LA FÉRREA ESPIRITUALIDAD EN LA REFUNDACIÓN DE IQUITOS Y LOS 100 AÑOS DEL B.A.P. *AMÉRICA*

Fernando Casaretto Alvarado



Legendaria cañonera B.A.P. América.

El Perú es una nación bendecida por el Creador en una multiplicidad de aspectos. El hombre peruano protagoniza, en gesta perpetua, una historia de antigua data que se desenvuelve en portentoso escenario de llanos y alturas, de mar, arena, ríos y lagos cercanos al cielo.

Difícilmente es posible encontrar contendor para el Perú.

Nuestra nación tiene la capacidad de ser simiente y futuro en permanente proceso. El doctor Jorge Basadre expresa, en obra temprana, que el Perú es problema y posibilidad. Problema en permanente búsqueda. Búsqueda que es reto. Posibilidad que podríamos definir como objetivo que exige y deslumbra. En tal empresa, la nación peruana posee, como en caleidoscopio, al conjunto amazónico, macizo que constituye parte de la estructura territorial del país, pero que al mismo tiempo es –utilizo una frase de nuestro comandante Fernando Romero Pintado– "un continente fluvial", un bastión de todas las aguas.

Nada se da por generación espontánea. Todo es proceso, sucesión de etapas engarzadas en el tiempo, muchas de las cuales desconocidas, pero que son obra realizada, legado que se entrega para que sucesivas generaciones continúen a aquéllas, a menudo anónimas y frecuentemente perdidas en el tiempo. La circunstancia de hoy es en el tránsito histórico como la latitud y la longitud expresan la situación del navegante en la mar. La diferencia es que en este último caso es más predecible la posición.



Comandante General de la Marina, Almirante José Noriega Lores impone la Cruz Peruana al Mérito Naval a la bandera de guerra de la cañonera B.A.P. América.

La historia del oriente amazónico no se inicia con la expedición de Gonzalo Pizarro de Orellana en el descubrimiento del río Amazonas el 12 de febrero de 1542. El río Amazonas estaba allí desde el instante mismo de la creación y es develado –digamos al conocimiento occidental– tras un capítulo que guarda esencial mérito para los expedicionarios, para quienes deciden, entre 1539 a 1542, tantas cosas como construir aquella 'balandra o lanchón de vela' que, con una pequeña flotilla de canoas, serían el precedente de otra armadilla mayor que alcanza la boca del río Putumayo –siendo atacada entonces por legendarias mujeres: 'las Amazonas'– antes de arribar finalmente de Orellana a la isla Trinidad a fines de agosto o principios de setiembre de 1542. Hay aquí, ya temprano, un mensaje importantísimo: del corazón del Perú a través de sus ríos, el océano Atlántico es accesible.

De Trujillo partiría después, en 1559, Pedro de Ursúa, constructor también, en su propia expedición de naves grandes como bergantines, descendería al Huallaga y luego al Marañón para acceder al Amazonas. Ha zarpado en febrero de 1559 y los expedicionarios llegan al mar el 4 de julio de 1561. Antes, Lope de Aguirre ha asesinado a Ursúa y a su sucesor Fernando de Guzmán.

En 1636, la expedición del capitán Palacios, comandante de la Guarnición de San Miguel, embarca con 90 soldados y religiosos, siguen la senda del río Aguarico para llegar al país de los indios Cofanes, tribu de los Encabellados, donde debió ser recibido por el padre Rafael Ferrer. Palacios moriría en el intento y parte de sus huestes de religiosos y soldados. Algunos de los sobrevivientes huyen a Quito, otros salen del Aguarico al Napo y llegarían al Pará —Belem do Pará–, población portuguesa. El arribo de tan inesperada visita propiciaría la expedición del capitán portugués Pedro de Texeira, expedición que tiene dos acompañantes religiosos el padre Andrés de Artieda y el padre Cristóbal de Acuña; este último viajaría después a España e informaría de "una nación con muchos países": es el oriente amazónico y sus mil rostros.

Desde el mismo instante en que se inician las plurales expediciones –muchas de ellas con trágico resultados– están presentes los misioneros. Es decir, desde el siglo XVI religiosos jesuitas, franciscanos, agustinos, emprenden una cruzada de convicción en demanda de llevar la fe cristiana a quienes, por no poseerla, eran llamados históricamente: 'infieles'. Esto último es comparable a aquello de los 'bárbaros' en el concepto europeo, términos en uno y otro caso utilizados interesadamente para explicar con distorsión diferencias culturales y así minimizar a quien es diferente.

Hasta aquí –sin ánimo de profundizar en los temas aludidos– necesaria mención a lo que constituye el basamento sobre el que ha de transcurrir posteriormente lo que podríamos considerar el período republicano en la historia de la Amazonía y lo que éste ha significado en el tema que nos ocupa.

La obra *Perfiles Históricos de la Amazonía Peruana* cuyo autor es el padre Jesús Víctor San Román de la orden de San Agustín, como lo es el padre Joaquín García Sánchez, actualmente director del Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía. Fue enriquecida en su segunda edición –que data de 1994– justamente por el padre García, quien sumó, a la obra del padre San Román, un capítulo VII intitulado: *Petróleo, coca y violencia. Dos décadas de cambio en la Selva.*

*M*e permito traer a la memoria la presencia del padre Jesús Víctor San Román muerto a la temprana edad de 49 años, luego de perennizar a través de sus

hechos y sus obras nuestra Amazonía tanto como la de Joaquín García, esforzado pionero de la cultura amazónica, autor perenne de caudalosa y silenciosa obra. El mencionado capítulo VII introduce en el problema un factor de modernidad que aúna progreso, desarrollo y también un sino de historia desgraciada para la Amazonía. Antes se había dado el tenebroso capítulo de una historia bipolar: la era del caucho con sus luces y oscuridades, que halla paralelo de igual esplendor y eclipse en lo que significó al otro lado del Perú la prosperidad ficticia del guano.

El 5 de enero de 1864 está determinado por ley promulgada durante el gobierno del presidente Fernando Belaúnde Terry como la efeméride fundacional de Iquitos –en realidad refundación–.

La historia explica que la Marina de Guerra recibió por entonces este encargo institucional del presidente Ramón Castilla Marquesado, misión que conllevaba el planeamiento y la comisión de disponer la construcción de buques en Inglaterra, la supervisión de tan delicada tarea y luego conducir las naves hasta Iquitos. Asimismo, debían los oficiales de Marina, establecer contratos de arrendamiento para el transporte de material y equipos que tenían como finalidad establecer en la Provincia Litoral de Loreto un verdadero complejo industrial constituido por: una factoría, una grada de construcción, un dique y una fábrica de ladrillos. Todo ello debía ser erigido, supervisado y administrado por los marinos en un lugar donde realmente no había nada.

En la historia del Perú, una misión de esta naturaleza, en plena mitad del siglo XIX a cumplirse en el corazón de la Amazonía, es un hecho que debe enorgullecer a todo peruano.

La Marina lo hizo.

Pero antes.

Antes de emprenderse tan difícil y compleja misión, otros hombres y mujeres –debemos repetirlo– habían construido lo que antes se había calificado como países en la Amazonía, etnias que deslumbran al antropólogo y que hoy subsisten a pesar de los embates de la modernidad. Progreso que a menudo deja de lado considerar políticas inteligentes y consecuentes con culturas que son locales que son auténticas, enraizadas durante siglos en áreas territoriales donde se forjaron y desarrollaron hombres y mujeres merecedores de nuestro respeto, reconocimiento y consideración. Incorporar a estos peruanos en la modernidad del siglo XXI exige cautela, el encuentro de los mundos europeo y americano en 1492 bien puede compararse en el desentendimiento cultural con este encuentro doméstico, que por ser nuestro debe ser muy racional. En esta tarea, conviene tener presente el espíritu de nuestros próceres, aplicando en la problemática la 'caridad civil' que con terquedad predicaba Faustino Sánchez Carrión.

La historia suele agitar campanillas en los lugares y circunstancias más impensados. Por ello, conviene dedicar unas breves líneas a lo que fue un precedente de esta refundación.

Diez años antes de 1864 el gobierno peruano tuvo la buena intención de poner a navegar en los ríos amazónicos dos buques: *Tirado* y *Huallaga*. Ambos fueron construidos en Estados Unidos de América, específicamente en Nueva York. El *Tirado* era una nave de 115 pies de eslora por 22 pies de manga y 100 Hp. de potencia. El segundo tenía 87 pies de eslora por 22 pies de manga y 75 Hp. El Ministerio de Gobierno los encargó y ambas naves fueron embarcadas en el buque *Star of the east*, condición en la que llegaron hasta el Pará (Belem do Pará). Según el contrato establecido por las partes, en el Pará debían ser desembarcadas y armadas estas naves de vapor. Con determinados inconvenientes se logró el cometido. En estas circunstancias interviene la Armada Peruana al encargársele que el *Tirado* y el *Huallaga* fueran conducidos hasta el corazón de la Amazonía por oficiales navales.

En el cumplimiento del deber Manuel Villar fue comisionado –en 1854– como comandante del *Tirado*, oficial que el 7 de febrero de 1866 comandaría –doce años después– la flota peruano chilena que se batió en Abato, combate que tuvo lugar durante la guerra contra España en la zona de Chiloé. Integraban la escuadra aliada las peruanas *Apurímac*, *América* y *Unión*. En la primera, la insignia de Villar. La *América* fue comandada por Manuel Ferreyros –después comandante del *Morona*– y la *Unión* al mando de Miguel Grau, quien la había conducido desde Nantes, Francia. A los buques nacionales se unió la chilena *Covadonga*. Frente a ellos combatieron las españolas *Villa de Madrid* y *Blanca*. Meses después, el 2 de mayo de 1866, tendría lugar el definitivo Combate del Callao, efeméride impropiamente establecida como el Combate del 2 de Mayo.

Al mando del *Huallaga,* la Armada nombró, en 1854, a Juan Fanning, hoy patrono de la Infantería de Marina, marino de buque de a pie y de a caballo, hombre de todas las horas que conduce, el 15 de enero de 1881, los batallones navales: 'Guarnición de Marina', 'Guardia Chalaca' y la columna 'Celadores del Callao'. Antes de morir, como consecuencia de la Batalla de Miraflores, Juan Fanning dejó perennizada una arenga que hoy es como un segundo lema de la Infantería de Marina: "Adelante Marina", "Marina Adelante".

Así como el poeta Martín Adán expresa que: "Poesía no dice nada, poesía se está callada escu-

chando su propia voz", así también la historia es lento proceso, es diálogo esclarecedor consigo misma, una suma de lecciones desprendida de hechos, conjunto que se proyecta en el tiempo, desarrollado sin estridencia, con discreción; acude a la mente y al corazón aposentándose.

Recibida, pues, la misión dada por Castilla, ésta se ejecutó en circunstancias de asumir el cargo de Comandante General del Departamento Marítimo Militar de Loreto el contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería. Hay aquí una analogía entre aquel cargo de hace 140 años y el que hoy desempeña el también Comandante General de Operaciones de la Amazonia. No es asunto de palabras ni fonética, es nada más concatenación histórica, mensaje que encuentra filosofía en la imperfecta explicación del párrafo precedente.

Fueron comisionados a Londres los capitánes de fragata Federico Alzamora, Manuel Ferreyros y el capitán de corbeta Abel Raygada. El presidente Castilla había decidido, pues, la construcción, en Inglaterra, de dos vapores de 300 y 500 toneladas respectivamente. A la postre, estos buques serían los vapores *Morona* y *Pastaza,* de 500 toneladas de registro y una capacidad de carga de 150 toneladas. El capitán de fragata Manuel Ferreyros tuvo a cargo el comando del *Morona* y el capitán de corbeta Abel Raygada el del *Pastaza*. El astillero británico de Samuda Hermanos erigió en sus gradas ambos buques.

Vale destacar que en este mismo astillero se construiría, años después, la fragata *Independencia*, aquella que al mando de Guillermo More Ruiz, héroe naval de la guerra de 1879, tuviera desgraciado final el 21 de mayo en Punta Gruesa. Él mismo asumiría, con ejemplar gallardía y autenticidad, su responsabilidad como comandante al morir al lado de Francisco Bolognesi el 7 de junio de 1880 en el Morro de Arica. A su lado, los hombres de su dotación le acompañaron en el sacrificio y en la gloria de morir por la nación.

En el mismo astillero de Samuda, se construyeron dos buques pequeños: el *Napo* y el *Putumayo,* de 60 toneladas de registro cada uno, respectivamente; los que fueron 'enfardelados y marcados' para su transporte a bordo del buque *Arica* con destino al Amazonas.

En lo que respecta al material correspondiente a la Factoría Naval, los marinos fletaron una nave: el bergantín *Próspero,* el cual tenía 109 pies de eslora, 24 de manga y capacidad de 192 toneladas. Este buque, cuyo propietario y capitán era George Malzard, fue construido en Jersey, Inglaterra y Malzard estaba lejos de suponer que su viaje inaugural comprendía 2.000 millas fluviales entre el Pará e Iquitos. El *Próspero* cumplió, pues, destacado papel en esta gesta naval amazónica. El bergantín *Próspero*, remolcado por el *Pastaza,* arribó a Iquitos cumpliendo así una misión que le ha valido perennizar su nombre en una calle de Iquitos, como perennizados también están los de buques nacionales que cumplieron tan destacada misión.

La fragata *Arica* condujo también, desde Londres, gran parte del material para el Complejo Naval Industrial, y compartió la carga con las naves inglesas –contratadas por el capitán de fragata Federico Alzamora comandante de la *Arica– Simbad* y *Elisa.* Estas últimas no ingresaron en el Amazonas y entregaron su carga a la goleta *Teresa,* adquirida por el Perú a Brasil en el mismo puerto del Pará.

Debe precisarse que, si bien el 5 de enero de 1864 es dispositivo legal de la fundación, ello no implica que la flotilla haya arribado en esa fecha. El 26 de febrero de ese año arribó a este puerto el bergantín *Próspero,* remolcado por el *Pastaza*. El 25 de mayo llega al mismo destino la *Arica,* a remolque del *Morona*; a continuación, el 29 de julio, la goleta *Teresa,* remolcada también por el *Morona*. Finalmente, el 6 de noviembre de 1864, el *Napo* ingresa remolcado por el *Pastaza* en convoy con el *Putumayo* que navega propulsado por sus propias máquinas.

En octubre de 1997, el SIMA-Perú –Servicios Industriales de la Marina de Guerra– tuvo a bien editar el libro de este nombre con motivo de los 50 años de su fundación. En el capítulo relacionado con el Centro de Operaciones del SIMA-Perú N°. 2 de Iquitos figura esta frase en referencia a la gesta amazónica descrita, hecho que de alguna manera significó también el punto de partida para lo que fue la construcción naval en la Amazonia y con ello el ya legendario SIDI: Servicio Industrial de Iquitos, creado en 1950 en la Base Naval de Santa Clotilde: "La impecable actuación de los marinos debe calificarse como una gesta heroica de consuno con la decisión política del visionario Castilla". Es una aserto en toda la línea.



Fernando Casaretto Alvarado

Contralmirante en retiro. Autor de libros de historia naval y literatura. Director del Museo Naval del Perú - Sede Callao: 'Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía', docente de la Escuela Naval del Perú. Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú y de la Asociación Cultural Peruana Británica.



Homenaje ante el busto del teniente primero Manuel Clavero, ubicado en la plaza Victoria en Iquitos.

Muchos nombres, pues, se entrelazan en esta trama histórica que tanto tiene de verde amazónico, de agua de río, de cielo azul, de lluvia, de reto permanente, habida cuenta que los hombres de la Armada incursionaban por entonces en un ámbito geográfico que les era extraño y de alguna manera hostil.

Hemos mencionado al contralmirante Ignacio Mariátegui Tellería, nombrado en el cargo de Comandante General del Departamento Marítimo Militar de Loreto, pero fue el capitán de navío Federico Alzamora quien ejerció efectivamente el cargo como Comandante General Accidental, responsabilidad que engarzó después con el nombramiento que le hizo llegar la Armada al cumplir él mismo el mandato del capitán de navío Francisco Carrasco. Podemos, entonces, afirmar que Federico Alzamora Pequeño tiene, en esta historia, lugar de especial preeminencia, habida cuenta que la circunstancia y los numerosos años en que ejerció la Comandancia General él es el verdadero motor en esta génesis y su desarrollo.

El comandante Romero interviene nuevamente aquí para expresar que: "Altísimas miras guiaron la acción de los jefes y oficiales (...) y rindieron al oriente el tributo de su entusiasmo, su energía y muchas veces de su vida". A este respecto, debe mencionarse que una calle de Iquitos, nominada Távara y West, hace justo honor a los alféreces de fragata Juan Antonio Távara Renovales –hermano de Santiago Távara– Cirujano Mayor del monitor *Huáscar* durante la Guerra del Guano y el Salitre. Moriría el alférez Távara a los 31 años de edad al igual que Alberto West, en circunstancias en que realizaban una exploración en el río Pachitea, integrando la dotación del *Putumayo* –que estaba al mando del capitán de corbeta Mariano Adrián Vargas– fueron victimados el 14 de agosto de 1866 por un grupo de la etnia cashibos, hecho éste que significaría a finales del mismo año, la llamada 'expedición de castigo' dispuesta por el prefecto Benito Arana.

El capitán de navío Federico Alzamora hace llegar al ministro de Guerra y Marina, el 28 de abril de 1868, una comunicación que expresa optimismo y

reconocimiento. Optimismo en tanto se había concluido la construcción del Complejo Naval, la Factoría Naval y sus instalaciones. Asimismo, informaba que se encontraba aprestado ya el Dique Flotante, solicita entonces el notable Alzamora que este dique lleve el nombre: 'Guise', en honor al fundador de la Marina de Guerra y héroe peruano –nacido en Gloucester, Inglaterra– y que entregó su vida el 22 de noviembre de 1828 durante el bloqueo de Guayaquil, comandando él mismo la fragata *Presidente*. Era vicealmirante de la Armada Peruana desde 1823. Interesará saber que los restos de Guise reposan actualmente en el Panteón de los Próceres, al lado de otro grande de Inglaterra: Guillermo Miller, oficial como Guise del ejército libertador de José de San Martín Matorras.

El siguiente monumento de Guise –valga la acotación– se erigiría en el Callao por obra del director del Museo Naval, comandante Fernando Romero Pintado, el 12 de julio de 1974, un siglo y seis años después de la iniciativa del comandante Alzamora.

Los años que venimos transitando en este relato atan también en su espiritualidad al sabio italiano Antonio Raimondi. Él estuvo en Loreto en 1862 –es decir antes de la intervención decidida de la Armada Peruana– y volvería en 1869 cuando se ha cumplido la etapa que conocemos. La expresión de Raimondi entonces es la siguiente: "Los milagros que hace el vapor". En verdad, él está sintetizando en esta frase lo que ve en relación a lo que siete años antes ha podido apreciar con cierto pesimismo. Era el vapor que arribaba –aunque esta fuerza motriz había hecho presencia antes con el *Tirado* y el *Huallaga*–.

En el ya mencionado diálogo esclarecedor que consigo misma establece la historia, se dio en el presente año 2004, el del centenario de la construcción de la cañonera *América*, actualmente buque museo en la Amazonía, a cargo de la Marina de Guerra.

La cañonera *América* fue construida en Birkenhead, Inglaterra en 1904, Birkenhead es también cuna de construcción del monitor *Huáscar* y en el estuario del río Mersey se realizan las pruebas de buques erigidos en las gradas de sus astilleros. En el caso de la *América*, es nave en segunda instancia al encargo que la prefectura de Loreto realiza, pues antecedió a ella la cañonera *Loreto*, contratada en 1901. La *Loreto* naufragó saliendo de Europa rumbo a Sudamérica, desastre que significó nuevo contrato, convenido entre la Prefectura de Loreto y la empresa John Jones & Sons (St.Georges Iron Works Ltd.) con mediación del cónsul en Liverpool Manuel Derteano. Arribaría el buque a Iquitos el 11 de mayo de 1905 y fue su primer comandante el capitán de corbeta Carlos Donayre.

Señalados servicios en la exploración de la Amazonía realizó este buque histórico que tuvo actuaciones importantes en resguardo de la heredad nacional hasta hallar cumbre en la Acción del Caquetá que tuvo lugar del 10 al 12 de julio de 1911. La efeméride es más divulgada como Combate de La Pedrera.

En la mencionada acción, debe destacarse la actitud del comandante de la *América*, secundado por el entonces teniente segundo Héctor Mercado Silva, primer ingeniero teniente primero Juan M. Runciman Rivasplata y, como ellos, el íntegro de una dotación que en cumplimiento de su misión, cumplen el objetivo impuesto –a todas luces, en la circunstancia, aparentemente inalcanzable– y lo hacen forzando las máquinas al máximo y simultáneamente combatiendo en la cubierta hasta vencer la llamada 'cashuera' sobre el río Caquetá, lo que permitió que los hombres del batallón 9 de Infantería al mando del teniente coronel Óscar R. Benavides desalojaran finalmente a los invasores colombianos. Significaría la acción naval, finalmente, un triunfo que la ciudad de Iquitos supo homenajear a sus protagonistas el 31 de julio de 1911. Morirían siete hombres de la dotación de la *América*: teniente primero Manuel Clavero, fogonero Juan Sandoval, marinero Samuel Piña y grumetes, Faustino Guivin, Julio Tapuima y Pascual Pezo.



Ceremonia central que contó con la asistencia del presidente del Congreso, Dr. Henry Pease, congresistas, autoridades políticas y militares de la zona y el alto mando naval.

Justamente, en la plaza Victoria de Iquitos, se daría el 12 de julio de 2004 una ceremonia cívico-patriótica, testimonio auténtico de reconocimiento del pueblo loretano y autoridades congresales en torno al busto de Manuel Clavero que allí se ubica, y cuya placa reza : "Los oficiales de la Armada Nacional a su compañero teniente primero Don Manuel Clavero, vencedor en el Caquetá. 1911-1933". Este último año responde a la ceremonia inaugural del monumento el 8 de octubre de 1933.

En la misma fecha del 12 de julio de 2004, el presidente del Congreso de la República del Perú, doctor Henry Pease –y una delegación de congresistas– impuso, a la bandera de guerra de la cañonera *América*, justísima condecoración que hace honor a la acción del Caquetá, estela de gloria naval, altar de héroes de la nación. Reconocimiento que siendo permanente y cotidiano en la Marina de Guerra, en la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía y por el pueblo loretano, halló también en la presencia del Comandante General de la Marina y autoridades institucionales, relevancia y manifestación en la condecoración Cruz Peruana al Mérito Naval que impuso el Almirante José Noriega Lores.

En el entorno de esta fiesta cívico-naval, una exposición itinerante presentada por la Dirección de Intereses Marítimos e Información a través del Museo Naval y la presentación del libro *Estampas Amazónicas,* escrito en 1956 por el comandante José Valdizán Gamio –inédito cuarenta y ocho años–, contribuyó en el brillo de los actos conmemorativos, siendo sin duda destacable la labor de los marinos en la instalación y aprestamiento de la cañonera *América.*

La continuidad en un esfuerzo está sujeto al espíritu combativo de quienes estén comprometidos en la empresa. Requiere mística decir hoy que –por ejemplo– la cañonera *América* cumplió 100 años en el servicio de la Marina de Guerra y que el 12 de julio de 1911 tuvo lugar la Acción del Caquetá; que el comandante y hombres de su dotación murieron en el empeño de cumplir su misión. Enaltece, con ello, la continuidad que con lealtad y consecuencia demuestran los navales en el mismo lugar en que la *América* recibe honores como buque-museo. Hace veintitrés años navegaba –en 1981– cuando el tantas veces llamado conflicto con el Ecuador, en realidad, situación de guerra no declarada, se daba.

Durante los primeros años del siglo XXI, la organización de la Marina de Guerra contempla dos vertientes: la del Pacífico y la del Atlántico, esta última con el enfoque fluvial amazónico. En la historia de los pueblos, el conflicto es factor permanente, llámesele como se le llame, tanto como llamar o no a una guerra civil, guerra contrasubversiva, o al flagelo del narcotráfico, un fenómeno social. El hecho es que hoy, a la luz de la moderna historia del Perú, la Amazonia es un bien mundial inapreciable y la presencia de la Marina de Guerra allí juega papel importantísimo.

La Institución así lo entiende y con la organización tradicional se da, desde tiempo atrás, la presencia, por ejemplo, del Batallón de Infantería de Selva N°1 con base en Iquitos. Hombres que cumplen vital misión en diversos destinos y puntos del 'continente amazónico', en el Putumayo, en el propio Amazonas, en Güeppi, en Estrecho y en donde se les necesite.

La Marina de Guerra integró la Amazonía al país. Esto es tan poco conocido por los peruanos como que existe al otro lado de la cordillera una marina fluvial, que ya tuvo, tiene y tendrá héroes, como Manuel Clavero y quienes con él murieron en defensa de la nación. Desde el mismo instante de recibirse la orden del presidente Ramón Castilla, las cosas se han hecho con esfuerzo ímprobo, con sudor y con sangre.

Los pueblos más olvidados del Perú están en la Sierra y en la Selva. La Acción Cívica en demanda de apoyarlos e intervenir en sus propias vidas, en su educación, en su salud, en su supervivencia, es creación de la Marina, que después fructificó en organizaciones estatales que son simiente naval.

Los levantamientos hidrográficos en nuestros ríos sugieren reflexión que trasciende el aspecto científico, pues al trabajarse derroteros y establecerse, desde antiguo, posesiones territoriales que tienen protagonistas de gran significado como los pioneros Germán Stiglich y Óscar Mavila –quienes se adentraban en tan inhóspitos parajes con instrumentos, papel, lápiz y libretas hidrográficas–, la Marina ejercía, como hoy, tareas que conoce el Perú oficial, pero las ignora el ciudadano común y ¡cómo no! el currículo escolar.

En diez años más se cumplirá el sesquicentenario de la fundación oficial de Iquitos y en ello va, a la Marina de Guerra, honores de especial investidura, galardón ganado en su origen de 1864 –aunque diez años antes Villar y Fanning fueron prohombres en el esfuerzo–, siglo y medio en el que la continuidad en el esfuerzo viene dando a la Marina Amazónica, sitial de reconocimiento nacional que el rango de Comandancia General que hoy ostenta, es etapa de justificados méritos. ⚓