a estos pueblos, unos como servidores de la administración nacional y otros, los más, en busca de riquezas y prosperidad.

La formación de pueblos o ciudades tuvo, pues en la Amazonia, como bases fundamentales y predominantes, la Geografía del Perú.

Entre ellos Iquitos, primitivamente como pueblo y posteriormente como ciudad, constituye el ejemplo más sobresaliente, el fruto mejor logrado por su admirable posición geográfica y por su acendrado espíritu nacionalista.

Pero escogido el lugar, puede hablarse de fundación en sentido estricto?

¿Qué casos especiales se presentan en la selva cuando se forman los pueblos?

FORMAS ESPECÍFICAS DE FUNDACIÓN.

La fundación o formación de pueblos en la Amazonia Peruana arroja dos contradictorios aspectos: se establecen mediante diligencias oficiales y religiosas, con adecuada organización o surgen espontáneamente sin ninguna formalidad y sin orden ni concierto.

Durante la Conquista y el Virreinato la fundación de pueblos en la región, sea por acción de expedicionarios militares o por la de misioneros religiosos, ofrece ese primer aspecto.

Iniciada la labor evangelizadora, los misioneros jesuitas primero y los franciscanos después, al establecer pueblos, parcelan tierras, fijan la ubicación de casas, delinean plazas, construyen templos y nombran autoridades, y aunque no levantan actas, dejan constancia de esos trabajos en sus memorias, con indicación de fecha, advocaciones religiosas y otras circunstancias. La labor catequizadora del cristianismo constituía el principal objetivo de esas formalidades y de ese ordenamiento, porque era menester agrupar núcleos aborígenes dispersos o nómadas, hacerlos vivir en comunidad, educarlos y ganarlos al Evangelio.

Así sucedió en Jeberos y Lagunas, en el Huallaga, y con el desaparecido pueblo de Loreto, en el Amazonas. En la obra, Historia de las Misiones de la Compañía de Jesús en el Marañón Español, del padre José Chantre y Herrera (1637-1767), publicado en Madrid en 1901, así como en otros libros de memorias de los misioneros jesuitas y franciscanos se reseñan esas fundaciones y otras.

Por ejemplo, en esa forma se establecieron los primeros pueblos formados con indios Iquitos. En 1740, el padre José Bahamonde fundó, a orillas del río Nanay, un pueblo al cual denominó "San Juan Nepomuceno", el que según esas memorias en poco tiempo llegó a tener más que mediano número de gente con casas y sementeras correspondientes.

En años posteriores, el padre Valentín Iriarte y otros misioneros jesuitas siguieron fundando varios pueblos de indios iquitos, siempre con advocaciones religiosas y en las márgenes del río Nanay, que era el "habitat" de esa casta aborigen. El último de esos pueblos, el denominado "Corazón de María de Iquitos", lamentablemente desaparecido, estuvo ubicado a la orilla izquierda de ese río, cerca a su desembocadura a pocos kilómetros aguas arriba de la actual Base Naval. Ese pueblo del que hasta hace poco aún quedaban ligeros vestigios cubiertos por la espesura

del bosque, desapareció hacia mediados del siglo pasado por la paulatina y voluntaria emigración de sus habitantes, quienes en su mayor parte se trasladaron a residir a orillas del Amazonas en el entonces trozo de selva en que hoy se levanta la ciudad de Iquitos.

A tenor de dichas memorias misionales, el paso inicial para la formación de esos pueblos, luego de elegir el sitio, rozar el monte y demarcarlo, era labrar una cruz grande y plantarla al centro del lugar donde se levantaría el templo.

La vida en esos pueblluchos era fervorosamente católica, era metódica, ordenada y frugal. Estaban dotados de un adecuado régimen de gobierno. En lo político lo constituía el gobernador; en lo civil un ayuntamiento con "dos Alcaldes, uno de primer voto y otro de segundo, pero con igual jurisdicción, dos regidores y algunos alguaciles". En lo policial, algunos soldados, capitanes, alféreces, sargentos y cabos, habiéndose establecido que eran aptos al servicio todos los indios, desde los 18 hasta los 50 años de edad. Habían también fiscales cuya misión era secundar en lo religioso y sanitario la labor de la Iglesia.

Pero, todos esos funcionarios dependían y estaban directamente subordinados al Misionero, de quien recibían órdenes todos los días y ninguna imprevista medida tomaban sin la previa autorización de él.

Tratándose de pueblos fundados por expedicionarios militares, en la era Colonial, pueden citarse como ejemplo los ya mencionados de Chachapoyas, Moyobamba y Saposoa los que tuvieron sendas actas de fundación y fueron dotados de semejantes normas de gobierno en lo administrativo y comunal.

En la era republicana un caso parecido lo ofrece Nauta, porque por oficio de 17 de diciembre de 1829 el subprefecto de Maynas ordenaba al gobernador de las misiones (hoy provincia de Maynas) dar facilidades al curaca Manuel Pacaya para trasladar la tribu de los Cocamas, de Lagunas a la boca del Ucayali "en el punto denominado Nauta" con el fin de formar allí un pueblo "consultando siempre el orden de la población en sus calles, casas y mejor posición".

Por oficio de 30 de abril de 1830 el subprefecto don Carlos del Castillo nombraba Gobernador interino del "Nuevo Pueblo de Nauta" a don Juan Gosendi.

Eran pueblos surgidos por la acción de militares, de religiosos o de simples ciudadanos, en la Colonia o la República, pero exprofesamente fundados, con objetivos colonizadores que llenar y de cuya aparición y vida organizada se dejaron constancias escritas.

En el segundo aspecto, o sea en el de pueblos formados espontáneamente, existen otros varios casos de comunidades surgidas, sin actas de fundación o constancia escrita alguna, sin ningún testimonio de su gestación. Tales los casos de Pucallpa y Orellana, en el Ucayali, y Chimbote en el Amazonas, que inicialmente fueron agrícolas, convirtiéndose gradualmente en poblados importantes.

Iquitos está en el grupo de estos últimos, con la agravante de que ni siquiera fue fundo agrícola, sobre cuyo propietario o pasos iniciales podrían darse referencias.

Pueblucho surgido espontáneamente por la acción desapercibida del tiempo y el desordenado concurso de aborígenes transeúntes que buscaban en las zonas las facilidades del río y los recursos naturales, Iquitos es un caso singular entre los pueblos de la Amazonia por su repentina aparición como núcleo humano, por sus pa-

sos lentos como comunidad visible y finalmente por su rápida y gigantesca trasformación de pueblo en ciudad.

IQUITOS NO TUVO FUNDACIÓN.

Iquitos no tuvo fundación específica u oficial como tuvieron casi todas las ciudades de nuestra costa y sierra, por ejemplo, Lima, Trujillo, Cusco o Arequipa y ciudades de nuestra Amazonia como Chachapoyas, Moyobamba y otras.

En estas fundaciones se cumplía la ceremonia tradicional de una misa solemne, suscripción de una acta por los fundadores, delineación de una plaza mayor, denominación religiosa de la nueva ciudad, distribución de tierras, designación de autoridades y otros requisitos indispensables a la vida de comunidad.

Pero, además de no haber tenido fundación, Iquitos ni siquiera cuenta, sobre su nacimiento o sus orígenes, con algún documento escrito, con alguna referencia de cronista o explorador, de valor histórico como otras poblaciones que aunque no fueron fundadas oficialmente, tienen referencias escritas fidedignas de su formación.

El caso ya indicado de Nauta, por ejemplo, cuya formación fue autorizada al curaca Manuel Pacaya por la Subprefectura de Maynas en 1829. Puede mencionarse igualmente que por oficio de 19 de noviembre de 1830, el Gobernador de las Misiones (sector que hoy comprende Maynas) comunicaba al subprefecto de la provincia (antigua Moyobamba) la fundación del pueblo de Parinari con el concurso de los indios cocamas que no quisieron trasladarse a Nauta y, que la misma autoridad de Misiones comunicaba haber instruido al teniente gobernador de Pebas, prestar auxilios a don Julián Nunes para la reedificación del pueblo de Camucheros.

Si escritos de comisionados administrativos, exploradores y religiosos de esa época en ningún momento hacen referencia al nacimiento o los orígenes de Iquitos, llama aun más la atención que no se haya ocupado de tan importante aspecto, un viajero de excepcional calidad como el sabio Antonio Raymondi que era muy acucioso para consignar en sus memorias, las fundaciones de ciudades y pueblos que visitaba.

En efecto, el célebre naturalista en el relato de su primer viaje a la región, de 1852 a 1862 –oportunidad en que recorrió el Amazonas hasta la frontera con Brasil– al ocuparse del pueblo de Iquitos da referencias de su ubicación, número de habitantes en su mayoría salvajes y de las ocupaciones a que se dedican; pero no ofrece dato alguno sobre su fundación o formación.

En cambio, al tratar sobre Caballo-Cocha, dice: "en este pintoresco lugar, hasta ahora poco más de 30 años, no existía pueblo alguno y sólo en 1854 el vicario don Celestino Flores fundó en la orilla derecha del riachuelo, en un terreno poco elevado y a unas pocas cuadras de la laguna, la población que lleva ahora el mismo nombre de esta última, esto es, Caballo-Cocha.

A la inversa, la referencia más categórica de que Iquitos no tuvo fundación nos la ofrece el escritor e historiador loretano Genaro Ernesto Herrera en un comentario que en ese sentido hizo en 1908 en el diario "Loreto Comercial" de esta ciudad, en los términos siguientes: " La ciudad de Iquitos no tuvo repartimiento de indios como la de San Francisco de Borja ni acta de fundación como la de Santo Toribio de

la Nueva Rioja ni escudo de Armas como tuvieron sus congéneres, las ciudades de San Juan de la frontera de los Chachapoyas y la de León de los Caballeros de Huánuco".

No pueden ser más concluyentes las expresiones del malogrado escritor si se tiene en cuenta su minucioso interés por las cuestiones históricas y por las circunstancias de que sus opiniones fueron vertidas hace más de cincuenta años, es decir, en época en que el inicial desarrollo de Iquitos permitía disponer de mayores y más cercanos elementos de información sobre el origen o la fundación de la ciudad.

Abordando el tema de la formación de Iquitos, el mismo Genaro Herrera, en el artículo que mencionamos, emite conclusiones lógicas y juiciosas sobre el origen de la ciudad a través de los párrafos siguientes: "su nacimiento ha sido obra lenta de la fe católica y del desarrollo comercial e industrial; su partida de bautizo la ha determinado su ventajosa situación y la acción de los siglos".

Esos son, en realidad, los factores esenciales que han ocurrido en la formación de Iquitos: su ventajosa situación geográfica y la obra auspiciosa de las corrientes cristianas y del desarrollo comercial e industrial, poderosamente encauzadas y estimuladas por el gobierno peruano.

¿CÓMO SE HABRÍA FORMADO EL PUEBLO DE IQUITOS?, ¿CUÁLES FUERON SUS ORÍGENES? Y ¿CÓMO HABRÍA SURGIDO?

Si se considera que la primera cita histórica que se hace de Iquitos como pueblo data de 1814, con motivo del censo que la autoridad eclesiástica levantara ese año y que entonces registraba 81 habitantes, hay que deducir que en esa oportunidad tendría alrededor de diez años de formado, es decir, que el pueblo habría comenzado a surgir en los albores del siglo XIX.

Para considerar tal formación, hay que tener en cuenta los sistemas de vida y de trabajo que entonces regían y la privilegiada posición geográfica del lugar, a la que acertadamente ha hecho referencia el historiador Herrera.

En el primer aspecto, cabe recordar que aún no se había establecido la navegación a vapor en la región que sólo habría de lograrse a mediados de ese siglo. El intercambio comercial e industrial se hacía exclusivamente en los puertos de la zona vecina de Brasil empleándose para el transporte grandes embarcaciones de madera movidas a remo de tiro, embarcaciones que se conocían con los nombres de Gariteas y Batelones, tipos de navegación entonces en boga. Se llevaba de Loreto a los mercados brasileños, sombreros de bombonaje, tabaco, zarzaparrilla, cera , vainilla y pescado salado; trayéndose telas, útiles de mesa y de cocina, herramientas de labranza y otros artículos variados.

Surcando el río Amazonas, los viajeros, desde Belem do Pará hasta Omaguas, Lagunas o Yurimaguas, con escalas en Loreto, Pebas y otros puertos intermedios de nuestro territorio, empleaban de tres a cuatros meses.

A esa lentitud en las comunicaciones, caracterizada aún más por la escasez de centros poblados y enormes distancias, habría que agregar el hecho de que el Gobierno de toda esta inmensa zona territorial tenía por sede la lejana ciudad de Moyabamba asiento de la Comandancia General de Maynas, desde donde la acción ofi-

cial se dispensaba en forma retardada y esporádica.

Durante esos años finales del Virreinato y los iniciales de la República, los primeros absorbidos por las luchas de la Independencia y los segundos por las anárquicas convulsiones del caudillaje político-militar, esta enorme región del país trascurrió su vida casi en un estado de abandono.

Sin estímulos oficiales, sin orientaciones a la vida de relación, sin apoyo al comercio y las industrias, sostenida por el patriotismo de sus habitantes y la actuación vigilante de sus escasos gobernadores y tenientes gobernadores, en un escenario así y en un ambiente que carecía de recursos capaces de promover adelantos, los transportes comerciales que, al lado de las industrias extractivas constituían la principal actividad, tenían que acudir para su desenvolvimiento a los lugares que más facilidades les ofrecían.

Y esta orilla del Amazonas, en la que hoy se asienta la ciudad de Iquitos, era uno de esos lugares aptos para la vinculación de la navegación, del comercio y de las industrias.

La posición elevada de su suelo, a salvo de las inundaciones, el estar a las mismas orillas del caudaloso Amazonas, que facilita la navegación en todo tiempo, y el constituir zona intermedia entre los ríos Itaya y Nanay que eran asientos de indios Iquitos, se convirtieron sin duda alguna y por lógica apreciación en factores decisivos para que el lugar se convirtiera en escala obligada de la navegación de entonces y en centro apropiado para los abastecimientos industriales y transacciones comerciales.

En lo primero, porque las embarcaciones podrían acoderar en todo tiempo con facilidad y conseguir los servicios de los indios bogas y en lo comercial porque los núcleos aborígenes, vecinos del Itaya, podrían proveerles de productos industriales, como zarzaparrilla, cera, hamacas y otros tejidos a trueque de los artículos de vida que necesitaban.

Esa posición geográfica y esas ventajas económicas dieron lugar lógicamente a que indios iquitos establecieran sus chozas en la zona constituyéndose en los primeros habitantes del lugar después de trasladarse en su mayoría desde los antiguos pueblos del interior del Nanay fundado por los misioneros jesuitas.

Así se habría formado Iquitos como pueblo, pero un pueblo disperso o inconexo como hubo y aún hay muchos pueblos amazónicos, constituidos por escuelas, chozas de indígenas, ubicadas de trecho en trecho, sin sentido de orientación y apenas unidas por estrechos senderos.

Ese aspecto desordenado, precario y circunstancial que ofrecían los primitivos pueblos amazónicos, ya había sido observado por el obispo Sánchez Rangel, quien a raíz de la proclamación de nuestra independencia, fugó de Moyobamba por la ruta del Amazonas hasta España, desde donde, en informe emitido al Papa con fecha 17 de octubre de 1822, decía "Los pueblos del Obispado de Maynas vienen a ser hoy de sesenta a setenta, formados con infinitas rancherías, tambos, chacras y, en fin, cada cual vive donde quiere; en una extension tan inmensa en donde caben descansadamente dos o tres Europas, no hay más población que la dicha y esa, muy agreste.

Además de esas circunstancias, tratándose de Iquitos, que ofrecía y era centro

de operaciones económicas, la emigración de otros habitantes de la comarca para establecerse en el lugar con el trascurso de los años fue dando mayor extensión y volumen al nuevo pueblo hasta que su existencia fuera recogida en censos, relatos de viaje que se mencionan mas adelante.

Iquitos se habría formado, pues, por el consenso espontáneo de indios iquitos que se establecieron en su zona por imperativo de vida y de trabajo simultáneamente estimulados sus primeros pasos por la: "Obra lenta de la fe Católica y del desarrollo comercial e industrial" como acertadamente lo interpreta el escritor Herrera.

LAS PRIMERAS REFERENCIAS DE IQUITOS COMO PUEBLO.

La primera referencia escrita que se tiene de Iquitos como pueblo data de 1814. En el censo levantado ese año por el obispo de Maynas, Fray Hipólito Sánchez Rangel, quien residía en Moyobamba, Iquitos aparece en la condición de pueblo y con 81 habitantes, de los cuales 52 eran hombres y 29 mujeres sindicándose a 1 de ellos como español. El censo que lleva fecha 14 de mayo de ese año fue levantado en ciudades, villas, pueblos y asientos. Los cuadros estadísticos sobre la condición de religiosos, tropas de mar y tierra y esclavos no consignan dato alguno.

La siguiente cita histórica de Iquitos como pueblo se produce en 1824, en el cuadro de parroquias y aldeas de la provincia de Maynas, con especificación de distancias, número de habitantes, curas y misioneros fue formulado por el intendente de la provincia, Damián Nájar. En ese documento se declara que Iquitos está a tres días de surcada en canoa a Omaguas y un día de bajada y que tiene 79 habitantes. No se indica si tenía misionero alguno ni templo.

Cuatro años después, en 1828 el teniente gobernador de Iquitos Manuel Ramos, con fecha 18 de octubre, comunicaba al subprefecto de la provincia, lo siguiente: Certifico de cómo se practicó el juramento de la nueva constitución, con la llegada del cabo primero don José María Ruiz, en junta de la municipalidad y demás gobernados de este pueblo de mi mando y moradores "la citada autoridad se refería a la constitución expedida por el Congreso el 18 de marzo de 1828 y promulgada por el presidente de la República, General don José de la Mar".

Diez años después, el 21 de mayo de 1840, el subprefecto de Maynas elevaba al prefecto del Departamento (Trujillo) la lista de los estados políticos, esclesiástico y militar de la provincia. En ese cuadro estadístico aparece que Iquitos tenía en lo político como Inspector a don Benito Sumaeta. En la capital del distrito, el pueblo de Loreto, residía el cura Benito de la Guarda.

Más adelante, en la relación de la visita hecha a su jurisdicción en 1842 por el Obispo doctor José María Arriaga, se consigna que el "número de los confirmados en Iquitos fue de ochenta personas, incluso nuestros nuevos cristianos". El relator, presbitero Pedro Ruiz, agrega: "el dieciséis de setiembre se dio el señor Obispo al remo en el puerto de Iquitos a las diez y tres cuartos de la mañana y el siete de octubre arribó felizmente al de la Laguna".

A raíz de este viaje y a propuesta del nombrado Obispo se expedió la Disposición Suprema del 8 de junio de 1842 estableciendo nuevos distritos, entre ellos el de Lo-

reto, a cuya jurisdicción se incluía el "Pueblecito o aldea de Iquitos con cien habitantes".

En 1843, en el relato hecho por don Pedro Vásquez Caicedo, gobernador general de las Misiones, denominación que se daba a la jurisdicción política de esta parte del Amazonas, refiriéndose a Iquitos, dice: "Pueblos de Iquitos a este pueblo salen los infieles de Nanay y Chambirayacu a negociar con cera, zarza y hamacas y estas dos familias pueden tener, por lo menos, doscientos cincuenta habitantes".

En la relación de ciudades, pueblos y aldeas de la provincia de Maynas formada por el subprefecto don José María Reátegui el 6 de octubre de 1846, se consigna que el pueblo de Iquitos forma parte del distrito de Loreto. Igual mención de Iquitos como pueblo hace el subprefecto don Eulogio Eléspuro en la relación de poblaciones que formulara y que está fechada el 6 de febrero de 1846.

Don Manuel Ijurra que efectuara de 1841 a 1847 un prolongado viaje por el Amazonas desde Chachapoyas hasta Belem do Pará terminando en Europa en el relato que dedica al Presidente de la República Mariscal Ramón Castilla, refiriéndose a Iquitos, dice: "En el puerto de Maucallacta hay 60 habitantes. Síguense al Oeste y a la orilla Norte del gran río de los puertos de Cochiquinas Pebas, Orán, Pucallpa, "Iquitos", Omaguas, Nauta y San Regis. De Omaguas al E. sigue la embocadura del río Itaya y el puerto de Iquitos, poblado por algunos indios salvajes de la tribu del Nanay cuyo número es desconocido".

Por esos años, en 1845, al hacer un resumen de funcionarios civiles, eclesiásticos y militares de Maynas, el subprefecto Vásquez Caicedo señala que Iquitos tenía como Inspector interino a don Lizardo Zevallos y, en 1847, en la estadística del departamento del Amazonas hecha por el Juez de Primera Instancia doctor Juan Crisóstomo Nieto, al referirse al distrito de Loreto, consigna que tiene "por anexo suyos los pueblos de Cochiquinas, Peruaté, Orán, Iquitos, que han sido gobiernos por separado antes del arreglo que se hizo en 1841".

Ese mismo año, 1847, en la razón nominal de pueblos que componían la provincia de Maynas, con expresión de distritos, números de almas y nombres de los funcionarios formados por el subprefecto José Orozco, figura Iquitos como pueblo perteneciente al distrito de Loreto con 150 habitantes y teniendo como Inspector a Lizardo Zevallos. El gobernador residía en Pebas.

A los anteriores testimonios de la existencia de Iquitos, como pueblo, debe agregarse el muy valioso y ya mencionado del sabio Antonio Raymondi, que en el relato de su primer viaje a la comarca (1859-1862), refiriéndose a Iquitos, dice:

"El pueblo de Iquitos se halla situado en la orilla izquierda del Amazonas, casi en la confluencia del río Nanay y a un día de bajada de Omaguas. El pueblo se halla colocado en un terreno un poco elevado; actualmente tiene una población que pasa de cuatrocientos almas, dividido en dos pueblos, de los que uno tiene casas más cómodas y habitados por unos 100 individuos, originarios del pueblo de Borja, destruido por los salvajes; el otro es habitado por indios iquitos, los que no sólo viven en pueblos, sino que una gran parte habitan en estado salvaje los bosques de las inmediaciones. Éstos andan desnudos y sólo se cubren cuando vienen a la población para hacer sus cambios. Los habitantes del pueblo de Iquitos son muy industriosos con las hojas de una palmera espinosa que llaman chambira; preparan

una materia textil tenaz con la que fabrican hamacas y unas bolsas de varios colores que sirven para cargar varios objetos".

Al referirse al primer poblado habitado por unos 100 individuos, originarios de Borja, el ilustre naturalista hacia alusión al entonces agreste caserío de Punchana, formando por moradores de San Francisco Borja, del que emigraran a raíz de la destrucción de este pueblo por los salvajes huambisas en 1851.

CRECIENTE IMPULSO A LA COLONIZACIÓN AMAZÓNICA.

Trascurridos los primeros años siguientes a la proclamación de la Independencia, que por lógica consecuencia fueron de convulsiones gubernativas y de lucha de sistemas públicos y privados, las clases sociales y principalmente los gobiernos iniciales de la República, comenzaron a dedicar preferente atención a nuestros territorios de la Amazonia, esa gran porción del escenario nacional que se conectaba difícil y retardadamente con el resto del país y vivía carente de estímulos, casi ignorada.

Esa atención se evidenció con medidas gubernativas de diversa índole, viajes de exploradores nacionales y extranjeros, iniciativas de navegación y de apertura de caminos, fundación de pueblos y otros incentivos que pusieron de manifiesto el creciente interés del Perú republicano por impulsar la colonización en sus posesiones Amazónicas.

Región extensa y dilatada, a la que para llegar desde el Pacífico había que atravesar la muralla de los andes escarpados e inhóspitos empleando caminos primitivos; con elementos administrativos subalternos, cuya labor era difícil y demoraba por depender de una sede gubernativa lejana; escasamente poblada y sin elementos para acrecentar su comercio industrial, nuestra Amazonia de entonces reclamaba urgentemente estímulos económicos y administrativos, eficaz apoyo del gobierno. Había que promover sus recursos, mejorar sus transportes, reconocer e inventariar su sistema hidrográfico, establecer la navegación a vapor y vincularla con las rutas del Atlántico al que podía llegar por los caminos naturales de sus gandes ríos.

Y el gobierno acudió con esos objetivos, se dictaron disposiciones gubernativas que tenían entre sus finalidades principales dotar a la región de mayor y cada vez más adecuada organización política y administrativa y establecer la navegación a vapor que acababa de iniciar una nueva era de progreso en el mundo.

La ley de 21 de noviembre de 1832, promulgada por el Presidente de la República, general Agustín Gamarra, fue el punto de partida de esta cruzada del interés estatal por la Amazonia y por tratar de solucionar sus problemas.

Abarcaba disposiciones de tráfico comercial, propendía a la labor misional y estimulaba la inmigración; pero principalmente creaba el nuevo departamento del Amazonas, en el que se incluían a la provincia de Maynas y se estipulaba que "se formaba un astillero en el punto más inmediato a la confluencia del Ucayali con el Marañón" con la nueva circunscripción política se mejoraban los servicios administrativos de Maynas porque la hacía menos distante de su sede departamental, Chachapoyas en vez de Trujillo y, aunque la previsión de establecer un astillero no tuvo realización, ella significó valiosa iniciativa porque buscaba la dotación de una

instalación naval que estaría llamada a impulsar la navegación, el comercio y las industrias.

Un mes después, el 22 de diciembre del mismo año, el Congreso expedía un decreto permitiendo la exportación por el río Huallaga hasta Belem do Pará (Brasil) de "los frutos naturales e industriales del Perú", así como el establecimiento de buques de vapor que podrían navegar por el Huallaga y el Marañón hasta el océano. Esta medida legislativa que fuera promulgada por el Ejecutivo el 1 de febrero de 1833, tenía carácter general de estar inspirada en el propósito de despertar interés por implantar la navegación a vapor, de la que se carecía. Esta perspectiva no tuvo resultados.

Casi diez años después se produce otro acto gubernativo destinado a lograr el establecimiento de la navegación a vapor por Decreto Supremo del 6 de julio de 1841, se concede al ciudadano brasileño don Antonio Marcelino Pereyra Ribeyro "el privilegio de exclusivo de navegar por buques de vapor u otros de superior invensión en el río Amazonas, en la parte que corresponde al Perú y todos sus confluentes". Esta concesión que estipulaba una duración de diez años y otorgaba al favorecido excepción de impuestos y otras facilidades, tampoco dio resultado.

En 1851 se produce un acto internacional de enorme trascendencia para nuestra región Amazónica, pese a los perjuicios que él nos irrogaba. La Convención de Comercio, Navegación Fluvial y Límites celebrada por Brasil el 23 de octubre de ese mismo año, siendo presidente de la República Rufino Echenique, nos ponía en el irreparable trance de perder extensa área territorial que pasaba ser reconocida como posesión brasileña; pero nos colocaba en situación de promover la navegación a vapor, en colaboración con Brasil, aparte de establecer otras mutuas facilidades de tránsito y de control fiscal, aspectos esenciales en el medio para estimular la colonización entre ambos países.

Al año siguiente, el 4 de noviembre de 1852 y en virtud de las estipulaciones de dicha convención, el Gobierno nacional celebraba contrato con la empresa brasileña "Compañía de Navegación del Amazonas" para establecer una línea de vapores desde el puerto brasileño de Manaos hasta el peruano de Nauta, localidad ésta la más importante de la región por aquella época.

Casi un año después se producía el ansiado acontecimiento de que un buque de vapor navegase nuestras aguas del Amazonas. Por oficio de 7 de octubre de 1853 el gobernador general de Loreto coronel Francisco Alvarado Ortiz, comunicaba al subprefecto de Maynas, en Moyobamba, que el día anterior 6 del citado octubre, había arribado al puerto de Loreto, que era el de su sede el primer vapor de la Compañía del Imperio de Brasil, llamado "Marajo". El citado funcionario agregaba a la noticia: "Este notable acontecimiento debe regocijar los corazones de los peruanos, amigos de su Patria, porque él es el principio de la prosperidad de estos fértiles terrenos que serán algún día el manantial fecundado de la riqueza para el Perú". Terminaba la nota con estas frases optimistas: "Abiertas las vías de comunicación, el comercio progresará lo que indudablemente hará feliz este litoral".

Ya estaban abiertas las vías de comunicación, ya el Perú contaba con navegación a vapor en el Amazonas. Pero como este servicio se había logrado con barcos de propiedad extranjera y bajo condiciones onerosas, subsistía el deber ineludible

de obtener con naves nacionales y propias.

Y ese fue el objetivo del gobierno peruano puesto en acción casi inmediatamente después de celebrar el contrato de navegación con la Compañía Brasileña.

En marzo de 1853, el gobierno contrataba la construcción, en Estados Unidos de América, de dos barcos de ochenta y cinco toneladas de registro, con máquinas de 75 a 50 H.P., respectivamente. La llegada de estas naves a aguas amazónicas peruanas se produjo en 1854, pues ya el nombrado gobernador general de Loreto, en oficio fechado en Yurimaguas el 9 de abril de ese mismo año, le decía al subprefecto de la provincia de Maynas: "Tengo la satisfacción de participar a Ud. que el 14 del pasado, a las 3 de la mañana llegaron a Loreto los vapores *Tirado* y *Huallaga* mandados a construir por el Supremo Gobierno para la exploración de estos ríos y que el primero de dichos vapores ha hecho un viaje muy feliz hasta este punto, lo que me es sumamente placentero y debe ser muy satisfactorio para todo peruano por quedar ya conocida la capacidad del Huallaga para la navegación por vapor".

Pero estos barcos no duraron mucho tiempo porque naufragaron en nuestras aguas. Refiriéndose a la llegada y el lamentable final de estas naves, el marino –escritor Fernando Romero– dice: " El *Tirado* llegó a órdenes del guardiamarina don Aurelio Saavedra y el *Huallaga* comandado por el piloto Luis Conti; ninguno de los dos duró mucho. El *Tirado* se perdió en Nauta en 1857 y el mismo año, cerca del puerto de Omaguas, el *Huallaga* era precio de la inexperiencia".

Habiendo perdido sus elementos propios de navegación, el Gobierno se vio obligado en 1859 a renovar el contrato con la Compañía Brasileña de Navegación, en condiciones aún más onerosas que las del primero. Este contrato tuvo vigencia sólo de un año porque en el segundo, que se estipulaba a voluntad de nuestro gobierno, fue rescindido.

LA EXPEDICIÓN NAVAL DE 1864.

Expuestas las circunstancias históricas que rodearon la aparición de Iquitos como pueblo y su progresivo desarrollo, queda por considerar y analizar los hechos que dieron lugar a su trasformación en ciudad, a su formación urbana y su importancia política, económica y social.

Cuando en 1855 asume el mando supremo de la República por segunda vez el general don Ramón Castilla como Presidente Provisorio y luego como Presidente Constitucional, se habrían confrontado serias dificultades y reveses para el mantenimiento de la navegación con la empresa brasileña. Se vio obligado a cancelar el respectivo contrato, que sin embargo tuvo que renovarlo al poco tiempo, pese a sus exigencias y obligaciones para los intereses peruanos. Se había producido también la pérdida de los vapores nacionales *Tirado* y *Huallaga* quedando el país sin elementos propios para seguir fomentando con seguridad y confianza sus intereses de colonización en la Amazonia.

En estas circunstancias, aprovechando la experiencia adquirida y condensando disposiciones gubernativas que respondían a la realidad amazónica de esa época y a las expectativas de progreso que tenía la nación, el genial Gobernante expidió el Decreto Supremo de 7 de enero de 1861 creando el Departamento Marítimo Mili-

tar de Loreto, disposición que se basaba en la ley de 21 de noviembre de 1832 y cuyas acertadas medidas estaban llamadas a rendir los mejores frutos de adelanto y nacionalismo en esta región.

Ese memorable Decreto Supremo que tuviera tan honda significación en la vida de la nación y cuyas sabias disposiciones tanto contribuyeron a la prosperidad de Loreto, tiene el tenor siguiente:

RAMÓN CASTILLA; Presidente Constitucional de la República
Considerando:

I. Que la creación de un astillero en las inmediaciones de la confluencia del Ucayali con el Marañón, mandada por ley de 21 de noviembre de 1832 y la formación de la grada de construcción, Escuela Náutica, factorías y otros establecimientos navales para el servicio de los puertos del Amazonas y sus confluencias, así como la exploración científica de los ríos y demás que conduzcan al fomento y engrandecimiento de esta región, demandan el servicio de jefes y oficiales del cuerpo general de la Armada con residencia fija:
II. Que el medio más adecuado para la consecución de este objeto es el de la creación de un departamento marítimo militar que tenga por jefe un Comandante General con las atribuciones generales que la Armada le señale, y los empleados con que debe estar dotado.

DECRETA:

Artículo 1°. Se crea el Departamento Marítimo Militar de Loreto, cuya jurisdicción se extenderá sobre todas las riberas del Amazonas y sus afluentes, comprendidas entre los límites del Perú con el Imperio del Brasil y los de las demás repúblicas vecinas.

Artículo 2°. Tendrá por jefe el departamento marítimo militar de Loreto un Comandante General de la Clase de Oficial General o capitán de navío, con las atribuciones que le conceden las Ordenanzas Generales de la Armada y demás disposiciones vigentes, un Mayor de Órdenes y Comandante de Arsenales y los empleados del cuerpo general y de cuenta y razón que sean necesarios.

Artículo 3°. Se establece en el mencionado departamento la Escuela Náutica y Factoría de que se habla en el primer considerando de este decreto, debiendo darse oportunamente los respectivos reglamentos para la marcha normal de ellos.

Artículo 4°. El gobierno, en Lima a siete de enero de mil ochocientos sesenta y uno. Comuníquese y publíquese. Ramón Castilla. Juan Antonio Pezet.

Como se ve, la concepción gubernativa de Castilla no sólo recogía en primer lugar la iniciativa de la formación de un astillero en el punto más cercano a la confluencia del Ucayali con el Marañón que se había previsto en la ley del 21 de noviembre de 1832, sino que la mejoraba y la ampliaba porque a ese establecimiento

naval adicionaba "La grada de construcción, Escuela Náutica, Factorías y otros establecimientos navales para los otros servicios de los puertos del Amazonas y sus confluencias", y en cambio, acertadamente, omitía señalar el lugar en que se establecían, porque la experiencia, sobre todo la experiencia por él recogida personalmente durante su permanencia en la región Amazónica, le aconsejaban que la determinación del lugar dependía de factores geográficos y de la constatación visual que se hiciera a ese efecto.

Y abordando también el aspecto de la organización administrativa, Castilla, con la creación del "Departamento Marítimo Militar de Loreto", establecía un régimen adecuado a la región, porque le daba como jurisdicción la extensión territorial que más requería de la atención del gobierno y circunscribiéndola a lineamientos geográficos, que en la comarca son elementales; entregando al mismo tiempo su administración directa a jefes y oficiales de nustra Marina de Guerra, es decir, de la institución militar del país más a propósito para realizar la "exploración científica de los ríos" y con ella contribuir "al fomento y engradecimiento de la región", como se dice en los considerandos de ese histórico decreto.

Al mismo tiempo, el gobierno de Castilla expedía una ordenanza mandando construir en Inglaterra dos buques de vapor que posteriormente fueron aumentados a cuatro, así como "una máquina de vapor de doce caballos con los auxiliares de factoría necesarios para reparar buques y construir molinos y útiles de agricultura".

Por dicha ordenanza se nombraba a la vez al contralmirante Ignacio Mariátegui para constituirse en Londres a contratar las naves y materiales indicados, con las instrucciones que se le dieron al respecto.

Poco después, Mariátegui marchó a Inglaterra a cumplir la misión que se le encomendaba, suspendiéndose mientras tanto la navegación en el Amazonas, de acuerdo con la rescisión del segundo contrato que se había celebrado con la empresa brasileña de navegación.

Dos años después, aproximadamente, esas adquisiciones navales se hicieron realidad. De acuerdo con anterior disposición gubernativa, los buques de mayor tonelaje y destinados al tráfico comercial fueron denominados *Morona* y *Pastaza* y los dos buques de menor tonelaje que se dedicarían a la exploración de nuestros ríos, recibieron los nombres de *Napo* y *Putumayo*.

A fines de 1862 llegaron a las costas de Brasil los vapores *Morona*, *Pastaza*, siendo armados posteriormente en el puerto de Belem do Pará los auxiliares *Napo* y *Putumayo*, cuyas piezas fueron transportadas desde Inglaterra por la fragata nacional *Arica*, despachada con anterioridad del Callao para ese objetivo. La barca *Simbad*, la *Elisa* y el bergantín *Próspero* habían sido alquilados para transportar la maquinaria y materiales del dique flotante y de la factoría.

Antes de la llegada a aguas peruanas de la expedición naval, se suscitó un conflicto entre Brasil y nuestro Estado, por el viaje del *Morona*, que posterioremente se arregló por la vía diplomática.

Acerca del arribo a Iquitos de los buques que formaban la expedición, el destacado marino y escritor, Fernando Romero, en su obra titulada "Notas para una historia de la marina fluvial de Guerra" dice:

"Terminaba la faena de armas, los exploradores, partieron todos hacia Iquitos. Remolcaban el *Aspaza* a la *Arica* y el *Morona* al *Próspero*; el *Napo* y el *Putumayo* marchaban con sus máquinas y la *Teresa* era conducida a remolque; los vapores arribaron el 5 de enero de 1864, día memorable para Iquitos".

Más adelante, el mismo autor, remarcando además la importancia de ese hecho para la Marina, declara: "De esta manera el día anotado quedó definitivamente formada la Marina Fluvial del Perú, la que, capeando temporales y gozando de bonanzas, de acuerdo con las condiciones de la vida política del país, subsiste hasta hoy".

No puede ser más categórica la versión sobre la fecha del arribo de los barcos a Iquitos si se considera la auntenticidad de sus aseveraciones históricas y, especialmente, en este caso el hecho de haber tenido como fuentes de información los archivos de la Comandancia de Marina en Iquitos según lo indica en su citada obra.

En la expedición llegaron, además del contralmirante Ignacio Mariátegui que la comandaba, los jefes y oficiales de Marina siguientes: Manuel Ferreiros, Francisco Carrasco, Camilo N. Carrillo, Nicolás Portal, Guillermo Pareja, Ulises Delboy, Eduardo Raygada, Enrique Carreño, Ruperto Gutiérrez, Gregorio Pérez, Leonardo Mariátegui, Carlos G. Donayre, Federico Delgado... España... Arrieta, entre otros.

Como el contralmirante Mariátegui renunciara y el capitán de navío Carrasco fuera designado presidente de la Comisión de Límites con Brasil se hizo cargo del mando el capitán de fragata don Federico Alzamora, nombrado anteriormente Mayor de Órdenes, quien llegó a Iquitos el 26 de febrero del mismo año.

En los buques de la expedición llegaron también, de Inglaterra, treinta artesanos ingleses contratados para prestar servicios en las diversas secciones del dique y de la factoría.

Los buques *Morona* y *Pastaza* de ruedas y casco de fierro, eran gemelos de 500 toneladas de registro cada uno, 180 pies de eslora, 25 pies de calado, máquina de 160 H.P. y 15 nudos de velocidad, tenían una cámara con 16 camas para pasajeros y en la cubierta camarotes para el Comandante y los Oficiales y empleados, fueron dedicados al tráfico comercial.

El *Napo* y *Putumayo*, también gemelos, eran de rueda y casco de fierro, 100 pies de eslora, 12 pies de manga, 6 pies de puntal, 1 pie y 8 pulgadas de calado y 80 toneladas de registro. Tenían una máquina de 25 H.P. y desarrollaban 11,7 nudos de velocidad, se destinaron a la exploración de nuestros ríos.

La factoría constaba de cinco talleres: de aserrar, de herrería, fundición, de maquinarias y de carpintería.

Estaban dotados de los más modernos materiales de construcción de aquella época y tenían amplia capacidad de trabajo. Los talleres trabajaban en repuestos, reparación de los buques, construcción de embarcaciones y otras obras que requería el Estado. Ejecutaban también obras particulares como herramientas de agricultura, repuestos para máquinas industriales y otros.

El dique, que vino en piezas, cuya armadura demandó de algo de tiempo, pesaba 556 toneladas, medía 190 pies de eslora, 68 pies de mega, 20 pies de puntal y calaba 22 pulgadas.

LA ELECCIÓN DE IQUITOS COMO SEDE DE LAS INSTALACIONES NAVALES.

A la llegada de la expedición naval a aguas peruanas, una de las más delicadas misiones que tuvo que cumplir su comando fue la de elegir el sitio más apropiado y conveniente del río Amazonas en que establecerían la Comandancia General, la factoría y el dique flotante. Anteriores fracasos y dificultades experimentados en el mantenimiento de la navegación y las características geográficas de la región, así lo aconsejaban.

Por eso, tan importante medida no fue tomada al azar ni en forma imprevista. El ministro de Guerra y Marina, Isidro Frisancho, en oficio de 13 de marzo de 1863, fechado en Lima y dirigido al Comando de la expedición, luego de impartirle instrucciones de orden administrativo y sobre el viaje de las naves, le decía: "Esta medida tiene por objetivo principal el que se embarque con Ud. el Ingeniero Daniel Clark con el fin de que llegando ambos a la vez a Loreto, se ocupen de preferencia en el reconocimiento del terreno y en la elección de los puntos más apropiados para la instalación del Arsenal, factoría y dique, pues no procediéndose en todo con la debida atención y estudio, podría muy bien señalarse puntos nada adecuados al objeto..."

Más adelante y recalcando dichas instrucciones y el objetivo perseguido, la nota consignaba:.. "antes de fijar los lugares en que debieran establecerse el dique, factoría, arsenal y demás oficinas navales del Departamento Marítimo de Loreto, había de recorrer el litoral con la debida detención tomando todos los datos convenientes, con el fin de que en las épocas de avenidas ofrezcan, los puntos elegidos toda seguridad, muy particularmente en esas riberas donde todo es montuoso, plano y tan bajo, casi como a nivel del río. A más de esta observación, no deja de ser importante la de que esos puntos no sean enfermizos y tengan medios de subsistencia".

Y siempre insistiendo en aspectos que había que tener en cuenta para la elección del lugar más apropiado, el jefe de la cartera de Guerra y Marina, agregaba: "Asimismo, preciso es que Ud., asociado de quienes juzgue conveniente, a más del Ingeniero Clark, reconozca el bosque del Litoral hasta penetrar diez o doce leguas al interior, con el fin de examinar la calidad de las maderas, por si es que se encontrasen de construcción naval, como para curvas, arboladuras, tinglados y de cualquier otra aplicación para componer y construir embarcaciones, y muy especialmente para buscar vetas de carbón de piedra. De todo este conocimiento y de lo que antes he indicado a Ud. dependerá el acierto en la elección de los puntos para los establecimientos susodichos".

En momentos en que debía darse cumplimiento a tales instrucciones, existían a orillas del Amazonas varias poblaciones peruanas, entre las que debió elegirse la que mejores condiciones reunía para sede de las instalaciones navales. El legendario pueblo de Loreto en las cercanías de la frontera con Brasil, que había sido sede casi permanente del Gobierno político de la zona, y más arriba el puerto de Nauta, cerca de la confluencia del Marañón con el Ucayali, figuraban como la más desta-

cada e importante población. En los sectores intermedios, existían Pebas, Camucheros, Orán, Iquitos, Omaguas y Parinari, de menor importancia, apenas considerados como pueblucho habitados en su mayoría por núcleos indígenas.

Fácil es deducir que las instrucciones para la elección del lugar más apropiado fueron cumplidas debidamente. Del reconocimiento detenido que hicieron los comisionados de la Comandancia General de Marina, visitando todas las poblaciones indicadas; de la comprobación que se hizo de sus condiciones de salubridad, de recursos naturales, y de otros factores inherentes, se llegó a la conclusión de que el pueblo de Iquitos reunía la mejor situación y los mejores recursos, y por eso Iquitos fue elegido para establecer en él la sede de la Comandancia General, para levantar la factoría del Estado, el dique flotante y las demás instalaciones, con las que el Perú daba comienzo, en el Amazonas, a una labor colonizadora, amplia y fecunda.

La simple comparación o análisis que pueda hacerse de los poblados sometidos a reconocimiento, de sus ventajas geográficas principalmente, lleva a la conclusión de que Iquitos ofrecía, como ofrece aún al presente, las mayores ventajas para centro de operaciones de una administración, sobre todo, constructiva y de afianzamiento nacionalista. La posición elevada de su suelo, a salvo aun de las más descomunales crecientes del Amazonas, la ferocidad de los bosques que lo circundan, abundantes en maderas de aplicación industrial; los ríos Nanay e Itaya que marcan sus límites Norte y Sur, y que constituían centros de abastecimientos de braceros indígenas, de caza y de pesca, entre otros factores, decretan su elección como sede en las instalaciones navales y desde entonces su trasformación en ciudad, en el centro más adelantado y progresista de la colonización peruana en la región.

Pero, como acontece con toda medida administrativa de grandes y definitivos alcances, esa elección hecha por la Expedición Naval de 1864, mereció objeciones y reparos, posteriormente, que por cierto en nada han afectado su acierto, porque el pujante desarrollo de la ciudad y el papel que ha cumplido y aún cumple como centro rector de la colonización amazónica del país, constituyen su mayor mentís.

Así, el historiador Genaro Herrera, en un artículo sobre la fundación de la ciudad que publicara en el diario "Loreto Comercial" en 1908, refiriéndose a las circunstancias de esa elección de Iquitos, dice: "Encargado aquí el capitán de fragata Federico Alzamora de la Comandancia General, nombró una Comisión compuesta de tres ciudadanos para que estudiara cuál era el paraje más apropiado para el establecimiento del apostadero marítimo, la que en su informe se fijó en tres sitios diferentes que fueron: los de Pebas e Iquitos que, en ese entonces eran simples aldeas de indios, sin mayor comercio y adelanto material, y el de Nauta, la bella, calificada la "Margarita del Amazonas" que era el puerto de mayor consideración, término de la navegación contratada con Brasil, que había sido la sede y residencia del coronel don Francisco Alvarado Ortiz, gobernador general de Maynas, de 1852 a 1859 y en donde existía ya un comercio desarrollado y perfectamente definido..."

Concretando los reparos hechos a la elección, sigue expresando la nota periodística: "La comisión desgraciadamente no se fijó en Santa Ana Tamishiyacu, que eran terrenos peruanos, ubicados no a la orilla de un brazo del Amazonas como Iquitos, sino la vega de la misma madre, sin isla de por medio y en donde él se encajona y

estrecha, tanto como Obidos, sin que en ellos pueda existir por consiguiente la urgencia de cambiante probable o posible del fondeadero, por desecamiento o falta de agua u obstrucción del canal; siendo, además, los citados lugares, puntos estratégicos de primer orden".

A renglón seguido, termina manifestando el comentario: "Los señores Ramón Bernales, que fue a la sazón gobernador de Iquitos y Manuel María Pérez, comerciante, influyeron bastante en el ánimo de los miembros de la Comisión para que eligieran el puerto de Iquitos como sitio del apostadero, por el interés que tuvo el primero de los nombrados de vender su propiedad, como la vendió al Gobierno en cinco mil pesos que sirvió de primer alojamiento a la Comandancia General..."

Esas mismas críticas ya habían sido expuestas en años anteriores, entre otros por el ex delegado especial del gobierno en Loreto, don Rafael Quiroz, quien en una conferencia ofrecida en la Sociedad Geográfica de Lima, el 30 de diciembre de 1899 decía: "La designación misma de Iquitos como Comandancia General y apostadero naval, que es la base y el origen de la creación del pueblo que constituye la ciudad importante de este nombre, fue objeto entonces de largas discusiones, y a decir verdad, no fue feliz la selección que radicó a Iquitos en las orillas de un brazo del Amazonas, expuesto a disminuir notablemente sus aguas en verano y ofreciendo serias dificultades a la navegación de los vapores, cosa que se hubieran evitado o por lo menos disminuido en parte, instalándolo en las riberas de la arteria madre".

Fueron sin duda observaciones sin fundamento valedero alguno y que escapan a todo propósito de refutación. La medida de la elección de Iquitos fue acertada, por su envidiable posición geográfica y porque ella permitió con el trascurso de los años con el aporte decisivo del gobierno y de las corrientes inmigratorias, que el pueblucho, la simple ranchería de indios, se convirtiera en la ciudad más importante y cada vez más promisoria del oriente peruano.

LA TRASFORMACIÓN DE PUEBLO EN CIUDAD.

Tomada la decisión de que Iquitos fuera sede de las instalaciones navales, los jefes y oficiales de la expedición y sus colaboradores se entregaron por entero a las arduas tareas de construir casas, principalmente la factoría; el establecimiento de las oficinas y servicios públicos; a la organización de las líneas de navegación comercial y a la exploración de nuestros ríos y las demás tareas encaminadas a estimular el comercio, las industrias y el desarrollo urbano.

Fueron tan importantes y ostensibles las obras realizadas, tanto el trabajo y entusiasmo desplegados no sólo por los servidores públicos, sino también por todos los ciudadanos que, en el trascurso de poco tiempo, el sitio escogido para centro de las nuevas actividades del Gobierno, adquirió una fisonomía distinta a la que había tenido, resultando desconocido para quienes lo habían visitado anteriormente.

El sabio Antonio Raimondi, en su segundo viaje a la región realizado entre los años 1868-1869, ofrecen, en sus impresiones sobre Iquitos, los más interesantes y calificados datos sobre la trasformación rápida y radical que experimentara convirtiéndose de pueblo en ciudad.

El célebre naturalista, describiendo los adelantos de Iquitos, da referencias so-

bre diversos aspectos. Acerca de sus características urbanas, refiere que las nuevas casas son anchas, construidas de quincha, o sea, del antiguo sistema de paredes de huacapús y cañabravas, eslabonados con capas de barro; con techos de tejas y de palmas; con puertas y ventanas anchas de buenas maderas, hasta lujosas.

Y dando una visión panorámica del más importante sector urbano, el sabio describe que: "la plaza es cuadrada y tiene por un lado el río Amazonas, del que la divide el barranco de unos treinta pies de alto; al frente se encuentra la iglesia y las oficinas del Estado para el Despacho de la Comandancia General, Comisaría, etc; a la derecha una buena casa con ancho corredor, perteneciente al actual Comandante General y a la izquierda otras casas de regular construcción, en una de las cuales se haya una pieza espaciosa dedicada a escuela de primeras letras".

Haciendo anotaciones sobre el aspecto comercial, dice: "Es de admirar el gran número de almacenes que hay en Iquitos bien surtidos de todo género de efectos, algunos de ellos que giran con un capital de 50.000 y hasta 100.000 pesos; hay además gran número de comerciantes al por menor. Parece imposible que población tan nueva como ésta pudiera sostener comercio para dar giro a tan grandes capitales; pero hay que tener en cuenta que el Gobierno envía un contingente mensual de 25.000 pesos para sostener la factoría, la Comandancia General y la Comisión Hidrográfica, cuyas sumas se gastan exclusivamente en Iquitos. Existe también en Iquitos un hotel regularmente servido dada la escacez de víveres del lugar, algunas tiendas en que se expenden cerveza y licores y tres billares".

Y hasta la vida social de la nueva ciudad merece la acuciosidad del eminente italiano, cuando dice: "Hay gran número de personas bien educadas que ocupan cierto rango en la sociedad, lo que hace que ésta no sea vulgar; además los empleados superiores de la factoría han hecho venir de Europa a sus familias, así es que aun el sexo femenino se halla regularmente representado, lo que sirve de estímulo a las mujeres que afluyen de todas partes del departamento en busca de vida más cómoda que la que llevan en su tierra; todo esto, pues, hace que la sociedad de Iquitos vaya mejorando y es de esperar que antes de pocos años sea tan escogida como la de las mejores capitales. Los mismos empleados toman gran interés por el adelanto social y para esto contribuyen con su dinero para pagar un profesor que se encarga de la instrucción primaria de los niños de esta naciente población" .

Este capítulo sobre la vida social de la nueva Iquitos ofrece además los párrafos siguientes: "Actualmente a más de los artículos y muebles de primera necesidad, se notan algunos que indican adelanto de civilización, habiéndose introducido ya algunos pianos. Aun las diversiones toman carácter distinto de las demás poblaciones a donde la chicha y el aguardiente hacen el primer papel. Aquí se consume mucha cerveza y vino. En los días de carnaval tienen lugar algunos bailes de máscara, reuniéndose los empleados de la factoría, que casi todos son ingleses, con los empleados de la Comandancia General del Departamento.

Todas estas expresiones y otras relativas a trabajos industriales, medios de abastecimiento y núcleos de que constaba la población, tienen por elocuente pórtico en los apuntes del viaje de Raimondi, los capítulos siguientes:

¿Quién que hubiera visto Iquitos el año 1862 lo conocería hoy?

"En donde existían pocos ranchos, la mayor parte formados por palizadas, se os-

tentan hoy cosas cómodas y aseadas; los pocos enseres como ollas, pucanas, flechas, arcos, macanas, etc. que constituyen todo el caudal del salvaje morador de aquellas chozas, han sido reemplazadas por muebles a la europea que hacen la vida más cómoda y agradable; en donde se veían amarradas pequeñas y frágiles canoas, hoy se hallan anclados cuatro buques de vapor, un pontón y un dique flotante" . Por fin, el terreno cubierto hace pocos años por bosque virgen, se encuentra transformado, como por encanto, en gran factoría en la que funcionan admirables máquinas, dirigidas por hombres inteligentes venidos de ultramar" .

Las impresiones objetivas del recordado hombre de ciencia tienden aun a comparaciones románticas, cuando dice: "A los débiles y repetidos golpes de la industriosa ave llamada carpintero, que en el primitivo bosque con admirable paciencia, perforaba con el pico la jugosa corteza de los árboles, han sucedido los más ruidosos del carpintero que labra la madera y del forjador del fierro. El croar del sapo que salía del pantanoso terreno del bosque, se halla sustituido con el ruido de hermosas sierras a vapor que, con admirable prontitud, dividen el añoso tronco en anchas y llanas tablas. Por último, el chillido de los grillos y chicharras, el canto de las aves, el silbido de la serpiente, el zumbido de los insectos que forman por su conjunto la ruidosa música de los obreros del gran taller de la naturaleza, está hoy reemplazado por el ruido confuso de ruedas, martillos, formones, cepillos, ventiladores, descarga de vapores, etc."

Estas apreciaciones sobre la trasformación sorprendente que había experimentado Iquitos, terminan con estos concluyentes párrafos: " Iquitos, miserable ranchería seis años ya, es hoy población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor" .

Pero si las memorias de viaje de Raimondi, por venir de tan esclarecido testigo presencial, constituyen la prueba más elocuente y veraz de la trasformación que experimentara Iquitos, convirtiéndose de pueblo en ciudad a partir de 1864, existe otro hecho palpable y concluyente, una medida que constituye la entraña de su estructura urbana y que está a la vista de todos.

En efecto, entre los trabajos que llevaron a cabo en Iquitos los jefes y oficiales de nuestra Marina de Guerra, figura en primera línea y como una de las más valiosas, la delineación de su Plaza de Armas y de las seis primeras calles en que fue trazada la ciudad, trabajos de delineación urbana que estuvieron a cargo del perito agrimensor, capitán de navío don Enrique Espinar, quien desempeñara posteriormente el cargo de Comandante General de Marina.

Esa delineación urbana comprendió, además de la Plaza principal a la que se había referido Raymondi, seis calles: dos longitudinales y cuatro trasversales. Las dos longitudinales, paralelas al Malecón, fueron las denominadas *Próspero* (ahora jirón Lima) y *Arica*, cuyo nombre se conserva hasta hoy. Las cuatro calles trasversales que fueron delineadas desde donde está hoy el local de la Prefectura del Departamento hasta el del Hotel de Turistas, de Sur a Norte, conservan hasta hoy su primitivo trazo y también, con sólo una excepción, sus primitivos nombres. Estas calles fueron denominadas *Morona*, *Pastaza*, *Putumayo* y *Napo*, habiéndose cambiado el nombre sólo de la segunda, *Pastaza*, primero con la denominación de *Presidente Leguía* y posteriormente con la de *Sargento Lores*.

Véase, pues, cómo Iquitos puede ostentar al presente una prueba fehaciente de su formación como ciudad, las seis primeras calles con que fuera trazada; calles que recibieron los nombres de los cuatro barcos mandados a construir por el Gobierno en Inglaterra para sus servicios en Loreto y el de la fragata *Arica* y del fletado bergatín inglés *Próspero* en que se transportaron las maquinarias y útiles de la factoría y del dique flotante.

Barcos que formaron la Expedición Naval de 1864 y nombres de naves y de calles que tienen hondo sentido histórico, porque rememoran la iniciación de una fecunda labor colonizadora y el nacimiento de la ciudad de Iquitos.

IQUITOS FUE DESDE 1864 CAPITAL DE DEPARTAMENTO.

La radical trasformación del pueblo de Iquitos en ciudad, por haber sido elegido como sede de las autoridades e instalaciones traídas por la Expedición Naval, derivó hacia el nuevo centro urbano, beneficios en todo orden de cosas, especialmente en lo administrativo, lo económico y lo social.

Por lógica consecuencia, instalada en el lugar la Comandancia General de la nueva circunscripción hubo de concentrarse en él todas las principales actividades administrativas de su jurisdicción, principalmente con la organización de nuevos servicios, nombramiento de funcionarios navales empleados, organización y control de la navegación y estímulo al comercio y a las industrias.

Toda esa labor de organización de afincamiento, convirtió tácticamente a Iquitos en capital del Departamento Fluvial de Loreto, denominación dada entonces por los funcionarios navales que ejercieron su jefatura, al "Departamento Marítimo Militar" creado por Decreto Supremo del Mariscal Castilla el 7 de enero de 1861.

Con el establecimiento de la Comandancia General de la Marina vino la organización de la Capitanía del Puerto de Iquitos, se dictó las primeras ordenanzas de la navegación fluvial, con itinerarios, escalas, fletes, pasajes, normas para la tripulación y otros servicios inherentes.

Labores importantes fueron sin duda la organización de la navegación comercial, a la que fueron destinados los vapores *Morona* y *Pastaza* con viajes regulares a Tabatinga y Yurimaguas; la organización e iniciación de los viajes de exploración de nuestros ríos, a cargo de los buques menores *Napo* y *Putumayo*; la construcción de la Factoría del Estado y la armadura del dique flotante, obras de envergadura y de excepcional importancia que demandaron el despliegue de grandes esfuerzos, de responsabilidades y aun de sacrificios, mucho más si se tiene en cuenta que conjuntamente con las dependencias y edificaciones por establecer, había que actuar en un ambiente recién conocido, identificarse con sus gentes y peculiaridades, establecer contactos económicos, adquirir materiales de construcción, personal y obrero y otros servicios auxiliares.

En el aspecto urbano fue organizada la primera Comisaría de Policía de la ciudad y se procedió a la construcción de oficinas, almacenes y casa-vivienda, a la par que se organizaron mejor los servicios municipales del hasta hace poco mísero poblado.

Y en el orden espiritual, ya hemos visto cómo Raimondi anotó en sus memorias la existencia de un templo y de una escuela particular de primeras letras. La actual Parroquia de San Juan Bautista de Iquitos, que conserva el archivo católico de la ciudad, registra en sus primeras páginas, partidas de nacimiento, matrimonios y defunciones desde 1865, es decir, desde poco después de haberse afincado en el lugar los miembros de la Expedición Naval, llegada en 1864.

Por Decreto Supremo de 10 de abril de 1886 se establecieron correos mensuales entre Moyobamba y los pueblos vecinos a la frontera de Brasil, contando Iquitos con una oficina y su respectivo administrador con el haber de cien pesos por año.

La creación en 1867 de la Comisión Hidrográfica del Amazonas bajo el mando del contralmirante norteamericano Juan Turker, al que asesoraba un cuerpo de oficiales nacionales y extranjeros y su establecimiento en Iquitos como centro de operaciones, constituyó otro de los nuevos e importantes servicios acogidos por la naciente ciudad.

Y en 1866, a poco del establecimiento de la Comandancia de Marina en Iquitos, el Presidente Provisorio de la República general Mariano Ignacio Prado, por decreto Supremo, erigía en Departamento la Provincia Litoral de Loreto, con cuatro provincias entre las que figuraba la de Bajo Amazonas, con su capital Iquitos, comprendiendo los distritos de Iquitos, Nauta, Parinari, Pebas y Loreto.

Este Decreto Supremo fue ratificado por Ley del Congreso de 21 de setiembre de 1868, que también asignaba a Iquitos la categoría de capital de provincia compuesta por los mismos cinco distritos.

Iquitos, el humilde pueblucho que había sido asiento de indios iquitos en estado semisalvaje y de unos cuantos civilizados, experimentó pues a partir de 1864 saltos tremendos e inesperados de evolución y de progreso. Primero, con la elección con que fuera favorecida para ser sede de la Comandancia de Marina y de sus instalaciones industriales y después con su nominación como capital de provincia, en virtud de la expresada ley de 1868.

Si se analiza el texto y los alcances del Decreto Supremo de 7 de enero de 1861 del Gobierno del Mariscal Castilla que creaba " el departamento marítimo militar de Loreto", bien se comprende que desde que se dio comienzo a sus disposiciones, Iquitos adquirió tácticamente categoría política y administrativa de capital de departamento por haber sido elegida como sede del Comando que expedía esas disposiciones.

Se trata ciertamente de un Decreto Supremo de carácter excepcional que se basaba en la ley de 1832, cuyo principal dispositivo sobre formación de un astillero en el Amazonas, lo recogía acondicionando su efectividad a otras atinadas disposiciones, entre ellas la creación de una nueva circunscripción política y administrativa que estuvieron bajo el mando de jefes de nuestra Armada.

No podía tal Decreto Supremo crear y delimitar provincias y distritos con sus respectivas capitales porque su fuerza legal no alcanzaba a tales medidas. Se limitaba a crear una nueva circunscripción con el nombre de " departamento marítimo militar" , asignándose como jurisdicción lineamientos geográficos generales " sobre todas las riberas del Amazonas y sus afluentes comprendidas entre los límites del Perú con el Imperio de Brasil y los de las demás repúblicas vecinas".

Tampoco podía la citada disposición gubernativa asignar capital al nuevo departamento porque esa elección la iba a determinar el comando de la Expedición Naval atendiendo a factores geográficos, económicos y sociales que, como ya se ha mencionado, fueron oportunamente recomendados por el Ministerio de Guerra y Marina de esa época.

Pero es entendido y constituye un hecho consumado que habiendo sido elegido el pueblo de Iquitos como sede de la Comandancia General y de las instalaciones navales, de hecho, desde el arribo de la referida expedición, quedó convertida automáticamente en flamante capital del nuevo Departamento Fluvial.

Y este es precisamente el acontecimiento histórico de mayor significación que debe tenerse en cuenta para considerar que Iquitos fue fundada o formada por la Expedición Naval de 1864, porque a la par que se le dio estructura urbana, adquirió importante categoría política y administrativa, como dice el historiador Stade: "Para la historia de un pueblo hay que comenzar el relato en la época en que ha adquirido individualidad. Ésta es la fuente más pura y cierta para juzgar de su desarrollo. Todo lo que sobrepasa de este límite, carece de valor histórico".

Y es indudable que la acción constructiva y nacionalista de la Expedición Naval de 1864, dio a Iquitos individualidad de ciudad con fisonomía urbana y categoría administrativa y con vigorosas corrientes de progresivo desenvolvimiento económico, social y político.

EL MARISCAL RAMÓN CASTILLA.

Al enjuiciar los acontecimientos históricos que dieron paso al rápido surgimiento de Iquitos a la condición de ciudad, hay que dejar establecido que ese feliz resultado se debió en su génesis a la patriótica labor gubernativa del mariscal don Ramón Castilla y a la actuación, eficaz e inteligente de los marinos nacionales de guerra que la secundaron.

A Castilla se le puede considerar el gestor espiritual, y a los marinos de guerra, los arquitectos de esa trasformación del pueblo de Iquitos en ciudad a partir de 1864.

Castilla fue, en realidad, el gobernante que más se preocupó y más hizo por nuestros territorios amazónicos. En las oportunidades que ocupó la Presidencia de la República, sus medidas estuvieron destinadas a lograr caminos de penetración a la selva, a facilitar el desarrollo de núcleos humanos y a implantar guarniciones militares de frontera, a liberar de impuestos y gravámenes a los habitantes, a estimular la inmigración y los estudios geográficos, al establecimiento de la Navegación a vapor con recursos nacionales, a favorecer el comercio y las industrias y a darles a la región limítrofe una adecuada organización administrativa.

Pero tratándose de la Amazonia, aun más, el esclarecido hombre público no fue gobernante de bufete o el que tomaba disposiciones en base a relatos de funcionarios o viajeros, o por simples referencias. Castilla había estado en la región en dos oportunidades. En sus horas de destierro y de obligada peregrinación, había conocido personalmente la comarca, lo que, tratándose de la época en que le tocó actuar, le asignaba un particular conocimiento de la zona que lo supo exteriorizar con dis-

posiciones acertadas que revelaban un concepto cabal de las especiales condiciones de la región.

Así, en 1817, a raíz de la batalla de Chacabuco en que tomara parte por las fuerzas realistas en el regimiento Dragones de la Frontera, cayó prisionero siendo llevado a Buenos Aires, de donde escapó a Río de Janeiro.

Desde la capital brasileña, regresó al Perú en 1818, después de un viaje inverosímil por la ruta de Mattogroso. Al llegar al país, sentó plaza en el ejército expedicionario de San Martín.

Refiriéndose a ese viaje portentoso de Castilla, el historiador Jorge Basadre, expresa: " Su novelesco viaje juvenil de Río de Janeiro al Perú por la vía de Mattogroso le había hecho ver la magnificencia de la región amazónica".

Años más tarde, en 1841, cuando ya intervenía en los cruentos episodios de nuestros primeros años republicanos, Castilla cayó prisionero de las fuerzas bolivianas en la batalla de Ingavi, siendo conducido primero a Oruro y después a Santa Cruz de la sierra, de donde fugara dirigiéndose a los ríos amazónicos. Firmada la paz con Bolivia, un año después, retornó al país siempre por la vía de Puno y Arequipa.

Haciendo mención a su fuga de la prisión de Santa Cruz de la Sierra hacia la hoya amazónica, el historiador Luis Alayza y Paz Soldán, en su obra " Mi País", sitúa a Castilla residiendo por algún tiempo en la boca del río Putumayo.

Castilla estuvo, pues, en la Amazonia. Conoció personalmente la inmensidad de su territorio, sus ingentes bosques y sus ríos caudalosos, todo lo que tonificó aún más su patriotismo de hálitos de grandeza. Situándolo en la región, en aquella lejana época en que carecíamos de navegación a vapor y las comunicaciones se cubrían con elementos primitivos y rudimentarios, hay que imaginarlo viajando en canoas, batelones o gariteas y haciendo frente a las incomodidades de albergue, a los peligros del río y a las sorpresas de la selva.

Su personal conocimiento, además de las mejores condiciones de vida y de trabajo que imperaban en la zona brasileña del Amazonas, que ya contaba con los beneficios de la navegación a vapor, le hizo considerar que era medida básica y urgente para los intereses de la nación, mantener en sus ríos este tipo de navegación; pero dotándolo de elementos propios que permitieran su sostenimiento y su normal desarrollo.

Consecuentemente, en su gestión de gobernante, se advierte especial dedicación a resolver los problemas fundamentales de nuestra Amazonia, entre ellos, primordialmente el de la navegación, y cuando al asumir por segunda vez la Jefatura del Estado encuentra que los dos barcos *Tirado* y *Huallaga* mandados a construir por el Estado, se han perdido, reanuda el contrato de navegación con la Compañía Brasileña para no interrumpir los servicios de abastecimiento a la región. Pero lo reanuda temporalmente mientras el Gobierno pudiese adquirir nuevos barcos y nuevos recursos que siguieran fomentando la colonización.

Este objetivo de tener en el Amazonas navegación a vapor, pero con elementos propios, constituye un Norte, casi una obsesión, en la mente luminosa del gran peruano. Elocuente prueba de esa preocupación la da cuando encontrándose en Guayaquil con motivo del conflicto con Ecuador, dirige un memorando al encargado del

Poder Supremo, Juan Manuel del Mar, en el que le dice: "Sin perjuicio de provocar la formación de una compañía nacional que establezca la navegación a vapor en el Amazonas, mándase construir uno o dos buques de vapor adecuados para el tráfico en dicho río Amazonas".

Por eso, en circunstancias en que desempeñando su segundo período constitucional como Presidente de la República, Castilla expide una medida gubernativa concienzuda y oportuna con la que aborda la solución de ese problema fundamental de la navegación del que dependían los demás problemas: el famoso Decreto Supremo de 7 de enero de 1861 que creaba el Departamento Marítimo y Militar de Loreto, bajo el mando de jefes de nuestra Armada y disponía el establecimiento de una Escuela Náutica y una Factoría, con sus respectivas instalaciones industriales.

Decreto gubernativo al que siguieron otras disposiciones complementarias que resumían experiencias y corregían anteriores fracasos e imprevisiones porque lo que el Perú necesitaba entonces en el Amazonas eran buques de vapor propios y al mismo tiempo instalaciones y recursos industriales que los mantuvieran en constante servicio, de manera que fuera posible facilitar las actividades económicas, explorar nuestros ríos y cooperar al fomento de poblaciones sin tener que depender de ajenos servicios.

Barcos y fábricas que al mismo tiempo estaban acondicionados para su funcionamiento a una nueva circunscripción administrativa, con jefes experimentados en el ramo naval y que residieran en la zona fronteriza –con lo que se salvaban contratiempos de mando administrativo de enormes distancias y de tiempo retardado–, que repercutían desfavorablemente en la atención de los servicios públicos.

Y ese memorable Decreto Supremo que pudo tener objeciones de orden administrativo, pero que en todo caso consultaban sabiamente los altos intereses del Estado, tuvo feliz ejecución.

Se mandó construir cuatro buques de vapor en Inglaterra, un dique flotante y una factoría dotada de las mas modernas y completas instalaciones industriales y entró en funciones la Comandancia General del Departamento Fluvial para todas las que se señaló como sede el pueblo de Iquitos, lo que dio lugar a que de la noche a la mañana podría decirse, en forma inmediata y visible, se convirtiera en ciudad.

La figura señera del mariscal Castilla tiene en consecuencia, honda y perdurable significación en la vida y los destinos de nuestra Amazonia, porque con su clara concepción de estadista y su personal conocimiento de la comarca, sentó las bases de una eficaz y duradera labor colonizadora, cuyos beneficios para el país serán más palpables y promisorios cuanto más trascurran los años.

Con razón y justicia, recogiendo las repercusiones nacionales de esa tarea de Castilla en la Amazonia, Fernando Romero, expresa: "Es preciso decir, en honor a la verdad, que la atención que Castilla prestó a la selva no fue debida exclusivamente a las condiciones intrínsecas que cooperaban a su buena administración. Fue en esto, como en varios otros sentidos, que el cholo genial y corajudo vio con ojos de mortal nacido cien años después. Viejo cóndor que escaló varias veces los

Andes dando batallas, el Libertador de los Negros que se acostumbró a mirar el Perú desde la altura. Por eso su radio visual se amplió tanto que adivinó las posibilidades del país. Entre éstas, la gran esperanza de la selva oriental".

CONCLUSIONES

De la exposición histórica presentada en las páginas anteriores, podemos deducir valiosas conclusiones que se basan en las opiniones, documentos y demás fuentes a que se han hecho referencia.

Estas conclusiones de gran trascendencia se precisan así:

I. Iquitos no tuvo fundación específica u oficial. No hay acta o documento que acredite el nacimiento de este lugar a la vida urbana. No existen citas o crónicas que aludan a una ceremonia especial, como ha ocurrido en numerosas ciudades de la costa, la sierra y la selva que sí cuentan con escudo de armas o acta recordatorio.

II. Iquitos se ha formado en 2 etapas bien definidas: una como Pueblo de la que tenemos primera referencia en 1814 por un censo realizando en esa fecha y que hace suponer que Iquitos existía ya como población agreste desde principios del siglo XIX. La segunda etapa, la más importante, en la que Iquitos surge como Ciudad gracias al impulso promovido por la Marina Fluvial del Perú y que data de 1864.
Esta segunda etapa de gran interés para la ciudad, es la decisiva por su gravitación y proyección en el futuro y porque en ella se ha ido conformando los eslabones del progreso material y espiritual que hoy enorgullece a sus hijos. Y es por la gran trascendencia histórica de esta etapa que necesitamos precisar con prolijidad cuando se inició esta trasformación de pueblo en ciudad. Necesitamos saber cuándo, cómo y quiénes fueron los responsables de esta trasformación. Identificando estas circunstancias podremos afirmar que conocemos nuestra fecha de fundación.
Es sólo desde que Iquitos dejó su fisonomía de ranchería para convertirse en próspero centro comercial e industrial que podremos afirmar que ha nacido como ciudad. Y aunque no tengamos acta de fundación o un sello heráldico de alcurnia, podremos identificar su surgimiento con un suceso histórico, con una fecha significativa.

III. Esta fecha de interés para todo Iquitos es el 5 de enero de 1864, día memorable en el que arriban a este puerto las naves de la Expedición Naval.
Entonces es cuando se inicia la trasformación del Pueblo en ciudad por obra de los esforzados marinos enviados por Castilla. Es entonces cuando se inicia el avance y el despertar de aquella ranchería olvidada, que incrementa notablemente su actividad económica comercial. Con el establecimiento del Apostadero Fluvial, este puerto va adquiriendo un notable desarrollo.
Con las pruebas aludidas en páginas anteriores, esta fecha se impone con ri-

gurosa objetividad como fecha de fundación. Termina así la agitada polémica en la que se propusieron los años de 1840 y hasta 1740 por los escritores Benjamín Dublé y Jenaro Herrera, respectivamente. Con la aceptación de esta fecha, culmina el llamado a la colectividad y a los estudiosos que hiciera el autor en 1937 cuando en un artículo periodístico publicado en El Eco de Iquitos, dijo:.."aunemos nuestros esfuerzos; movamos el interés de nuestras instituciones culturales y del gobierno mismo para que así sea determinado, para que se fije como fecha de fundación de Iquitos el 5 de enero de 1864 y se considere como fundadores a nuestros bravos y esforzados marinos..."

Esta conclusión es, sin duda, la más importante. Con esta fecha, la Capital del Oriente, se individualiza, adquiere personalidad y se arraiga con solidez. Ya no es una ciudad surgida por el azar dubitativo o el acaso imprevisto. Iquitos se hizo ciudad porque la eligieron con la responsabilidad del futuro. Fue elegida por su privilegiada situación geográfica, por su cercanía al coloso de las aguas, por su estratégica ubicación para el comercio interior y exterior. Pudo seguir siendo un oscuro poblado sin futuro, pero la visión certera de un gobernante y la acción intrépida de los marinos nacionales le libraron de ese incierto destino.

Desde esa fecha, 5 de enero de 1864, Iquitos ha iniciado su conquista del porvenir. Con luchas, estacionamientos y procesos de letargo, pero desde entonces ya, con plena conciencia de su papel directivo en la región, Iquitos debía permanecer y mejorar gracias al hito promisor abierto en ese entonces.

Y hoy, a más de cien años después de esa gesta heroica, los resultados son fecundos. Y el adelanto económico, cultural y urbanístico alcanzado lo coloca en un sitial de honor entre las ciudades peruanas.

IV. Los arquitectos de esta fundación fueron indudablemente Ramón Castilla y los marinos que llegaron en esa gran Expedición Naval de 1864.

Ramón Castilla, como gestor intelectual de esa epopeya, amplio conocedor de la región y gran visionario, supo comprender la importancia de esta zona preocupándose por su desarrollo y progreso. Él concibió la idea de enviar barcos de vapor y de establecer el apostadero fluvial y el dique que servirían de bases para el auge industrial y comercial que esta zona requería.

Y los ejecutores de la epopeya: los marinos, quienes se arriesgaron en la zona con sus propias vidas, con plena conciencia de realizar una tarea de bien nacional. Respecto a ellos, prefiero citar unas frases del mismo artículo periodístico: "... y se considere como fundadores a nuestros bravos y esforzados marinos que escribieron la más bella página de nacionalismo en el país, a esa pléyade de los Ferreyros, los Carrasco, los Portal, los Delboy, los Raygada, los Donayre y otros, a cuya memoria debe la ciudad rendir con un monumento el justo tributo de su reconocimiento y gratitud imperecedera".

V. El 5 de enero de 1864, además de su trascendencia para Iquitos como ciudad, tiene un gran significado para la Marina del Perú como Institución, ya que entonces quedó definitivamente formada la Marina Fluvial que se ha conver-

César Lequerica Delgado.

Notable profesional loretano, amante de la Amazonia y de su historia, además de un rendido admirador de la Marina de Guerra del Perú. Escritor y periodista, publicó por primera vez el artículo que por su importancia histórica se reproduce, en el número de la Revista de Marina correspondiente a los meses de enero-febrero de 1965, el cual, por su contenido, ha merecido ser publicado nuevamente en esta oportunidad.