HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1850 a 1870

Fernando Romero Pintado

TOMO VIII VOLUMEN 3



HISTORIA
La República

MARITIMA DEL PERU

1850 a 1870 / *TOMO VIII VOLUMEN 3*

Fernando Romero Pintado

*I*NSTITUTO DE *E*STUDIOS
*H*ISTORICO-*M*ARITIMOS *D*EL *P*ERU
LIMA-PERU 1985

Indice

Pág.

CUARTA PARTE. LA ARMADA Y EL PERU PROFUNDO

CAPITULO XIV. LA SAGA NORORIENTAL 21

1. El Amazonas disparatado, el legendario y el de los extranjeros.—2. Nuestro Oriente ignoto.— 3. Comienza el ensueño atlántico.— 4. *"Manifest destiny"* y el Amazonas.— 5. Esbozo de una polarización.— 6. Invasiones, asaltos y soldados.— 7. Dos pobres vaporcitos.— 8. El patrocinio naval de Loreto.— 9. "Bravo como Ferreyros".— 10. Dioramas selváticos.— 11. Alzamora: el infatigable fundador.— 12. Ciencia y antropofagia.— 13. El engrandecido patrimonio.— 14. Como a caballos viejos.

ANEXO A. OBRAS RELACIONADAS CON EL AMAZONAS, Y COMENTARIOS TALES COMO APARECEN EN LA *GEOGRAFIA DEL PERU* DE MATEO PAZ-SOLDAN, QUE EN 1862 SE HALLABAN A LA MANO EN EUROPA 240

ANEXO B. PRINCIPALES LIBROS EN ESPAÑOL Y MAPAS EN LOS QUE SE DESCRIBE O REPRESENTA LA REGION AMAZONICA Y SUS RIOS, QUE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX PUDIERON ENCONTRARSE EN EL PERU 243

Pág.

ANEXO C. PERJUICIOS CAUSADOS AL PERU POR LA COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL AMAZONAS, SEGUN RAIMONDI (1862). 245

ANEXO D. DIORAMAS DE LA SELVA 248

ANEXO E. HABITANTES DE LA PROVINCIA LITORAL DE LORETO EN 1862, SEGUN RAIMONDI 260

ANEXO F. LOS REINOS MINERAL, VEGETAL Y ANIMAL DEL NORORIENTE EN 1862, SEGUN RAIMONDI 280

NOTAS AL CAPITULO 300

CAPITULO XV. EN LA MATRIZ ANDINA 323

1. El lago sagrado.—2. Los anfibios urus.—3. El altiplano de Pentland y de Squier.—4. Una larval geopolítica lacustre.—5. El carguío de los buques para el Titicaca: una difícil tarea.—6. El muelle, el apostadero y el combustible para los vapores.—7. El problema del personal.—8. Las rebeliones indígenas en Puno.—9. Se reanuda la tarea, se arma el *Yavarí* y comienzan los viajes.—10. El cáncer financiero.—11. Los pilotos y la *Peruvian Corporation.*

NOTAS AL CAPITULO 391

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFICAS 397

INDICE DE ILUSTRACIONES Y CUADROS ESTADISTICOS 423

INDICE ANALITICO 449

INDICE TOPONIMICO 475

INDICE DE PERSONAS 501

CUARTA PARTE
LA ARMADA
Y EL PERU PROFUNDO

Como se puede apreciar mediante los capítulos que preceden a este, la calidad profesional que la Armada demostró poseer, durante el lapso 1850-1870 le permitió incorporarse al nuevo mundo tecnológico naval que recién descubría el Perú, con tal sentido de adaptabilidad que pudo tripular, traer de lugares muy distantes y manejar buques que poseían mecanismos novísimos por entonces, con los cuales empeñó batallas en que resultó victoriosa. Esto le acredita respeto. Pero a este sentimiento se suman el aprecio y la admiración si se examina la contribución que además hizo al desarrollo económico-social de dos importantes regiones situadas en los extremos nor y sudoriental. Es menester considerar que las tareas que se encomendaron a la Armada en esas zonas del Perú profundo, fueron verificadas por ella en adición a las varias actividades que hubo de realizar en el litoral oceánico y que anteriormente se han mencionado, así como durante un lapso en que ocurrieron en el país dos enconadas guerras civiles y dos conflictos bélicos de carácter internacional.

Capítulo XIV
LA SAGA NORORIENTAL

1. EL AMAZONAS DISPARATADO, EL LEGENDARIO Y EL DE LOS EXTRANJEROS

Como Porras lo hizo notar en su "Esquema...", la bibliografía amazónica tuvo una primera etapa en que apareció formada por crónicas escritas por los conquistadores en las que abundaba lo disparatado y lo fabuloso. La siguió, durante el siglo XVII, una vasta colección de relaciones descriptivas que los misioneros enviaban a sus superiores, entre las cuales destaca la famosa del P. Acuña en que relata su viaje por el Amazonas "y todas las excelencias y riquezas de la tierra con hipérboles de canto épico"[1]. Hombres de la categoría de La Condamine y de Humboldt aportan durante el siglo XVIII una bibliografía que avasalla toda la precedente a causa del prestigio de que los autores gozan en Europa, de la difusión que sus libros alcanzan en ese continente y de la circunstancia que no solamente han recorrido la zona geográfica amazónica sino que la han estudiado con serio interés objetivo. En cuanto al siglo XIX, en su primera mitad abundan las obras de los viajeros y exploradores que han venido a ver el mundo arrastrados por la sed de experiencias extrañas que caracterizó a esa etapa cronológica mundial. No deja de haber, por cierto, un pequeño número de valiosos investigadores. Sin embargo, es durante la segunda parte del siglo XIX cuando se emprende de manera amplia y metódica el estudio científico de nuestra hoya del Amazonas, tarea a la cual hacen una contribución substancial las muchas exploraciones que se realizan con

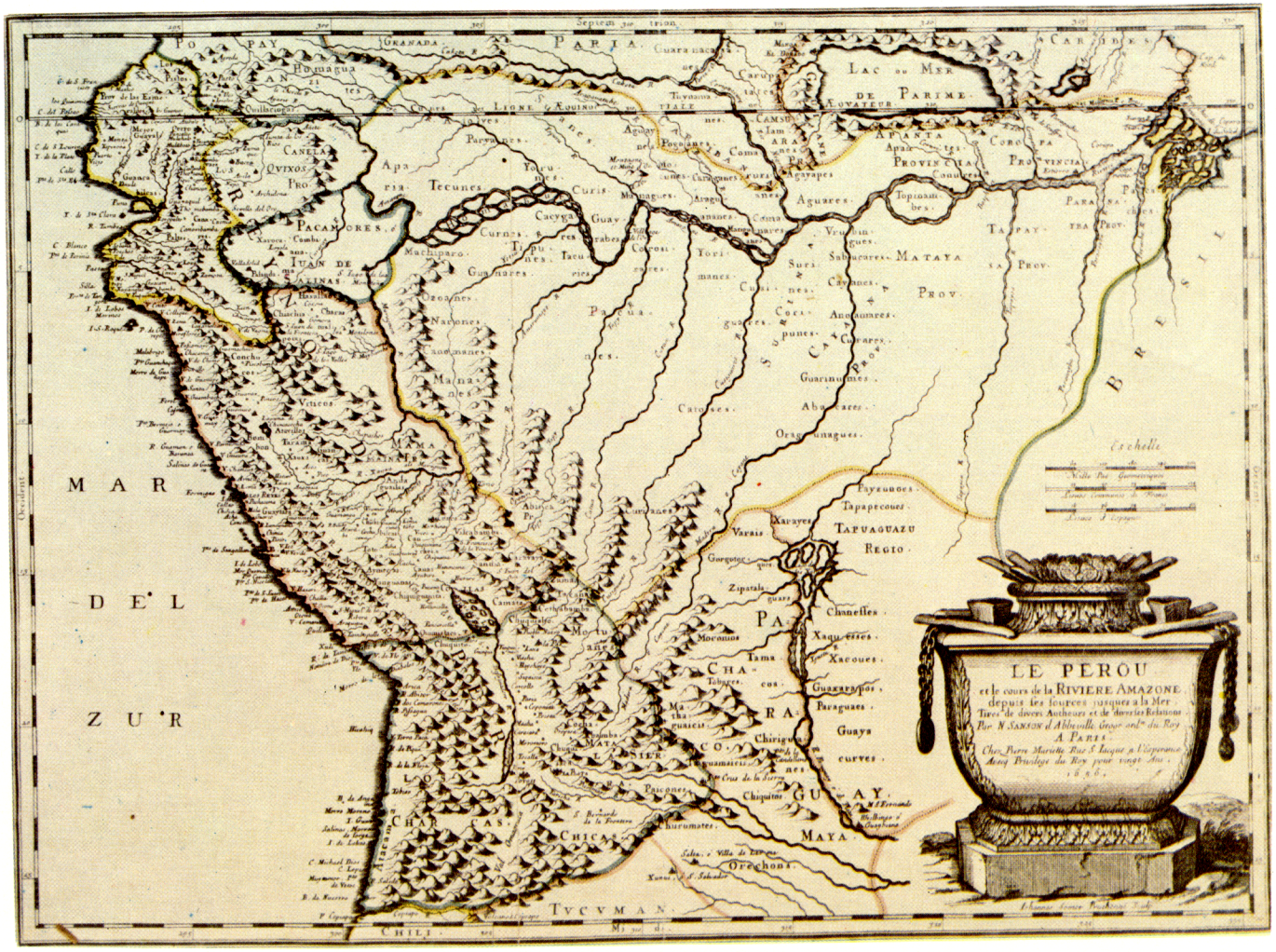
personal y embarcaciones pertenecientes a la Marina de Guerra. Hay que anotar que la falta de acceso al material científico europeo hizo que el hombre de estudio peruano de los comienzos del XIX, tuviera a veces sobre la zona selvática del país una visión geográfica equivocada que se acercaba más a las leyendas fabulosas que antes hemos mencionado, que a los estudios científicos del lapso 1750-1800. El caso del chachapoyano Rodríguez de Mendoza es significativo[2] a causa de la credulidad con que acepta las leyendas amazónicas.

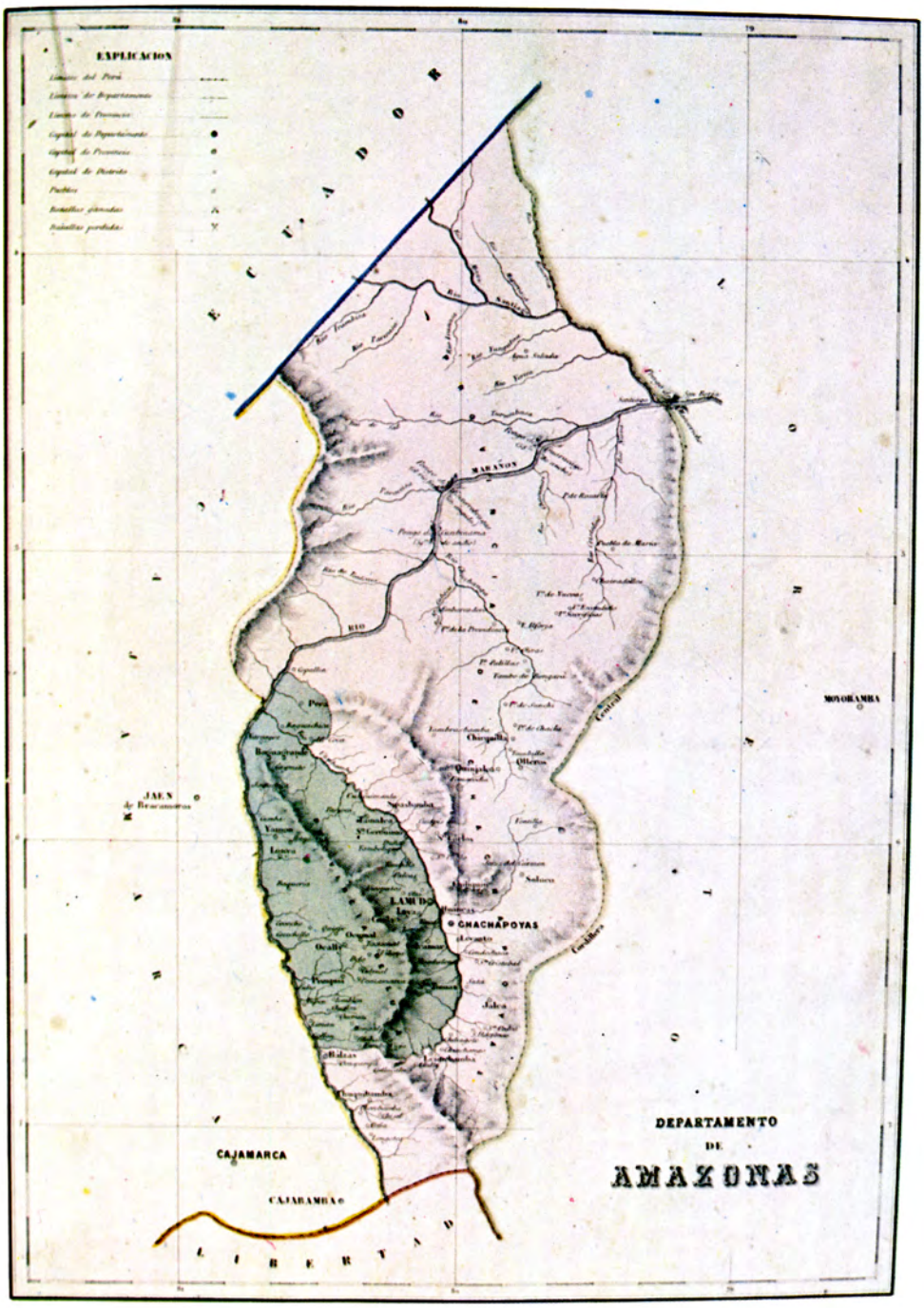
Si se quiere fijar un apropiado punto de partida para determinar lo que se conocía sobre la hoya amazónica cuando, a mediados del siglo XIX el Perú volvió la mirada hacia el nororiente nacional, precisa recordar dos expediciones realizadas durante el siglo XVI cuyos ecos aún no se habían extinguido. Como lo ha expresado el Dr. del Busto, se debió a Fr. Gaspar de Carvajal la *Relación... del nuevo descubrimiento del famoso río grande que descubrió por ventura el Capitán Francisco de Orellana,* única versión del viaje inicial por el Amazonas, realizado en 1542, y primera descripción de la zona geográfica[3], que estaba llamada a atraer grandemente la atención europea. La primera edición se incorporó en la *Historia general y natural de las Indias...*, de Gonzalo Fernández de Oviedo, que se publicó en 1581. Tuvo, así, una difusión casi contemporánea a los hechos y, además, otra más tardía pero de alcance mundial. No es de extrañar, por ello, que apenas llegó a su término la aventura de Orellana, sus ecos sonaran con redoble de tambor mayor. Muy poco después, en 1561, ocurrió el viaje por el mismo río de Pedro de Orsúa y el "tirano" Lope de Aguirre y sus soldados "marañones", de morbosa fascinación[4]. Si es cierto que el verdadero y completo texto contenido en la *Relación de todo lo que sucedió en la jornada de Omagua y Dorado hecha por el Gobernador Pedro de Orsúa* no se imprimió hasta 1881, hay que tener en cuenta que además de los numerosos relatos verbales que de los hechos circularon a partir de 1561, hubo por lo menos cuatro versiones escritas: una anónima, una de fray Pedro Simón, una de Toribio de Ortiguera y otra de Pedrarios de Almento, *marañones* soldados estos dos últimos que por vanidad, o en su propio beneficio, tuvieron interés en dar amplia difusión a los hechos[5].

Si mencionamos esos dos viajes considerándolos como hitos iniciales del período que en lo que sigue vamos a estudiar, es debido al doble impacto que en nuestra historia hicieron. La presentación épicomorbosa-disparatada de grandes luchas, ague-

"El Perú y el curso del río Amazonas desde sus nacientes hasta el mar", según la cartografía de los mediados del siglo XVI.

Se trata del muy mencionado mapa de Sanson d'Abbeville (el Geógrafo del Rey de Francia), que fue impreso en París el año 1656, y del cual tiene una reproducción la Sala de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional de Lima, que hemos aprovechado. Mide 40 cms. de largo por 55 cms. de ancho, además de tener un margen de 4 x 4 cms. Es en blanco y negro, aunque sus límites están señalados por líneas de color marrón, amarillo, y verde. Es un bello trabajo impreso en una cartulina gruesa y está bien conservado y entero. Aparece el río Amazonas en toda su extensión. Por el Norte comprende desde la línea del ecuador terrestre más 3 1/2 cms., hasta el río Copiapó por el Sur. Por el Este limita con Brasil y parte del Océano Atlántico y por el Oeste con el Mar del Sur. Presenta la cordillera de los Andes y aparece el lago Titicaca.


LE PEROU
et le cours de la RIVIERE AMAZONE
depuis les sources iusques a la Mer
Tirez de divers Autheurs et de diverses Relations
Par N. SANSON d'Abbeville, Geogr. ord.re du Roy
A PARIS
Chez Pierre Mariette Rue S.t Iacque a l'Esperance
Auec Priuilege du Roy pour vingt Ans
1656.
MAR DEL ZUR
PAPIA
Lac ou Mer de Parime
BRESIL
Escheille
Tucuman
Chili


EXPLICACION
Limites del Perú
Limites de Departamento
Limites de Provincia
Capital de Departamento
Capital de Provincia
Capital de Distrito
Pueblos
Estadistas glaciales
Estadistas perdidas
ECUADOR
MARAÑON
RIO
Pomabamba
Chiquian
Oyon
Huaraz
Cajatambo
Huacho
Lima
Canta
Huarochiri
Yauyos
Tarma
Jauja
Huancayo
Huancavelica
Ayacucho
Huanta
Andahuaylas
Abancay
Cuzco
Urubamba
Paucartambo
Sandia
Carabaya
Lampa
Puno
Azangaro
Huancane
Chucuito
Moho
Sandia
Caravaya
Arequipa
Camana
Caraveli
Condesuyos
Castilla
Islay
Tarapaca
Arica
Tacna
Moquegua
Arequipa
Puquina
Omate
Chilcaymarca
Quinistaquillas
Pomata
Juli
Ilave
Chucuito
Yunguyo
Zepita
Desaguadero
Titicaca
Lago
Lampa
Azangaro
Asillo
Ananea
Sandia
Carabaya
Macusani
Ayapata
Crucero
Ituata
Corani
Ocuviri
Pucara
Santiago de Pupuja
Tinta
Sicuani
Combapata
Yanaoca
Checacupe
Tungasuca
Pampamarca
Surimana
Quiquijana
Urcos
Andahuaylas
Huancarama
Abancay
Curahuasi
Huanipaca
Pachachaca
Antabamba
Cotabambas
Chalhuanca
Aymaraes
Lucanas
Parinacochas
Paucar del Sara Sara
Coracora
Puquio
Cangallo
Huanta
Huamanga
Huanca Sancos
Huancapi
Vilcashuaman
Huancasancos
Lucanas
Ocros
Cajatambo
Pataz
Huamachuco
Otuzco
Trujillo
Huamachuco
Cajabamba
Cajamarca
Chota
Celendin
Contumaza
Cutervo
Jaen
Huancabamba
Ayabaca
Piura
Paita
Sechura
Morropon
Huancabamba
Jaen de Bracamoros
Chachapoyas
Luya
Rodriguez de Mendoza
Omia
Pomacochas
Moyobamba
Lamas
Tarapoto
Huallaga
Ucayali
Pachitea
Huanuco
Huamalies
Dos de Mayo
Huacaybamba
Pozuzo
Mayro
Chanchamayo
Tarma
Jauja
Huancayo
Huancavelica
Angaraes
Acobamba
Tayacaja
Huanta
Ayacucho
Huamanga
Huanca Sancos
Huancapi
Vilcashuaman
Huancasancos
Lucanas
Parinacochas
Paucar del Sara Sara
Coracora
Puquio
Cangallo
Andahuaylas
Huancarama
Abancay
Curahuasi
Huanipaca
Pachachaca
Antabamba
Cotabambas
Chalhuanca
Aymaraes

El Departamento Político de Amazonas a mediados del siglo pasado, según mapa levantado por el ingeniero del Estado D.A. Montferrier.
(Reproducido del *Atlas Geográfico del Perú*, de M.F. Paz Soldán).

rridos hombres, enormes animales, riquezas ocultas, asesinatos, rebelión y demás ingredientes de esos relatos, que fueron después utilizados por otros viajeros, distorsionaron la visión no sólo de nuestros abuelos, sino de los aventureros de otros países. Los colonos del Brasil volvieron los ojos hacia nuestro territorio, y se produjo un estímulo de los apetitos conquistadores de tres potencias europeas. El descuido en que la corte lusitana tenía a su colonia sudamericana, dio ocasión a ataques al territorio brasileño que hubieran sido también peligrosos para la región amazónica, pero que nuestros vecinos orientales detuvieron a tiempo.

Como Portugal, absorbido por sus intereses en el Oriente, a comienzos del siglo XVI no puso gran atención en su posesión americana, en 1521-1530 esta se vio amenazada por actividades francesas que llevaron a los portugueses a comenzar un intento colonizador que se hizo más serio desde que en 1549 se nombró el primer gobernador general y se establecieron misiones jesuitas. Francia, sin embargo, no abandonó sus intenciones. En 1555 tuvo el propósito de fundar una "Francia Antártica", y durante el reinado de Enrique IV (1589-1610) una "Francia Equinoccial", pero en ambas oportunidades los portugueses obligaron a los invasores a abandonar el territorio ocupado. Sin embargo, a la muerte de ese rey, aunque sin directo apoyo real, los franceses fundaron en la isla de Maranão una ciudad y exploraron la desembocadura del Amazonas con propósitos de conquista, creando el "Estado de Maranão", (1621), con jesuitas que establecieron misiones en las riberas del río. Hasta 1777 lograron que este territorio se mantuviera independiente del Brasil. Los ingleses, por su parte, cuando bajo el reinado de Felipe II se reunieron los reinos de España y Portugal, al final de las últimas décadas del XVI atacaron las ciudades costeras del Brasil y saquearon Santos. Los peligros más serios fueron ocasionados por Holanda, la que en 1624 capturó Bahía bajo el impulso de una compañía comercial de las Indias Occidentales que en 1637 había extendido su dominio del río San Francisco al Maranão. La ocupación holandesa duró hasta 1654, año en que los portugueses lograron que las fuerzas enemigas capitularan. Al parecer esa actividad militar estimuló el ánimo bélico de nuestros vecinos. En 1791, después de haber retenido veintidós meses al jesuita del Perú Samuel Fritz, de las misiones de Maynas, quien había ido del Pará a recuperarse de su perdida salud, los portugueses de esa provincia lo pusieron en libertad

por orden de Lisboa. Lo mandaron a territorio peruano con un cabo, siete soldados y un cirujano, comenzando el viaje el 8 de julio de 1791. Al llegar a las misiones de los Omaguas, el Cabo le comunicó que por orden del gobernador del Pará le daba a saber que ese territorio pertenecía al Brasil y que debía desocuparlo. Los brasileños se volvieron al Pará y no se oyó más del asunto, pero fue esa otra ocasión más de los varios intentos de invasión que realizaron los portugueses, como vamos a ver[6].

Lo ocurrido desde el siglo XVI hasta los mediados del XVII en el caso de los holandeses, hizo a los portugueses cautos en lo que se relacionaba con su colonia sudamericana, lo cual los llevó a negar a los europeos información relativa a ella. Pero esto no logró que desapareciera el interés de aquellos por cuanto se refería al Amazonas, inmenso río al que consideraban camino real para llegar al centro del territorio sudamericano. Por poco que se conociera de esta región, no se ignoraba el número de colonias españolas, portuguesas, francesas y holandesas relacionadas con una hoya hidrográfica que por entonces se estimaba en unos ocho millones de kilómetros cuadrados, es decir, casi la mitad del área sudamericana. Bien se sabía que de ese inmenso curso de agua partían y llegaban venas y arterias fluviales pertenecientes a ese gigante cálido y verde. Un examen del más conocido material bibliográfico que por entonces existía sobre esta extensa área geográfica y que, además de lo escrito sobre los viajes de Orellana y Lope de Aguirre, era accesible a los interesados, permitía conocer, por lo menos en forma aproximada, las fuentes informativas de que por entonces disponían quienes deseaban explorar económicamente esa región (Anexo A).

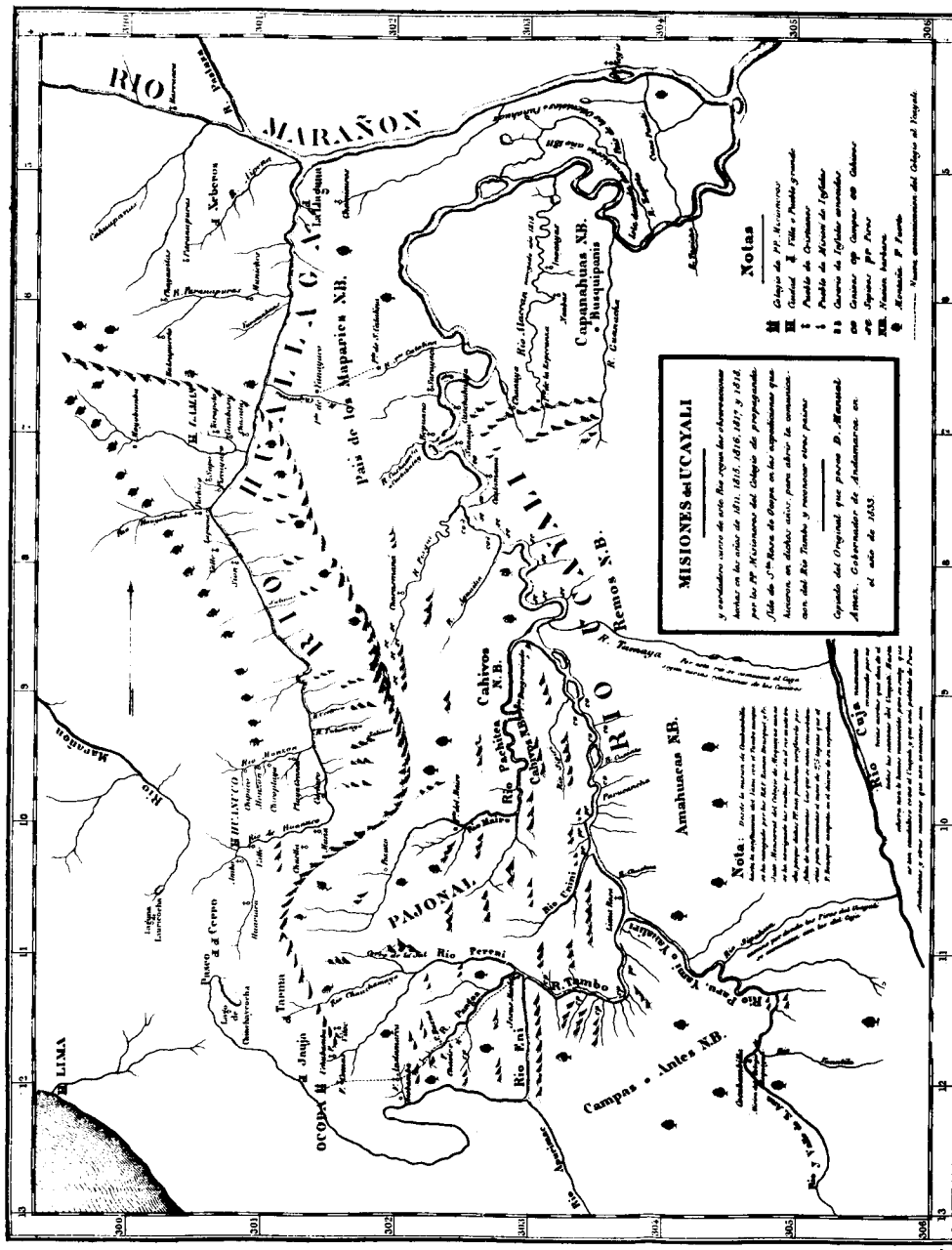
2. NUESTRO ORIENTE IGNOTO

Después de la precedente información que sirve para abrir este capítulo, podemos ya preguntarnos ¿qué se sabía, en nuestro país y en el exterior, de aquella parte del Amazonas y su hoya hidrográfica que se hallaban en territorio peruano? En 1862, cuando Mariano Felipe Paz Soldán publicó en París la *Geografía del Perú* de su hermano Mateo, incluyó una "Noticia Bibliográfica" que contenía lo que en esa capital había podido identificar y que se puede considerar como la bibliografía sobre el Amazonas que para su utilización por los europeos estaba a la mano en ese importante centro cultural del Viejo Mundo. La comentó en la

siguiente forma: "Las obras que se han escrito sobre nuestro país son pocas y cada día se hacen más raras"[7]. Si de la lista que proporciona se seleccionan aquellas que tratan específicamente del río y la región del Amazonas, resultan las que se han copiado con la ortografía y los tipos de letras con que aparecen en el libro original (Anexo B).

Como podrá apreciarse, la relación contiene sólo veinticuatro títulos de los cuales únicamente seis están en castellano, que en un caso (el folleto del teniente Maury, de la marina norteamericana) se trata de una traducción. Los otros dieciocho se hallan en francés (principalmente), inglés, alemán, italiano y portugués, lo que indica el interés que en los países europeos existía en cuanto al material informativo sobre nuestra región amazónica, que llevaba a realizar traducciones.

La bibliografía que registra Mateo Paz Soldán, sumada a la que anteriormente hemos comentado, así como a los mapas mencionados, aun después de eliminar los casos de repeticiones en una y otra lista forman unos sesenta títulos, número de items que da la impresión de que se contaba con una fuente de conocimientos que podía considerarse apreciable o que, por lo menos, era suficiente para fundamentar una investigación capaz de contribuir a la estructuración de una política de desarrollo selvático como la que el Perú se proponía establecer. Mas tal suposición sería errónea. Amazonía era por entonces para el Perú del Pacífico una tierra ignota, como la septentrional Ultima Thule, o el chinesco Catay lo fueron para los europeos del siglo XIV. Con referencia al período de nuestra historia que había precedido al año 1841, Basadre expresa que "la conciencia del país en el espacio se limitaba entonces, ante muchos, a la región de la costa y a la cordillera de los Andes y sus estribaciones. El océano vegetal, la zona de los ríos amazónicos aparecía vaga y misteriosa, salvo el caso de heroicos misioneros y exploradores civiles o militares, abnegados funcionarios, dispersos colonos y videntes estadistas. Una historia de entradas no siempre mantenidas, de avances y retrocesos de la civilización frente a los salvajes hostiles o el clima, a veces también feroz, no coactaba los testimonios de extranjeros y nacionales anunciando un brillante porvenir para cuando la navegación a vapor pudiera extenderse a esta zona del territorio, universo primordial, mundo más que humano, botánico y de pájaros, insectos y reptiles"[8]. Esto es irrefutablemente cierto en lo que respecta a quien vivía en la zona litoral. Pero no con



El mapa de las misiones del Ucayali preparado por los monjes del convento de Ocopa a base de expediciones realizadas entre 1811 y 1818. (Reproducido de Raimondi, t. III).

referencia al resto de habitantes del Perú que iban a ver con natural envidia el enriquecimiento de la región costeña a base del guano y del salitre, sin que a ellos les alcanzara la prosperidad. Allí, en especial en el territorio comprendido entre la hoya hidrográfica del Huallaga y la frontera con el Brasil, había crecido un anhelo que por entonces carecía de una base económica sólida pero que tenía el impulso de una reivindicación nutrida en una difusa concepción geopolítica.

Los Andes han estructurado nuestras serranías en compartimientos estancos formados por tres cordilleras y varios nudos en que entre ellas se amarran. El aislamiento y encierro en que los orientales habían vivido durante el período colonial se hizo más oprimente cuando en el siglo XIX comenzaron a experimentar, como en la región costeña, la sensación de que habitaban una zona geográfica que les negaba, quizás para siempre, la aproximación a través de ese océano Atlántico que era el gran acumulador, y como tal el irradiador de las energías del "progreso".

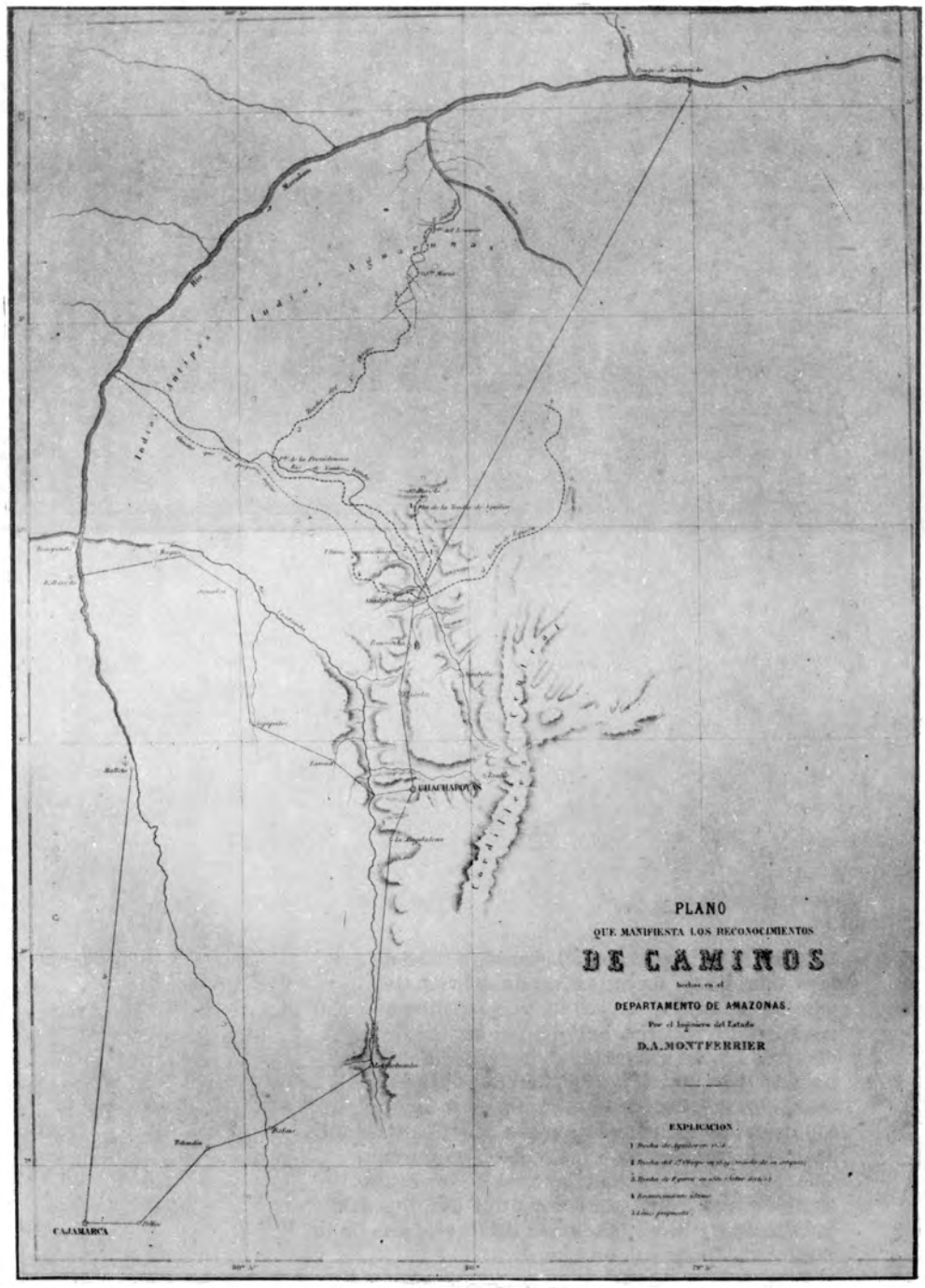
Los grandes ríos longitudinales eran los únicos elementos físicos que con milenaria e indómita pujanza habían logrado abrirse a tajos camino entre los Andes. En vez de subir penosamente a la altura, para volver a bajar como en obedecimiento a la maldición de un mitológico Sísifo, cual lo hacía el hombre, el Marañón, el Huallaga, el Ucayali y sus múltiples ramales, gallardamente y a toda prisa deambulaban cada milla más abajo que la anterior, cosiendo aldeas, pueblos y regiones geográficas, en una burla constante del compartimentaje cordillerano, que les permitía arrastrar un árbol de la zona cusqueña para hacerlo flotar en aguas del Amazonas.

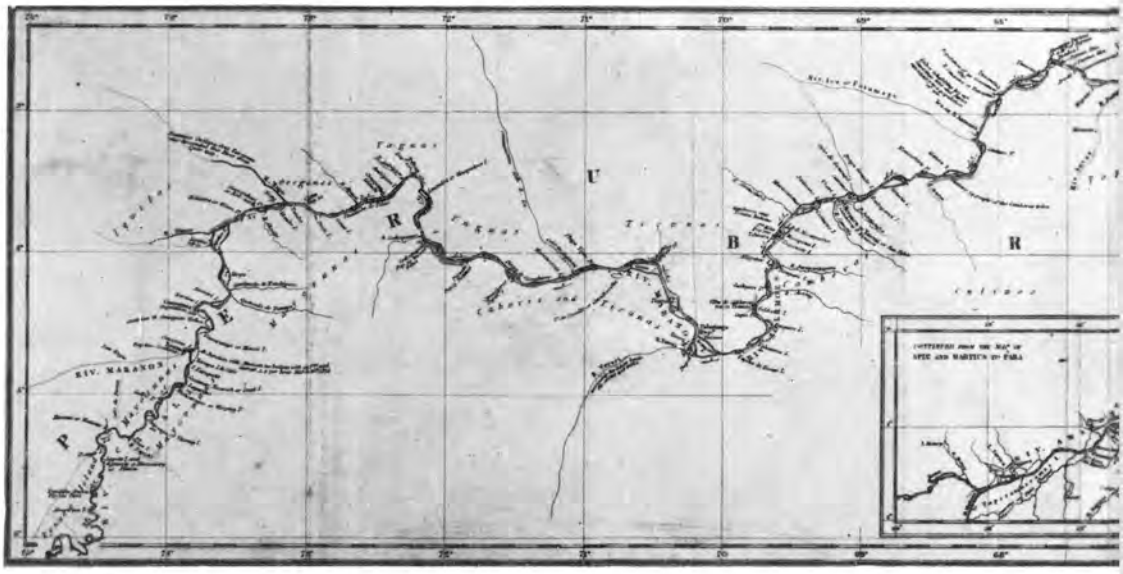
La independencia de que gozaban tenía una limitación: todos ellos eran longitudinales y pertenecían a la cuenca del Amazonas, de manera que no servían a las serranías para unirse a la costa, o sea al Pacífico. Si durante el período colonial no habían sido utilizados para establecer amplios lazos comerciales con otro océano, es decir, con el Atlántico, porque no era la política metropolitana abrir puertas sino más bien cerrarlas, ahora, a mediados del XIX, el minero, el agricultor, el comerciante, el pequeño industrial serrano comenzaron a mirar con interés, antes que así lo hicieran los centralistas gobiernos limeños, la ruta del Este, así como a medir sus posibilidades. El Marañón no era por entonces utilizable por lo accidentado de su cauce hasta el estrechamiento de Manseriche, y económicamente había perdido su

valor al cesar la explotación del oro en sus afluentes de la margen izquierda. El Huallaga ofrecía navegación no muy franca pero aceptable desde el Atlántico hasta Yurimaguas, con buques de 10 pies en creciente y de 4 en vaciante, pudiéndose subir en lanchas, pequeñas, hasta Juana del Río (hoy Tingo María) y en balsas desde Monzón, aunque mostraba el río, en casi todo su curso, serias dificultades a la navegación. Juanjuí, Saposoa, Chapaja, Juan Guerra, Tarapoto y otras localidades más presentaban una agricultura y una industria hogareña que eran florecientes pero poco desarrolladas a causa de los restringidos mercados locales. Mas el río que parecía reunir las mayores posibilidades era el Ucayali, de casi 800 millas de longitud y formado en las serranías del Sur por los importantes confluentes Urubamba y Apurímac, y con una amplia y rica red de afluentes en Cuzco, Junín y Loreto que parecían ofrecer la capacidad de conectarse a la costa mediante un camino terrestre. Como Ucayali, el río era navegable todo el año y en toda su extensión por embarcaciones de 3 pies de calado. Pero las posibilidades que ofrecía no cesaban allí, pues con lanchas de 1 1/2 pies de calado resultaba posible alcanzar Puerto Bermúdez, en el río Pichis[9]. No era difícil advertir la importancia de sus 1,500 kilómetros de cuenca, donde en el estiaje un riquísimo légamo permite abundantes cosechas de frijoles, yucas y maíz. De un ancho variable entre seiscientos y mil quinientos metros, con orillas en cuatro importantes departamentos políticos y abundante en cedro y caoba, estaba destinado a continuar en forma fluvial un camino terrestre que de Lima llevara a la boca del Atlántico.

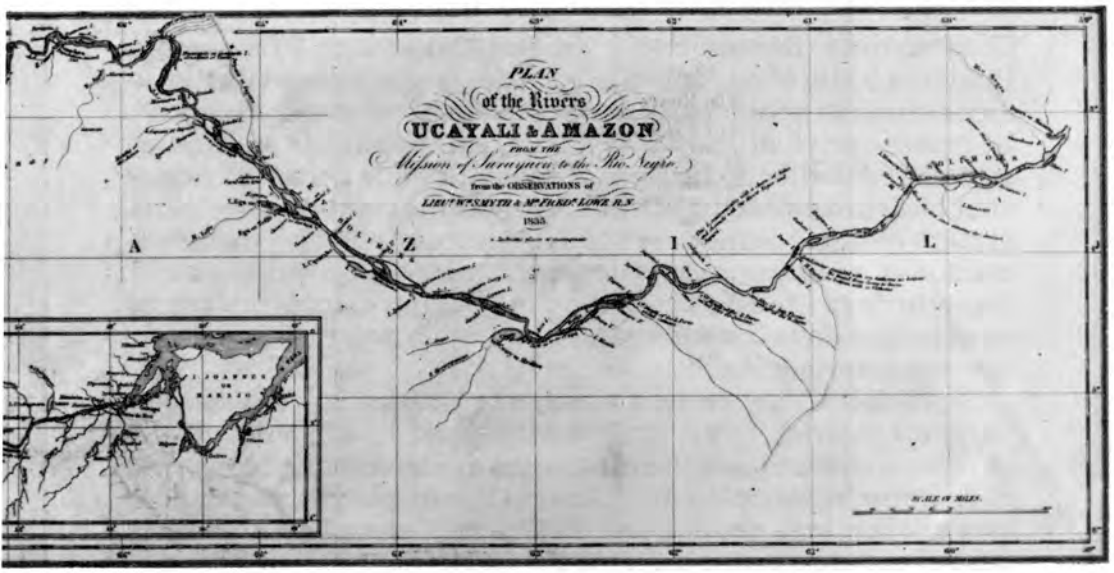
3. COMIENZA EL ENSUEÑO ATLANTICO

Puesto que la Amazonía puede considerarse como un continente fluvial, no ha de extrañar que la historia de la geografía regional haya estado íntimamente ligada con oficiales de marina, desde el comienzo del período republicano. Hasta la década de los sesentas sus nombres pertenecieron a extranjeros que fueron estimulados por los gobiernos de sus países a recorrer el Río Mar, pues las grandes potencias tenían interés económico en conocerlo, y no ha de extrañar que los primeros fueran británicos. El iniciador fue el teniente Henry Lester Maw, perteneciente a la dotación del H.M.S. *Menai,* quien obtuvo permiso para desembarcarse en el Callao y emprender un viaje que, por Trujillo, Cajamarca,


PLANO
QUE MANIFIESTA LOS RECONOCIMIENTOS
DE CAMINOS
hechos en el
DEPARTAMENTO DE AMAZONAS.
Por el Ingeniero del Estado
D.A.MONTFERRIER
EXPLICACION
CHACHAPOYAS
CAJAMARCA



◁ Mapa de 1865, aproximadamente, a base de los levantamientos topográficos de las vías de comunicación del departamento político de Amazonas e incorporación en el mismo de las diversas trochas abiertas a mediados del siglo pasado para llegar desde Chachapoyas al Marañón. Hecho por el ingeniero del Estado Montferrier. Muestra la parte alta de este río, de Manseriche a Balsas, la ruta de Cajamarca a Chachapoyas, las localizaciones de las etnias antipa y aguaruna, así como otros detalles. (De la Oficina de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional, de Lima).



Mapa de los ríos Ucayali y Amazonas, de Sarayacu a Río Negro, levantado mediante observaciones realizadas por el teniente William Smyth y Mr. Frederick Lowe, ambos de la Real Marina Británica. Acompañó el libro de esos autores y fue publicado, también, por John Murray, de Londres, el 10 de abril de 1836. (De la Oficina de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional, de Lima).

Chachapoyas, Balsapuerto y los ríos Cachiyacu, Paranapura, Huallaga y Marañón, salió a la boca del Amazonas con un diario de viaje donde había registrado sus observaciones astronómicas. De éste se derivó su *Journal Of A Passage...*, publicado en Londres en 1829, conteniendo interesantes detalles que permiten sospechar que su exploración no fue muy inocente si se tiene en cuenta la clase de datos económicos de las derrotas fluviales y de las poblaciones, asuntos que registró con minuciosidad. En el primer capítulo de su libro da a conocer que los comerciantes británicos establecidos en la costa peruana se hallaban muy deseosos de poseer esa información[10].

Siguieron a Maw, en 1834, el teniente William Smyth y su compañero Frederick Lowe, de la dotación del H.M.S. *Samarang*, a quienes el comandante Paget autorizó que se desembarcaran para explorar la región del Pachitea y el Mairo, pero procediéndose esta vez con más regularidad. El Cónsul General de Inglaterra puso el asunto en conocimiento del Gobierno, quien decidió que acompañaran a los británicos el sargento mayor de ingenieros Pedro Beltrán y el teniente de marina Ramón Ascárate, mientras el coronel de ingenieros Clemente Althaus dirigiría la exploración hasta que el grupo de oficiales se embarcara en el Mairo. En otro libro[11] hemos relatado las penurias y dificultades que los expedicionarios debieron sufrir y que alteraron los planes trazados, no obstante lo cual la experiencia recogida entre el 20 de setiembre de 1834 y el 6 de marzo de 1835 fue provechosa, dice Raimondi, por el mapa que del camino de Lima al Mairo dibujaron, y del curso del Huallaga y Ucayali. También lo fue en el sentido de la contribución que hizo para despertar el interés público por nuestro Oriente. La obra que los británicos publicaron en Londres, en 1836 (*Narrative Of A Journey From Lima to Para Across the Andes And Down The Amazon, Undertaken With A View Of Ascertaining the Practicability Of A Navigable Communication By The Rivers Pachitea, Ucayali and Amazon*) contiene en sus 305 páginas informaciones de importancia, así como varias referencias[12] a Ascárate, que muestran su magnífico sentido de cooperación. Pero, además, la posición social de Ascárate y de Beltrán, el *Diario de viaje* que el último publicó, así como la alusión que, según Basadre[13], consignó Felipe Pardo en *El Espejo de mi tierra*, sobre las muchas cuitas que pasaron los exploradores, contribuyeron a reforzar un interés que hacía poco se había despertado a causa de varios acontecimientos relacionados con dos personas que esti-

mularon poderosamente a la acción: el hacendado de Casapi don Sebastián Martins, quien había ayudado en la expedición de Smyth, Lowe, Beltrán y Ascárate, y el misionero italiano fray Juan C. Cimini, quien reemplazó al P. Plaza en el convento de Ocopa reabierto en 1836. Martins había establecido un activo tráfico de embarcaciones en el Huallaga y convenció a la Junta Departamental de Junín sobre la conveniencia de promover la navegación en ese río, a tal punto que el 21 de noviembre de 1832 se había dado un paso oficial de importancia: la creación del departamento político de Amazonas. Este mismo año surgió también un proyecto precursor, valioso por su intención: que se creara un astillero para vapores, en un punto cercano a la confluencia del Ucayali con el Marañón[14]. A partir de los acontecimientos que se acaban de mencionar, pareció como si la varita mágica del hada Progreso, que tanto iba a influir en el desarrollo de la región costeña, también tocaría a la que se denominaba "montaña". El Perú comenzó a organizar su zona selvática y a buscar el acceso de nuestras serranías al Amazonas que, se consideraba, era camino real para salir al océano donde tenía lugar el gran tráfico del mundo. Así nació el ensueño amazónico. Fue esperanza sin fundamento real por entonces. Cien años más habrían de trascurrir para que tal interpretación soñadora tomara visos de realidad. Mas durante tal centuria, sin embargo, esa ilusión constituyó un acicate poderoso.

No es de creer que en el lapso de 1830 a 1850 se puso en práctica un plan que de antemano se había trazado para el desarrollo de la porción nororiental del territorio. Sin embargo, resulta que las atenciones iniciales que se prodigaron a la región resultaron agrupadas alrededor de ciertos asuntos definidos: a) estabilizar, y aumentar si era posible, la ocupación económica del área incorporando en tal fenómeno a los grupos étnicos a los que se denominaban "salvajes"; b) estudiar científicamente el área geográfica, en todos sus aspectos; c) establecer un tráfico fluvial de un volumen mayor al que había existido y d) poner coto a los desmanes brasileños.

En cuanto al primer propósito se consideró inalcanzable mientras se abusara de los nativos como se había venido haciendo en especial por parte de los funcionarios gubernativos de menor jerarquía, con el resultado de que los aborígenes se daban a la fuga. Un castigo al Gobernador de Pebas, impuesto el 24 de abril de 1839, es un buen ejemplo[15]. Se comenzó, también, a dar a



ESPLORAZIONE

DELLE

REGIONI EQUATORIALI

LUNGO IL NAPO ED IL FIUME DELLE AMAZZONI

FRAMMENTO

DI UN

VIAGGIO FATTO NELLE DUE AMERICHE

negli anni 1846-47-48.

DA

GAETANO OSCULATI

MEMBRO CORRISPONDENTE DELLA SOCIETA' GEOGRAFICA DI PARIGI

E DI ALTRE ACCADEMIE SCIENTIFICHE D'ITALIA.

Seconda edizione corretta ed accresciuta, con carte topografiche, e coll'aggiunta di nuove Tavole rappresentanti Costumi e Vedute tolte dal vero dallo stesso Autore.

LIBRARY OF THE CONGRESS
CITY OF WASHINGTON

MILANO

PRESSO I FRATELLI CENTENARI E COMP.

Tipografi Editori.

MDCCCLIV.

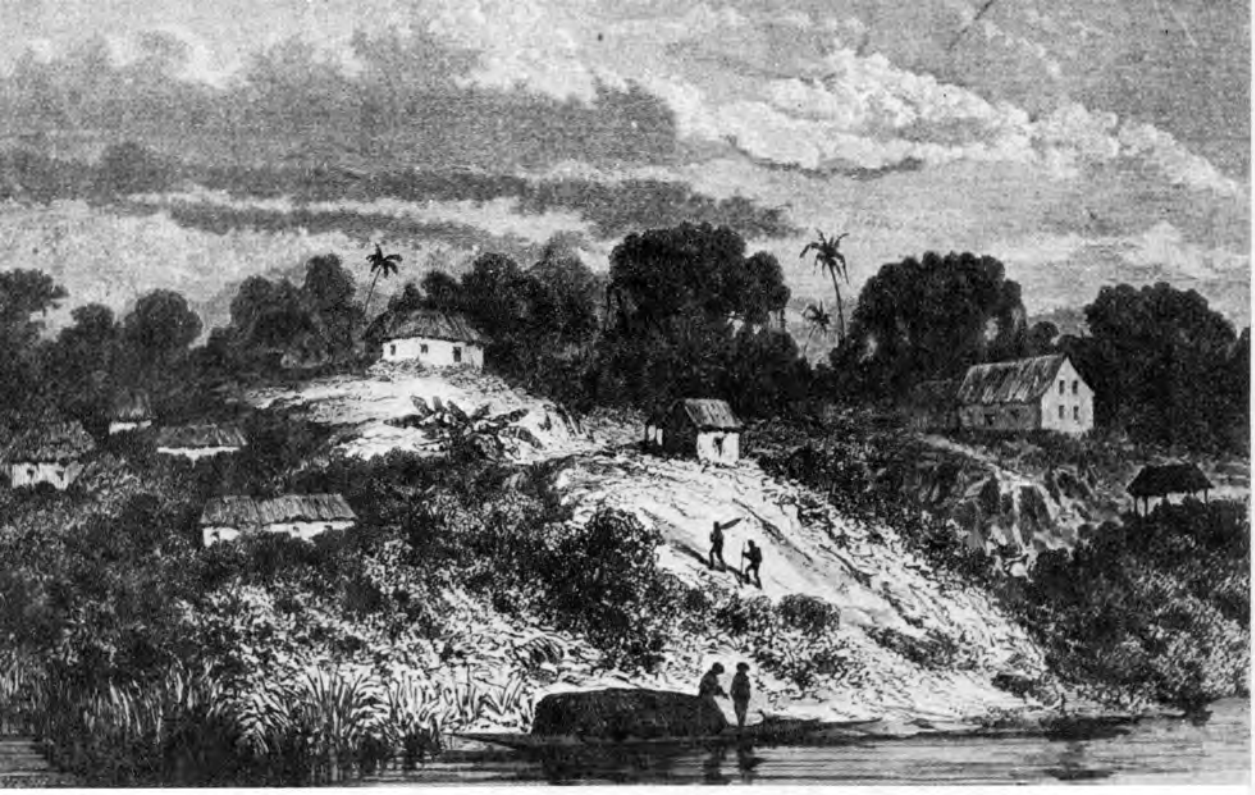
El libro de Osculati, del cual reproducimos una página, es ameno y detallado. Se ocupa más de la zona ecuatoriana que de la peruana.

Loreto è piccola aldea situata sur un altipiano alla sinistra del rio delle Amazzoni, a poche leghe dai confini del Perù col Brasile. Le case sono in parte fabbricate con doppie palizzate intonacate d'argilla, della quale riempionsi anche i vacui delle pareti: le tettoje sono di paglia. Nulla avvi di notévole; la chiesa è piccola, situata in luogo eminente. Vi si fa da cinque o sei speculatori portoghesi un rilevante commercio di salsapariglia, veleno ticuñas, farina di mandioca, che ricevono in cambio di oggetti di manifattura europea, massime ferramenta. Qui per la prima volta dopo la mia partenza da Papallacta nella provincia del Quixos, avendo veduto con somma mia meraviglia una mandra di giovenche che pascolavano nei dintorni, mi affrettai a chiedere del latte fresco che assaporai con delizia, essendo corsi ben sei mesi da che non mi era dato gustarne. Nei dì festivi viene da *Caballo-Coccia* un missionario quivi residente per funzionare nella chiesa dove intervengono quelle poche famiglie di *tapuyos* convertiti al cristianesimo. La popolazione di Loreto è di circa 200 persone, la più parte Ticuñas. Nei giorni però di qualche pubblica festa vi accorrono da ogni parte tanto indiani *Jaguas* che *Orecknes* e Ticuñas. I Ticuñas sono, al pari degli *Jaguas*, buoni, pacifici e laboriosi; hanno in generale capelli neri; quelli che abitano le foreste vanno interamente nudi, con un piccolo schermaglio sul davanti; si cingono le braccia e le gambe di anelli di pelle d'iguana e d'altri rettili, e legano alle braccia due lunghi mazzi di piume d'ardee colorate o d'araras (Vedi Tav. XIV); si tattuano il corpo e si intessono con granelli di vetro braccialetti o collane. Non mi fu dato trattenermi sino al giorno della festa della Madonna di Loreto, alla quale accorrono con gran frequenza. Le *tapuyas* battezzate fanno uso di vesti e camiciuole bianche, e portano una specie di pettine. Nelle case non trovansi letti, tutti indistintamente dormendo nelle amache, delle quali se ne fabbricano in Loreto dai Ticuñas delle bellissime tessute tanto di *ciambira* che di foglie di palma.

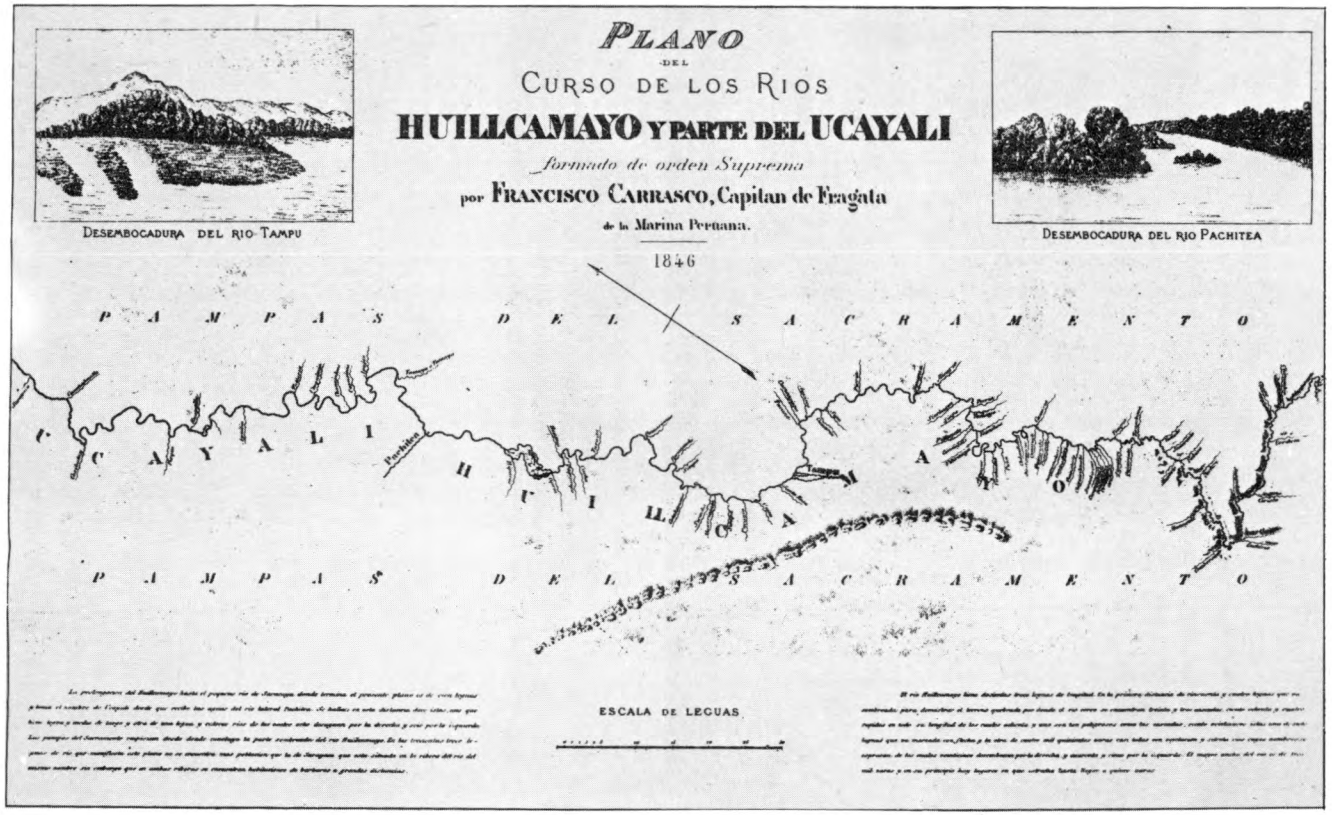
Il giorno 10 partii da Loreto in una *montaria* (canotto) con otto rematori, e dopo sei ore di monotona navigazione giunsi a *Tabatinga*. Prima di arrivarvi si trovano lungo la riva sinistra varj strati di una terra rossiccia o argilla, posta in commercio al Brasile, e conosciuta col nome di *Tabatinga*: viene adoperata dai pittori. Al primo avvicinarmi, una sentinella mi gridò il *Quien*

los mestizos e indígenas la propiedad de la tierra que cultivaban, o terrenos apropiados a quienes no poseían ninguno, así como se asignaron primas de inmigración a los nuevos colonos[16]. El desconocimiento de la realidad geográfica era de tal naturaleza que hubo el caso de dos personas, de escasos recursos económicos y pocas letras, que presentaron solicitud de una concesión que comprendía casi todas las pampas del Sacramento, donde vivían millares de indígenas[17]. No obstante los numerosos conflictos que se promovían con los ciudadanos brasileños de la frontera, se dieron permisos de internación a grupos de personas de ese país que pidieron refugiarse bajo nuestra bandera a causa de disturbios políticos ocurridos en Teffé en 1836[18].

El estudio de la región fue en esta etapa de carácter estadístico y topográfico, principalmente, para llenar los grandes vacíos que sobre esos aspectos existían. En febrero de 1846 se tuvo el trabajo de Eléspuru sobre la población de los pueblos de la provincia de Maynas[19]. Al año siguiente, la estadística del departamento de Amazonas que preparó Nieto[20]; pero sólo diez años después los ingenieros Montferrer y Mariani hicieron el levantamiento topográfico del Departamento[21]. De 1845 fue el "Estado de las obras públicas en la provincia de Mainas" que elevó al gobierno el subprefecto Faustino Rucoba[22]. Ofrece éste una descripción del puerto y aldea de Loreto que jugó importante papel hasta que Iquitos tomó la forma de ciudad, pero más completa, y al parecer más veraz, es otra que hemos hallado. El hombre de ciencia italiano Gaetano Osculati, que procedente del Ecuador y a través del Napo llegó el 5 de diciembre de 1848, como en otra parte informamos, nos dice que Loreto era una pequeña aldea que estaba en una altura situada en la margen izquierda del Amazonas, pocas leguas aguas arriba del límite con el Brasil, en la cual vivían cerca de 200 personas, la mayor parte indígenas ticunas; pero que los días de fiesta era concurrido también por yaguas y orejones, especialmente durante la celebración de la Virgen de Loreto. Describe la población, que tiene una pequeña iglesia y chozas hechas de estacas recubiertas de barro, y con techos pajizos, y menciona "cinco o seis especuladores portugueses" que hacen un buen negocio cambiándoles a los nativos objetos de manufactura europea, en especial herramientas, por zarzaparrilla, veneno para flechas y harina de mandioca. Expresa que los ticunas, así como los yaguas "son buenos, pacíficos y laboriosos", y que los que habitan en el bosque van desnudos, con los brazos y las



El puerto de Loreto, que fue hasta
los mediados del siglo XIX la sede de las
autoridades políticas y eclesiásticas,
según el *Voyages...* de Marcoy.



El trazo de los cursos fluviales del Vilcamayo y del Ucayali, tal como fue presentado al Gobierno por el comandante Carrasco, al terminar su participación en el viaje en que acompañó a Castelnau. (De Raimondi, t. III).

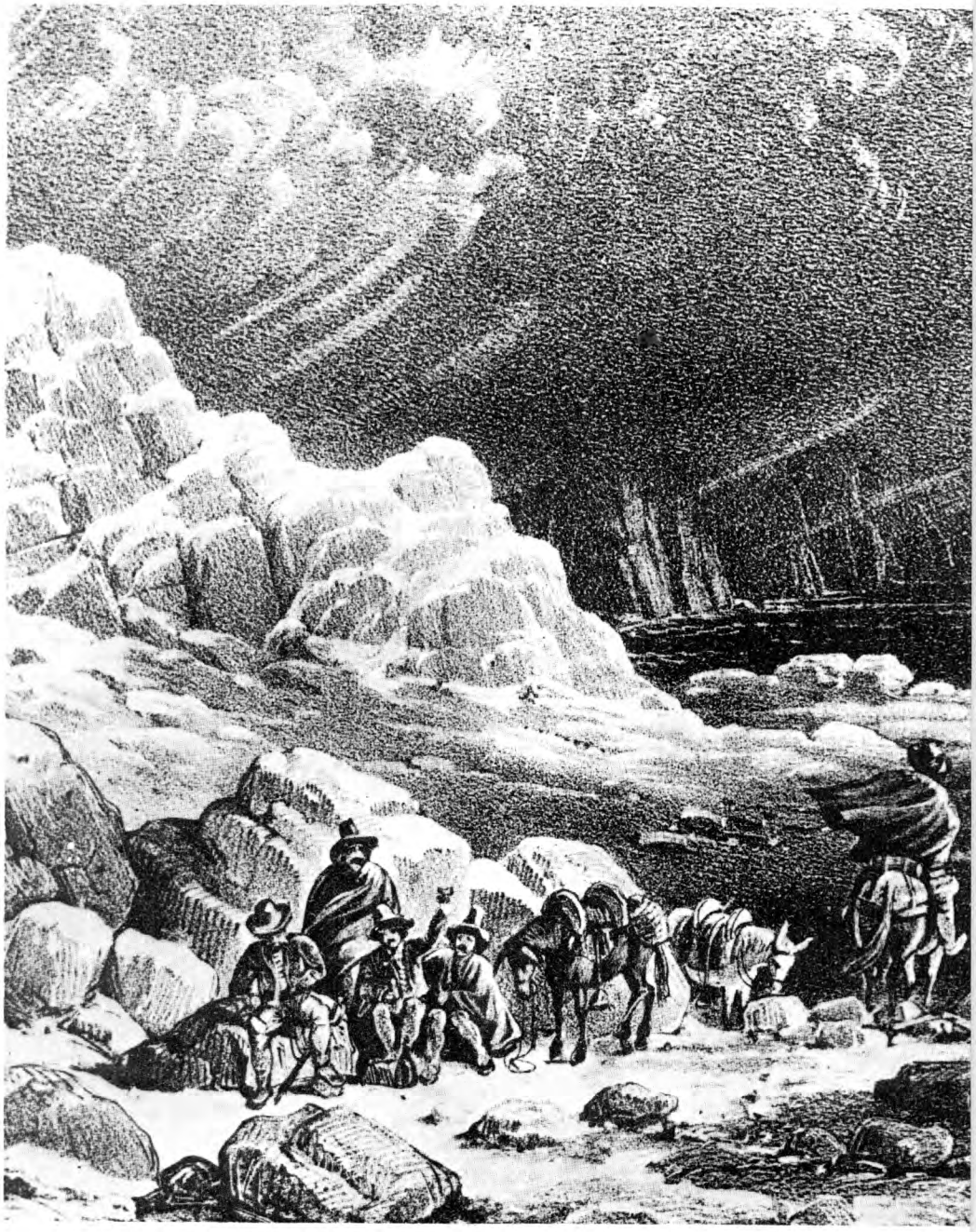
piernas adornados con anillos de piel de iguana y otros reptiles. Alaba este viajero el "bellísimo tejido" con que los aborígenes hacen las hamacas de chambira y de hojas de palmera.

Pertenece también al deseo de estudiar la realidad nororiental, la participación que nuestro gobierno ordenó se tuviera en la exploración realizada por el conde Francis de Castelnau y su comitiva, enviados por el gobierno de Francia, y a la cual se unieron nuestro capitán de fragata Francisco Carrasco y el alférez de fragata José Becerra, como resultado de lo cual el primero presentó "un diario de toda la navegación... por el río Huillcamayo y parte del Ucayali, comprendiendo noticias geográficas y estadísticas de sus márgenes, de las tribus de bárbaros que las habitan, las principales palabras de los diferentes dialectos con que se distinguen y el mapa del curso de los mencionados ríos"[23]. En una obra precedente[24] hemos dado a conocer la parte que cupo a nuestros oficiales en la exploración de Castelnau, así como las penalidades que soportaron y los sufrimientos que experimentaron durante los siete meses que duró esa comisión en la que pudieron perder la vida en el naufragio en que se ahogó el P. Bousquet. Aquí es necesario lamentar la nota crítica, de desprecio y de burla que el conde Castelnau adoptó en su libro, hacia los comisionados peruanos[25] llegando a insinuar que el comandante Carrasco vendió armas que pertenecían a los franceses[26]. Esto se debió, en parte, a la actitud racista y prepotente de Castelnau quien, como hombre de ciencia, francés y de la nobleza de su país, creyó, con frase de uno de los miembros franceses de su grupo expedicionario, que los peruanos se habían añadido "como una escolta de honor destinada a dar a su comisión una apariencia triunfal [y por eso] los trató con supremo desdén"[27], rasgo sicológico de los varios que eran objeto de la crítica de ese periodista quien lo llama "el Conde del Espinazo Blanco"[28]. Es digna de notarse la actitud que Carrasco adoptó al rendir su informe al Gobierno: no expresó una sola queja contra Castelnau. Sólo en unas cuantas líneas dio a saber que en una ocasión estuvo en desacuerdo con el expedicionario francés, y esto lo hace, según se advierte, para que no se atribuya a los peruanos ninguna responsabilidad por la muerte del P. Bousquet: Carrasco informa que en Echarati advirtió a Castelnau el peligro que iban a correr las embarcaciones a causa de la gran carga que los franceses habían puesto sobre ellas[29], lo que no fue tenido en cuenta por el Conde. Resta añadir que mientras Raimondi tuvo frases de encomio a la

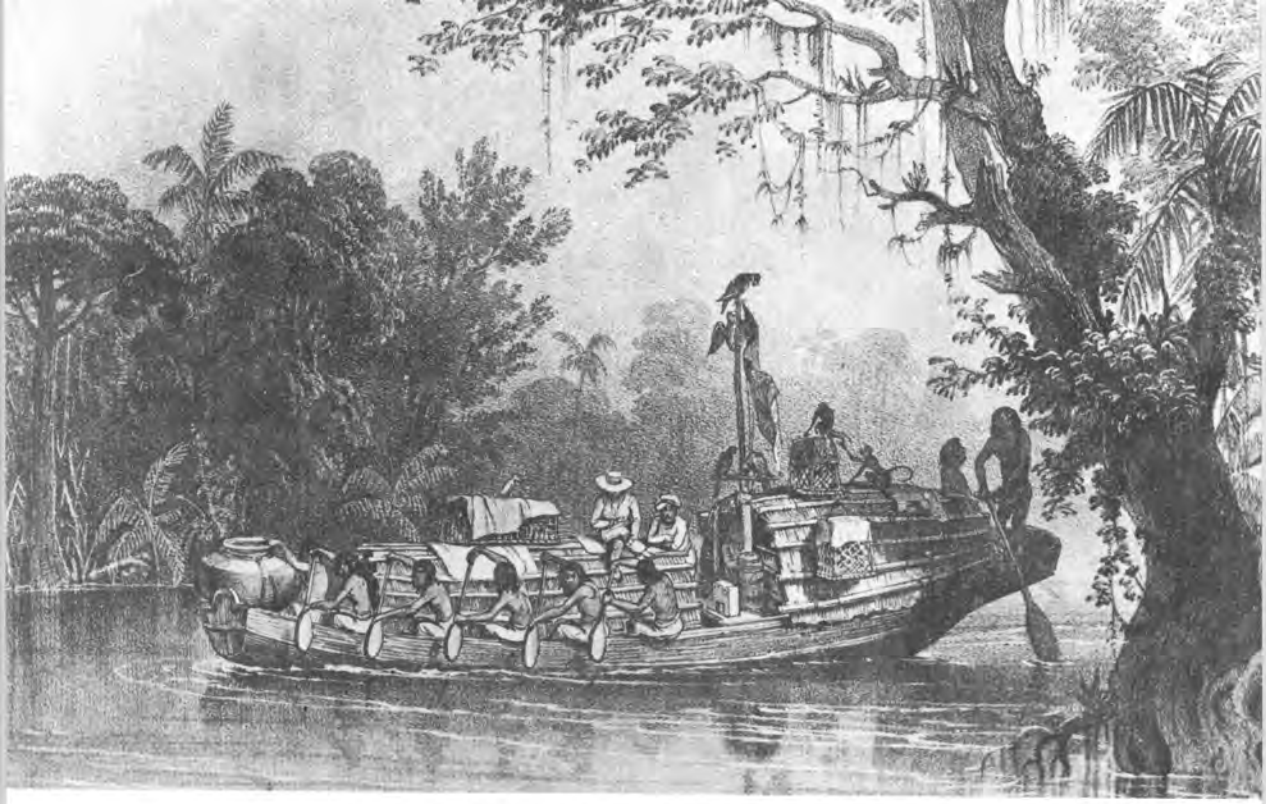




El pincel festivo de
Marcoy no ha respetado el
naufragio de la balsa, que causó la
muerte del P. Bousquet en las cascadas
de Sintuline, en mayo de 1846. Muestra
aquí la situación en que quedaron el
comandante Carrasco y el alférez
Becerra, después de salvar la
vida en ese accidente.
(Marcoy, en *Voyages...*).

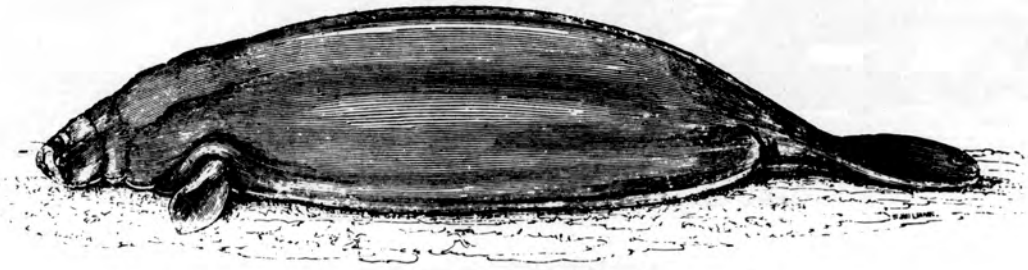




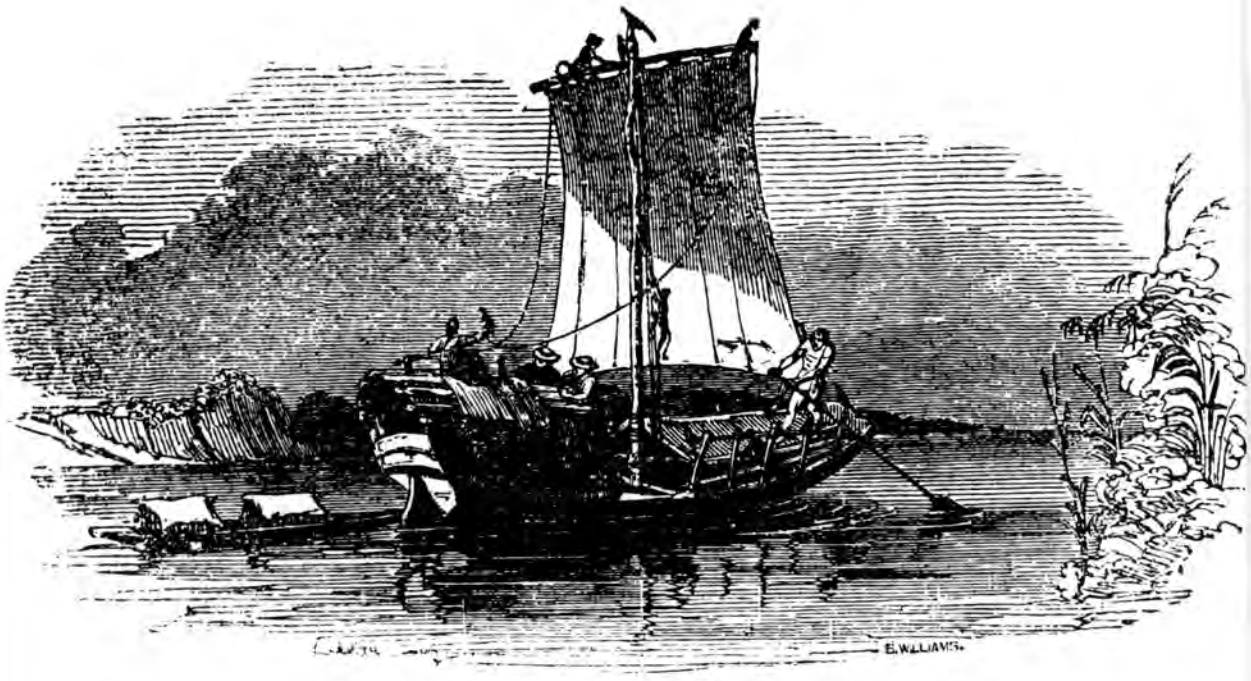


Un paisaje isleño en el Amazonas, en que se advierte la presencia de los autores del libro al que pertenece esta ilustración: *Narrative...*, de los británicos Smyth y Lowe.

◁ El portachuelo de La Viuda, que los oficiales británicos Smyth y Lowe tuvieron que cruzar en su viaje al Ucayali, tal como aparece al reverso de la primera página del libro *Narrative...*, que publicaron en 1836.



Smyth y Lowe ilustran su libro con esta "vaca marina". (De *Narrative...*).



La embarcación de los marinos británicos Smyth y Lowe, ahora utilizando una vela, navega en el Bajo Amazonas, rumbo al Brasil. (Ilustración de *Narrative...*, de esos autores).

labor de Carrasco, fue muy medido al juzgar a Castelnau, y hasta expresó que el francés correspondió mal la generosidad con que el arequipeño Pereira y Pacheco le proporcionó datos científicos que había acumulado en el trascurso de treinticinco años[30].

Tres años antes que se concediera a la compañía impulsada por Wheelwright el privilegio de la navegación de vapores por el Pacífico[31], Gamarra otorgó a Sebastián Martins, a quien ya hemos mencionado, "el privilegio exclusivo [por diez años] para el establecimiento de buques de vapor que navegaran por el Huallaga y Marañón hasta el océano", con varias ventajas y excepciones[32]. El agraciado no usó el privilegio, pero los deseos de establecer ese tráfico llevaron, cinco años después, a que se hiciera una nueva concesión con el fin de conseguirlo. El beneficiado fue esta vez el ciudadano brasileño Antonio Marcelino Pereira Ribeiro, nuevamente con un "privilegio exclusivo de navegar por buques de vapor u otros de superior invención en el río Amazonas, en la parte que corresponde al Perú y todos sus confluentes", durante diez años. Tampoco se consiguió en esta ocasión establecer el tráfico, lo que sólo se lograría diez años después. Hay que añadir que un arreglo de esta clase, así como otro similar de que luego trataremos, resultaba para el Perú algo como jugar con fuego. Por entonces no nos favorecían las relaciones oficiales con nuestros vecinos orientales y a nivel de pobladores de esta área no merecían mucha confianza, a tal punto que en 1832 se estableció una aduana en la frontera con el Brasil[33]. Cuatro años después hubo serios temores de una invasión procedente de Tabatinga que era un foco de reunión de individuos desplazados de otras partes del Imperio a causa de trastornos políticos[34].

4. *"MANIFEST DESTINY" Y* EL AMAZONAS

Con el año 1850 se abrió una nueva y promisoria etapa en el desarrollo de nuestra región oriental, en la cual aparecen importantes intereses extranjeros cuyas ambiciones van a incidir, indirectamente, en la solución de algunos de nuestros problemas. En lo que respecta al Brasil, hasta entonces no existía un tratado de límites y había solamente uno de paz, amistad, comercio y navegación firmado en Lima el 8 de julio de 1841. En 1851 esta situación cambió mediante una convención sobre navegación fluvial firmada por Mr. Bartolomé Herrera y por Duarte Daponte Ribeyro, "que es uno de los actos internacionales más discutidos de

Department of State,
Washington, 12th. October, 1850.

To the Chevalier Sergio T. de Macedo,

&c. &c. &c

Sir: I have the honor to return the map of Brazil which you were so kind as to lend to Mr. Webster. The copy of the Memoir of Lieutenant Maury upon the valley of the Amazon, which Mr. Webster promised to send you, is also herewith communicated. I trust that you will find it replete with novel and interesting views respecting that magnificent region.

I avail myself of the occasion, Sir, to offer to you the assurance of my very high consideration.

William S. Derrick,
Acting Secretary.

Las gestiones del teniente Maury para la apertura del Amazonas. La Secretaría de Estado envía a la Legación del Brasil una copia del informe del mencionado oficial.

nuestra historia diplomática", dice Porras, "por el interés secundario prestado a la *cuestión de límites*" y el primario que se depositó en la libre navegación del Amazonas. En el aspecto de la política internacional del Perú durante el lapso 1851-1853, esa convención tuvo no sólo la importancia de que nuestro país apareciera reconocido por el Brasil como el único condómino en el Amazonas, sino también porque tomó, dice Porras, "accesoriamente" el carácter de un tratado de límites. Además, al provocar la petición norteamericana presentada por el ministro Clay ante la Cancillería, llevó a este país a reclamarnos la navegación en el Amazonas y, a causa de nuestra negativa (ya que aisladamente no podíamos dar ese derecho a los Estados Unidos) le sirvió a este de acicate para realizar una intensa campaña que contribuyó a que Brasil abriera años después al mundo la navegación en el Río Mar[35]. El asunto estuvo inicialmente muy complicado con los designios imperialistas que abrigaba un oficial de marina norteamericano que era profesionalmente tan famoso que solamente esto pudo explicar que en cuanto al Amazonas llegara a pesar en forma definitiva en la política internacional de su país.

Al brote de vitales energías internas que apareció en el oriente peruano desde las márgenes del Madre de Dios y desde el Cusco hasta las vertientes amazónicas de los Andes septentrionales, se le unió un impulso que nos llegó del exterior. Se trata del interés que en los Estados Unidos se despertó por el Amazonas. Fue un atractivo que, en maridaje con la doctrina del "destino manifiesto" que por entonces movía la política internacional de ese coloso territorial, pudo haber resultado muy peligrosa para nuestro país a causa de la geofagia de la Norteamérica de entonces. No fue así, debido a ciertas circunstancias de esas que produjeron la Guerra de Secesión. Ocasionó, en cambio, como hemos dicho anteriormente, que la presión internacional que los Estados Unidos ejerció sobre el Brasil para que abriera el Amazonas, redundó en nuestro beneficio.

También en cuanto a este asunto estuvo presente la vinculación entre la geografía amazónica y los oficiales de marina extranjeros. En este caso fue Mathew Fontaine Maury, de quien ya hemos tratado en este libro al informar sobre la muy importante tarea oceanográfica que realizó a mediados del siglo pasado desde el Observatorio Naval de Washington que dirigió a partir de 1844. Maury había estado en nuestra costa, a bordo del *Brandywine,* primero, y del *Vincennes,* después, desde el 9 de febrero de 1827

hasta el 4 de julio de 1829. Incansable estudiante, buen observador e interesado en tierras y hombres extranjeros, aquí había aprendido castellano y, manteniéndose en contacto con la población peruana, conoció no sólo la geografía física sino la humana, con sus poco admirables episodios políticos[36]. Es de notar, porque ello explicará ciertos pasos futuros de Maury, que este oficial tenía interés especial en cuanto se refería a los asuntos políticos de las naciones. De su propio país le preocupaba el futuro del Sur debido a su atraso industrial que lo hacía declinar rápidamente con respecto al Norte, así como le inquietaba la enorme proporción de su población de raza negra[37].

Si se sigue a Maury a través de su correspondencia y de las biografías en que aparece, resulta el extraño fenómeno que este hombre de ciencia (y bien demostró que lo era), en ciertos asuntos mundanos procedía como si no lo fuera: buscaba argumentos científicos para apoyar en ellos sus reacciones subjetivas, a veces sin vacilar en deformarlos un poco a fin que satisficieran sus deseos. Parece que así sucedió en cuanto a la exposición de su tesis justificatoria sobre la necesidad que los Estados Unidos colonizaran en la hoya del Amazonas. Según lo presenta Harrison, mediante la reunión de los datos oceanográficos que compiló para preparar sus famosas cartas de pilotaje, Maury dijo haber hallado que un tronco de árbol amazónico que el gran río llevara al mar sería transportado por las corrientes al Caribe ("este mar nuestro", decía Maury) y después de pasar por la boca del Mississippi a través del canal de Florida, lo arrastraría la Corriente del Golfo[38]. Basado en el fenómeno que enunciaba el marino norteamericano estimó que la Amazonía podía considerarse una extensión natural del valle del Mississippi. La cuenca del Amazonas, por entonces escasamente poblada, podía alimentar una población de 2,400 millones de almas (según lo expresó después en una conferencia que ofreció en la *American Geographical and Statistical Society* de Nueva York[39]) y permitir una gran producción de algodón. El sur de los Estados Unidos, declaró por otra parte, no podía desprenderse de su mayor capital, que eran sus esclavos. Todas esas consideraciones aparecían ante los ojos de Maury "no como una oportunidad sino como una obligación moral" de que se llevara a cabo la colonización de la hoya del Amazonas, por blancos (naturalmente, norteamericanos) acompañados de sus esclavos negros[40].

Department of State,
Washington, 14th October, 1850.

To the Honorable
William A. Graham,
Secretary of the Navy.

Sir:

I have the honor to return the Memoir of Lieutenant Maury upon the valley of the Amazon, which you were so kind as to lend Mr. Webster some time since. A copy of the Memoir has been retained for the use of this Department. Another copy, by Mr. Webster's direction, has been communicated to Mr. Macedo, the Brazilian Minister. On the day of Mr. Webster's departure for the North, Mr. Macedo informed him, in conversation, that at the instance of Mr. Clayton, he had in June or July last written to his government expressing the wish of the government of the United States to cause an exploration to be made of the Amazon and its tributaries, and requesting permission for this to be done, but that he had not received an answer to the despatch.

I have the honor to be, Sir,
Very respectfully,
Your obedient servant,
W. S. Derrick.
Acting Secretary.

La Secretaría de Estado notifica a la Secretaría de Marina que ha dado a conocer al ministro de Brasil en Washington, el informe del teniente Maury sobre el Amazonas.

Con el tesón que lo caracterizaba, así como con la habilidad que poseía para manejar a la gente, Maury logró el apoyo y la ayuda económica necesarios para que se realizara una tarea preparatoria de los planes colonizadores: un examen *in situ* de la zona geográfica. La misión se encomendó al teniente de la Marina de los Estados Unidos William Lewis Herndon, dándole como compañero de viaje a Lardner Gibbon, quien era un guardia marina aprobado ya para la promoción al grado de teniente que recibió poco después. El 20 de abril de 1850, en una larga carta, Maury dio a saber a su relacionado Herndon la tarea importante para el futuro del sur norteamericano que se le había encomendado, que consistía en que se determinara si la Amazonía "debía estar poblada por gente imbécil e indolente, o por una raza progresista que tiene la energía y el espíritu de empresa para dominar la selva, desarrollarla y explotar los vastos recursos que esconde"[41]. Los dos oficiales dejaron sus buques en Valparaíso y marcaron un compás de espera, parte del cual lo emplearon en leer el material escrito que sobre el Amazonas podía conseguirse en Lima. Las instrucciones oficiales y confidenciales para la exploración sólo salieron de Washington el 15 de febrero de 1851, debido a imprevistos que se fueron presentando. Los dos más importantes resultaron la muerte del Presidente de los Estados Unidos, que produjo la substitución del Secretario de Estado por otra persona, y la renuencia del Brasil para conceder permiso diplomático a los marinos, de acuerdo a la política que este país seguía de negar informaciones a los funcionarios de otras naciones, sobre la cuenca del Amazonas. No obstante, Herndon y Gibbon partieron de Lima hacia el interior del país el 21 de mayo de 1851 y la exploración se realizó y de ella nos ha quedado un interesante informe, dividido en dos partes[42], que se editó oficialmente en 1853. De acuerdo con las instrucciones de Herndon, Gibbon debía ir al Cusco y haciendo las apropiadas investigaciones buscar un punto navegable del Madre de Dios "que, según opiniones sería el Purús". Si esa ruta resultaba impracticable, añadía, seguiría a Puno, La Paz y "descendiendo de las montañas cercanas" se embarcaría en el Mamoré para llegar al Amazonas por el Madeira[43]. En cuanto a Herndon, decidió explorar el Huallaga, como lo hizo partiendo de Cerro de Pasco y realizando un viaje peligroso y dificilísimo hasta que logró entrar en el Amazonas. El recorrido según Harrison, tuvo por objetivo verdadero recoger la información que Maury necesitaba para promover su proyecto de trasla-

dar del sur norteamericano una gran parte de la población negra hacia la cuenca del Amazonas y tratar de conseguir concesiones territoriales para los agricultores sureños. El apoyo que dos secretarios de Marina dieron al esquema de Maury, que ese autor considera "probablemente la versión más extrema del 'destino manifiesto' que pudo sugerir un funcionario público", parece que estuvo inspirado en la ligera esperanza de que resolvería los problemas que acosaban a una economía algodonera en expansión, añade[44].

Al mismo tiempo que se preparaba la exploración de Herndon y Gibbon, y en parte como una necesidad para que esta se realizara, los Estados Unidos hacía gestiones que indirectamente, y en ciertos casos en forma directa, tendían a debilitar el encierro en que el Brasil mantenía al Amazonas. En 1851 se trató de conseguir el permiso oficial brasileño para la exploración, mediante la legación en Washington, y se pidió conversaciones para negociar la apertura del Amazonas, a través del Ministro de los Estados Unidos en Río de Janeiro. Al mismo tiempo el Departamento de Estado llevó un ataque de flanco, al negociar con el Perú un tratado que permitiera a Estados Unidos navegar en el Amazonas peruano (26 de julio de 1851), que Brasil logró neutralizar reconociéndonos el condominio del Río—Mar (23 de octubre de 1851, 4 de enero de 1854). Al año siguiente comenzó un intenso bombardeo llevado a cabo por Maury mediante una serie de artículos periodísticos, firmados con el seudónimo "Inca", publicados en el *National Intelligencer* y luego reunidos en un folleto que, con el nombre *El río Amazonas, las regiones que forman su hoya y las vertientes atlánticas de Sudamérica,* se editó en castellano, en 1853 en Lima, y en 1854 en La Paz[45]. Luego, cuando el informe de Herndon tuvo amplia publicidad, Maury reunió en Memphis, Tennessee, en junio de 1853, una convención que discutió el tema de la apertura del Amazonas al comercio mundial, y que elevó al Congreso un memorial en que pedía una pronta y decisiva consideración del asunto. Según la opinión de Martin, en ese documento Maury "pareció haber perdido toda perspectiva o sentido de proporción", haciendo presentaciones fantásticas de la cuenca del Amazonas, y llegando a expresar que la navegación por el río debía obtenerse "pacíficamente si era posible o por la fuerza si ello precisara", contra la "política japonesa" del Brasil[46].

Como es de suponer los artículos de Maury causaron en el Brasil rabia pero también temor, si se considera que en uno de ellos

el impulsivo marino decía que los Estados Unidos estaban "más cerca del Amazonas que cualquier otro país" y que la libre navegación por el río era "la válvula de seguridad de la Unión"; y si se recordaba la agresiva política norteamericana en México y Centro América. Sin embargo, no respondió de inmediato por sí mismo: lo hicieron Reybaud[47] y De Angelis[48]. No faltaron norteamericanos que censuraron la actitud de Maury, y su Congreso se enfrió, posponiendo la consideración del asunto. Sin embargo, el Secretario de Estado Marcy hizo vigorosos esfuerzos para doblegar al Brasil y para ganar el apoyo del Perú, Ecuador, Bolivia y Nueva Granada[49]. Pero se entró a un punto muerto del cual sólo se salió cuando A.C. Tavares Bastos tomó en sus manos el estudio del problema, y después de una exploración *in situ* y de la publicación de *O Valle do Amazonas* (1866), logró que se aprobara la apertura del Amazonas a la marina mercante de todas las naciones, desde la frontera del Brasil. El Perú procedió de manera similar el 17 de diciembre de 1868.

Lo relacionado con la exploración de Herndon y Gibbon, así como la situación que se ha creado entre el Brasil y los Estados Unidos despierta gran interés en la opinión pública peruana y ello se demuestra en los artículos periodísticos que por entonces aparecen en los diarios limeños. En 1853 las publicaciones se ocupan principalmente del problema de la navegación en el Amazonas[50]. Durante los finales de 1853 un diario de Panamá, posiblemente bajo influencia norteamericana, con motivo de la compra de los vaporcitos *Tirado* y *Huallaga,* de los que nos vamos a ocupar, hizo el siguiente comentario: "Celebramos este acontecimiento, que hará establecer la navegación peruana hasta el Brasil. Urge que buques ingleses y americanos, en virtud de los tratados de sus gobiernos con los del Perú, Bolivia, Nueva Granada y el Ecuador, se lancen a traficar por todas las ramificaciones del Amazonas, y se lleve a esta bella región todo lo que es civilizador, libre y humanitario. Hablando de esto el 'Herald' de California, dice que despachados por el emperador del Brasil ministros al Perú, Bolivia, Ecuador y Nueva Granada, a efecto de celebrar tratados con estas repúblicas para monopolizar la navegación del Amazonas, era de esperarse que no se consintiera en semejante cosa; que el Perú ha hecho arreglos con los Estados Unidos para que sus ríos se abran al tráfico anglo-americano, y que las otras repúblicas liberales y amigas no se prestarán a hacer un tratado ominoso con el Brasil"[51]. Este mismo año aparecen va-

sum, for if this collection were worth sending for, it is certainly worth description.

There is a close relation between the fauna and the flora of every country. The animal kingdom is based upon the vegetable, and the flora, if you please, may be considered as the resultant of meteorological agencies—of heat and cold, of clouds and sunshine, of rain, dews, and the hygrometrical relations generally of the atmosphere. Now whatever is calculated to throw light upon these conditions, has a bearing upon your favorite science, for the fauna and the flora of a country constitute the most striking features in its physical geography.

The capacities of the country drained by the Amazon, to sustain population, are thought to be the greatest in the world, and with a population equalling that of Belgium to the square mile—that river basin includes an area that is large enough to sustain a population of *Six Hundred Millions.* Its seed time is perpetual, its harvests never end, and its capacity to sustain population, has been computed to be fourfold that of Belgium.

The winds and currents of the sea, are such as to place the Atlantic ports of the United States on the wayside of all nations, either going or coming from the mouth of the Amazon. Therefore there is no region of country beyond our own borders, the physical geography of which is more interesting to the people of the United States.

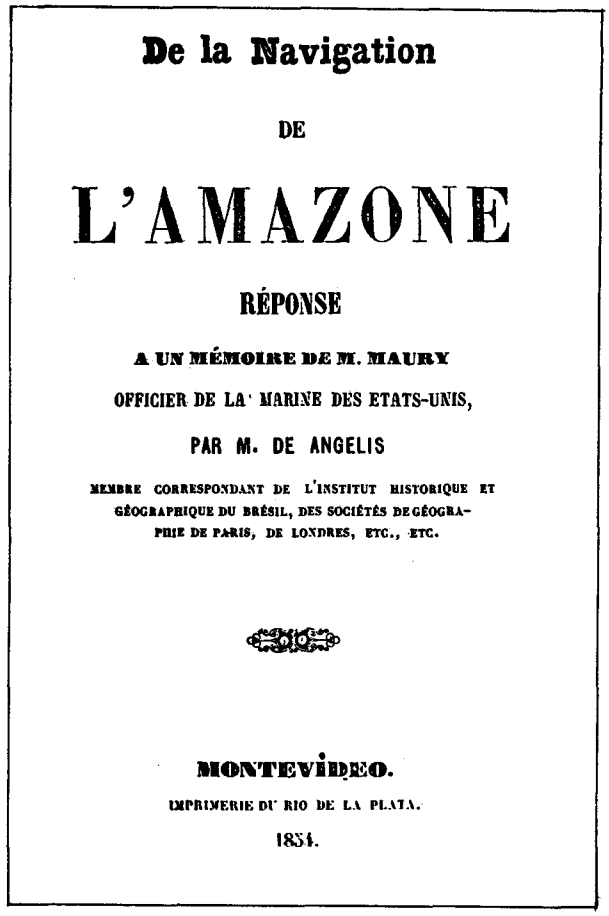
Commerce, or rather produce, the basis of commerce, may be regarded as one of the exponents of physical geography; for explain to me the physical geography of a country, and I will tell you of what productions it is capable. In this sense, therefore, all that relates to the physical geography of the Atlantic slopes of South America, is calculated to be peculiarly interesting to the American citizen, because it has in the future such powerful bearings upon the commerce of his country.

One of the most striking features about the Amazon is well described by a sailor boy that belonged to Herndon's expedition. It bears upon the geography of that country, because it is illustrative of its present condition, and therefore I may be excused for quoting it.

Richards is a young man, who, without the advantages of a liberal education, had been brought up on a farm in Virginia He

---

Una pequeña parte de texto de la conferencia en que el teniente Maury, de la marina norteamericana, hace notar el interés que los Estados Unidos tienen en el Amazonas, conforme se relata en este libro. (Tomado del *Bulletin of the American Geographical and Stadistical Society,* mencionada en este capítulo).



De la Navigation

DE

L'AMAZONE

RÉPONSE

A UN MÉMOIRE DE M. MAURY

OFFICIER DE LA MARINE DES ETATS-UNIS,

PAR M. DE ANGELIS

MEMBRE CORRESPONDANT DE L'INSTITUT HISTORIQUE ET GÉOGRAPHIQUE DU BRÉSIL, DES SOCIÉTÉS DE GÉOGRAPHIE DE PARIS, DE LONDRES, ETC., ETC.

MONTEVIDEO.

IMPRIMERIE DU RIO DE LA PLATA.

1854.

La carátula del libro en que M. de Angelis, desde Montevideo, ataca los conceptos expresados por el teniente Maury en una conferencia dictada en la *American Geographical and Statistical Society.*

rios artículos en ese diario, sobre asuntos referentes al Nororiente[52]. En cuanto a los Estados Unidos, por lo menos hasta 1863 el tema de la navegación en los grandes ríos sudamericanos se sigue tratando entre el Departamento de Estado y sus agentes diplomáticos en nuestros países[53].

5. *ESBOZO DE UNA POLARIZACION*

Es fácil apreciar que los diversos factores que se han enunciado concurrieron a llevar, todavía sin una concepción integral, hacia la formulación de planes que intentaron el desarrollo de la región amazónica. Esto había de ser tarea gubernativa, indudablemente. Mas para que culminara eran todavía necesarios otros estímulos privados y públicos que en la década de los cincuentas llevaron a dar un paso aún vacilante pero que se hizo firme en la década de los sesentas.

Una razón de política internacional ligada con el deseado establecimiento definitivo de nuestros límites territoriales, conduce a los gobiernos a conceder prioritaria importancia al fortalecimiento de la presencia nacional en la zona próxima a las fronteras con el Ecuador, Colombia y la región amazónica del Brasil. Esto va a llevar a una decisión que deja de lado los aspectos económico-sociales, relievando en cambio los militares: Moyobamba es seleccionada como polo de desarrollo, no obstante su distancia a las riberas del Amazonas y su desmedrada situación económica, política y cultural. Ello da al Huallaga categoría administrativa superior a la del Ucayali a pesar de que la provincia no tiene más de 10,000 habitantes, la ciudad capital sólo unas 4,000 almas y la gente era apática según Carrasco[54]. No obstante tales características y su lejanía del Amazonas, el 21 de febrero de 1857 se dispuso que "la ciudad de Moyobamba sea la capital de la Provincia Litoral de Loreto, agregándose a dicha provincia los pueblos comprendidos hasta el punto de Pucatambo"[55].

Una razón de seguridad, también, pero ésta de orden interno, lleva a la selección del polo Sur. Un impulso dominador a "sentar la mano a los salvajes" que hacía más de un siglo, desde la gran rebelión capitaneada por Santos Atahualpa, ocupaban esa región, condujo a utilizar la fuerza militar contra los campas en forma más definida de lo que se planeaba en Moyobamba con respecto a los vecinos jíbaros.

Raimondi proporciona detalles sobre la tarea en que se empeñó Mariano Eduardo de Rivero, en 1847, para reconquistar de

manos de los aguerridos aborígenes la zona de Chanchamayo. Da a saber que su campaña y el interés de los tarmeños dio por resultado que en diciembre de ese año se empezara a construir el fuerte San Ramón. En el acta de la ceremonia de iniciación de los trabajos se especifica que esa "gran obra" contribuiría a que un día se lograra "darnos más directa comunicación con el viejo Continente por medio de la navegación de nuestros principales ríos tributarios, del mayor que conoce el mundo..."[56]. Se determinó, también, que debía abrirse un camino al Cerro de Pasco y establecer un puerto que permitiera bajar por el Ucayali utilizando el Perené, área a la cual llegaron poco después algunos colonos europeos[57]. Hay que añadir, aunque tengamos que dar un salto cronológico, que desde que Távara participó en los comienzos de la tarea de la Comisión Hidrográfica se sintió insatisfecho con el planteamiento de la misma sobre utilizar el llamado Puerto Prado para bajar durante una hora el Pachitea, en canoas o balsas, y de aquí sin navegar durante las noches, llegar al Ucayali en seis días y a Iquitos en siete, utilizando uno de los dos vapores de mayor tamaño, todo lo cual significaba 750 millas de recorrido. Távara creía que la cabecera debía buscarse más hacia el sur del río Pachitea, mostrándose partidario de la propuesta hecha a Abascal en 1808, de que se utilizara la ruta del río Chanchamayo y el Perené, navegable desde Quimiri que no estaba lejos del Puerto San Ramón que se hallaba a sólo sesenta leguas de Lima. Estimaba en menos de cien millas la distancia de este punto al Ucayali[58].

Aislado como estaba del Amazonas pero deseoso de encontrar caminos que le permitieran llevar al Atlántico su producción, en especial cuando se comenzó a explotar el oro de Paucartambo, el Cusco buscó su salida por el Madre de Dios en el cual no halló hasta los finales del siglo XIX ningún paso franco[59]. Más suerte obtuvo utilizando el Urubamba para desembocar en el Amazonas por el Ucayali.

Las dificultades de navegabilidad del Huallaga, que están limitadas a 135 millas de las 732 de su curso, y todas ellas de Yurimaguas al Amazonas, llevó, a mediados del siglo, a un intento que resultaba integrador: reabrir la comunicación entre Huánuco y el Ucayali, por medio del Pachitea, mediante un camino terrestre entre esa ciudad y el Mairo[60].

Más o menos al mismo tiempo se tomaron algunas medidas de organización política de la región septentrional, como la elimi-

nación de uno de los dos gobernadores que existían en el distrito de Pebas, respecto al cual se ratificó Loreto como sede de esa autoridad[61]. Mas tales disposiciones tuvieron sólo un carácter preliminar de otra de mayor cuantía, a la cual no se ha dado el debido relieve restándose así a Echenique y a su ministro José Manuel Tirado el mérito de haber planteado y puesto inicialmente en práctica el plan de organización político-administrativa de los territorios orientales, de Norte a Sur, que inmediatamente después Castilla impulsó enérgicamente. Esto se realizó mediante la autorización que concedió el Consejo de Estado, el 21 de febrero de 1853, a base de la nota que Tirado envió el 31 de enero de ese año. "Las necesidades y el espíritu de la época, decía el Ministro, reclaman una amplia e inmediata aplicación de la vigilancia y de los recursos nacionales hacia esos lugares sujetos a la soberanía territorial del Perú, que por todas las apariencias serán en breve tiempo frecuentados y puestos en contacto con mercados extranjeros, y en los que probablemente una inmigración abundante y un tráfico extenso hacían aparecer... un campo para los esfuerzos...". Ante tal posibilidad, expresaba Tirado, "es de necesidad crear una autoridad territorial facultada a franquear ...facilidades al comercio y a la inmigración, procurar la reducción... de las tribus incultas, establecer la navegación de nuestros ríos confluentes con el Amazonas... y provocar una corriente de inmigración activa". Para ello proponía "crear una autoridad territorial con poder militar en Chanchamayo y en Loreto...", constituir en la región últimamente nombrada "un gobierno territorial independiente de la prefectura de Amazonas, con mando político y militar" que comprendiera "todas las orillas del Amazonas y Marañón..." y los ríos que desaguaban en ellos, y "poner gobernadores y comandantes" en varias circunscripciones, los que recibirían órdenes del gobernador territorial, "quién será instruido para introducir los medios más fáciles de comunicación, para fijar las relaciones de la autoridad y del servicio y para arreglar el establecimiento de colonias..., señalando... lotes de propiedad territorial..., cuidando de que se dé seguridad a las nuevas reducciones [de aborígenes]". Para que se llevara a cabo ese proyecto, el Consejo de Estado autorizó inversiones económicas para la inmigración y para la compra de dos vapores[62].

6. INVASIONES, ASALTOS Y SOLDADOS

Las fronteras del Marañón y del Amazonas se hallaban bajo continuos amagos, de invasiones en lo relacionado con los brasi-

leños y de asaltos sangrientos por el lado de las tribus norteñas. Esto llevó a incorporar el fortalecimiento militar en el esquema de organización, no sólo de la zona meridional sino también de la septentrional, medida que en realidad venía demorada, pues desde 1825 la reclamaban las autoridades políticas[63].

En lo que se refiere a los vecinos orientales era continua su entrada a ríos secundarios y quebradas del Perú, para adquirir de los aborígenes zarzaparrilla, manteca, pescado en salazón, cera, hamacas y otros artículos, contratándolos luego para que fuesen como bogas de las embarcaciones traídas por los mercaderes, viajes de los que se les impedía volver. En julio de 1849 y en diciembre de 1851 se dictaron medidas preventivas (que no pudieron ir más allá de la frontera y que sirvieron para que los peruanos que viajasen al Brasil estimularan a los allí detenidos a que hicieran uso del derecho de reversión)[64]. Mas estas medidas resultaron de difícil aplicación y no dieron resultados[65]. El Ejecutivo estableció, por otra parte, una comandancia militar de las fronteras con el Brasil[66], lo que produjo rozamientos administrativos con el Legislativo, el que no obstante una circular de Cisneros, por entonces el Ministro[67], vetó la creación de las comandancias militares de fronteras[68]. A mediados de 1852 la Comandancia Militar de la Frontera con el Brasil se hallaba en funcionamiento[69] con cuarenta hombres reclutados en la región, los que gozaban de garantías especiales[70]. Es de notar que, no obstante ello, en 1860 el Comandante Militar del Distrito de Loreto da a saber, desde el puerto de Loreto, que necesita disponer de una fuerza que le permita controlar los "desertores, esclavos, prófugos y criminales" procedentes del Brasil que abundan en tal forma que "el idioma dominante es el portugués, y las costumbres [son] brasileras"[71].

Al norte de Maynas la situación no era mejor y hubo que mandar tropa a reprimir nuevos desórdenes promovidos por las tribus indómitas[72]; pero una vez que se impuso el orden se decidió "que en el interior de Mainas existiera una guarnición compuesta de cuarenta individuos de tropa", con cuyo objeto se publicaría un bando llamando a los voluntarios que quisieran alistarse[73]. Esto no dio resultado y, a causa de la insistencia con que el diputado Mariano Aguilar pedía "200 hombres... para guarnecer el Alto Amazonas situándose en los escombros del Pueblo de Borja"[74], se decidió que a la Columna Guarnición de Loreto se sumara un destacamento del Batallón de Marina, que a comienzos de 1859 estaba en Chachapoyas, viajando hacia

Moyobamba el 7 de junio, no sin antes provocar un desorden que vino a resultar como un presagio de la pésima conducta en que esta tropa actuó siempre en la Amazonía, como el lector se irá enterando en líneas y páginas próximas[75]. Sin los desertores que lo fueron abandonando en el viaje, el coronel graduado Carlos Stevenson tomó en Moyobamba el mando de toda la fuerza que se hallaba en la región, a la que se sumó un pequeño grupo de doce artilleros que dotaron los dos cañones que habían estado en el *Tirado* y el *Huallaga*, buques de los cuales trataremos luego[76]. Dos meses después de haberse establecido en Moyobamba, la tropa del Batallón de Marina "se sublevó contra sus oficiales a los que perseguían para asesinarlos" y cuando Stevenson se dirigió al cuartel "fue acometido por seis de los insurgentes que calando bayonetas unos y apuntándole otros le intimaron se diese preso". No obstante, cuando ingresó pudo dominar la situación y reducir a los cabecillas. Los amotinados explicaron su actitud manifestando que se les tenía abandonados, sin pagarles sus sueldos, con un rancho miserable y descalzos. Al dar cuenta de lo sucedido, Stevenson recordó al Ministerio que "había reclamado continuamente y hasta con majadería, el vestuario y demás útiles", y que en Moyobamba "en ciertas épocas se carecía de todo hasta el grado de amenazar hambruna"[77]. No obstante lo ocurrido fue menester que se continuara utilizando al Batallón de Marina, a causa de la situación que reinaba en la región. El prefecto Stevenson se vio precisado, en vista de un ataque de los mayorunas del Ucayali, que en la quebrada de Tapichi (a 16 leguas de Nauta) asesinaron a Luis Kinner y a cuatro aborígenes llevándose a dos niños, a pedir que se aumentaran las plazas de ese cuerpo de tropa, para que se pudieran enviar guarniciones a los pueblos ribereños amenazados por rebeldes[78]. Diremos, de paso, que diversos funcionarios solicitaron al ministerio de Guerra y Marina que a los conductores de los dos grupos de inmigrantes formados por Shutz, Ijurra y Monteza, se les proporcionaran fusiles, balas y fulminantes[79]. Entre los pedidos que se acaban de mencionar, el del 11 de diciembre solicitaba se enviaran carabinas al Prefecto de Amazonas para que los gobernadores de la zona del Marañón formaran partidas armadas con qué contener las incursiones de los "salvajes", en vista del ataque a "Copayín y Puya, de la provincia de Jaén, en que habían asesinado a 25 personas".

Entre 1853 y 1857 hubo envíos continuos de armas y otros artículos de combate, comprendiendo cuatro cañones de montaña,

de a 3 pdr., así como de oficiales, cuadros medios, soldados de artillería e infantes[80]. No se mostró preocupación similar por la gente que allí exponía su vida, a veces sufriendo hambre y miseria. En la correspondencia oficial se encuentran informaciones que demuestran atrasos de hasta dos años y medio en el pago de los haberes, continua falta de vestuario y de armas. Fue admirable, en verdad, que el coronel Francisco Alvarado Ortiz pudiera conservar la confianza, lealtad y disciplina de subordinados que vivían en tan míseras condiciones y que eran disipados y levantiscos como los que en la costa servían en este cuerpo[81].

7. DOS POBRES VAPORCITOS

En un libro que varias veces he mencionado, hemos tenido ocasión de informar, con todos los detalles que por entonces se podían obtener, sobre una importante medida que constituyó parte del plan de desarrollo del Nororiente, que el gobierno de Echenique puso en práctica[82]. Nos estamos refiriendo al contrato que celebró el Perú con la Compañía de Navegación del Amazonas, procediendo en este sentido de manera similar a la del Gobierno Imperial, que protegía a tal empresa brasileña. No vamos a repetir aquí lo expuesto en ese libro. Nos limitaremos a precisar que el contrato quedó en debida forma mediante las modificaciones introducidas por el Perú, el 14 de marzo de 1853; que resultaba oneroso para nuestro país y que dicho acuerdo podía ser renovado o rescindido al terminar el tercer año del tráfico de los vapores que utilizara. Antes que el contrato quedara definitivamente arreglado, el Perú dio un paso complementario que indicaba el gran interés que había puesto en el asunto.

En vista que el contrato con la compañía (brasileña) de Navegación del Amazonas limitaba a este río el tráfico de los vapores de la misma, el ministro de Gobierno del Perú sugirió el 31 de enero de 1853 al Consejo de Gobierno de Estado que se construyeran dos vapores que, relacionando sus itinerarios con los brasileños del Amazonas, hicieran el tráfico en los tributarios, especialmente el Ucayali y el Huallaga[83]. Esta iniciativa fue acogida por ese cuerpo de gobierno el 21 de febrero de 1853[84], el cual encargó al Ministro que mandase construir los vapores. Aunque la autorización especificaba que esto debía hacerse "en Europa", el ciudadano norteamericano José Whitmore le presentó el 18 de marzo de 1853, en Lima, una propuesta[85] que fue aceptada el mismo

día[86], casi completamente salvo la adición de unos cuantos artículos que aclaraban ciertos aspectos del contrato. Las principales especificaciones contenidas en esos dos documentos daban a saber que mediante la entrega de setenticinco mil pesos, en moneda corriente de los Estados Unidos, Whitmore "construiría y ministraría", entregándolos en el puerto de Loreto "antes o a principios de enero de 1854", un vapor de 80 toneladas de registro, con máquina de 75 caballos, "de superior calidad y la más apropiada para navegar en los ríos, y uno de 50 toneladas de registro y 50 caballos", y con cascos hechos "de los mejores materiales y... construídos del mejor modo conocido". Los pagos debían realizarse como sigue: "La cuarta parte del importe cuando las quillas de los dos buques sean puestas, otra cuarta parte cuando la maquinaria y los cascos estén listos para el embarque, una cuarta parte cuando el buque que debe transportarlos al Amazonas esté pronto para salir al mar, y el balance en Nueva York cuando los dos vapores sean entregados al gobierno en Loreto"[87]. Whitmore se comprometía a facilitar en Loreto "cuatro ingenieros, cuatro fogoneros, cuatro timoneles, ocho marineros de cubierta, dos cocineros, y dos mayordomos, quienes deberían ser pagados por el Gobierno desde el día de su llegada a Loreto"[88]. A petición del Perú quedó entendido que el Contratista proporcionaría, además de los repuestos, un bote "plano o sin quilla" y otro de 20 pies de largo, un cañón "de calibre igual al que se encuentra en la lancha de la fragata nacional *Amazonas*", 100 toneladas de carbón puestas a bordo en el Pará, una fragua con sus útiles, dos anclas y una bomba para cada buque, y "competente cantidad de aceite, sebo y todos los útiles que ordinariamente se ponen a bordo de estos buques para sus diversos servicios"[89]. Se convino además en que "toda la gente del servicio en los vapores sería contratada por dos años, cuando menos; que los salarios de los empleados y marineros se ajustarían de acuerdo con el agente diplomático del Perú en los Estados Unidos"; que se construirían las máquinas de modo que pudieran quemar leña; que todos los riesgos y contingencias de los vapores eran de cargo del Contratista hasta su entrega en Loreto a los oficiales peruanos; que si se encontraba algún obstáculo por parte del gobierno del Brasil, que retardara las estadías de los buques, el Perú pagaría esas estadías mientras se allanaban los obstáculos, y que el Gobierno se obligaba a tener listos en el puerto de Loreto los oficiales que debían recibir los buques y dar al Contratista el certificado de entrega.

En cuanto a las medidas de seguridad financiera que el Gobierno tomaba para garantizar la calidad de los vapores, asunto que más tarde iba a ser de la más grande importancia, se estableció que el Contratista otorgaría en los Estados Unidos fianzas que fueran satisfactorias para el Agente Diplomático del Perú, por las cantidades que recibiera, y que para el pago del último dividendo en los Estados Unidos "se hará constar por el Contratista al agente del Perú, estar entregados los vapores a los oficiales peruanos comisionados y con presentación del certificado de entrega de los buques hecha a satisfacción de éstos"[90]. Con referencia a la vigilancia de la calidad técnica de los vapores, la responsabilidad se hizo reposar en quien actuaba como agente diplomático del Perú, que debía inspeccionar la construcción y podría "hacer inspeccionar los vapores por los peritos correspondientes de los Estados Unidos"[91]. Según ello las personas que iban a utilizar los dos buques contratados mediante esos documentos, sólo tenían intervención en la entrega de los buques, aunque el contrato permitía que el Gobierno pusiera a bordo del buque que llevaba los vapores al Pará, o "en otro lugar antes de entregarse los vapores en Loreto", a oficiales peruanos[92].

De acuerdo con lo que se estipulaba en el contrato el Gobierno decidió enviar dos marinos que, viajando en la nave que llevaba en piezas los vapores, llegara con ellas al Pará y facilitara el buen entendimiento con las autoridades brasileñas. Como comisionado principal se escogió al capitán de corbeta efectivo Manuel Villar, jefe que había acumulado amplia experiencia militar al mismo tiempo que tenía buena práctica marinera gracias a haber pasado varios años en la marina mercante de ultramar. El otro comisionado era el capitán de corbeta Domingo Vieyra, quien por haberse enfermado tuvo que ser reemplazado por el teniente primero Juan Fanning[93]. Las instrucciones oficiales que recibieron del ministerio de Gobierno no contenían ninguna directiva que se refiriera al cumplimiento de posibles deberes mientras estos oficiales permanecieran en los Estados Unidos, excepto que al llegar a Nueva York se pusieran "de acuerdo y bajo la dirección del Encargado de Negocios del Perú... quien les daría las precisas instrucciones para su viaje al Pará"[94]. Como se notará, tales instrucciones no emanaban de la institución a la que estos oficiales pertenecían, sino del ministerio de Gobierno que fue el que tuvo a su cargo todo lo relacionado con estos buques, desde el contrato para su construcción hasta la responsabi-

lidad de que se inutilizaran en la forma poco apropiada de la que se tratará en páginas posteriores.

El 15 de agosto de 1853 el contratista Whitmore, desde Nueva York, comunicó a los ministros de Gobierno y de Relaciones Exteriores del Perú que había terminado la construcción de las dos naves que tenían las características siguientes: "longitud del vapor más grande sobre cubierta, igual 115 pies; anchura de ídem, igual 22 pies; profundidad de la bodega, igual 4 1/2 pies. Equivale su máquina a la fuerza de 100 caballos. La capacidad de su caldera es suficiente para hacerlo andar. Longitud del más pequeño sobre cubierta, igual a 87 pies; su anchura, igual a 20 pies; profundidad de la bodega, igual a 4 pies. Su máquina es equivalente al poder de 75 caballos, con caldera de conveniente capacidad. Las calderas están construidas para el combustible que mejor convenga a los navegantes, de leña o carbón". Daba a saber, además, que los vapores en piezas y los pertrechos necesarios se estaban embarcando en el *clipper* llamado *Star of the East*[95]. El 16 de agosto de 1853 Villar recibió del Encargado de Negocios un documento destinado a las autoridades del "puerto del Pará" pidiéndoles que dieran facilidades al comandante Villar y que le prestaran ayuda en conformidad con los tratados existentes entre el Perú y el Imperio del Brasil[96]. También se le dio a Villar un pliego de instrucciones basado en las formuladas en Lima el 25 de junio de 1853, así como los pasaportes, y la patente de los vapores ya denominados *Tirado* y *Huallaga*. Osma le hacía notar a Villar que se le entregaba una letra por soles 1,022, que era el importe de un semestre del sueldo de Villar; una lista de los víveres que Whitmore había comprado, por orden del consulado, para la manutención de 30 hombres durante 6 meses; y copia de la contrata que había firmado con los maquinistas, pilotos y fogoneros. Se excusaba de no incluirle la lista de los repuestos y efectos que "según contrata debía llevar Whitmore, porque éste, a pesar de habérsele pedido repetidas veces no la había enviado". Añadía Osma que, conforme a la sugerencia de Villar, había prevenido al Contratista que sin aumentar el número de la tripulación de los vapores llevara un carpintero para cada uno de ellos, y que había encargado al cónsul en el Pará que comprara y entregara a Villar los instrumentos que había pedido en comunicación del 14 de agosto[97]. En los diarios panameños de setiembre-octubre de 1853, se dio la noticia que el vapor que conducía en piezas al *Tirado* y *Huallaga* se había perdido. Un artículo que desmentía tal información se

reprodujo en *El Comercio* limeño: "se ha falsificado la noticia de la pérdida de la fragata 'Star of the East', conductora de dos vaporcitos peruanos a Pará. Este buque, después de vencer muchos peligros, llegó a Salinas el 17 de setiembre [de 1853], y pronto, armados los vaporcitos, entrarán por la embocadura del Amazonas, a situarse en ríos del Perú..."[98].

En cumplimiento de las instrucciones que habían recibido del ministerio de Gobierno, los comandantes Villar y Fanning "inspeccionaron las operaciones [de armar los buques en el Pará] tanto para el propósito de instruirse en esos pormenores, como para informar al Gobierno de la construcción, detalles y demás con arreglo a la contrata". Durante este período de permanencia en Belem do Pará se presentó un peligro de mayor cuantía. El Encargado de Negocios del Perú en Washington dio a saber a nuestro ministro de Relaciones Exteriores que el ministro del Brasil en ese lugar le comunicaba en forma privada que se habían adoptado ciertas medidas en represalia de la actitud del Perú al fijar el puerto de Loreto como límite de la navegación del Amazonas peruano. Añadía que el Gobierno Imperial había prevenido al Presidente de la Provincia del Pará sobre los vapores que allí se estaban armando y respecto a los cuales se había dispuesto que se les auxiliara en todo y se les dejara navegar bajo la bandera del Perú, que fuesen ahora enviados en piezas hasta Tabatinga, en un buque de la Compañía de Navegación del Amazonas; y como esta orden iba a recibirse en el Pará cuando el *Tirado* y el *Huallaga,* ya armados, estaban casi a punto de emprender su viaje, la imposibilidad de desarmarlos para volverlos a montar en Loreto podía, quizás, llegar a producir la pérdida de esos vapores. De inmediato la cancillería de Torre Tagle hizo gestiones en Lima, y el ministro del Brasil en la Capital convino en pedir a su país que se revocara la orden, lo que parece se hizo si en verdad llegó a dictarse la disposición que había producido la alarma[99].

Los dos buques salieron de Belem remontando el Amazonas. El 14 de marzo llegaron al puerto peruano de Loreto[100] y, conforme a las instrucciones escritas que se tenían del ministro de Gobierno, el teniente primero Fanning tomó el mando del vapor más pequeño, y Villar el del mayor asumiendo también las funciones de comodoro. En el *Tirado,* Villar estuvo el 27 de marzo en Iquitos y el 29 en Nauta de donde salió el 31 hacia Yurimaguas, según se advierte en el diario de Wilkens de Mattos[101], para entrevistarse con el Gobernador General de Loreto, coronel Francisco Alvarado Ortiz, conforme a las instrucciones.

Lo que hasta aquí se ha expuesto respecto a la adquisición y viaje de esos primeros vapores, está ampliamente respaldado por la certificación documental a la que nos hemos referido. Infortunadamente para el lapso del año que sigue no se ha encontrado abundante información, sino una de carácter parcial pero que proporciona datos importantes. Es de esperar que en el próximo futuro se hallen más documentos aclaratorios. En lo que aquí sigue reconstruímos la historia de ese período a base de las informaciones utilizables.

Las instrucciones que el ministro de Gobierno entregó a Villar en Lima el 25 de julio de 1853 no mencionaban que, como es regular, se verificaran en los Estados Unidos o en el Pará o en ambos lugares, los acostumbrados viajes de prueba que se realizan con buques nuevos. Villar y Fanning habían hecho el recorrido de Belem al puerto de Loreto en el *Tirado* y en el *Huallaga,* ciertamente, pero en una calidad que era casi de pasajeros, pues se les advirtió que "aunque [ustedes] deben tener el mando de los vapores [posteriormente], la conducción y responsabilidad [era] de Whitmore hasta entregarlos en Loreto"[102]. Quizás los marinos peruanos lograron notar en este viaje de surcada a Loreto características de los buques que no los satisficieron. Pero aunque pudo no haber sido así hay un documento que parece afirmarlo, pues se comenta en el mismo "las dificultades que han ocurrido para recibir los buques"[103]. Es muy de creer que Villar se negó a firmar en Loreto los documentos de recepción de los buques, los que Whitmore necesitaba para cobrar en la Legación del Perú la última cuota de pago. Hay que considerar que Villar y Fanning tenían razón para no otorgar esos documentos hasta que dispusieran de la oportunidad de someter los vapores a una prueba prolongada, y no en el Amazonas sino en el Ucayali y en el Huallaga, ríos en los cuales iban a realizar el tráfico.

El pliego de instrucciones del ministro de Gobierno especificaba que en junio de 1854 los dos buques debían estar en el Pará "para recibir los inmigrantes"...y ..."remolcar si es necesario los buques que los conduzcan". Pero también se disponía que, antes de eso, uno de los vapores subiría por el Huallaga hasta donde fuera posible y el otro por el "Ucayali y tributarios Pachitea y Tambo, hasta donde sean navegables las aguas, llevando un diario exacto de la exploración". Añadían que el buque que remontara el Pachitea "al llegar al puerto del Mairo se comunicará con el gobernador de Pozuzo". Parece que estas disposiciones se

cumplieron por lo menos en cuanto a Villar. A causa de que, como se ha explicado en páginas precedentes, su comisión en el Nororiente no constituyó una actividad de la Marina de Guerra sino del ministerio de Gobierno, las fojas de servicios de Villar que figuran en su expediente personal, que se guarda en nuestro Archivo Histórico, no contienen detalles de la tarea que en esa zona geográfica realizó. Sin embargo, se comprueba que, llamado al servicio el 4 de junio de 1853, fue a los Estados Unidos y al volver permaneció "explorando" la Amazonía durante un año; que ingresó al Callao en julio de 1854, promoviéndosele inmediatamente a capitán de fragata y dándosele el comando del vapor *Apurímac*. Además, en su biografía[104] se refiere que estuvo "cincuenta y dos días surcando inmensos ríos". El resultado de las pruebas que hicieron Villar y Fanning no fue satisfactorio, lo cual hubo de darse a conocer al Gobernador General de Loreto, así como la decisión a que había llegado Villar de negarse a firmar la recepción de los buques[105]. Se expresa en la biografía de Villar que "quiso evitar [al Perú] una pérdida de 75,000 soles" pero que "se le desoyó". También se da a saber en la mencionada biografía que Villar realizó un viaje a los Estados Unidos para informar al Encargado de Negocios sobre la situación que se había encontrado, lo que ocurrió en abril de 1854 pues en el diario de Wilkens de Mattos se encuentra que el 3 de este mes embarcó en el vapor brasileño *Monarca,* en el puerto de Loreto. Añade ese autor que Villar "por no haber tomado el mando de uno de los ... vapores, como lo había ordenado el supremo gobierno de la República, resolvió regresar a Pará y partió a los Estados Unidos con el fin de entenderse sobre este asunto con el ministro de la Nación residente en aquel país"[106]. De allí volvió al Callao directamente para tomar el mando de la *Apurímac*. En lo que se refiere a Fanning hay un documento oficial que da a saber que el 23 de mayo de 1854 se hallaba en Trujillo, en viaje a Lima "en comisión del señor Gobernador General de Loreto ... con comunicaciones para el Supremo Gobierno"[107]. Es de creer que tales documentos eran de importancia, si se consideran el grado militar de Fanning y el puesto que ocupaba. Lo anterior permitiría suponer que los dos comandantes renunciaron el mando de los buques y no volvieron al Amazonas. Contribuye a que se formule esta suposición, que en los comienzos de enero de 1855 el segundo piloto Luis Conti era comandante accidental del *Tirado* y el guardia marina Aurelio Saavedra lo era del *Huallaga*[108].

A partir de la renuncia de Villar y de Fanning se rompieron los muy débiles lazos que habían unido a la Marina de Guerra con los vapores *Tirado* y *Huallaga*, buques que continuaban dependiendo enteramente del ministerio de Gobierno. Respecto a la mención que acaba de hacerse del guardia marina Saavedra, se explica por qué estaba destacado a ese Ministerio pues desempeñaba una ayudantía en la oficina del Gobernador General de Loreto. Hacía poco que este joven había recibido los despachos de su grado, a solicitud del coronel Alvarado Ortiz[109].

Los informes que sobre los vapores debieron rendir casi simultáneamente Villar en la Legación de Washington y Fanning en el ministerio de Gobierno, en Lima, llevaron a dificultades administrativas que duraron cuatro años y que obedecían a varias causas: congelamientos de pagos a las dotaciones de los dos buques, con las consiguientes protestas; renuncias del personal técnico contratado en el extranjero; prolongado atraso en el abono de sueldos; examen de las fianzas otorgadas por Whitmore, y, por último, influencias que este contratista ejercía en el Departamento de Estado norteamericano[110].

En cuanto al *Tirado* y al *Huallaga*, comprados por personas carentes de los conocimientos necesarios para realizar una transacción semejante, construidos sin que se les sometiera a inspecciones técnicas a cargo de personal naval, y rechazados por los marinos que debían asumir la responsabilidad de dirigirlos, corrieron una triste suerte que sirvió, en parte, para evitar que más tarde se cometieran los mismos y numerosos errores.

La principal dificultad fue lo relacionado con el personal. Con las renuncias de Villar y Fanning, y con el viaje a la costa del teniente segundo Camilo Carrillo, quien pidió su separación del servicio[111], sólo quedaron en las dotaciones de los vapores dos pilotos con cierta experiencia[112], de los cuales uno fue despedido "por su mala conducta e inutilidad"[113]. En cuanto a los extranjeros, en especial los maquinistas y los fogoneros, pocos fueron los que llegaron a cumplir su contrato de dos años[114], de modo que hubo que reemplazarlos con gente sin experiencia a la que se pagaban sueldos que no atraían a personal valioso[115]. Dos veces se pensó en poner en los buques dotación militar y entregarlos al ministerio de Guerra y Marina[116]. No se llegó a ninguna decisión y los buques continuaron con un personal reducido y muy mediocre, al cual se pagaba poco, tarde y sólo después que realizaba gestiones que hasta obligaban a realizar viajes a lugares lejanos:

en diciembre de 1854 el sargento mayor Soto tuvo que ir a Washington a gestionar sueldos que se le debían desde hacía un año[117].

El factor que más contribuyó al deterioro de los vapores fue, indudablemente, la carencia de personal preparado para mantenerlos en buen estado. Pero, además, el ministerio de Gobierno incurrió en otras faltas administrativas, según parece. El examen documentario demuestra que al Gobernador de Loreto no le cupo ninguna responsabilidad. Por el contrario, el coronel Alvarado Ortiz advirtió varias veces a ese Ministerio sobre el peligro de destrucción que corrían el *Tirado* y el *Huallaga,* y pidió que se tomaran las medidas que eran apropiadas para evitarlo. Hizo notar la necesidad de contratar oficiales, maquinistas y marineros, dando a conocer que "en el año y medio que los cuidaba" habían sufrido mucho "por estar anclados en el rigor de los soles y aguaceros, sin movilidad ninguna". Opinó que aunque se decía que "los cascos eran inseguros y de mala madera", él creía que se exageraba y que si se le enviaban seis a ocho mil pesos quedarían reparados[118]. No se le atendió. Cuatro meses después dio a saber que el deterioro iba en aumento y que se había visto obligado a pedir cabos, baldes, faroles y clavos a los particulares, para hacer algo en beneficio de los vapores[119]. El 15 de ese mismo mes comunicó que al querer cambiarlos del lugar de amarre, "por el mal tiempo", las sogas de confección casera ("de Piasaba") se habían roto pero que no obstante ello, los "había asegurado de tierra y fuera de peligro"[120]. Así, totalmente descuidados, llegaron a inutilizarse y en 1856 ya no se les atendía con ningún cuidado, según lo constató Raimondi en uno de sus viajes[121]. Durante los finales de ese año el ministro de Guerra y Marina pareció interesarse en la rehabilitación de los vapores. Pero ya esto era demasiado tarde. El Comandante General de Marina eludió muy cortésmente que la Institución se responsabilizara de un intento que consideraba inútil[122]. En la memoria presentada al Congreso por el ministro de Guerra y Marina en 1864, la entidad administrativa a la que el ministro dirigía criticó severamente lo que había ocurrido con el *Tirado* y el *Huallaga,* al expresar por boca de su representante oficial, que lo sucedido, se debió a que esos vapores fueron "lanzados al río sin recursos para su sostenimiento". Este mismo año el vapor *Pastaza,* de que se tratará posteriormente en este libro, recogió en Nauta y en Omaguas las piezas que quedaban de los que fueron el *Tirado* y el *Huallaga*[123].

El fracaso del *Tirado* y *Huallaga* no significó el fin de los esfuerzos peruanos para resolver el problema de la navegación en el Amazonas y sus afluentes, lo que se iba a lograr en la década siguiente. Mientras tanto se dieron algunos pasos diplomáticos y político-administrativos los cuales aprovechó el presidente Castilla durante el compás de espera. Cronológicamente considerados, el primero fue la notificación que se hizo a la Compañía de Navegación del Amazonas que el Perú no renovaría el contrato (15 de marzo de 1857) al cumplirse los tres años obligatorios. A continuación se realizó un examen de las informaciones económicas que Alvarado Ortiz, distinguido funcionario, había reunido sobre el estado del comercio en la región, y sobre las necesidades de comunicaciones. A base del mismo, y de ciertas consideraciones geopolíticas, el 10 de octubre de 1858 se concertó con el Brasil una convención (Zevallos-Lisboa) que acordaba el nombramiento de una comisión mixta que deslindase las fronteras (tarea científica en que los marinos peruanos realizaron más tarde una encomiable labor) y se declaraban libres las comunicaciones fluviales entre ambos países, aprobándose cláusulas favorables a la navegación y al comercio entre ellos, la cual convención fue ratificada en 1859. Como consecuencia del acuerdo, y en vista que el tráfico hasta Nauta se había suspendido por caducidad del contrato, el Gobierno se vio precisado a firmar otro (9 de julio de 1859) en condiciones duras pero sólo por dos años de los cuales únicamente el primero era forzoso. No es de extrañar que en mayo de 1859 el Gobierno diera a saber al representante, en Lima, de la Compañía de Navegación del Amazonas, que el Perú no emplearía sus servicios el año próximo[124]. La actitud del Perú disgustó a la Compañía en forma tal que la llevó a proceder de una manera que creó un grave conflicto tres años después, cuando nuestros *Morona* y *Pastaza* llegaron al Pará, según veremos (*vide* Anexo C).

En lo referente a la organización administrativa de la región, se dio el 6 de diciembre de 1853 un reglamento de policía para el departamento litoral[125]; por resolución suprema del 2 de setiembre de 1854 se exoneró a los vecinos del pago de diezmos; se trazó el primer derrotero fluvial que se hacía en el Perú, a fin de facilitar los viajes del vapor *Marajá,* de la Compañía de Navegación[126]; se pusieron al día los itinerarios del Departamento y de la pro-

vincia de Maynas que se habían preparado a finales de 1851[127]; en 1857 se votaron varias partidas para caminos "que facilitaran las comunicaciones del interior al Atlántico", así como para "el reconocimiento de los ríos cuya navegación" concurriera al mismo fin[128] y se hicieron inversiones en diversas localidades de la región, destinadas a facilitar la instalación de inmigrantes, su movilización y su habilitación económica, entre el 21 de febrero de 1853 y el 31 de diciembre de 1860[129].

8. EL PATROCINIO NAVAL DE LORETO

Los aciertos, errores, avances, retrocesos, logros e inútiles esfuerzos de que en páginas precedentes se ha tratado, gracias al practicismo del general Castilla desembocaron en una medida valerosa, práctica y decidida que tuvo en cuenta el frustrado intento del gobierno de Echenique, corrigiendo sus errores y dándole la fortaleza que le había faltado. Dos decretos-leyes del 7 de enero de 1861 dispusieron que en la región que hasta entonces había sido la Provincia Litoral de Loreto, se establecieran una grada de construcción, una factoría y una escuela náutica, y en Londres se construyeran para los ríos de esa zona dos vapores de 300 a 500 toneladas, y una máquina de vapor para la factoría, elementos a los que progresivamente se fueron añadiendo un dique, una fábrica de ladrillos y dos vapores de menor tamaño que los mencionados en líneas anteriores. Se explicó en los documentos oficiales que el objeto principal de las medidas que se tomaban era "facilitar los medios de comunicación con el Atlántico, a fin de atraer sobre esa parte de nuestro territorio el comercio europeo que promueva el desarrollo de los veneros de riqueza que encierra", mencionándose también otras finalidades: el "servicio de los puertos del Amazonas y sus confluentes, así como la exploración científica de los ríos y demás que conduzcan al fomento y engrandecimiento de esa región". De gran importancia para la Marina de Guerra del Perú fue el aspecto castrense que se dio a tales disposiciones: la región geográfica tomó el nombre de "Departamento Marítimo-Militar de Loreto", a cargo de "un comandante general con las atribuciones que las ordenanzas generales de la armada le señalan", el cual establecería un "servicio de jefes y oficiales del cuerpo general de la armada con residencia fija". De esta manera, por primera vez en la historia de nuestro país, y que hasta ahora ha sido la única, con una confianza que honra-

ba enormemente a la Institución, se entregó a un cuerpo de las fuerzas armadas la gran responsabilidad y la dura tarea de "conducir al fomento y engrandecimiento" a la región más grande y más atrasada del Perú, para lo cual sólo podría valerse de sus propias fuerzas. Bien se podría decir que esa misión exigiría en su desempeño "sangre, sudor y lágrimas", utilizando la frase de Churchill.

También con fecha 7 de enero de 1861 se designó al contralmirante Ignacio Mariátegui para que tomara a su cargo la Comandancia General del Departamento Marítimo-Militar de Loreto, autorizándosele para que de acuerdo con el Ministro del Perú residente en Londres contratara las obras que se deseaban, "con sugeción a las instrucciones que al efecto se le darían". Este deber lo obligó a partir a Londres a donde también se dirigieron el capitán de fragata Federico Alzamora, quien tendría a su cargo la mayoría de órdenes del Departamento, el de igual clase Manuel Ferreyros y el capitán de corbeta Abel Raygada, debiendo estos dos últimos tomar el mando de los dos vapores de mayor tamaño a los que el 14 de enero de 1862 se les daría los nombres de *Morona* y *Pastaza.*

Durante el tercer trimestre de 1861 se hicieron los arreglos necesarios para adquirir los buques y el dique. El 22 de agosto fue una fecha importante para la comisión naval estacionada en Londres. Ese día Samuda Hnos. (acreditadas gradas que quedaron ligadas al Perú en forma que años más tarde le construyeron la *Independencia),* mediante una comunicación dio a saber al contralmirante Mariátegui que se obligaban a concluir dos vapores de hierro y de ruedas, de 500 toneladas, y dos de 60 toneladas, más un dique flotante de fierro capaz de levantar buques de hasta 500 toneladas, en los finales de junio de 1862. Se comprometió a entregar los dos vapores pequeños y el dique, "enfardelados y marcados" para que fuesen posteriormente armados, y señaló los siguientes precios: por los dos vapores grandes, en total, £e 18.080; por los dos pequeños, £e 2,900; por el dique, £e 12,900. No se incluían las cuatro máquinas que, con repuestos, herramientas y dos condensadores para destilar 150 galones de agua diariamente, costarían £e 20,080. El pago tendría que hacerse por terceras partes[130]. A dicha comunicación Samuda Hnos. adjuntó detalladas especificaciones, así como planos. Según las primeras los vapores grandes se construirían como mercantes, "con cubierta corrida, una gran cámara en popa para pasajeros, una cámara de

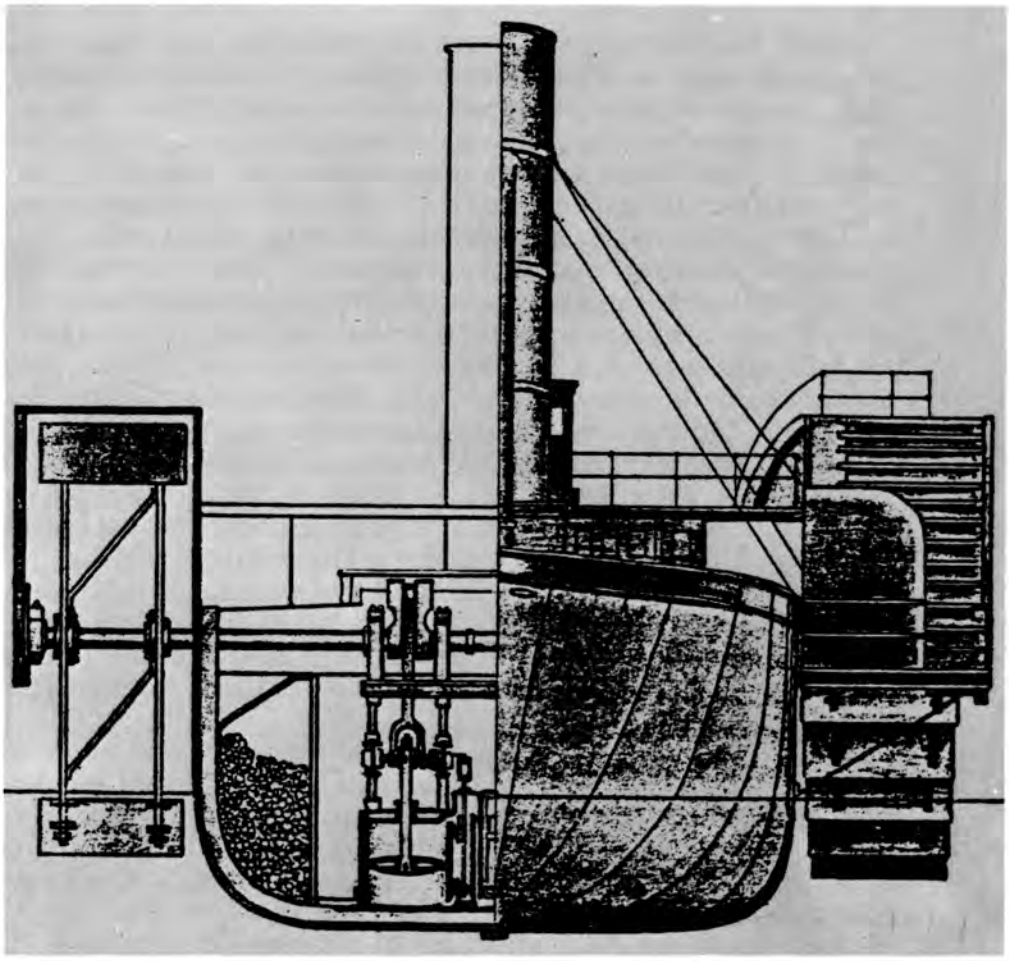
cubierta con salón y siete camarotes para el capitán y oficiales, con lavatorios y camas en cada uno y lugar excusado, con comodidad suficiente en proa para llevar pasajeros de segunda clase así como oficiales de mar y tripulación [sic]... Los fondos se harían a propósito para soportar una máquina de 150 caballos, y [con capacidad] para... 30 toneladas de carbón, con 5 pies 6 pulgadas de calado a proa y una velocidad de 14 nudos en la marcha a vapor". Se especificaba que podrían "soportar 90 toneladas adicionales de carbón, esto es 120 toneladas en todo, y 30 toneladas de carga. [Llevarían] un cañón de a 12 en proa y 1 de 18 en popa". Se les consideraba capaces de trasportar 25 pasajeros. Sus dimensiones serían: eslora 124 pies; manga, 18; puntal, 13; toneladas 150 (de registro m.m.). Disponían de bombas de cobre en las cuatro secciones estancas y de una Downton "arreglada para funcionar con mangueras elásticas en caso de incendio". Sus mascarones de proa eran una cabeza de mujer. Se les debía entregar con salvavidas, linternas de señales, corredera, sondas y demás elementos necesarios para hacerse a la mar[131]. Mediante algunos datos informativos proporcionados en Iquitos por un coetáneo, se puede complementar la descripción de esos buques. La arboladura consistía de un palo mayor empalmado sobre la encapilladura de la jarcia, de 72 pies y de 12 pulgadas de diámetro. Las jarcias muertas, en toda la arboladura eran de alambre galvanizado y cada palo estaba provisto de un pararrayos y su correspondiente conductor, así como de una grímpola de cobre y de un bauprés que tenía una longitud de 22 pies 6 pulgadas, y de diámetro 11 pulgades. Contaba también con un botalón de foque, de 25 pies y diámetro de 6 pulgadas; un palo trinquete de 50 pies y diámetro de 13 pulgadas, con una cruceta y tamborete de fierro que sostenía un mastelero de longitud de 26 pies y diámetro de 9 pulgadas y un pico. La cubierta era de teca con tablazón de seis pulgadas de ancho por dos y media de vitola. Su obra muerta tenía de altura sobre la cubierta tres pies, siendo su tablazón de seis pulgadas de ancho por una y cuarta de vitola. Llevaba cuatro mordazas de fierro para las amarras del buque; dos vitas de fierro para afirmar las amarras; un cabrestante de fierro con ocho barras de madera para levar las anclas; un ancla de patente con cepos de fierro, de 14 quintales; una común, igual a la anterior; un anclote común de tres quintales; una cadena de 105 brazas y 1 1/4 pulgadas de diámetro; una de 60 brazas y cinco octavos de diámetro; un pescante de fierro para terciar las anclas; cuatro

pares de pescantes para izar las embarcaciones; tres jardines, a proa de los tambores; un pañol de banderas; dos cocinas de fierro de media vara y un puente de ocho y medio pies de ancho por 33 pies 6 pulgadas de largo y 3 pies 5 pulgadas de vitola, hecho firme en los tambores y sostenido por 6 puntales de fierro. Sobre él estaba la rueda del timón, con dos ruedas dentadas, una al extremo del eje del tambor y otra al de la rueda. Había dos escalas reales de madera, una en cada portalón, con candeleros de fierro y sus respectivos pescantes, y treinta y ocho candeleros para los toldos. La descripción de las tres cámaras era como sigue. La cámara alta, de popa, tenía 36 pies de largo por 15 y medio de ancho y 7 de alto y llevaba 18 ventanas con sus vidrios respectivos y 2 puertas de comunicación con la cubierta. Había en ella seis camarotes, 6 catres, 5 espejos pequeños y 6 lavatorios con tableros de mármol. En medio de la cámara había un salón de once pies cuadrados, con un espejo en la parte de popa, de tres pies de largo por veinte pulgadas de ancho; en el centro de ella había una mesa de caoba de ocho pies de largo por cuatro de ancho, con seis sillas forradas con marroquí, siete mesitas de caoba hechas firmes en los mamparos y una lámpara. En el camarote del comandante había un espejo de iguales dimensiones que el anterior y una cómoda de caoba, de media vara. La cámara para pasajeros tenía su entrada por una escotilla abierta a popa de la cámara alta en la que existía una escala de cedro con pasamanos de igual madera. Medía 26 pies de largo por 22 de ancho y 7 de alto; y tenía 8 catres y tres bandas de ella estaban forradas en parte con marroquí. Llevaba dos barras de bronce, un camarote-lavatorio para pasajeros, con aparador de cedro y tablero de mármol, un jardín, una despensa grande con puerta a la cámara y once lumbreras que le daban luz y ventilación. La cámara de proa tenía su entrada por una escotilla abierta a proa del palo trinquete y se bajaba a ella por una escala de cedro con pasamanos de la misma madera. Al pie de ella había cuatro camarotes con cuatro catres, cuatro espejos pequeños y cuatro lavatorios con tablones de mármol. El salón medía 20 pies de largo, 17 de ancho y 7 de alto. Tenía doce portas y un cubichete de vidrios para dar luz y ventilación, dos mesas de caoba de cinco y medio pies de largo por tres de ancho y un pañol pequeño que servía de despensa a los maquinistas. El rancho de proa tenía su entrada por una pequeña escotilla del lado de proa de las vitas, y se bajaba por una escala de roble. Contaba con doce cajones de pino, a los costados, para que guardaran

su ropa los fogoneros y carboneros. El sollado tenía su entrada por la escotilla del combés. Estaba rodeado, en sus bandas y su cara de proa, por cajones que servían de depósitos, y también tenía tres más que eran elevados y formaban cuatro catres. En la cara de popa se hallaban los pañoles de cadena y en la cubierta, la escotilla de la bodega de proa que se extendía hasta el rancho de proa. A proa de la cámara alta se hallaba la escotilla mayor, de seis pies dos pulgadas cuadradas y alrededor de ella había un pañol de nueve pies cuadrados que constituía la despensa del buque. Al lado de babor se encontraba otra igual para depósito de útiles navales[132].

En la misma fecha mencionada, Samuda Hnos. entregó las especificaciones del "dique flotante de hierro capaz de sostener buques de rueda de 500 toneladas..., sacando el agua para levantar el dique cuando el buque estaba asegurado dejando una luz de 4 pies de altura a la superficie del agua, en el lado superior de la quilla del buque". Las dimensiones que se daban para el dique eran: eslora 190 pies, manga 58 y puntal 20, informando también, entre muy detalladas características, que "la máquina y caldera de fuerza de 8 caballos [llevaría] las bombas adecuadas" y todos los accesorios necesarios, así como que se entregarían clavos, pernos, remaches y todas las herramientas adecuadas para colocarlas[133]. Dos días después Penn e Hijos se obligó, mediante un documento, a construir dos máquinas de baja presión, de 150 caballos, y dos máquinas de alta presión, de 15 caballos, en ambos casos con sus calderas correspondientes y todos los aditamentos necesarios, incluyendo repuestos y herramientas, que en mayo de 1862 estarían listas todas ellas para colocarlas en los cuatro vapores, a un precio de £e 20,080. Las máquinas de los buques de mayor tamaño serían de oscilación. El pago lo debería realizar el Perú en tres armadas[134].

El 27 de ese mes y año el contralmirante Mariátegui mandó a Samuda y Penn los documentos de ratificación de los contratos. El 1º de setiembre ofició al ministerio de Guerra y Marina que había concertado la construcción de cascos, máquinas y dique con esas firmas, dando a conocer los precios estipulados y las características generales de lo que se había adquirido, y el 17 de octubre de 1861 el ministro de Guerra manifestó la aprobación suprema de la tarea realizada. Comenzó entonces la obra material que iba a estimular la energía del Nororiente.



Corte transversal de un vapor británico de paletas, con máquina de acción directa. Este tipo corresponde exactamente al lapso en que se construyeron en Inglaterra nuestros *Morona, Pastaza, Napo, Putumayo, Yavarí* y *Yapurá*, y es fácil apreciar que el buque que aquí aparece es de fondo plano, como vapor de río o de lago. Por todo ello puede suponerse que nuestras cuatro cañoneras fluviales debieron ser iguales o muy similares a este, y lo mismo debió ocurrir con el *Yavarí* y *Yapurá* del Titicaca, aunque los últimos eran algo más pequeños.
(*Vide* Coggins. p. 152).

Según Melo, en mayo de 1862 salió del Callao para Inglaterra la fragata *Arica* con el personal que iba a unirse al contralmirante Mariátegui y los otros miembros de la Comisión Naval, así como tropa para las guarniciones de los vapores, añadido que hacemos a lo expresado por Melo pues tenemos en cuenta lo que al respecto dicen los documentos sobre el motín en Londres de esa soldadesca que sus oficiales no supieron dominar. Expresa Melo que la plana mayor estaba formada, para la *Arica* y los vapores, por: el capitán de corbeta Gaspar Escurra, comandante de la fragata; el teniente primero Aurelio Arrieta, segundo comandante; los tenientes segundos Nicolás del Portal, Gregorio Pérez, José Castañón; los alfereces de fragata Eduardo Raygada, Gabriel Benites, Luis España, José Sánchez Lagomarcino, Julio Vilela, Serapio Tejerina; los guardias marinas Federico Delgado, Juan Iladoy, Manuel Valle Riestra, Carlos Gustavo Donaire, Francisco Vidal, Andrés Rodríguez Silva, Hercilio Santiago, Manuel María Carrasco, Alberto West; los aspirantes Otoniel de la Melena, Julio García Urrutia, Francisco Carassa; y el teniente de infantería Ricardo Flores. A estos se agregaron después en Londres los siguientes: guardia marina Felipe La Torre Bueno, señor Tejeda Castañeda, teniente de infantería Emilio Valdizán, médicos Tito Melgar y José Prieto[135].

Con la excepción del motín, que ya antes hemos mencionado, que en Londres se produjo en la tropa de la *Arica,* y que los marinos debelaron, no tuvo la Comisión ninguna dificultad de importancia. Según los documentos oficiales se pueden resumir los acontecimientos principales en la forma siguiente. El 26 de mayo el contralmirante Mariátegui colocó la orden de construcción de la maquinaria que íbase a instalar en la factoría de Iquitos[136]. El 30 de junio el mencionado jefe informó a Lima que se había probado satisfactoriamente el *Morona*[137] y que el 28 de julio se haría lo mismo con el *Pastaza*[138]. El 8 de setiembre de 1862 el *Morona* y el *Pastaza* zarparon de Londres hacia el Pará[139] y el 8 de octubre llegaron a Belem[140]. Durante los finales de noviembre y la primera quincena de diciembre fueron llegando a Londres noticias sobre el incidente del *Morona* con las autoridades brasileñas y el *Times* informó que se había producido un combate con la probable pérdida del *Morona,* noticia errónea que el comandante Alzamora, en ausencia de Mariátegui, trasmitió a Lima[141]. Por entonces, todavía en ignorancia de lo ocurrido, el Ejecutivo informaba al Legislativo como sigue: "Las riquezas que encierra el vasto territo-

rio del Amazonas, permanecerían escondidas y sin provecho alguno para el país, si no se facilitara la comunicación que ofrece el caudaloso río que ha dado su nombre a esa región. Por eso el Gobierno, conociendo las ventajas que debe reportar a la República de la navegación de aquel río y de la exploración de sus afluentes, decidió mandar construir cuatro vapores, de los cuales dos son destinados al trasporte de los productos en que abunda aquella comarca y los otros dos más pequeños, al reconocimiento de los demás ríos. Me es, pues, satisfactorio anunciaros que, ahora que os estoy dando cuenta de esta disposición del Gobierno, surcan las aguas del Atlántico bajo las órdenes de jefes y oficiales peruanos, los dos vapores principales destinados a la navegación del Amazonas, y que los otros dos los seguirán muy pronto"[142].

9. "BRAVO COMO FERREYROS"

Como se ha dicho, el contrato hecho con la Compañía de Navegación del Amazonas, el 27 de julio de 1859, en su artículo 12 establecía que el Perú se obligaba a pagar forzosamente la subvención durante un año, y que era voluntario el abono de la misma en el año siguiente[143]. Por escrito, desde el puerto de Loreto el 8 de junio de 1860, y verbalmente por intermedio de nuestra legación en Brasil, se había dado a conocer a la Compañía de Navegación del Amazonas y al Gobierno del Imperio respectivamente, que el Perú no iba a hacer el abono voluntario de la subvención[144]. No obstante lo establecido en el Convenio, la Compañía reclamó este pago del año voluntario[145], a lo cual el Perú se negó tajantemente rompiendo toda clase de vínculos con ella[146].

Además de esta falta de acuerdo con la Compañía, no existía por parte del Brasil y del Perú un entendimiento oficial sobre los alcances de la Convención de 1858. Esto había surgido desde la discusión de ese tratado en las Cámaras. En la legislatura brasileña de 1858 el diputado Eugenio Sosa llamó la atención a que el artículo segundo contenía una concesión especial al Perú, por parte del Emperador del Brasil, para transitar por el Amazonas o Marañón mediante la cual, no obstante el derecho natural del Perú como Estado ribereño, al abolirse o al caducar el tratado el Brasil podía cerrarle al Perú la comunicación con el Atlántico[147]. Como el Presidente del Perú había anunciado en su mensaje a la Legislatura de 1862 que se construían en Londres vapores para navegar por el Ucayali y el Huallaga, el Brasil conocía tal hecho y

aunque no se había pronunciado oficialmente al respecto en el Perú se sabía que personas ajenas al gobierno brasileño tenían el propósito de oponerse a los planes peruanos, tanto es así que el *Morona* y el *Pastaza* salieron de Londres "advertidos de las intrigas que se les preparaban en el río"[148].

En el Brasil la actitud del Gobierno había sido de colaboración con el Perú, a tal punto que el ministerio de Hacienda imperial había dado órdenes a la Tesorería del Pará que considerara como mercadería de tránsito "algunas máquinas y las piezas de un dique flotante de hierro y de dos pequeños vapores que a mediados del año llegarían de Inglaterra por cuenta de la República del Perú, permitiendo... que tales objetos fueran despachados... con la mayor presteza y cuidado, por medio del buque brasileño o peruano que tuviera que conducirlos a su destino..."[149]. La actitud de la Compañía de Navegación del Amazonas era, en cambio, bastante agresiva a causa del rompimiento del contrato, a tal punto que el Cónsul del Perú en el Pará había dirigido al Presidente del Estado, el 8 de setiembre de 1862, una protesta por el aviso publicado por la agencia de la Compañía en el diario *Amazonas,* el 26 de agosto, dando a saber que la Compañía había resuelto que a partir del 1° de enero de 1863 no se recibiera a bordo de sus buques ni carga ni pasajeros que fuesen al Perú[150], situación que el Cónsul había dado a conocer a nuestro ministerio de Relaciones Exteriores[151].

Los antecedentes que preceden no son, por cierto, muy halagüeños a la llegada del *Morona* y el *Pastaza* al Pará lo cual ocurre el 7 de octubre de 1862[152]. Al presentarse el comandante Ferreyros al Presidente de la Provincia, al día siguiente, "fue bien recibido". Cuando este alto funcionario informó a Río de Janeiro dio a saber que Ferreyros le había manifestado que "partiría en breve para Nauta a fin de ocuparse en la Comisión de Límites con el Imperio"[153]. Según el Ministerio de Negocios Extranjeros del Brasil, aunque la Convención del 22 de octubre de 1858 no estipulaba nada sobre la navegación de los buques de guerra, el Presidente de la Provincia se dispuso a conceder las facilidades adecuadas, con un espíritu más liberal que el que alentaba en la Convención de 1851[154].

En su informe de viaje[155], que utilizaremos en lo que sigue, el comandante Ferreyros refiere el comienzo del incidente en los siguientes términos: "vinieron a bordo varios comerciantes peruanos y extranjeros, los que me dijeron que hacía mucho tiempo

que tenían en el Pará sus cargamentos para el Perú, y que la Compañía rehusaba recibirlos en sus buques para llevarlos hasta Tabatinga; lo cual ocasionaba no sólo grandes pérdidas al comercio, sino también una grande escasez de los artículos más necesarios en todos los pueblos del Perú que los reciben por el río. Estas consideraciones, agregadas a la obligación en que se hallan los buques de guerra de proteger el comercio, y además por autorizarme para ello las instrucciones del contralmirante Mariátegui, me decidieron a tomar dichas mercaderías a bordo de los buques de mi mando. Comuniqué esta resolución a nuestro cónsul en esa ciudad, el cual, después de haberse entendido con el señor Presidente y dado los pasos necesarios, me contestó que no había inconveniente de parte de las autoridades, y que serían despachadas por la aduana; en efecto, desde el día siguiente, principió el despacho y comencé a cargar".

Según los documentos oficiales del *Relatorio...*, brasileño, el 9 de octubre el Inspector de la Aduana del Pará da a saber al Inspector de la Tesorería de Hacienda que el *Morona* y el *Pastaza* se han presentado como buques de guerra "destinados a los servicios de la comisión de demarcación de límites entre el Brasil y el Perú" pero que van a embarcar mercadería. En vista de la carencia de un reglamento que contemple esta situación, solicita que se le den las instrucciones adecuadas[156]. El Inspector de Tesorería de Hacienda le contesta que hasta que se logre una decisión final por parte del Tesoro Nacional, y en vista de las comunicaciones del 17 y 19 de febrero próximo pasado, "debe continuarse concediéndose despacho de re-exportación y trasbordo de las mercaderías..., como se ha practicado con los vapores de la Compañía del Amazonas"[157]. Ese mismo día el Tesorero de Hacienda da a conocer al Presidente de la Provincia la decisión que ha tomado[158], quien le contesta que "no opondrá obstáculo a la partida de los dos vapores de guerra del Perú que acaban de llegar... con destino a los puertos de aquella república"[159].

Nada permite dudar que el Presidente de la Provincia estaba bien dispuesto para con el comandante Ferreyros y que se encontraba deseoso de contribuir al buen éxito de su misión. Pero, según parece, se hallaba sometido a intensas presiones locales que tenían su origen en el rompimiento de las relaciones del gobierno del Perú con la Compañía de Navegación del Amazonas. La influencia de ésta había llegado a crear hostilidad contra nosotros, que se expresaba a través de la prensa del Pará, dándose el caso



Manuel Ferreyros años después que como comandante del vapor de guerra *Morona*, que condujo de Londres a Nauta, defendió con firmeza y valentía los derechos de navegación fluvial del Perú en el Amazonas.

que el *Diario del Amazonas* opinara que se debía prohibir el paso al "tren naval" peruano, mientras en el *Correo Mercantil* el Barón de Mauá se manifestaba de acuerdo con tal sugerencia debido a que en la Convención Fluvial no existía cláusula alguna relativa a las embarcaciones de guerra, por lo cual el viaje de éstas por el río dependía de una concesión especial [160]. En cuanto al comandante Ferreyros, las dificultades que encontraba le provocaron un estado de ánimo que fue poco propicio para un entendimiento amigable. "Pronto me convencí (dice en su informe oficial, ya mencionado) de que la aduana también ponía cuantos embarazos eran imaginables para retardar el embarque, ya que no podía encontrar pretexto alguno para impedirlo; así es que el Sr. Arévalo, comerciante de Moyobamba, necesitó 14 días para despachar 224 bultos. Hacía ya 15 días que [yo] estaba en el Pará, cuando sólo había pensado permanecer allí dos o tres, y suponía los cuidados que podía ocasionar al Gobierno no tener noticia de nuestra llegada en tanto tiempo, y sobre todo, después de una travesía en el Atlántico con buques como estos tan pequeños y tan poco a propósito para la mar. Además el despacho del resto de las mercaderías debía aún durar unos veinte diás". La verdad era que Ferreyros había procedido bondadosa pero ligeramente al aceptar carga y pasajeros, pues dio motivos para que se crearan dificultades ya que se trataba de una situación ambigua puesto que mediante su actitud cabía considerar al *Morona* y al *Pastaza* como vapores de carga, es decir, buques sometidos a los reglamentos fiscales brasileños. Es de creer que no existía animosidad general contra nuestra navegación por el Amazonas. En *El Correo Mercantil* de Río de Janeiro, por ejemplo, el 17 de octubre de 1862 este diario consideraba que la actitud de la Compañía de Navegación estaba llevando a una situación en la que se vedaba al Perú el uso de las aguas del Amazonas[161].

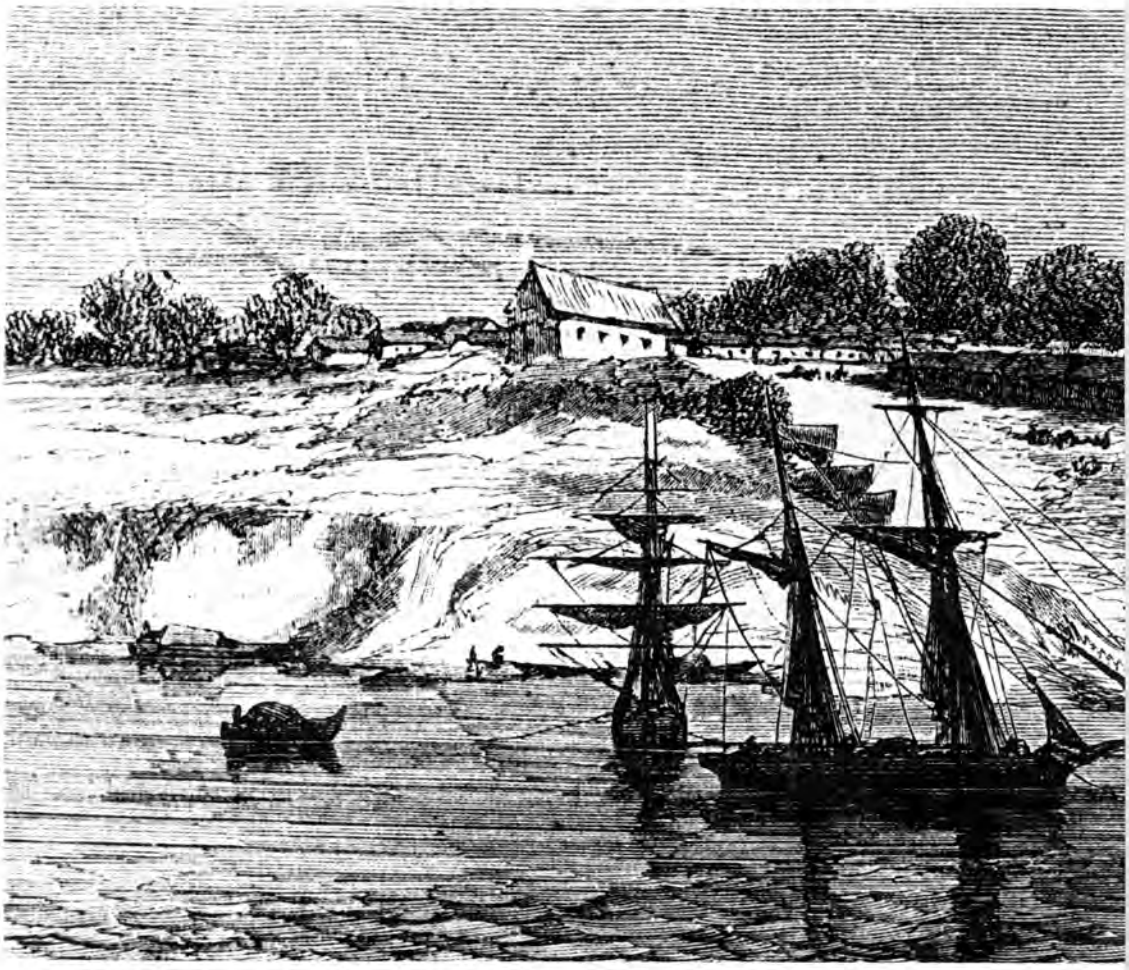
Las cordiales relaciones que al principio se habían establecido entre los oficiales de marina peruanos y el Presidente de la Provincia del Pará desaparecieron. Se ha dicho anteriormente que Ferreyros llegó al puerto de Belén preparado para encontrar que se le opusieran dificultades, lo cual pudo influir en su ánimo. Pero, también, como lo reconoce el *Relatorio...*, "poco tiempo... hubo de permanecer el Presidente en las buenas disposiciones" que mostró al principio, "por haber sido informado de que... Ferreyros pretendía realizar de inmediato, y sin dependencia alguna respecto a la autoridad local, no sólo el tránsito de los vapores

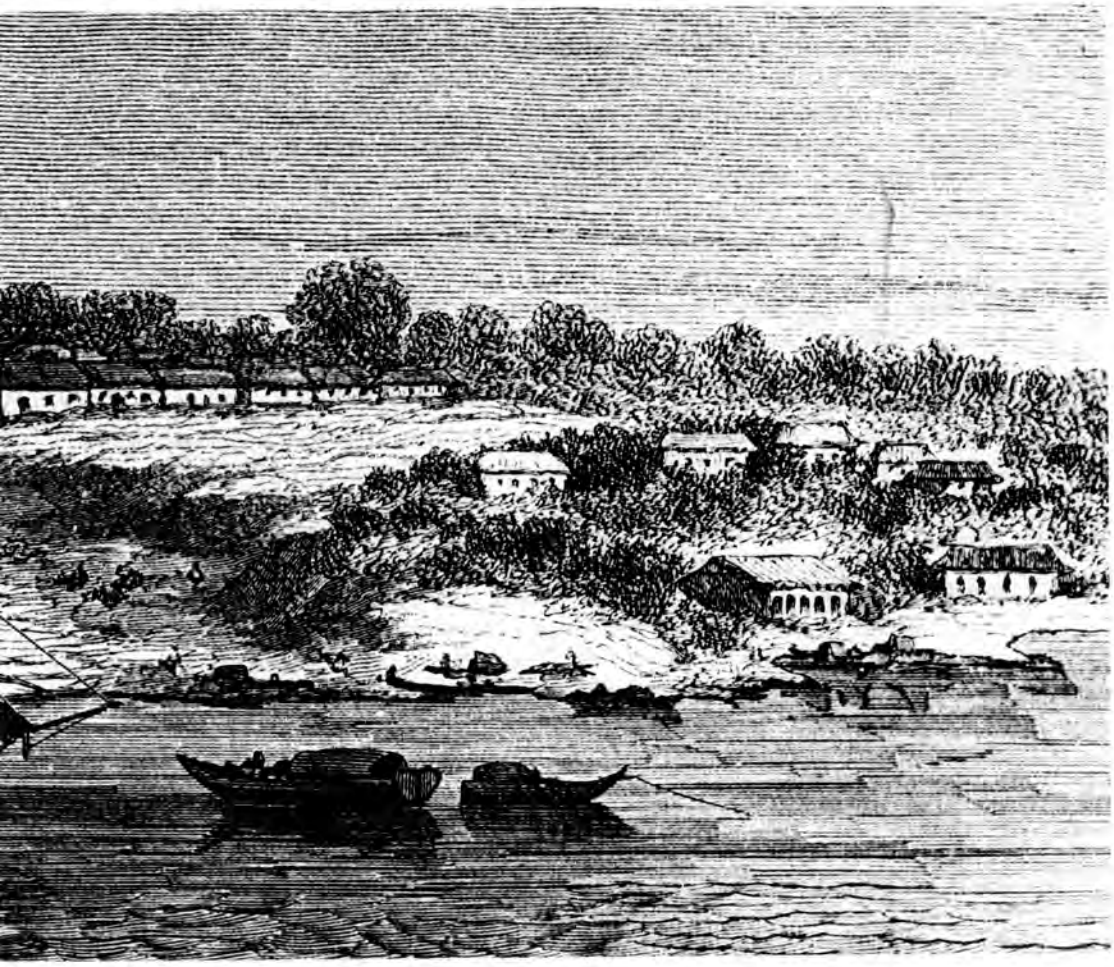
que se hallaban bajo su comando, sino también el servicio comercial entre los dos países, destinando a este servicio los mismos vapores que eran buques de guerra según su declaración anterior"[162]. Comenzó el Presidente por enviar una comunicación al Cónsul pidiéndole que precisara el carácter del *Morona* y el *Pastaza*[163] y sostuvo con él dos conversaciones. Como resultado de la primera el Cónsul dio a saber a Ferreyros que el Presidente exigía que el Comandante del *Morona* le pasara una nota pidiéndole permiso para salir, en respuesta a la cual él le daría por escrito tal licencia. "Tan extraña pretensión, en el momento mismo en que debíamos salir, (dice Ferreyros) me acabó de convencer de la mala voluntad con que las autoridades consentían en nuestra partida, y me determinó a retardar mi viaje", lo cual le dio oportunidad para expresarle verbalmente que "le era muy extraño que se exigiera del comandante de un buque de guerra, una cosa que no estaba en uso en ninguna parte, que... el permiso lo teníamos en los tratados existentes: que yo no podía tomar sobre mí la responsabilidad de establecer con eso un precedente, para que en adelante se hiciera lo mismo con todos los buques peruanos que pasaban; y que, por último, creía que lo que se exigía era indecoroso y hasta humillante para nuestro pabellón, y yo no podía jamás consentir en ello. El Presidente, entonces, me dijo que a lo menos le pasara una nota diciéndole que iba a salir; pero tampoco condescendí por no ser costumbre, y agregué, además, que estaba seguro que no habría comandante de ninguna nación que en mis circunstancias se prestara a hacerlo". En una de las conversaciones del Cónsul con el Presidente, en la cual el comandante Ferreyros se hallaba presente, éste le dio a saber que "viajaría por el Amazonas conforme lo ordenaban sus instrucciones aunque le echara su buque a pique"[164]. Según lo expresa en su informe, Ferreyros había resuelto zarpar ("como el buque de mi mando estaba ya listo, resolví salir con él, para comunicar de Nauta mi llegada al Gobierno, y dejar al *Pastaza* cargando en el Pará, para que fuera a reunírseme cuando hubiera concluido"). "Después de algunas otras razones expuestas por ambas partes (según informe de Ferreyros sobre la conversación mencionada) convinimos en que yo saldría sin pedir el ... permiso pero que esto no serviría de regla para en adelante, hasta que él consultara a su Gobierno a cuya decisión se sujetaría, para lo cual él me pasaría una nota esa tarde diciéndome esto mismo, y yo podría partir en la mañana..."; "y como me hubiera yo quejado también de que no

me había pagado aún la visita que le hice a mi llegada, me dijo... que esa misma tarde me mandaría un oficial con ese objeto; en efecto a las 6 de la tarde vino en la falúa del Arsenal un oficial de artillería y me dijo que estaba encargado de hacerme una visita de parte del Presidente, desearme a su nombre un feliz viaje y reiterarme sus ofrecimientos para el tránsito; además, el Presidente creía, en cuanto al oficio a que se había referido en nuestra conferencia, que daba lo mismo en remitírmelo más tarde por conducto del Cónsul".

La anterior versión de los hechos según la dan Ferreyros y el Cónsul coincide con lo que se expresa en una comunicación enviada al almirante Mariátegui el 24 de ese mes por un peruano que, al parecer, fue testigo y ocupaba una elevada posición[165]. El relato del Presidente, en tanto, difiere en un aspecto fundamental pues expresa que remitió una comunicación prohibiendo al *Morona* zarpar, pero no existe ninguna comprobación de que Ferreyros la hubiera recibido. Según el Cónsul, llegó a sus manos "ocho a nueve horas después de la salida del vapor *Morona*"[166], un serio oficio en que el Presidente, con fecha 22 de octubre, decía al Cónsul que el *Morona* y *Pastaza* debían obtener un permiso gubernamental del Brasil por el que se les permitiera navegar en el Amazonas. Esto se hallaba en contra del permiso verbal que poco antes el Presidente le había dado, como el Cónsul respondió a éste. Pero antes de recibir tal contestación el Presidente había dispuesto que "no sólo la fortaleza de Obidos no permitiese el pasaje de dichos buques, sino que estos retrocedieran al Pará a fin de que allí cumplieran con las formalidades a que habían faltado, y repararan los desacatos hechos a la autoridad y jurisdicción del país"[167]. Tal decisión parecía justificada ante los documentos oficiales que acusaban a Ferreyros de haber violado diversas disposiciones legales y reglamentarias del Brasil[168].

Para que se cumplieran sus disposiciones el Presidente envió a Obidos tropa y cañones en el vapor *Belem* al cual se le encargó que diera caza al *Morona*, del cual se esperaba no avanzaría mucho pues "no conocía... el comandante Ferreyros la navegación que había emprendido, ni disponía de los medios materiales necesarios para llevar a cabo su viaje"[169]. En lo que respecta al *Pastaza*, la suposición del Presidente no era errónea. A las 03:45 horas del 24 el *Belem* encontró al *Pastaza* varado y le dio orden de regresar, lo que este vapor no hizo una vez que desapareció el buque brasileño[170]. A las 6:00 de la mañana del 25 el *Belem* encontró





El puerto militar brasileño de Obidos, en el Amazonas, frente al cual Ferreyros pasó, al mando del *Morona*, no obstante el fuego de los cañones con el que se quiso impedirlo. (Del *Voyage...*, de Marcoy).

al *Morona* anclado en Gurupá, a cuyo comandante dio a conocer las disposiciones del Presidente del Pará. Ferreyros dice: "pregunté entonces si era una intimación la que me hacía, con el objeto de oponerse por la fuerza a nuestro paso, caso de rehusar, a lo que me contestó que su comisión era sólo notificarme. Con el objeto de ganar tiempo para prepararme, dije que estaba bien, y que dentro de un momento le mandaría la contestación con un oficial de mi buque; pero el *Belem* siguió su viaje... sin esperar nada más... Comprendiendo entonces que no podía volver atrás sin humillación, y teniendo por otra parte órdenes terminantes del señor contralmirante, resolví continuar mi viaje cualesquiera que fueran los resultados".

Ferreyros preparó su buque, hizo un ejercicio de artillería y siguió adelante para forzar el paso de la fortaleza en un duelo a cañón que fue muy breve y que no produjo mayores daños materiales; pero cuyo recuerdo ha perdurado en el Amazonas peruano en una frase de homenaje al Comandante del *Morona*: "bravo como Ferreyros". Esto fue debido a que ese digno jefe de marina, acodado en la borda de su buque, se mantuvo impasible durante los hechos que ocurrieron, que él describe en su informe de la manera que sigue: "el primer obstáculo que debíamos encontrar era la fortaleza de Obidos, situada en la parte más angosta del río, con una batería de grueso calibre en su cima y otra menor a flor de agua. Su posición es brillante para defender el paso pues los cañones alcanzan sin esfuerzo a la orilla opuesta, así es que era demasiada fuerza para un buque como el nuestro, que sólo monta dos piezas de a 18, y con tan poca gente que para servirlos fue necesario emplear hasta los mayordomos y cocineros; sin embargo, era preciso pasar y preferí hacerlo en pleno día para que aunque se hundiera el buque delante de la fortaleza comprendieran desde la primera vez que nuestro pabellón flotaba en el río, que no serán sus órdenes ni sus amenazas, ni la superioridad de sus fuerzas, las que obligarían nunca al Perú a ceder un paso en defensa de sus derechos. Con esta determinación seguí sin novedad hasta el 26 a las 2 de la tarde, que me presenté delante de la fortaleza. La población estaba desierta y todas las puertas cerradas y sólo se veían los artilleros en sus puestos en ambas baterías. Al acercarnos hicieron con un pequeño intervalo dos tiros con pólvora, que no contesté por creerlo del todo inútil: la señal era para que no pasáramos y nuestro objeto era precisamente lo contrario, así es que mandé forzar la máquina y seguí a rumbo. Tenien-

do la fortaleza por la cuadra, rompió sus fuegos sobre nosotros. La primera descarga fue contestada por la tripulación con el grito entusiasta de "¡viva el Perú!", pero nuestros cañones permanecían en silencio: mi intención era forzar el paso sin hacer un solo tiro. Mientras tanto, el fuego continuaba bastante vivo de tierra, y una bala vino a golpear nuestro costado de estribor, a popa de la rueda y cerca de la línea de agua; ya eso era demasiado, y mandé también abrir el fuego contra ellos. El cañoneo duró unos diez minutos hasta que doblamos la punta en que está situado el fuerte, y de cuyo lado no tiene cañones, así es que nos hallábamos sin novedad fuera de su alcance, gracias a sus malos artilleros".

A la mayor velocidad que pudo, como si estuviera navegando en paraje muy conocido, sin luces durante la noche y proveyéndose de leña por la fuerza ya que la Compañía de Navegación del Amazonas había establecido un *boicot* de combustible contra nuestros buques, el *Morona* siguió remontando el río, que se hallaba en una bajura de agua extraordinaria que había provocado el encallamiento del *Belem*. Además, lo perseguía el vapor *Inca* llevando a bordo tropas brasileñas, y Ferreyros se enteró que el *Ubicui*, con cuatro piezas de a 32, lo estaba esperando en la boca de Manaos, paso que Ferreyros también decidió rebasar. "El 28 a las 11 de la noche pasó a nuestro costado un vapor pequeño de la compañía, y habiéndonos visto se regresó siguiendo nuestras aguas", refiere Ferreyros.— "Mandé forzar la máquina pues supuse que vendría de descubierta, y ganando sobre él por la superioridad de nuestra marcha conseguí, sin hacerle mal, impedir que diera aviso alguno de nuestra aproximación. El 29 a las 3 horas y 50 de la mañana, estando a muy pocas millas de Manaos, hice tocar generala y mandé los dos prácticos sobre el puente, con el oficial de guardia, mientras yo recorría todos los puestos. Un momento después el buque chocó, con una violencia extraordinaria, sobre un banco de piedra, casi al medio del río, y quedó detenido haciendo mucha agua".

Ferreyros había tratado de forzar demasiado a la suerte y a partir de ese momento esta le negó su ayuda. El *Morona* estaba seriamente varado, de tal manera que utilizando todos sus recursos y aun agotando las energías físicas de su personal no podía zafarse; y el Comandante hizo llevar a tierra víveres y toldos para formar un campamento. En estas circunstancias, sus perseguidores se convirtieron en protectores, con la gentileza y el espíritu naval que distingue a los marinos brasileños. En el vapor *Inca*

vino el Jefe de la Comisión de Límites con el Perú, a ofrecer sus servicios y la ayuda del Presidente de la Provincia de Amazonas en la cual el *Morona* se hallaba ahora. Comenzaron a llegar embarcaciones, marineros, trabajadores, voluntarios y toda clase de los recursos que podían encontrarse en esa área, que no era muy rica en ellos. Mas todos los esfuerzos resultaron inútiles en los primeros siete días comprendidos en el lapso del informe que venimos citando. Las atenciones del Presidente del Amazonas llegaron hasta el punto de abrir al *Morona* un crédito para que pudiera atender no sólo los gastos de salvar el buque y la carga sino cualesquiera otras necesidades[171].

En un nuevo informe fechado en Manaos el 10 de diciembre de 1862[172] Ferreyros refiere al ministro de Guerra y Marina que el 1º de ese mes, después de treintidós días de esfuerzos y cuando ya el agua había llegado a la cubierta, el *Morona* salió del banco de Paraquequara. Informa que hasta el 28 de noviembre sólo pudo utilizar escasos recursos, pero que posteriormente llegó el vapor de guerra *Abicuy*, mandado en auxilio del *Morona* por el Jefe de la Comisión de Límites con el Perú, y que auxiliado por su tripulación y utilizando las bombas brasileñas fue posible zafar el buque. Después se pasó un toldo debajo de los fondos en que se suponía la avería, y se llevó el buque a Manaos, donde llegó casi a pique pues sólo faltaban 5 pulgadas para que se sumergiera, por lo cual el Comandante lo varó en una playa de arena, atravesándolo por el lado en que tenía la avería, para impedir un tanto la entrada del agua. Consigna detalles de la faena realizada merced al auxilio de más de cien trabajadores, gracias a lo cual se pudo achicar toda el agua, lo que permitió descubrir un agujero de 14 pulgadas de largo y 3 de ancho, el que no podía ser reparado antes de dos meses. En esa comunicación Ferreyros hace resaltar la actitud del Presidente de la Provincia, don Manuel Clementino da Cunha, "quien tanto ha hecho por nosotros" —dice— "a pesar de los ataques violentos de la prensa del Pará". El Comandante del *Morona* da a conocer que en una conferencia que ha tenido con ese digno funcionario, éste le ha manifestado que "en el estado en que se hallan las cosas, no podría consentir en que continuáramos nuestro viaje por el río", haciéndole reflexiones de tal naturaleza que, expresa Ferreyros, "con el buque muy maltratado, la máquina inutilizada por algunas semanas, falto de pólvora y municiones ... y con un solo cañón", convino con el Presidente en empeñarle su palabra de honor de que permanecería con su

buque en Manaos, hasta que se arreglara la difícil situación internacional que había surgido. Termina Ferreyros expresándose en términos muy elogiosos de los oficiales y tripulantes de los buques brasileños que le han prestado su ayuda[173].

El 8 de enero de 1863 don Buenaventura Seoane, el Ministro Residente del Perú en Río de Janeiro, informó al Gobierno Imperial respecto a la decisión que había adoptado el Comandante del *Morona* sobre su permanencia en Manaos[174], pero el 14 de diciembre había ocurrido algo que él ignoraba. El Presidente del Pará decidió que el Comandante de la División Naval de su provincia diera cumplimiento a las órdenes que dicho Presidente había formulado sobre el regreso al Pará del buque peruano. El Comandante de la División dio a conocer estas disposiciones al comandante Ferreyros, el 22 de ese mes[175]. Ese mismo día Ferreyros se negó a satisfacer tales deseos[176] y el Comandante de la División dispuso que se sacara al *Morona* a remolque y se le trasladara al Pará, lugar donde llegó el 31 de diciembre[177]. El cónsul del Perú elevó su protesta[178] pero la situación del *Morona* no cambió. Se le mantuvo en calidad de detenido, exigiéndose a Ferreyros que diera satisfacciones, mientras este digno oficial, por su parte, consideraba que, por el contrario, a él le tocaba recibirlas de las autoridades brasileñas. Esto dio lugar a un activo cambio de notas entre las partes en disputa[179].

Seoane regresó a Río de Janeiro, procedente del Río de la Plata, el 22 de diciembre de 1862 y se hizo cargo de la situación que existía. El *Relatorio* da a saber que había convenido en que "se facilitasen los medios necesarios para que pudiese regresar el vapor *Morona*... al puerto de Belem, a fin de que allí se aguardara la solución final que por común acuerdo se hubiera de dar al conflicto". El hecho de que mientras se convenía en esa medida ya el Comandante de la División Naval hubiera remolcado ese buque, a la fuerza, parece confirmar que tal maniobra se había realizado por iniciativa del Presidente del Pará. La noticia de lo ocurrido llegó a Seoane aproximadamente en los finales de enero de 1863[180].

Hasta los últimos días de ese mes de enero hubo reuniones del Ministro Residente con el ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, en las cuales el último discutió el problema considerando ciertas cuestiones básicas de derecho y de hecho[181]. Entre las últimas fue fundamental que el Marqués de Abrantes tomara como artículo de fe que el Presidente del Pará no había dado permiso

alguno a Ferreyros. Infortunadamente, Seoane no dio un crédito de igual calidad a lo que el comandante del *Morona* y el cónsul del Perú afirmaban en contrario.

Hubo dos conferencias protocolizadas, el 15 y 22 de enero de 1863[182]. Seoane logró que el Brasil retirara casi todas las exigencias que presentaba, menos una: que el *Morona* debía hacer un saludo de cañón a la fortaleza de Obidos[183]. El 24 de enero el Ministro Residente aceptó el acuerdo, bajo su responsabilidad, y el gobierno brasileño ordenó que se ejecutara.

Por entonces, como se acaba de expresar, le llegó a Seoane noticia del apresamiento y remolque del *Morona*. Presentó entonces una protesta fechada el 2 de febrero de 1863[184]. Pero, a la postre, se dejó convencer. Según se desprende del *Relatorio*, el 23 de abril de 1863 se intercambiaron las notas de aceptación del arreglo[185]. Es de notar que no fue Ferreyros quien tuvo a su cargo hacer el saludo al fuerte de Obidos[186].

El almirante Mariátegui, que fue de los primeros en enterarse, en el Callao, del incidente del *Morona*, quien apoyó decididamente a Ferreyros y quien se declaró en contra de que los vapores que tenían el carácter de buques de guerra llevaran carga y pasajeros, puso a favor de Ferreyros el peso de su prestigio[187]. Hubo mucho revuelo nacional como consecuencia de lo acaecido, pues sus aspectos diplomáticos se airearon mediante la prensa de la Capital[188]. Parte de la opinión pública no estuvo de acuerdo con la gestión diplomática de Seoane respecto a este asunto[189].

El *Morona* zarpó del Pará el 11 de junio e hizo muy mal viaje debido a las condiciones del río y, probablemente, a la calidad de los prácticos, si lo eran, que lo vararon dos veces en aguas brasileñas a pesar de que sólo navegaban de día. Durante la tarde del 5 de julio alcanzó la frontera y entró en el puerto de Loreto donde la pequeña población le hizo una calurosa recepción, celebrando el espíritu de lucha que había mostrado ante el Brasil, así como lo que representaba, ya que era la vanguardia de una fuerza fluvial que defendería en esa lejana región los derechos de los peruanos. Continuó su viaje río arriba y el 15 del mismo mes estaba en Nauta. Subió a Yurimaguas, a pesar que el Ucayali estaba en baja. Fue el vapor de mayor porte que en tal época del año había logrado vencer las vueltas y estrechos recodos del Huallaga por los que no se aventuraban los vapores de la compañía brasileña, a pesar de tener menor calado y menor eslora, lo que hizo decir a los porteños que Ferreyros "había resuelto el problema, prestan-

do un eminente servicio tanto al departamento de Loreto como al Perú"[190]. Desde Nauta, en setiembre de 1863, el comandante Ferreyros manifestó al ministro de Guerra y Marina que "habiendo... el Gobierno declarado al *Morona* y *Pastaza* trasportes" para el tráfico entre el Pará y nuestro territorio, "le manifestaba los tropiezos y dificultades que aún podía suscitar en los puertos del Brasil su retención en el mando del buque". Dio a saber a ese funcionario que las autoridades brasileñas lo consideraban (a Ferreyros) responsable de lo acontecido y lo miraban con odiosidad, por lo cual renunciaba al comando del *Morona*, "como una medida que aconsejaba no sólo su propia dignidad sino también la conveniencia del servicio que estos buques están llamados a desempeñar, y hasta los intereses de ambos países cuyas relaciones de amistad conviene fomentar y sostener", lo que le sería más fácil expresaba, a un nuevo jefe[191]. La renuncia le fue aceptada y Ferreyros volvió al Pacífico sin haber estado en la Amazonía todo el tiempo que pensaba permanecer en ella con espíritu de investigador y de colono: la correspondencia que existe en el archivo familiar muestra que había llevado consigo 60 volúmenes de astronomía y de construcción naval, heliómetro, círculo astronómico, horizonte artificial y otros instrumentos, y que se había hecho enviar semillas de hortalizas y de frutales[192]. Este era el espíritu naval de esa época.

No parece que en la discusión diplomática del problema del *Morona* en el Pará se tuvo en cuenta un asunto que pudo haber servido como indicación de que el Brasil aplicaba al Perú una política discriminatoria. El 7 de marzo de 1856 el Imperio y la Confederación Argentina habían firmado el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, de Paraná. Los tratados precedentes (1853) "nada decían sobre la libre navegación de los ríos en relación a los barcos de guerra, dejando este aspecto al mero campo de la interpretación. En cambio, en este tratado con el Brasil se dispuso que las embarcaciones argentinas y brasileñas, tanto mercantes como de guerra, podrían navegar los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay en la parte que los mismos pertenecían a la Confederación y al Brasil... Esta expresa e inequívoca referencia a los barcos de guerra (que los brasileños utilizarían contra el Paraguay, llegado el caso) pudo haber sido la causa de que se decidiera conservar secreto el contenido de este tratado, aunque aparentemente sus cláusulas no perjudicaban a terceros países"[193].

El 11 de enero de 1864, por el ministerio de Relaciones Exteriores, se estableció que habiéndose aprobado el 29 de julio de 1863 "como bases las estipulaciones contenidas en el convenio ajustado entre el Ministro Residente del Perú en el Brasil y el ministro Secretario de Negocios Extranjeros de ese Imperio, para el arreglo de las cuestiones originadas por los sucesos que tuvieron lugar en las provincias del Pará y Amazonas con los buques 'Morona' y 'Pastaza'; que por dicho decreto y por las instrucciones que se trasmitieron al referido Agente diplomático, se disponía que este tratara de dar a dicho arreglo una forma regular y de hacer algunas modificaciones en él exigidas por el decoro nacional; y en atención a que estas han sido practicadas a satisfacción del Gobierno, como aparece del convenio concluido y firmado en Río Janeiro a 22 de octubre de 1863, entre el Dr. D. Buenaventura Seoane y el Marqués de Abrantes; apruébase dicho convenio.— Comuníquese, regístrese y publíquese.— Rúbrica de S.E.— Ribeyro"[194].

10. DIORAMAS SELVATICOS

La mayor parte del personal que formaba las dotaciones de los buques que el 7 de octubre de 1862 llegaron a Belem do Pará en viaje al Amazonas peruano, tendría de nuestra región nororiental una visión idílica recogida en los escasos y breves libros que trataban, por primera vez, de la geografía del Perú. En 1859 decía Domínguez: "Su terreno... es el de la montaña. Por él corren los mayores ríos de América. El cielo que lo cubre es ardiente pero sano, excepto en aquellos puntos en que los desbordes de los ríos corrompen la atmósfera. En esta parte del Perú es donde crecen esos cedros seculares y otros árboles de enorme corpulencia y grosor, abundantes en resinas, gomas y sustancias colorantes; de propiedades medicinales tan singulares, de colores tan raros y hermosos que su relación parece fabulosa. Aquí es donde la naturaleza produce con tanto vigor y abundancia, que la mano del hombre no necesita mas que poner la semilla, quedando a cargo de la naturaleza los demás cuidados; donde los granos se producen en cada estación del año; donde se cosecha el precioso caucho de tan numerosas como variadas aplicaciones en las artes y ciencias, la inestimable gutapercha, la útil cascarilla, el finísimo algodón o seda vegetal, que en nada cede en delicadeza a la que trabajan los insectos y quizá sea algún día más útil que la misma

seda. Allí se ostentan en continua primavera innumerables flores de raros colores y exquisitos perfumes, entre las que se enseñorea la hermosa y elegante Victoria Regia que vegeta en las orillas del Amazonas y sus afluentes. Las hojas de esta planta extraordinaria son tan resistentes, que pueden sostener a un niño, y su hermosa flor, de tres o cuatro pies de circunferencia, pasa gradualmente en el término de veinticuatro horas, desde el más puro blanco que tiene al abrirse, hasta un rojo tan subido y bello como el del cielo al ponerse el sol. Finalmente en el suelo de esta privilegiada provincia crecen en abundancia otras muchas plantas utilísimas"[195]. El mismo año hace Caplan la siguiente presentación: "...Si penetramos en lo más espeso del bosque ¡qué hermoso cuadro se nos presenta delante! Un elevado y colosal higuerón, la sarmentosa vainilla con sus bellas y olorosas flores que hasta a lo lejos embalsaman el aire; aquí el palo de balsa, allá el aromático pucherí; un poco más allá grupos formados por el bello quinoquino, cuya corteza aromática (quina-quina) resuda el Bálsamo Peruano; un gran número de arbustos llenan los espacios dejados por los grandes árboles. Continuando el camino hacia la parte más baja de esta región, se observará crecer gradualmente la temperatura, disminuir los arbustos que impedían el libre paso y hacerse los árboles más y más elevados. A la sombra de esta exuberante vegetación un aire húmedo y tibio, una atmósfera perfumada y la vista de tan variadas producciones embriagan los sentidos; por do quiera que se dirige la vista, la obra de la creación se presenta con todo su imponente aspecto, y es en medio de esta salvaje y virgen naturaleza, donde se experimentan goces tan puros y suaves, que no se podrían comparar con los que proporcionan las agitadas y bulliciosas capitales"[196]. Y Menéndez, en 1861, expresa: "La fertilidad del departamento de Loreto excede a toda ponderación, bastando que el hombre deposite en la tierra la semilla para que esta se reproduzca extraordinariamente sin exigir del labrador más cuidados. Sus principales productos agrícolas y vegetales consisten en granos, caña de azúcar, café, cacao, algodón de superior calidad, tabaco, frutas riquísimas de varias clases, caucho de que las artes y las ciencias hacen en el día tan variadas aplicaciones, gutapercha no menos importante que la anterior, almendras, cascarilla, alguna coca o yerba del Paraguay, zarzaparrilla y muchas otras plantas medicinales.— Los grandes bosques de que se halla cubierta mucha parte de esta privilegiada comarca ostentan con abundancia

entre sus gigantescos árboles, de excelentes maderas para la construcción y la ebanistería, el cedro, la caoba, el plátano, el almendro, el quinquina y muchos otros de que se extraen resinas, gomas y sustancias colorantes y medicinales inapreciables, entre las cuales se distinguen por su abundancia y excelente calidad el bálsamo de copaiba, la goma copal y la brea. La paja o junco, llamada bombonaje y de chambira, de que se fabrican muy buenas hamacas y sombreros, es también un producto vegetal muy importante, así como la miel y la cera, y entre las flores de brillantes matices y delicado perfume que cubren el suelo en todas estaciones, sobresale la gigantesca y bellísima victoria regia ... No es menos rico este departamento en productos del reino animal. En el reino mineral se encuentran abundantes minas de sal gema, de cuyo producto se exportan grandes cantidades después de cubiertas las necesidades del departamento, y ricos depósitos de carbón de piedra que permanecen sin explotar por falta de demanda, y se halla también algún coral de muy buena calidad. Cuando desarrollada en grande escala la navegación al vapor por el caudaloso Amazonas y todos sus tributarios puedan tener salida estos productos para los mercados de Europa y de la América oriental, el departamento de Loreto será, a no dudarlo, y sin que se pasen quizás muchos años el más rico e importante..."[197].

Ese edén paradisiaco no aparece ante los ojos de esas dotaciones embarcadas en buques de hierro que recogen los rayos del sol, encostadas a riberas de resbaladiza greda en la que perros famélicos y niños desnudos, de rasgados ojos negros que muestran admiración, han venido de humildísimas chozas techadas con hojas de palma. Niños, chozas y tripulantes recién llegados pertenecen a dos mundos diferentes. Al advertirlo, los últimos recuerdan sus paisajes, sus casas, su gente, su clima. De inmediato surge una reacción sicológica que ha de acompañarlos siempre, por mucho que trabajen con devoción en la obra. Es la sensación de aislamiento que se irá pronunciando más conforme se tenga una clara idea de la relación geográfica entre el trozo de río donde ahora se hallan, y la capital del país y su primer puerto. En ese mundo de clorofila que flota en agua, en esa red fluvial inmensa no hay todavía un camino acuático que en forma segura y en tiempo razonable permita llegar a las proximidades del Pacífico, y hallarla será parte de la tarea que les toca realizar. Mientras tanto las líneas de vapores obligan a emplear el perímetro de Sudamérica, saliendo por la boca del Amazonas para alcanzar

Nueva York, y de allí embarcarse para rodearlo por el cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes a fin de llegar al Callao, En realidad el costoso viaje por Nueva York únicamente será accesible para moribundos y privilegiados. Era la ruta septentrional del Perú la más recorrida por los oficiales de las fuerzas armadas, los empleados gubernativos y los portadores de correspondencia y del dinero fiscal que servía para abonar los sueldos del personal y para hacer una parte de las adquisiciones necesarias para mantener los vapores en funcionamiento, tal la leña empleada como combustible, pues los otros materiales tenían que comprarse en Manaos o Belem do Pará. En breve resumen, quien iba de Lima a Iquitos utilizaba los medios de transporte que se indican, y el viaje duraba los vías que se dan a conocer.

En el Callao tenía que tomarse el vapor de itinerario que subía hacia el Norte, hasta Pacasmayo generalmente, o a otro puerto cercano, que empleaba para ello tres a cuatro días. De aquí, en bestia, tomaba un mínimo de siete días a Cajamarca, de ocho a diez a Chachapoyas, de ocho a Moyobamba, de nueve a diez a Shapaja (en la margen del Huallaga). A partir de este punto había que emplear dos a tres días, en balsa, a Yurimaguas, y esperar allí el servicio de una lancha, la que tomaba unos tres días en bajar a Iquitos. El total de viaje efectivo resultaba, así, de cuarentitrés días, a los que había que añadir unos catorce días para los necesarios descansos físicos, lo que hacía un sumando de dos meses, aproximadamente. En el caso de utilizarse, en el tramo de Moyobamba a Iquitos, la ruta de Balsapuerto, además de los veintisiete días, aproximadamente, de viaje efectivo entre el Callao y Moyobamba había que añadir: un día más, que podía eventualmente hacerse a bestia, entre Moyobamba y Jesús del Monte; tres días a pie a Balsapuerto, por Mashayacu y Cachiyacu; tres días en canoa a Yurimaguas, por Paranapura, y tres días en lancha de Yurimaguas a Iquitos, o sea unos treintisiete días de viaje efectivo, más penoso que el anterior. Añadiendo catorce días de descansos físicos, resulta un poco menos de dos meses. Como se ve, la duración del viaje era más o menos la misma y quizás se escogía una u otra vía de acuerdo a los consejos de personas baqueanas, aunque no había mucho que seleccionar. La bajada por el Huallaga en balsa, o la subida en canoa, estaba sembrada de peligros, debido a las angosturas con sus rápidas corrientes, sus remolinos y sus peñascos, obstáculos que el hombre nativo sabía evitar pero que no dejaban de infundir temor a los viajeros coste-

ños. Los sustos que se experimentaban utilizando esta vía no se sufrían en el viaje por Balsapuerto; pero, en cambio, el tramo que precisaba caminar a pie porque las bestias no lo podían atravesar, era durísimo: pantanos, subidas y bajadas resbalosas, cruce de numerosos riachuelos y el descenso para llegar al Escalerayacu, en que precisaba buscar las huellas de otros caminantes para poner en ellas los pies y "sostenerse con las manos en las raíces que se encontraban cerca", según comenta Fuentes. Existía otra posibilidad de viaje, que era por el centro de la República, empleando Tingo María y Huánuco. Pero no era, como el del Norte, una ruta establecida, con recursos disponibles, por más pobres que fueran. En realidad se estaba esclavizado a la septentrional, con largas distancias y prolongada duración, que inevitablemente hacía pensar que se vivía en Iquitos en un gran aislamiento con respecto a la ciencia y la tecnología, y a todo asomo de comodidad, regalo, o bienestar.

No era esto todo. El alejamiento del mundo en el que se había habitado hasta entonces no tenía compensación mediante el ingreso a un mundo acogedor e interesante por lo novedoso. El recién llegado se sentía sujeto, dependiente, dominado casi por el señorío avasallador de la inmensidad verde, y embridado por la fuerza del río como vía única de acceso y de salida. Nacía un inconfesado y recóndito temor a todo esto que era desconocido, aun en cuanto a la opresión de un clima fuerte; y una desconfianza hacia los reinos vegetal, animal y humano que producían sorpresa inacabable y diaria. No es sólo recelo ante lo grande y desconocido. Se está inerme ante el ataque de lo pequeño: del *isangüe* que barrena la epidermis, de la *isula* que da movilidad al vegetal, de los mosquitos y zancudos que avanzan en enjambres, de las bacterias que pueblan tierra, aire y agua. Sin adquirir de inmediato ningún conocimiento nuevo, que sólo se alcanza como fruto de experiencias, el marino recién llegado pierde su conocimiento antiguo: la ciencia de navegar que ha traído consigo, en el río deja de tener valor.

Quienes hace ya cincuenta años prestamos servicios en el Nororiente, en circunstancias en que esa región, que se hallaba débilmente unida al resto del Perú, fue amarrada sólidamente mediante la línea aérea que la Marina de Guerra acababa de establecer con sacrificio de la vida de varios oficiales como había sucedido sesentisiete años antes, quizás podamos tratar de desentrañar el impacto sicológico que el grupo de marinos iniciadores

en 1864 de la tarea, experimentó al llegar a esa área geográfica. Valga el intento que aquí hacemos reproduciendo en un apéndice (Anexo D) páginas escritas por nosotros, por entonces, que resumían nuestra reacción anímica, de joven oficial de marina, al descubrir la selva. Algunos, o partes de estos dioramas fueron publicados en una antología de paisajes y perspectivas peruanas o en revistas y en diarios. Otros, en cambio, han permanecido hasta hoy inéditos.

Si el nuevo ambiente al que el oficial de marina fue trasladado tuvo que producir en su ánimo una reacción sicológica igual o semejante a la que hemos descrito, también debió ser para él desconcertante el enfrentamiento entre la realidad del medio que encontró y la distorsionada imagen que él traía consigo respecto a los elementos y las circunstancias en que se vivía en la selva baja. Es preciso tener en cuenta que hasta entonces esta región había aparecido en fábulas y en mitos, pero que no existía ningún serio estudio objetivo, con aproximación científica, que diera a conocer su *realidad*. Sólo Raimondi, quien apenas tenía diez años de residencia en el Perú, había intentado describirla, en un trabajo contemporáneo a la llegada de los marinos al Amazonas. La tarea de "progreso" y de "desarrollo" que se les encomendaba, tenía que partir de brumosos conocimientos sobre las condiciones sociales, económicas, demográficas y biológicas que existían en la región.

A mediados del siglo pasado, como es de suponer, no se tenía idea de la existencia en nuestra selva del petróleo, hidrocarburo que por entonces se iba a comenzar a explotar en los Estados Unidos. Una situación similar se encontraba con respecto al caucho, que recién en 1855 apareció en París en manos de Goodyear. Se ignoraban la extensión y el valor de nuestros bosques, y su madera se explotaba en forma que podría designarse como de industria familiar. En cambio, como una derivación de las fábulas de El Dorado y del Paraíso Terrenal, subsistía la imagen de una Amazonía donde todas las arenas fluviales eran auríferas y donde la fertilidad era extraordinaria. Se creía que en ella la labor agrícola era casi inútil porque "la mano del hombre no necesita mas que poner la semilla" y esta "se reproduce extraordinariamente sin exigir del labrador más cuidados", según lo escribían Domínguez y Menéndez, a quienes en líneas anteriores hemos citado. Que la capa de humus es muy delgada en los terrenos selvá-

ticos, y que los campos realmente fértiles no llegan ni al 10% de la cuenca amazónica, sólo se ha hallado hace pocos años. Pero, en cambio, una observación experimental puso la verdad en evidencia ante los recién llegados: el hecho de que la pequeña población autóctona que vivía en esa inmensa área, vegetara en la pobreza porque los pocos blancos poseían la escasa tierra laborable, indicaba que era un mito esa voceada Jauja de que hablaba la ignorancia. Lo cierto era que muchos de ellos, que ante la presión de los cholos habían tenido que abandonar sus cultivos ribereños, hacían una agricultura de miseria, en alturas erosionadas por las lluvias y los ríos serranos de cabecera. Era precisamente esta, quizás, la causa principal que había producido un fenómeno que destruía otra fábula con que el marino llegaba y que nacía no de la tradición de los conquistadores sino de versiones con que los misioneros y los funcionarios presentaban al "salvaje".

Es innegable que sin la obra de los misioneros hubiera sido muy pequeña y en algunos casos inexistente la ocupación por peruanos de las tierras amazónicas a que teníamos derecho. Esa tarea se verificó a costo de la vida de numerosos sacerdotes. Hubo entre ellos quienes realizaron labor de investigación geográfica, abrieron caminos, descubrieron tierras y ríos[198]. Pero también es cierto que el actuar utilizando los métodos catequistas que por entonces se empleaban (y no podían dejarse de obedecer órdenes) no despiertan ninguna admiración, por lo menos si la fuente es el P. García[199]. El procedimiento de las "reducciones" que sacaban a los aborígenes de su natural *habitat* para agruparlos en pueblos, así como la enseñanza compulsiva de elementos "civilizadores" (artes mecánicas, lectura, escritura, religión), dio resultados negativos en la mayor parte de los casos, si se juzga por la reflexión de un misionero: "Como es gente que se cría en tanta ociosidad, sin tratar ni aún de vestirse, tienen connaturalizada la flojera y pereza, y huyen cuanto pueden del trabajo a sus escondrijos, y amenazan con matar al Padre y a los españoles si les van a buscar... ". Por unas cuantas agujas y espejitos vendieron los nativos su autenticidad, al dejar sus lares y su habitual modo de vivir y, desgraciadamente y sin que se lo propusiera, el misionero hizo una tarea que erosionó la fuerza anímica del autóctono que terminó mirándose a sí mismo como a miserable, con escasa capacidad para escapar de la explotación de gobernadores, patrones, habilitadores, comerciantes, y hundido en una condición que por su pasado no merecía. "Amazonía, dice Nordenskiöld,

resulta ser el lugar de nacimiento de una porción sorprendentemente grande de invenciones originarias del Nuevo Mundo... Es posible que haya poseído una civilización altamente desarrollada antes que la costa peruana"[200].

Los diversos grupos humanos habían tenido desde hacía mucho tiempo, algunos desde los mediados del siglo XVI, contacto con el blanco que quiso "ganarlos a la civilización occidental" sin olvidar su propio interés material al apropiarse de las mejores tierras y de recursos valiosos como el oro existente en la porción noroccidental del territorio. Este contacto se había hecho más íntimo desde el segundo cuarto del siglo XIX, acelerando el proceso de cambio de las tribus autóctonas, debido a la acrecentada inmigración de comerciantes, misioneros y pequeños colonos procedentes de la ceja septentrional de montaña, especialmente de Moyobamba, y de las serranías sureñas, que entraban utilizando el Ucayali como vía de penetración. La presencia de estos últimos grupos había significado un proceso de despojo, explotación y dominio en perjuicio del aborigen, que fue practicado mayoritariamente por el cholo y no propiamente por el blanco.

Los colonizadores se habían hecho dueños de las porciones más valiosas del territorio, que durante siglos habían pertenecido a los nativos. Sin tener ante quién ni cómo defender sus derechos, numerosos miembros de las diferentes tribus habían optado por trasladarse a lugares que ofrecían menos posibilidades de subsistencia pero que les permitían mantenerse a salvo de las enfermedades y de los trastornos que el blanco y el cholo introducían en sus vidas, siempre que les impidiera penetrar al nuevo territorio que ahora ocupaban. Los nativos que no habían huído, quizás con la esperanza de convivir pacíficamente con el intruso, eran explotados por éste, quien los hacía trabajar en su propio beneficio, a cambio de unas cuantas chucherías o simplemente de un alimento que estaba lejos de ser abundante. En este caso la dominación que el cholo ejercía sobre el aborigen, lo llevaba, a veces con la mejor intención, a hacer todo lo posible por "civilizarlo", sin respetar sus costumbres y su derecho a la autodeterminación. En muchos casos la imposición del proceso del cambio llevaba a una resistencia cuyo resultado era la huida que se mencionaba en un párrafo del P. García, que hemos citado. Si se producía el rompimiento, con mucha frecuencia cuando el autóctono volvía a su tribu guardaba contra el invasor un rencor que lo

llevaba a utilizar la experiencia que había recogido, para combatir encarnizadamente al intruso. Tal fue, en el Sur, el caso de Juan Santos, quien a mediados del siglo XVIII mantuvo a las tribus del Gran Pajonal en una victoriosa rebeldía que duró muchos años. En el Norte, por otra parte, la más indómita, aguerrida y temible etnia selvática, hasta los mediados del siglo XX, había sido la de los jívaros que fueron los que primero y por largo tiempo entraron en contacto con los españoles de Zamora y Santiago del Oro, poblaciones que destruyeron impidiendo, desde entonces, que los blancos habitaran en su territorio patrimonial[201]. Los resultados de este contacto humano no pudieron resultar peores, si se juzga a través de dos autores. Uno de ellos es Raimondi, quien en 1862 expresaba: "el otro mal [de] que adolece esta parte de Perú [...] es la escasez de brazos, que se hace sentir cada día más a medida que va desarrollándose un poco el comercio... Esta escasez depende de que la mayor parte de los brazos útiles de esta provincia, son empleados en el transporte de las cargas, tanto por tierra, cuanto por río, empleándose en este trabajo, casi todos los hombres de Chasuta, Yurimaguas, Balsapuerto, Jeveros, Laguna, Nauta, etc. Ahora, es preciso decir, que para ese trabajo se les obliga casi de viva fuerza y estos pobres Indios deben contra su voluntad salir del seno de sus familias, abandonar el trabajo de sus chacras y servir como bestias de carga, llevando sobre el dorso por los más escabrosos caminos, un fardo que con su cama y alimentos, tiene más de cuatro arrobas de peso. Este trabajo forzado ha ocasionado la notable disminución de la población, la que se ha reducido en algunos pueblos, a menos de la mitad y en otros, a la cuarta parte; y tomando por ejemplo la ciudad de Jeveros, diremos que en 1840, por un censo hecho por el Illmo. Señor Obispo Arriaga, tenía 5.000 almas de población; en el día no llega a tres mil. Balsapuerto, que en dicha época tenía 400 familias, actualmente cuenta solamente cien. Parece que los Indios para no servir de cargadores, emigran y van a habitar lugares muy apartados, en donde no son inquietados por las autoridades. Los pueblos situados en las orillas de los ríos suministran los bogas, o sea los remeros y poperos, que sirven para dirigir las canoas, que continuamente suben y bajan por los ríos con cargas; de manera que, como acabamos de decirlo, todos los mejores hombres, los brazos más útiles, vienen empleados en esta clase de trabajo y todavía no son suficientes, permaneciendo las cargas muchas veces por varios días en los pueblos de Balsapuer-

to y Nauta por falta de Indios para transportarlas"[202]. El P. García, por su parte, hace el siguiente resumen sobre el resultado de las enfermedades que el blanco llevó a la selva: "... en 1663 había a los 23 años de fundadas las misiones, 100,000 indios en las 16 poblaciones que existían... [y] la epidemia de 1660 mató 44,000 indios. En 1680 hubo otra peste de viruelas que se originó en el alto Huallaga, de la que murieron 66,000... Pero la más terrible de todas fue la de 1749 que empezó por Archidona con las viruelas y se unió después el sarampión... La de 1756 no dejó a nadie vivo en el pueblo de Santiago de la Laguna... que tenía 6,000 indios de armas, fuera de las mujeres y niños"[203].

El estado de las relaciones que se establecieron entre el cholo colonizador y el aborigen que no fue víctima del desaliento que llevaba a aceptar pobreza debido al despojo y muerte por exceso de trabajo o por enfermedades contagiadas por los forasteros, fue el que creó la fama del "salvaje feroz", a base de pocas pero persistentes y sangrientas "salidas" realizadas por los nativos, a algunas de las cuales vale la pena referirse.

La creación de Nauta, en la margen izquierda del Marañón, fue obra de un grupo de aborígenes cocamas que escaparon del pueblo de La Laguna, en el Huallaga, para huir de los "maltratos de las autoridades" del lugar[204], es decir, del personaje nefasto del pueblo selvático: el gobernador. Mas esto no fue regla sino excepción. En el Sur, Sudeste, Norte, Noroeste, en una buena porción del Huallaga, casi en toda la región (Chanchamayo, Paucartambo, Gran Pajonal, Napo, Curaray, Borja y otros) la reacción del nativo fue de rebeldía combativa, que costó muchas vidas y que produjo entre ellos un estado de ánimo que los llevaría a luctuoso comportamiento con los oficiales de marina recién llegados. No debe sorprender, dado el clima social que existía en la zona de Maynas durante los años finales de la década de los cincuentas y los iniciales de la década de los sesentas[205]. En la creencia de que algunos enjuiciamientos que sobre las tribus aborígenes venimos analizando, se harán más claros al lector mediante el conocimiento de lo que Raimondi expresó sobre los habitantes de Loreto en 1862, le sugerimos la lectura de nuestro Anexo E.

Lo que el gobierno nacional quería conseguir en el Nororiente mediante el envío del grupo de marinos, buques y otros elementos, era "progreso", "desarrollo", palabras que en ese tiempo tenían una connotación económica, materialista, mayor que la



Mujer de la tribu iquitos,
según el *Voyages...* de Marcoy.

Aborígenes de la etnia iquitos, según el ▷
Voyages... de Marcoy.





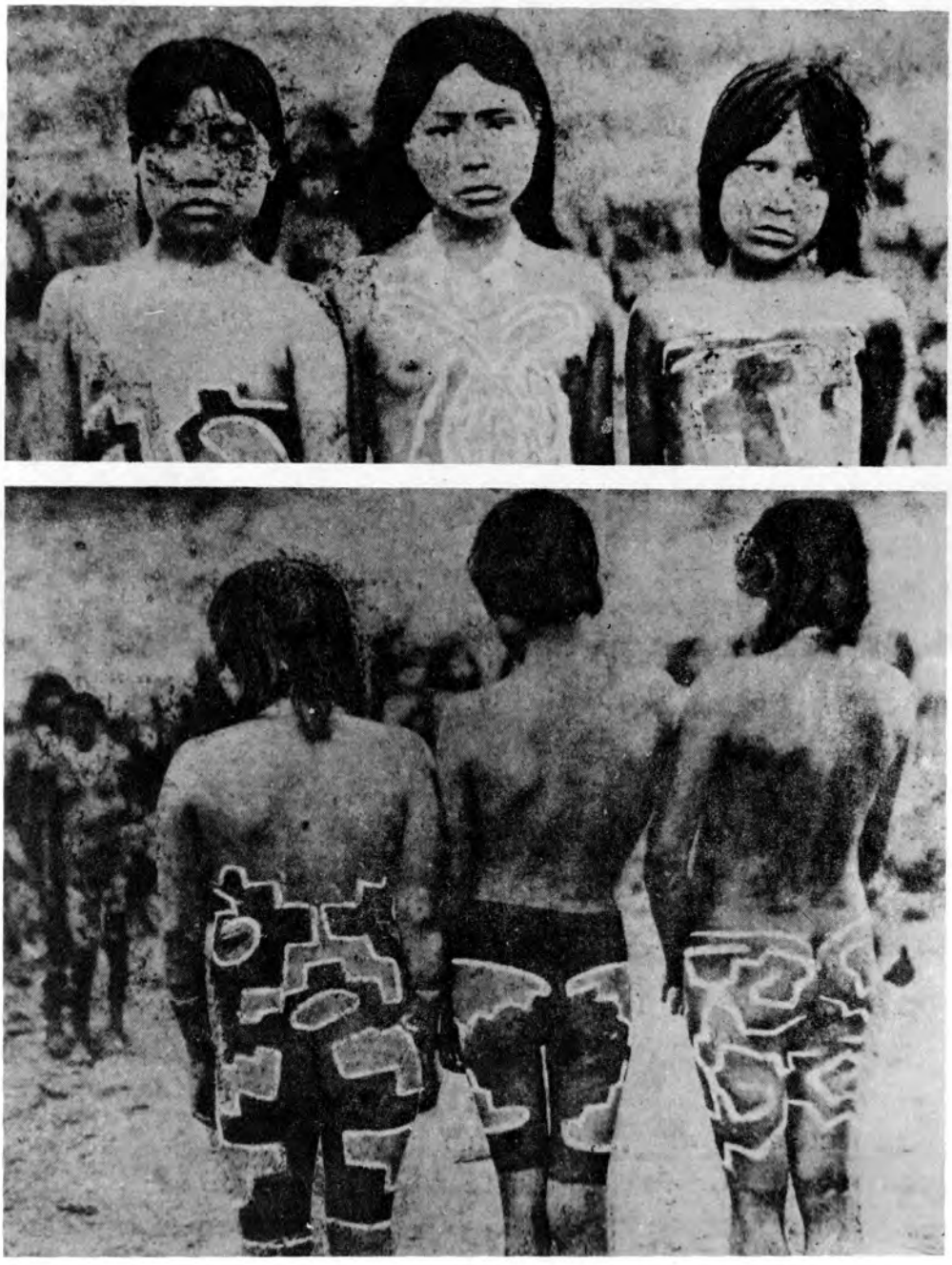
Aborigen de la etnia ticuna, según el
Narrative... de Smyth.



Aborigen de la etnia de los cashivos,
según el *Narrative...* de Smyth.



Nativos de la región del Bajo Napo, en 1865. (Reproducido de Miller, quien la obtuvo en la colección de fotografías de la Expedición Científica Española a la América, 1862-1866).



Tatuajes de aborígenes boras, del río Putumayo, a fines del siglo pasado. (P. Senén Tejedor).



Aborígenes huitotos, del río
Putumayo, a fines del siglo pasado.
(P. Senén Tejedor).



Aborígenes huitotos, del río Putumayo,
a fines del siglo pasado.
(P. Senén Tejedor).

que hoy les concedemos. Examinar tales aspectos con la perspectiva actual y a base de los escasísimos elementos informativos que podrían hallarse, no nos llevaría a un resultado valioso. Encontramos más acertado, describir lo que se conocía de los recursos selváticos, recurriendo a un estudio breve, aunque parcial, escrito en 1862, que hacemos figurar como Anexo F.

En lo que concierne a la utilización de los productos de esos tres "reinos", a fin de llenar objetivos comerciales de exportación, la situación geográfica que el Nororiente ocupaba a mediados del siglo XIX con respecto al resto del Perú limitaba tremendamente sus perspectivas a causa de dos obstáculos. En lo que respecta al Perú mismo, los Andes y la falta de caminos hacia el Oeste le cerraban los mercados de consumo que hubiera querido alcanzar. En cuanto al Brasil, el Amazonas, "camino que anda", constituía una vía libre; pero nuestra región oriental carecía de apropiados medios de transporte. La *Guía...* de 1858 ofrecía una relación de abundantes producciones de Moyobamba, el Huallaga y el bajo Ucayali[206]. Pero, en realidad, estaban allí como en escaparate. Para que las serranías y la costa del Perú hubieran podido comprar aquello que más necesitaban (maderas, cítricos, yuca, plátanos, café...) teníase que llevárselos tramontando una, dos, o hasta tres cordilleras, por pésimos senderos que no permitían ni el paso de un animal. Un carguero sólo podía emplearse para trasportar productos de peso reducido y de apreciable valor (almendras, vainilla, bálsamo de copaiba, añil, resinas). No es de admirar, por eso, que tal falta de mercado peruano apreciable llevara al campesinado cholo a no cultivar sus tierras, a punto que en 1847 un subprefecto de Maynas propuso que "a todo individuo que teniendo chácara no la cultivara, se le impusiera una multa de cuatro pesos cuatro reales"[207]. Con el Brasil, en cambio, se comerciaba, según se advirtió desde que hubo estadísticas, encontrando un excelente mercado en las riberas del Río Mar para los productos que mencionamos según el orden de su valor comercial: la paja bombonaje, obtenida de las hojas de unas palmeras, las cuales hojas se raspaban, rayaban, hervían y secaban al sol, para tejer los sombreros que en el Brasil se pagaban a tres pesos, mientras por la paja se recibía sólo un real por libra; la zarzaparrilla, un arbusto de las vertientes andinas, el cocimiento de cuyas raíces tenía efectos diuréticos y sudoríferos; el tabaco en manojos de hojas arrolladas, a 18 pesos la arroba, o el andullo, a cuatro reales mazo; las hermosas hamacas, tejidas de fibra de

chambira, por las que se pagaban en Pará hasta tres pesos; el *tocuyo,* o tela burda tejida con algodón, que valía un real la vara; el pescado salado, que en el Brasil se vendía a veinte reales la arroba; la yuca macerada en agua, tostada y pulverizada, a la que se designaba con el portuguesismo *fariña,* cuyo valor era de cinco pesos quintal; y varios otros productos de menor cuantía: café, cacao, manteca de huevos de charapa, sal, brea. Hay que añadir que a veces se vendía un poco de oro, según Leubel[208].

Mientras el comerciante maineño utilizó canoa y balsa para bajar sus productos por el Amazonas, la exportación debió ser muy reducida debido a la poca capacidad de esos elementos de transporte, de lo cual no se tiene información numérica. Pero desde que comenzó el servicio de la Compañía de Navegación del Amazonas, aunque no desaparecieron las embarcaciones pequeñas, la Compañía comenzó a registrar datos. Según una exposición hecha por el vice-presidente de tal empresa, con ocasión de la apertura de la undécima legislatura de la Asamblea Legislativa del Pará, en 1855 las cifras de nuestra exportación y los elementos de tráfico fueron como sigue, y los itinerarios que los vapores cumplían eran como también se muestra en un cuadro.

Exportación por Loreto al Brasil en 1855, según Ambrosio Leitao da Cunha[209]

Febrero	11	Embarcaciones menores	200 mazos tabaco delgado.	$	250	
„		„ „	1,400 varas tocuyo del país.		175	
„		„ „	400 sombreros.		1,200	
„		„ „	100 arrobas zarzaparilla.		300	
„		„ „	120 piedras de sal.		60	
„		„ „	71 lib. paja de bombonaje.		8	7
Marzo	29	Vapor *Monarca*	98 id. id.		12	2
„		„ „	19 hamacas de chambira.		9	4
„		„ „	6,000 sombreros.		18,000	
„		„ „	60 arrobas de zarzaparilla.		180	
Junio	26	„ „	416 sombreros.		1,248	
„		„ „	17 1/8 arrobas zarzaparilla.		52	4
„		„ „	60 mazos tabaco de andullo.		30	
„		„ „	8 arrobas café.		16	
„		„ „	48 ídem de zarzaparilla.		144	
„		„ „	200 hamacas de chambira.		100	
„		„ „	40 mazos tabaco de andullo.		20	
Agosto	20	Embarcaciones menores	5,000 id. id. delgado.		625	
„		„ „	319 varas tocuyo del país.		39	7
„		„ „	6 sombreros de paja.		18	
„		„ „	136 id. id.		408	
Stbre.	30	Vapor *Marajá*	1,532 id. id.		4,596	
„		„ „	8,125 id. id.		24,375	
„		„ „	28 mazos tabaco andullo.		14	
„		„ „	1,000 cigarros puros.		15	
„		„ „	26 arrobas zarzaparilla.		78	
Novbre.	22	„ „	2,600 sombreros.		7,800	
„		„ „	3,500 id.		10,500	
„		„ „	993 id.		2,979	
„		„ „	18 arrobas café.		24	
			Total	$	73,278	

Itinerarios Marañón-Amazonas

Según Emile Carrey (1856)[210]

Itinerario del Amazonas

Países	*Por vapor*		*A la vela o con remos*	
	Subiendo	*Bajando*	*Subiendo*	*Bajando*
	Días	Días	Días	Días
Entre el Pará y la Barra (Brasil)	8 a 10	4 a 5	20 a 50	25 a 40
De la Barra a Egas (Brasil)	3 a 5	1 a 2	15 a 30	6 a 8
Egas a Tabatinga (Brasil)	5 a 6	2 a 3	25 a 60	6 a 7
Tabatinga a Nauta (Perú)	6	3	16 a 25	5 a 6
Nauta a Balsapuerto (Perú)	8	3	20 a 30	5 a 6
Total	30 a 35	13 a 16	96 a 195	47 a 67

Del Pará a Cayumba

Países	*A la vela o con remos*	
	Subiendo	*Bajando*
	Días	*Días*
Del Pará a Nauta	76 a 165	42 a 61
De Nauta a Laguna	10 a 15	3 a 5
De Laguna a Yurimaguas.....	4 a 6	2
De Yurimaguas a Chasuta.....	8 a 15	2
De Chasuta a Cayumba	28 a 60	5 a 7
Total	126 a 261	54 a 77

De Nauta a Bellavista o Yusamaru

Países	*A la vela o con remos*	
	Subiendo	*Bajando*
	Días	Días
De Nauta a la embocadura del Huallaga	9 a 14	3 a 4
De la embocadura del Huallaga a la Barranca.	6 a 8	2 a 3
De la Barranca al pongo de Manseriche	6 a 8	2 a 3
De Manseriche a Yusamaru	17 a 25	3 a 5
Total	38 a 55	10 a 15

De Nauta al Mayro

Países	*A la vela o con remos*	
	Subiendo	*Bajando*
	Días	Días
De Nauta a Sarayacu	12 a 20	10 a 12
De Sarayacu a la embocadura del Pachitea	15 a 30	10 a 12
Del Pachitea al Mayro	15	8
Total	42 a 65	28 a 32

De Nauta a Cocabambilla (*)

Países	*A la vela o con remos*	
	Subiendo	*Bajando*
	Días	Días
De Nauta a la embocadura del Pachitea	27 a 50	20 a 22
Del Pachitea a Cocabambilla	40	10 a 15
Total	67 a 90	30 a 37

(*) Cocabambilla es puerto del Ucayali

Lo relacionado con la importación presentaba otras características. Al parecer, la política comercial del Brasil era en el Amazonas de dominio absoluto sobre el otro condómino del Río-Mar, a tal punto que nos imponía fuertes derechos sobre la mercadería que en Manaos y en Belem comprábamos para Maynas. Eran tan elevados, que salía más barato al comerciante moyobambino o yurimagüense comprar en Trujillo y transportar lo adquirido empleando el duro y costoso tráfico por Cajamarca y Chachapoyas, que pagar por algo en Manaos y traerlo a Maynas en un vapor de la Compañía. Tal estado de cosas ocasionaba que la balanza comercial fuera completamente desfavorable al Brasil en el Amazonas, y en 1855, por ejemplo, el valor de nuestras exportaciones fue de S/. 73,278, mientras que sólo importamos ferretería, licores, herramientas, planchas metálicas y otros artículos por un monto de S/. 21,800[211].

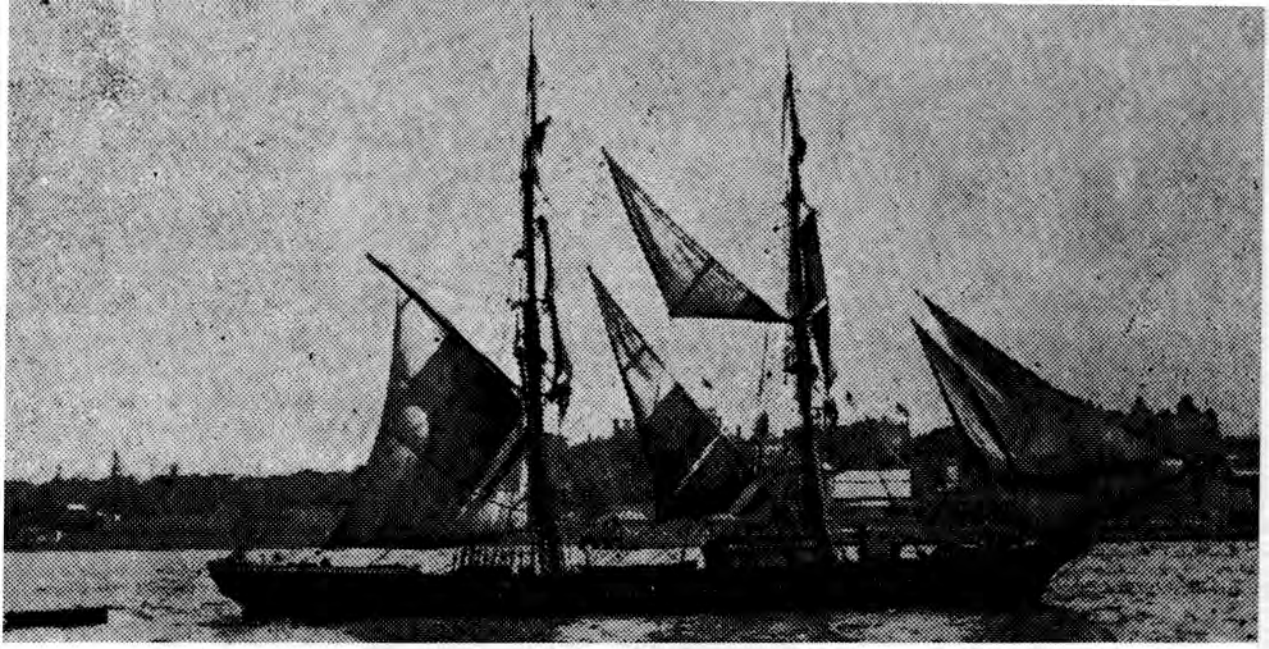
11. ALZAMORA: EL INFATIGABLE FUNDADOR

El incidente que el *Morona* tuvo en el Pará con las autoridades brasileñas paralizó durante nueve meses y por completo las actividades relacionadas con el plan de desarrollo nororiental. Apenas si a partir de setiembre de 1863 en cuanto se refiere a ese buque, y de diciembre por parte del *Pastaza,* los dos vapores hicieron tráfico en el tramo comprendido entre Tabatinga y Yurimaguas, con correspondencia y carga, esto último en conexión con los viajes del *Inca* brasileño[212]. Antes de retirarse del *Morona* a causa de su renuncia, el comandante Ferreyros dio a saber que la conducta observada en el Brasil por la oficialidad de su buque, durante las duras pruebas a que estuvieron sometidos, fue excelente. Hubo, sin embargo, una excepción en la persona del teniente de la Puente que, en enredos amorosos se quedó en tierra y, al parecer, ocultamente viajó luego a los Estados Unidos[213]. También suspendió de sus funciones al capitán de corbeta Guillermo Pareja a quien, en su calidad de comandante del *Pastaza,* dejó en octubre con su buque en el Pará a fin que esperara que la fragata *Arica* llegara de Londres, orden que no obedeció. Esta inconveniente actitud, según Ferreyros, se sumó al descuido en el desempeño de sus funciones. Pareja se marchó a Europa para evadir su enjuiciamiento por las autoridades navales. En mayo de 1864 pidió que se le dejara volver para defender al Perú de la agresión española y se determinó que apenas regresase se le sometería a juicio[214].

Regularizada que fue la situación, el 17 de setiembre de 1863 se ordenó que la fragata *Arica* zarpara de Londres hacia Iquitos[215], comandada por el capitán de fragata Federico Alzamora[216], autorizándose también que se contrataran en ese puerto las fragatas inglesas *Eliza* y *Simbad* así como el bergantín *Próspero* para que transportaran a Belem do Pará los buques en piezas, el dique, la fábrica de ladrillos y las máquinas-herramientas que se habían adquirido[217]. La *Arica* zarpó de inmediato y al cabo de dieciocho días de viaje llegó a Belem, el 22 de noviembre, un día después que lo hiciera del Perú el contralmirante Mariátegui con varios oficiales que iban destinados a Loreto[218]. Por esos días zarpó de Londres, con las piezas del dique, el bergantín *Próspero*, el que embarcando parte de la carga que la *Arica* había traído, salió hacia Iquitos en los últimos días de enero remolcado por el *Pastaza,* comandado por el teniente segundo Nicolás del Portal[219], que también tomó abordo parte de la carga[220]. En este vapor también viajó el capitán de fragata Alzamora, quien había entregado el mando de la *Arica* al teniente primero Aurelio Arrieta. El contralmirante Mariátegui, de acuerdo con Alzamora, había dispuesto en el Pará que el teniente primero Gregorio Pérez, a quien se añadiría más tarde un ingeniero inglés que había sido contratado como director de la Factoría, más varios maquinistas y mecánicos británicos, permanecieran en Belem para armar los vapores *Napo* y *Putumayo*[221]. Del desplazamiento de este convoy hacia Iquitos ha quedado la relación que sumarizo, cuyo conocimiento debemos a su autor, el ciudadano británico Mr. Peter Robson, B.Sc., M.I. Biol., con quien establecimos grata amistad epistolar hace algunos años.

El bergantín *Próspero,* de 192 toneladas, 109 pies de eslora, 24 de manga, 125 de puntal y 10 tripulantes, construido en Jersey, bajo el mando de su capitán y propietario George Malzard zarpó de Londres en diciembre de 1863. Era su viaje de desfloramiento y debía realizarse a un remoto y desconocido lugar situado muy adentro del Amazonas: Iquitos. Había sido fletado para que condujera el equipo y material que constituirían, una vez ensamblado, el dique mandado hacer por el Perú. Al comenzar la última semana de enero, a remolque del *Pastaza* el *Próspero* comenzó a surcar el inmenso río, en un recorrido que llevaba al capitán George Malzard a consignar en el diario de bitácora sus variadas impresiones, casi siempre de asombro: la forma casi increíble en que los prácticos hallaban el paso franco entre las innumerables is-

las del delta y a veces tocando el buque con los extremos de las vergas el ramaje de enormes árboles; las grandes anchura y profundidad del río; los colores de las hojas; los enormes troncos a la deriva, que ponían en peligro las ruedas del *Pastaza*; el color del Río Negro; un baile social en Manaos, donde el médico del vapor despliega sus artes de conquistador pagando por unas flores un precio "ridículo" por lo elevado; la hospitalidad de los ribereños. Mas en casi un mes de viaje no todos son, por cierto, sorpresas divertidas: la primera varada, a las tres y media de la madrugada, que obliga a amarrarse al barranco, a sufrir toda la fuerza del calor y las picadas de los enjambres de mosquitos, y a "montar guardia con chafarotes al brazo para defenderse de posibles ataques de serpientes y animales salvajes"; aparecen las llagas en el cuerpo y las maldiciones y blasfemias en las bocas de la gente de mar. Entran los dos buques en aguas peruanas, en las que el capitán no duda "que es la primera vez que la bandera británica flamea en un buque de vela a 2,100 millas hacia arriba de la boca del Amazonas". Ahora tienen las escenas sabores fuertes. Se dejan ver cuatro canoas llenas de nativos, en una de las cuales va "un hombre muy grande", con su esposa, todos desnudos pero con brazaletes; aparecen los yaguas y orejones que "estudiadamente evitan la proa del *Próspero* a causa del mascarón que aparentemente toman por algo de carácter mágico que se debe mirar con sospechas". Y llegan por fin al puerto de Iquitos donde Malzard no se siente muy dispuesto a anotar nuevas sorpresas: tiene un tercio de su tripulación enfermo y él mismo experimenta dolores de cabeza y descomposición general, lo que resulta ser disentería. Para colmo de males, en una de las visitas que hace a sus amigos del *Pastaza,* se produce una explosión de cohetes luminosos, en la cabina del comandante estando Malzard presente, y esto parece intensificar sus males, entre los que figura la persecución de que los mosquitos lo hacen objeto, la muerte de su perro, quemado durante la explosión, y la mala conducta que observa el Piloto. Su diario de bitácora tiene una última entrada el 6 de marzo de 1864. Pero gracias a otra fuente de informaciones sabemos que, a remolque del *Pastaza,* el *Próspero* salió de Iquitos hacia el Pará el 13 de abril de 1864, y que el 10 de mayo, ya solo y bajo el mando del teniente primero A. Arrieta, zarpó de Belem en dirección a Barbados, donde debía recibirlo un representante del fletador[222]. En cuanto al capitán Malzard, se curó de sus males y en 1869 vendió su buque, según Robson.



El bergantín *Próspero*, que condujo una importante porción de la carga inicial que se llevó en 1864 de Londres a Iquitos. (Tomado del *Bulletin of the Jersey Society).*

2,000 MILES UP THE AMAZON IN 1864

THE JERSEY BRIG "PROSPERO"

The story of Captain George Malzard's voyage up the Amazon nearly a hundred years ago in his own Jersey-built brig *Prospero* was told at the meeting on 15th May by Mr. Peter Robson, B.Sc., M.I.Biol. Mr. Robson is related by marriage to the Malzard family and with full access to the family records was able to give a detailed account of the journey from Captain Malzard's full and vivid entries in the ship's log book, supported by slides of maps of the route followed, photographs of the *Prospero* and her owner-master, and actual pages of the log book.

We are indebted to Mr. Robson for his enthusiastic research into this almost forgotten adventure, resulting in an absorbing and original paper, delivered in gay and entertaining fashion.

We warmly welcomed at the meeting Lady Parlett, a grand-daughter of Captain Malzard, and we are grateful to her son, Mr. Lyall Parlett, a member of the Society, who in the course of a conversation in Tokyo with the Hon. Secretary suggested the subject of the paper.

The following is a much abbreviated account of Mr. Robson's paper excluding the references to Mr. Alec Podger's paper which appears in the preceding pages.

On a bleak winter's day in December, 1863, the *Prospero* set sail from London on her maiden voyage, bound for the warm South Atlantic and the Brazilian port of Para, at the mouth of the Amazon river. Built in the yard of F. C. Clarke—the largest yard in Jersey—for her owner-master, George Malzard, she was of 192 tons, Jersey Register. From stem to stern she measured 109 feet, in breadth she was 24 feet, and the depth of her hold was twelve-and-a-half feet. Her figurehead was the bust of a woman. Her crew on this voyage numbered ten, including the captain; John Osmont, aged 24, of St. Helier, was mate, and William R. Malzard, the captain's nephew, was bo'sn.

It may be recalled that when Captain Malzard sailed his ship to South America Britain was master of the seas; the iron ship had not yet come into its own; and one still sailed to the East via the Cape of Good Hope or westwards via Cape Horn, for this was before either the Suez Canal or the Panama Canal had been built; men were still seeking the source of the Nile. In North America, the Confederates had just lost the battle of Tennessee, and the most terrible part of that bitter civil war was yet to come.

It was to Para that the *Prospero* was sailing, but that was not her journey's end. Indeed, her journey only really began there, for she was now to be towed over 2,000 miles up the Amazon to the Peruvian inland port of Iquitos, with a cargo of material and equipment for a floating dock ordered by the Peruvian Government. It was the first time that a British sailing vessel penetrated so deeply into the South American continent, though this feat went unnoticed at the time and would be unknown to-day but for George Malzard's habit of setting down in the log (in English), day by day, in simple but vivid language, his observations and impressions throughout the four weeks' journey up river.

In Tow to Peru

The *Prospero* was taken in tow by the Peruvian naval vessel *Pastaza*, a 500-ton paddle steamer. They set off, making for Breves, about 150 miles from Para, on the southern shore of Marajo Island. To the captain of the *Prospero* it seemed incredible how the pilots knew their way through all the small streams amongst the island of the vast delta of the Amazon; at some points the channel

was so narrow that the rigging almost touched the branches of the trees as the ship passed through.

During the first lap, Malzard found plenty to remark about. He sums up those aboard the *Pastaza:* " a set of fine fellows . . . both Peruvians and English—a regular set of John Bulls." On the scenery: " What a beautiful sight—the river is only about 100 feet wide for about 16 miles and makes a regular zig-zag. It is bordered by dense forest on both sides with a hut here and there full of children staring at us like little monkeys." Later, he notices that " the palm is getting scarcer and in its place are high and straight (trees), the bark of which is white . . . beautiful trees, many of them in blossom, some orange, some red, some purple and the leaves as green as candie." But the trees were also a hazard: " at 4 p.m. there are many large trees and patches of long reeds floating about, having been rooted out along the edge by torrents, which make it rather difficult for the steamer's paddles." It was the rainy season and the river was in full flood: " the ' Great Eastern ' could I believe pass over all our track."

Reaching the main Amazon river, George Malzard began to get some idea of the tremendous proportions of the Amazon. Just before they reached Santarem, the river was five or six miles wide, and while they were at Obidos, for the *Pastaza* to take on more wood fuel, he was told by her Pilot that within a ship's length of the shore the water was 30 fathoms (180 feet) deep, while in the middle of the river, opposite the village, it was 400 to 500 fathoms!

Black River

The two ships travelled about 100 to 150 miles a day, with fairly frequent stops so that *Pastaza* could take on more wood. The log mentions that the cost of running the paddle steamer was in the region of £100 a day. They halt at Manaos at the entrance to the Rio Negro: " At 5 p.m. I happened to look over the side and I saw black patches in the water: I thought they had been throwing the ashes overboard in the steamer but in a moment the whole of the river was that colour. I knew now that we have entered the Rio Negro, the Black River and it is indeed well named. On looking at it, it looks as black as ink, but when viewed in a glass you only perceive a black tint: it is much clearer than Amazon water."

Manaos provided the opportunity for some modest entertainment. There was some kind of religious festival in progress, and the Indian tribes used the town as their headquarters where they came to barter for cutlery, beads and other cheap trinkets, so there was plenty to see: ". . . in front of a small church they send up rockets and fireworks; I should say everybody are assembled here, the women at church on their knees kissing images and relics; a miscellaneous crowd of negroes and Indians are all dressed in white. The people are very civil and some of the ladies come out with immense crinolines, hats and feathers."

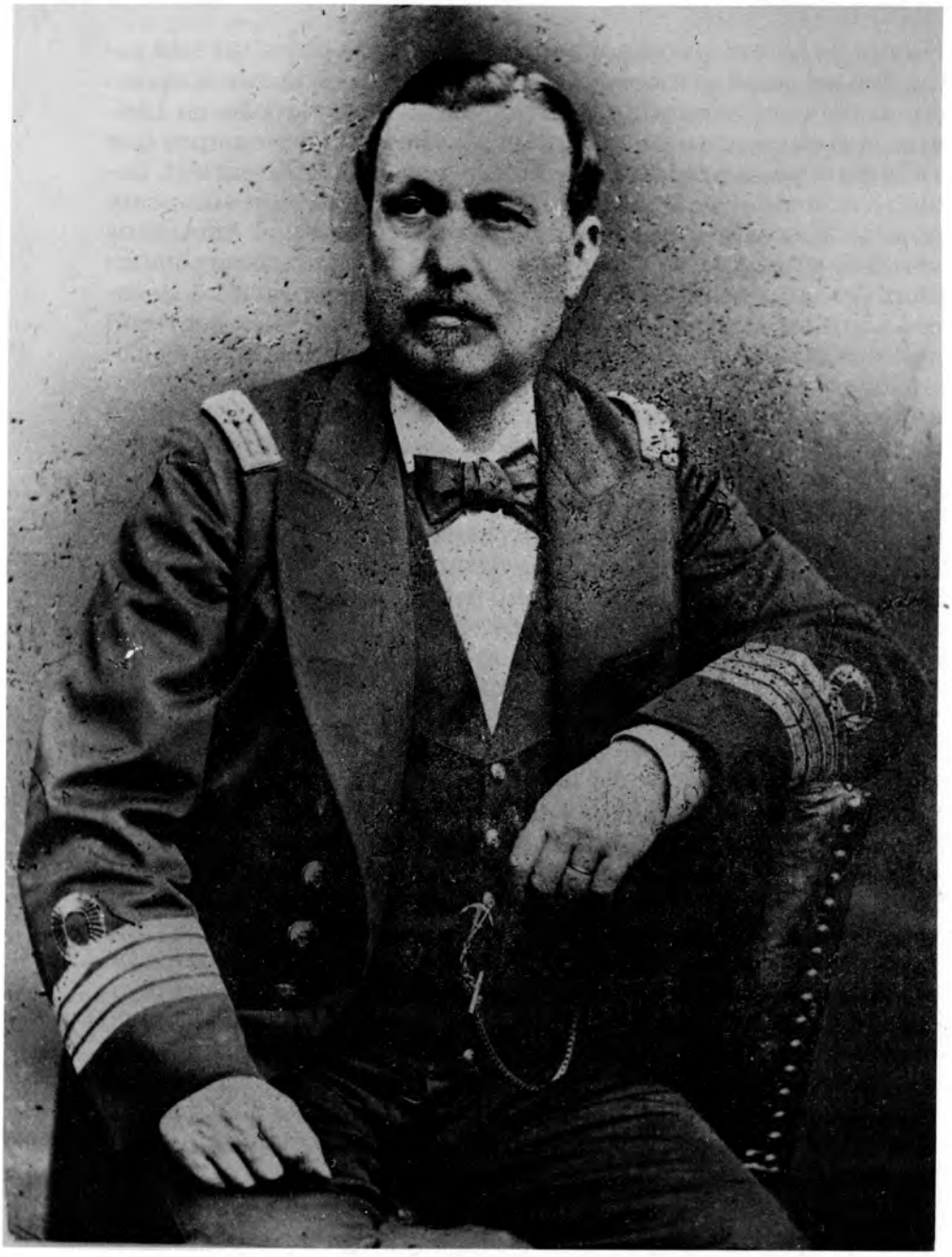
A dance was held in a sort of covered square—" well floored, with chairs all round. But every evening before it commences they have a sale of different things such as birds, monkeys, fowls, pigeons, curiosities of different kinds brought there by the people. The profits of these go to the Saint and also for the fireworks, etc., etc." Then follows an amusing account of how the Doctor of the *Pastaza*—" a young man of about 28 years of age with more money in his pockets than he knew what to do with "—bid a ridiculous amount for a bouquet " to give to an uneducated woman." Evidently the captain of the *Prospero* did not approve of such extravagant behaviour.

El comienzo del resumido texto del diario en que el capitán George Malzard, del bergantín *Próspero*, de 192 toneladas, matriculado en Jersey, relata su viaje de 2,000 millas remolcado aguas arriba del Amazonas, hacia Iquitos. (Tomado del *Bulletin of the Jersey Society*).

El 26 de febrero de 1864 llegaron a las aguas fronterizas de Iquitos el *Pastaza* y el *Próspero,* y en este lugar el comandante Alzamora, a quien allí se dio a conocer que un grupo de oficiales había llegado del Callao por la vía de Pacasmayo-Moyobamba, estableció el cuartel general del Departamento Fluvial de Loreto, asumiendo el cargo de comandante general accidental del mismo, en virtud de las instrucciones que en Belem do Pará había recibido del contralmirante Mariátegui, quien nunca fue a Iquitos[223]. Resultó de gran importancia que tocara a ese jefe encargarse de la dirección de una tarea que el almirante Mariátegui no podía cumplir por encontrarse mal de salud.

Cuando el comandante Alzamora (hijo del capitán de fragata Damián Alzamora, quien según la «Relación Historiada...» de nuestro Archivo Histórico, recibió su grado de alférez de fragata el 26 de noviembre de 1821 y falleció el 16 de agosto de 1856) llegó a Iquitos tenía ya veintiún años de servicios comenzados el 1º de junio de 1843, que fue el día en que con el grado de guardia marina se le embarcó en la corbeta de guerra *Yungay.* Estuvo luego en el *Almirante Guise* y *General Gamarra* en 1845 y a partir de 1847, respectivamente, ascendiendo a alférez de fragata el 23 de marzo de 1847, y a teniente segundo el 5 de diciembre de 1851. Por entonces comenzó a recorrer el mundo de una manera que no era usual para su edad y su grado militar, y durante un lapso que le permitió acercarse al panorama internacional y a la realidad tecnológica de los mediados del siglo, contemplándolos desde las capitales de dos grandes potencias. Fue enviado primero a la comisión naval que en Londres vigilaba la construcción de la *Amazonas,* el 17 de diciembre de 1851; y en junio de 1854, cuando ya era teniente primero, a la del *Apurímac,* buque del que se le nombró segundo comandante, y en el cual volvió al Callao el 12 de diciembre de 1855, ocasión en que se le promovió a capitán de corbeta y se le dio el mando del *Tumbes,* de donde pasó al *Loa* en diciembre de 1856. Cuatro años estuvo en este grado militar, y sirvió en 1857 como capitán de puerto del Callao, hasta que el 12 de julio de ese año fue enviado como correo de gabinete a Washington, D.C. Una vez allí se le agregó al personal de la Legación del Perú, en la cual permaneció hasta diciembre de 1858, en que se le trasladó, en la misma condición, a la Legación del Perú en Londres. Fue mientras se hallaba allí, que se le nombró comandante de la *Arica,* para que llevara este buque al Amazonas y, cuando llegó al Pará pasó a desempeñar el cargo de mayor de órdenes del Departamento

Fluvial de Loreto que se acababa de crear para impulsar esta zona. Fue así como se incorporó en la comisión naval que, a las órdenes del contralmirante Ignacio Mariátegui, vigilaba en Londres la construcción de los buques, dique, talleres y equipos que en Inglaterra se preparaban para llevarlos al Nororiente[224]. Debido a dificultades de salud, como se ha dicho, el contralmirante Ignacio Mariátegui no viajó a ejercer su cargo en el Amazonas peruano y resultó que Alzamora actuó en su lugar, como comandante general accidental, desde que los vapores fluviales llegaron a Iquitos el 26 de febrero de 1864. En esta situación continuó aun después que se nombró al capitán de navío Francisco Carrasco en reemplazo del almirante Mariátegui, pues el comandante Carrasco sólo estuvo en Iquitos del 1º de mayo al 7 de junio de 1865. Promovido que fue Alzamora a capitán de navío graduado, el 24 de agosto de 1865, se le nombró comandante general en propiedad el 1º de enero de 1866, y al hacerlo se expresó el honroso concepto de que se le ascendía "haciendo justicia a la abnegación y patriotismo con que había desempeñado [hasta entonces] la mayoría y la comandancia general". Este elogio hubiera sido muy superado si el 24 de enero de 1873, fecha en que entregó el cargo al capitán de navío graduado don Enrique Carreño, se hubiera realizado la evaluación profesional, económica, social y humana de la tarea que Alzamora había realizado durante los nueve años que permaneció en la Amazonía. Infortunadamente no se midió, y debido a ello la Marina de Guerra Nacional no ha exaltado debidamente la figura de este jefe que, por capricho del destino, resultó un héroe civil de carácter ejemplar en un país que necesitaba hombres de su temple y de su patriotismo, que fueran capaces de tender lazos de unión que impidiesen que se escapasen a la deriva los territorios de frontera que, como la zona nororiental, habían sido ya en parte absorbidos por nuestros vecinos. Es gratificante para quien esto escribe, tener la oportunidad de tratar en detalle de la tarea de Alzamora, pues al hacerlo queda de manifiesto, mediante comprobaciones documentales y referencias de testigos, la obra encomiable de la Marina de Guerra del Perú, que resulta casi una saga. En cuanto a Alzamora, aparece como un resurrecto conquistador español del siglo XVI, por la valentía con que se interna en la selva inhóspita, y por la decisión con que brega en todos los frentes, sin vacilaciones y sin desmayos, pacientemente, como guardando en la memoria, para después, el recuerdo de aventuras extrañas. Si antes de morir (lo



Capitán de navío Federico Alzamora, infatigable fundador y propulsor de la marina fluvial y de Iquitos, muy destacado marino a cuya memoria aún no se le ha rendido el tributo de reconocimiento patrio que merece. (Fotografía del Museo Naval).

cual ocurrió casi inmediatamente después que volvió al Pacífico, y a no dudarlo como resultado del tremendo desgaste que experimentó su organismo en esa zona inhóspita) Alzamora hubiera escrito la relación historiada de la tarea que hizo en Loreto, bien hubiera podido comenzarla con frase de un conquistador del siglo XVI: "¡Lo que yo ví y anduve luchando...!"

El lugar del Amazonas al que tan decididamente habían llegado el comandante Alzamora y los buques que traía consigo era una aldea miserable de la margen izquierda del río, "casi en la confluencia del Nanay y a un día de bajada desde Omaguas", decía Raimondi, quien la había visitado en su largo viaje que comenzó en 1859. Su origen era humilde. Santa María de la Luz de los Iquitos fue una reducción de los jesuitas creada en 1740 por el P. José Bahamonde[225], rehabilitada por el jesuita Martín de Iriarte en 1751, y que con altibajos de prosperidad y decadencia después de la expulsión de la Compañía de Jesús, subsistió como pueblo con "una iglesia de quincha y babaraques situada en la Plaza de Armas", en la cual un cura itinerante suministraba los sacramentos en 1849[226]. Para entonces ya Lizardo Zevallos y unos cuantos más escapados de la masacre realizada por los huambisas en Borja, habían bajado el río aposentándose en Iquitos que así llegó a estar constituido por un núcleo de pobladores aborígenes y otro de borjaños, blancos y cholos, entre los cuales figuraban con la mayor importancia Zevallos, Bernales, García, Juan Villacorta, José Reátegui, José Joaquín Ribeiro, Javier Escurra, Antonio Nájar, Manuel Quirino, Calixto Mori, Toribio Mesía y Mariano Fermín Torres[227]. En cuanto a los autóctonos, los más de los cuales no vivían en su pequeña aldea sino en el bosque, fueron descritos por un misionero español[228]. Raimondi, por su parte, en 1862 dijo de ellos que eran muy industriosos y alabó las hamacas y bolsas que tejían con chambira.

Algunos seudo historiadores han mencionado en pretenciosos artículos, al tratar de la fundación, comisiones dictaminadoras, opiniones oficiales, diferencias de criterio, así como cabildeo a favor de la modestísima aldea de Iquitos a fin que se seleccionara este lugar como sede de la Comandancia General de Marina con preferencia a otros. Sin embargo, ninguno de los autores que dan a conocer tales hechos ha aportado pruebas documentales, o testimoniales, ni siquiera en un caso. La correspondencia oficial que hasta hace poco había permanecido inédita y que ahora nos

ha sido posible utilizar, no da hoy luces sobre ninguna de esas aseveraciones. Sólo, a menos que se haya sustraído documentos históricos de nuestro Archivo, aporta unos pocos datos concretos que pueden sumarizarse como sigue. El *Morona,* con Ferreyros, al entrar en el Amazonas peruano se estaciona en Nauta que era por entonces el puerto más importante, pero que hidrográficamente impresionó mal a ese jefe. No obstante, por su proximidad a Moyobamba, el *Morona* permaneció en esa zona territorial y esto, naturalmente, llevó allí al *Pastaza* durante un breve lapso después que dejó Belem do Pará, puerto en el cual debía esperar a la *Arica,* por orden de Ferreyros. Esta situación dura aproximadamente ocho meses. Cuando el *Pastaza* regresa a aguas peruanas, trayendo al comandante Alzamora como pasajero y a remolque al bergantín *Próspero,* no remontan el Amazonas hasta Nauta. Las malas condiciones hidrográficas de Nauta, el propósito de vigorizar nuestra frontera en el Brasil hasta con una fortaleza como se hizo de inmediato, así como la influencia que sobre el almirante Mariátegui ejercieron los vecinos de Iquitos que viajaban a Belem para comerciar con los brasileños, sumaron influencias a favor de que se diera preferencia al modesto puerto de Iquitos. Como si esto hubiera figurado entre las instrucciones que el almirante Mariátegui dio a Alzamora en el Pará[229], ese jefe comienza *de inmediato* a preparar *el puerto* de Iquitos, arma allí cabrias y empieza a descargar las bodegas del *Próspero.* Esto último es una prueba concluyente de que el Comandante General Accidental venía a ocupar Iquitos, pues hubiera resultado inconcebible echar la carga en tierra en el caso de que hubiera habido alguna duda sobre el destino definitivo de la misma. Por si esto resultara poco, uno de los altos empleados que fueron co-fundadores de la nueva ciudad de Iquitos, da a saber que Alzamora "en unión del gobernador del distrito, con algunas otras personas, se ocupó en elegir los terrenos más aparentes para la factoría, fábrica de ladrillos, arsenal y oficinas del Estado", y que "en unión del director de la factoría, señor Clark, el delineador, y otras personas, se vieron obligados a formar el plano de ... Iquitos"[230]. Mientras tanto los oficiales y empleados que no tenían alojamiento en los buques, se vieron precisados a convivir con los indígenas y sus familias, en cuyas chozas "tuvieron que alojarse de tres en tres"[231]. La prioridad en el problema se concedió a los británicos, algunos de los cuales habían llegado con sus esposas, para quienes, así como para los ingleses solteros, el comandante Alzamora

hizo construir de inmediato unas casas-habitaciones de la clase mejor que se podía conseguir a pesar de la falta de recursos. En cuanto a la instalación administrativa y militar, el Comandante General Accidental tomó en alquiler los dos únicos ranchos que en Iquitos podían servir para el caso, los cuales fueron comprados después, en 1865, en 3,000 y 4,200 pesos, respectivamente. El uno pertenecía a Ramón Bernales, estaba localizado en la Plaza de Armas y se hallaba todavía inconcluso; y el otro se encontraba en el Malecón y era propiedad de Pedro E. García. Se hizo al de la Plaza de Armas el mejor arreglo que se pudo y allí se instalaron las oficinas de la Comandancia General, arreglándose en un terreno interior unas barracas en las que se instaló la tropa del Batallón de Marina, las cuales cinco años después fueron substituídas por una fábrica apropiada. En cuanto a la casa del Malecón, apenas duró un año pues se quemó en un incendio[232]. El 27 de julio de 1865 en la mañana, mientras en el *Morona* se preparaba la pólvora que al siguiente día debía emplearse en las salvas reglamentarias, hubo una explosión que hirió gravemente al alférez Donayre y mató a tres tripulantes. Veinticuatro horas después, a causa de un camaretazo disparado frente al edificio en que el comerciante don Toribio Mejía había almacenado materias inflamables, se produjo un incendio. Al carecerse de medios para combatirlo y a causa de las cañas y pajas con que estaban construidos los modestos edificios de quincha, el fuego se propagó en tal forma que destruyó enteramente la manzana formada por las calles a las que, en homenaje a los vapores, se había puesto por nombres Napo, Morona, Pastaza y Próspero, más la llamada Malecón en la cual se perdió la casa que la Comandancia había comprado a García, con el armamento y vestuario de la tropa del Batallón de Marina[233]. Este acontecimiento desgraciado lo encaró valerosamente la población, reconstruyendo con mejores fábricas los edificios que se habían perdido, pues por disposición gubernativa se rebajó el precio del millar de ladrillos. Nuevamente Alzamora fue el promotor cívico. "Se debe... al señor Alzamora que la población de Iquitos sea lo que ha llegado a ser, en cerca de cinco años de vida", dice un autor, en 1869. "Se le debe la decidida protección que ha prestado a todos sus habitantes con los jornaleros que venían para los trabajos del Estado, con la factoría, fábrica de ladrillos y operarios que proporcionaba a particulares por el jornal que diariamente ganan al Erario nacional"[234] a los cuales se pagaba públicamente, con la intervención de una junta

de vecinos que controlaba el cumplimiento de lo estipulado por el Comandante General para proteger a los aborígenes[235].

La diligencia con que Alzamora hizo llevar a tierra la carga que trajeron los buques fue mayor de la que podía esperarse dadas las dificultades que encontró. El 10 de marzo de 1864 se procedió a sacar la del *Próspero*[236], para lo cual, por falta de jornaleros[237] hubo que emplear en la preparación del camino para subir el barranco, a treinta soldados de los que el capitán de esa fragata dice que "hacían la cantidad de trabajo que réalizaban en Inglaterra cuatro hombres diligentes"[238]. Con todo, se consiguió vaciarla y despacharla a mediados de abril en que salió al Pará remolcada por el *Pastaza*[239], hallando en el río, de vuelta encontrada, a la *Arica* que subía remolcada por el *Morona*[240]. Con motivo de esta próxima llegada, Alzamora no puede ya contenerse y hace saber al Ministro que se halla al merecer de los gobernadores y tenientes-gobernadores, quienes monopolizan la mano de obra aprovechando las disposiciones prefecturales, y no le proporcionan gente, a tal punto que a veces se ve precisado a paralizar el trabajo[241].

El 3 de mayo la *Elisa* termina de descargar en Belem do Pará el material que hay que trasbordar para despacharlo a Iquitos; el 10 sale de ese puerto hacia Barbados el bergantín *Próspero* que se devuelve a sus agentes[242] y el 25 llega a Iquitos la *Arica*, remolcada por el *Morona*, después de un viaje difícil a causa de varias varadas que se deben al calado de la fragata. Participa el comandante del vapor que aún quedan en el Pará unas trescientas toneladas de carga[243]. Una vez que se vacían las bodegas de la fragata, se le fondea en situación que se la pueda utilizar como pontón[244]. En cuanto a la carga que ha quedado en el Pará, procedente de las barcas *Elisa* y *Simbad*, como hay piezas muy grandes para ser embarcadas en los vapores, el Cónsul compra la corbeta brasileña *Teresa*, en la cual se estiba colocando un poco también en el *Morona* que el 13 de junio ha salido de Iquitos a Belem y que el 29 de julio emprende el regreso, remolcando la *Teresa*, en un viaje largo y penoso a causa de las varadas que ocasiona la poca agua del Amazonas[245]. Este traslado casi total de la carga coincide con la terminación de la tarea que en el Pará viene realizándose para poner en servicio los dos buques de menor tamaño. Entre el 4 y 16 de julio todo queda listo para que los dos vapores floten en el río; remolcado el *Napo* por el *Pastaza* y con su propia loco-

moción el *Putumayo,* el 6 de noviembre llegan a Iquitos y el 1º de enero se prueba la máquina del *Napo* con resultado satisfactorio[246]. Sólo resta practicar un arreglo en los fuegos del *Putumayo* pues escapan tantas chispas por su chimenea que arruinan el maderaje de la toldilla[247]. Con la salida del *Morona,* el 24 de enero de 1865, del puerto de Belem do Pará conduciendo lo que se cree será lo último de carga que había en este puerto, y con el apontonamiento de la *Teresa,* se da por terminada la muy importante y larga tarea que ha sido precisa para transportar a Iquitos el abundante material traído de Inglaterra, venciendo, sobre todo, las dificultades provenientes de la carencia de mano de obra local[248]. Sin embargo, resta aún algo en Belem, que el *Morona* va a recoger, así como a embarcar carbón. En los primeros días de febrero, cuando está de regreso a Iquitos, vara malamente en Camucheros, con la pésima circunstancia que el Amazonas está en vaciante, lo que empeora cada día su situación. Acude en su ayuda el *Putumayo* que nada puede hacer excepto sacarle los víveres. El *Pastaza,* comandado por el hábil Portal, halla que ya el *Morona* tiene la popa completamente en seco, la proa en cinco pies de agua y el cantil a una braza de distancia del tambor de estribor donde ahora se encuentran cuatro brazas de profundidad. Portal le fondea una de sus propias anclas en dirección oblicua, por si aumenta el agua en el río, y le retira toda la carga que puede[249]. El 7 de abril se consideró que el Amazonas había crecido algo y se mandó al *Pastaza* a ayudar al vapor varado. Del Portal, que se mostró siempre excelente maniobrista, logró sacarlo después que había permanecido allí sesenta días, utilizando una cadena de 1" 1/4 y toda la fuerza de la máquina de su buque. El *Morona,* que no había sufrido averías de consideración, entró de inmediato a ocupar su lugar en la línea de navegación establecida entre Yurimaguas y Tabatinga[250].

Hubo entre el 1º de mayo y el 7 de junio de ese año un breve intervalo en que el capitán de navío Francisco Carrasco llegó a Iquitos, aprobó con elogiosas frases la labor que Alzamora había hecho, dictó varias disposiciones y se marchó al Pará a cooperar en la Comisión de Límites[251], de modo que Alzamora continuó desempeñando accidentalmente la comandancia general. Mas cuando éste es promovido a capitán de navío y hace notar la impropiedad de que se le mantenga tan largo tiempo desempeñando en una situación indefinida ese importante cargo, el 1º de enero de 1866 se le nombra en propiedad y expresando en forma

pública, como hemos dicho, la satisfacción que experimenta el Gobierno por la magnífica tarea que ha hecho en Iquitos. Tales medidas enfurecen a los empleados y funcionarios gubernamentales, especialmente de Moyobamba, a quienes Alzamora ha impedido la comisión de abusos y fraudes, y sus bajos sentimientos se muestran en el contenido de un folleto de autor anónimo que en Moyobamba aparece atacando al Comandante General. De inmediato D. Francisco Emilio Fernández publica *El progreso del apostadero de Iquitos,* en que pone en claro la situación y denuncia la esclavitud en que estas malas personas mantienen a los indígenas así como sus corrompidas artes en el manejo de los dineros fiscales. D. Benito Arana, quien llegó por entonces a asumir el cargo prefectural, ya que el 7 de febrero de 1866 se había elevado a Loreto a la categoría de departamento político[252], por su parte, al comenzar a desempeñar sus funciones realizó una detenida inspección en las fuerzas fluviales, al final de la que expresó su aprecio por la labor realizada por Alzamora[253].

Un viajero británico, a quien hemos mencionado en relación con el naufragio de la corbeta *América* en Arica, nos da una idea de la forma de vida que en 1866 llevaba el personal que prestaba sus servicios en la fuerza fluvial de guerra. El autor del animado relato, Frederick James Stevenson, fue un interesante personaje que caracterizó bastante bien al trotamundos que por entonces buscaba aventuras y ponía en riesgo su vida, aunque muy bien capacitado estaba este económicamente para vivir de manera cómoda con su familia, que gozaba de buena posición, obteniendo altas situaciones profesionales. Tal era el caso de Stevenson, en ambos sentidos, pues como joven ingeniero había tenido gran éxito hasta entonces.

El 26 de julio de 1866 llegó nuestro relator a Iquitos que, según él, en cuatro años se había convertido en "una de las más activas y con certeza en la más limpia pequeña ciudad del Amazonas" y, como era natural, de inmediato hizo contacto con sus compatriotas, que eran maquinistas de nuestros buques, algunos de los cuales habían traído a sus esposas. Menciona a Clark, jefe de todos ellos, hombre de edad y muy dado a la bebida, quien lo alojó en su casa, "donde sus ronquidos y los mosquitos" mantenían a Stevenson despierto todas la noches; a Gordon, también aficionado al trago, según se lo dijo su esposa "quien empleaba muy malas palabras"; a los Barnet, "miserablemente instalados en una choza de barro cercana al bosque, iluminándose con una

lámpara rota, en una tremenda situación de incomodidad, y demasiado ocupados en luchar con los mosquitos para pensar en algo más, aunque su niño estaba lleno de isangos en los pies y lloraba que daba pena (no permanecí mucho con ellos, termina, porque evidentemente habían tomado licor y no estaban como para recibir visitas); a Greening, que no tenía familia; y a "una muy bonita joven inglesa", desde tres años atrás casada con el ingeniero del *Morona,* en viaje al Ucayali, de quien tenía un niño. En cuanto a los marinos peruanos, habla de ellos pero sólo singulariza al teniente Benites, comandante del *Pastaza* en el cual había viajado de Belem a Iquitos, y al comandante Alzamora, "que le gustó mucho"; así como a la "encantadora señora francesa" con quien estaba casado y de la cual tenía un hijo. Personajes de importancia resultaban una dama francesa que era propietaria de un restaurante; el comerciante de abarrotes Martin, de la misma nacionalidad, y "don Tomasso", un mameluco caído en el lugar como por arte de magia. De paso como él, Stevenson nos dice que estaban el Prefecto y un sacerdote anciano y gran gallero que, como cura de Nauta, traía la representación de este lugar en un torneo al que aportó siete hermosos gallos de pelea a los que el británico vio, con mayúsculo asombro, que les amarraron en los espolones unas cuchillas de gran tamaño, curvas y con filo de bisturí en cada lado.

El día que Stevenson salió de Iquitos escribió en su diario que dejaba una ciudad en la cual había pasado "los cinco días más desagradables y desafortunados de su vida, no recordando una sola hora de gozo desde que allí llegó en la tarde del 25 de julio". No fue esto porque así lo quisieron los habitantes de ese puerto. Por el contrario. La mala suerte de Stevenson estuvo en que pasó en Iquitos los días en que se festejaba la independencia obtenida en 1821, a lo que se añadía una nueva carga de ardor patriótico pues apenas habían pasado poco más de dos meses del combate del 2 de mayo de 1866. Stevenson fue una víctima de esa circunstancia, pues sus compatriotas británicos tuvieron excusa para beber más que de costumbre. Por mucho esfuerzo que hizo por aislarse, le fue imposible. Imposible, también, que estuviera a gusto un hombre que el 29 de julio escribió en su diario: "¡Cómo extraño una vida libre, independiente y decente, en la jungla salvaje entre indios inciviles o aun con caníbales salvajes!" No pudo escapar de desayunos, almuerzos y comidas con los que querían agasajarlo y en los que menudeaban el vino, o una fuerte cerveza

inglesa, tuvo que asistir a fiestas de cumpleaños, bien regadas con *vermouth* y "chicha mascada", es decir, *masato,* sabiendo cómo se preparaba la tal chicha pero viéndose obligado a beberla. Hubo de contemplar las peleas de gallos, "forma deportiva cruel, sucia, desagradable". Asistió a lo que él llamó "un fandango", en el domicilio del comandante Alzamora, en que vio bailar la *zamacueca* que los limeños habían llevado consigo, encontrando que las mujeres "trenzaban pasos de manera hermosa y llena de gracia", pero que a los hombres se les veía hacer movimientos idiotas, en especial a sus compatriotas que probaban a imitar el baile nacional. Allí asistió a una pelea entre el comandante Alzamora y uno de sus invitados, y se enteró que no hacía mucho tiempo que el Gobernador había sido acuchillado en la casa de Clark. No gozó nada de ello. Por el contrario, al recordar las "orgías alcohólicas" de los británicos en el club que con el nombre de "*Builders' Arms*" habían creado, escribió en su diario: "Lo que me ha causado una molestia mayor que cualquiera otra es el desgraciado comportamiento de mis borrachos compatriotas, de quienes me siento completamente avergonzado". Aunque Stevenson rehusó ser ministro en la secta religiosa anglicana como su austero padre lo había deseado, la estrictez con que se le había educado le impidió, por lo menos en esta ocasión, emplear más tolerancia para juzgar a británicos que vivían privados de todo, que con frecuencia morían en esa zona y que en el alcohol buscaban, escape a sus miserias pues su origen social y su escasa cultura no les daba para más.

Las expresiones calumniosas de la gente resentida no fueron dificultades de magnitud mayor. Alzamora tuvo que hacer frente a otras, todas las cuales no vamos a detallar. Mas es conveniente mencionar las principales comenzando por el problema alimentario que se presentó como un fenómeno natural. Con la llegada de los vapores y de su gente, así como de los empleados que vinieron por Moyobamba, más la afluencia de comerciantes extranjeros y criollos, y también de jornaleros aborígenes, la población de Iquitos se duplicó en un breve lapso de meses. Los recién llegados que eran de procedencia costeña estaban acostumbrados a una dieta alimentaria que era diferente a la del montañés y del selvático ya fuera blanco, cholo o tribal (*inguiri,* huevos de charapa, yuca, plátanos, *fariña,* principalmente). De inmediato se planteó un problema que podía hacerse muy serio ante el peligro del

escorbuto: no existían en Iquitos verduras ni frutas en cantidades adecuadas, por una parte; y, además, la elevada temperatura, la humedad, los insectos y la falta de almacenes adecuados fueron factores que echaron a perder los víveres secos (arroz, harina, galletas y carne salada, sobre todo) con que los buques habían llegado y que se comenzaron a comprar en Manaos o Belem. Alzamora hizo cambios inmediatos adoptando el paiche y la carne de monte, suprimiendo la harina y el ron, y dio ejemplo de adaptación al comenzar a cultivar para su familia vegetales y frutas, en una pequeña granja[254].

La segunda dificultad importante que hacía la vida incómoda al Comandante General se relacionaba con el personal y ésta se derivaba de dos situaciones difíciles. La primera era la imposibilidad de encontrar en la región individuos con conocimientos y aptitudes que les permitieran servir en las posiciones intermedias e inferiores de la flotilla, la Factoría y las oficinas, lo que obligaba a mantener un flujo permanente de gente que llegara de la costa, lo cual presentaba obstáculos. En cuanto a los oficiales de marina y cuadros medios, los pequeños efectivos que había por entonces en la Marina de Guerra Nacional no permitían satisfacer de inmediato una expansión como la que se había presentado en el Nororiente y, por otra parte, el comienzo del desarrollo del plan regional coincidió con una situación imprevista que limitó las posibilidades de enviar a ella un mayor número de jefes y de sazonados oficiales: fue en 1864, precisamente, que los rozamientos diplomáticos con España hicieron comprender el peligro que corría el Perú al carecer de elementos capaces de enfrentarse a la escuadra española que se hallaba en nuestras costas. En diciembre de 1864, por ejemplo, sí se pudo mandar al Nororiente gente muy joven y sin experiencia: los tenientes segundos Enrique Eldredge, Fermín Hernández, Francisco Valle Riestra y Antonio de la Guerra, así como los alfereces de fragata Francisco de la Rosa, Manuel Espinosa, Estuardo Arris, Luis E. España y el guardia marina Juan Duffoo. Esos factores llevaron a que Alzamora dispusiera de un número de oficiales muy inferior al que necesitaba, y que los empleados venidos de Lima hicieran lo posible por volver a la costa. Su estado de ánimo se comprenderá citando las reflexiones de uno de esos empleados que ha cumplido un lustro de permanencia en Iquitos: "¿Qué porvenir se le prepara a un empleado en el Departamento fluvial? Lo explicaré con la experiencia de cinco años largos de sufrimientos. Desde

que el empleado sale de Moyobamba para Iquitos, comienza por sufrir con una penosa marcha, pie a tierra por un camino, o mejor dicho, trocha formada por la naturaleza, con la muerte a la vista de cada paso, vadeando ríos todos los días, mal alimentado, mal dormido y mal vestido, porque es indispensable caminar casi desnudo, y después cuando cree descansar en Balsapuerto se encuentra con toda clase de insectos, víboras & a., parte de allí observando la misma vida, pero ya no pie a tierra sino por agua, hasta alcanzar el vapor, si puede, y de no, seguir hasta Iquitos de la manera manifestada; cuando llega a esta población, el empleado se cree en la gloria, pero muy pronto se le presenta un fuerte desengaño; no encuentra una casa decente donde alojarse, y la que puede conseguirse le cuesta al mes lo que en Lima una decente habitación, el lavado pésimo y sumamente caro; por alimento, paichi, vaca marina, charapa, una que otra vez fideos y papas cuando las traen del Brasil, casi siempre inguire, que es el plátano verde sancochado, de lo que también hacen algunas veces una especie de mazamorra con manteca, sal y harina de yuca, que se usa en el Brasil en lugar de pan; de suerte que al poco tiempo que el empleado está en Iquitos, ya está débil, enfermizo y de un color de tisis, en su último grado"[255].

La agresión climática, la falta de un apropiado servicio de salubridad, el hecho que el médico inglés contratado en Londres "carecía de diplomas y certificados" (a pesar de lo cual pide aumento de sueldo) y la falta de hospital a bordo y en tierra[256], provocaban bajas, y no solamente entre los peruanos. Personas tan importantes para la tarea como los británicos, no resistían el clima, el mal alimento y el exceso de alcohol: tres mueren entre junio y noviembre de 1864[257]. Alzamora hace notar la delicada situación en que se encuentra cuando trata de distinguir entre quienes están realmente enfermos y aquellos que solicitan pasar a Lima para escapar de "la escasez de víveres y de las privaciones que sufren" en esa "estación que todos reputan como un destierro"[258], recordando los casos del oficial que muere en el camino y del empleado Lorenzo Rodríguez, del *Pastaza,* que fallece de un ataque pulmonar "sin haber podido hacer uso de su licencia por enfermedad". Comentaba también que "a causa del mortífero clima..., la absoluta carencia de toda clase de recursos, la escasa y mala alimentación y la excesiva desconfianza a que se ha hecho acreedor el cirujano contratado para la Factoría, siguen las solicitudes de permisos y licencias para ausentarse o pasar a la

capital"[259]: seis oficiales habían salido a Lima en octubre y noviembre[260].

No era favorable a la eficacia de la tarea por realizar, la situación que existía en cuanto al personal, a tal punto que un año diez meses después que comenzó a desarrollar su plan Alzamora mencionaba al Ministerio "lo mal servido que se hallaba el Departamento Fluvial, el escaso número de oficiales de marina y del cuerpo político, siendo todos los cargos confiados a amanuenses y oficiales subalternos de una manera accidental..."[261]. En buena parte ello se debía a la política de reemplazos que empleaba el Ministerio, quizás a causa de las dificultades que existían en la costa. Ese año había ordenado que regresaran a Lima conjuntamente, "por la vía de Moyobamba", tres tenientes, cuatro alfereces y dos guardias marinas. Todos ellos tenían apenas un año de labor efectiva en la región, desde que llegaron los vapores, de manera que se les retiraba cuando acababan de recoger una valiosa experiencia. Hasta marzo de 1866 no se acabaría de recibir los relevos, formados por nueve oficiales y cuatro empleados[262]. A las dificultades anteriores había que añadir las bajas que se producían en el personal de plana mayor debido a situaciones que no se daban en nuestra escuadra del Pacífico: obliga a retirarse a un teniente segundo, a causa de las faltas que había cometido[263]; un guardia marina deserta[264]; un subteniente de infantería de marina huye[265]; un segundo maquinista británico también deserta[266]. No es de extrañar que se diera el caso de que uno de nuestros marineros asesinara al Gobernador del Distrito cuando éste lo quiso apresar porque había herido al británico William Spiers, dueño de una chingana[267].

No era fácil solucionar el problema que a Alzamora se le presentaba para conservar o reemplazar al personal de cuadros medios. El obstáculo de mayor cuantía se daba respecto a los británicos puesto que, como el Comandante General lo decía al Ministro, eran ellos los que aseguraban el desplazamiento de los vapores[268]. A lo que parece, una orden suprema dictada por Lima en mayo de 1863 que disponía que los contratos que se concertaran con los maquinistas en Londres, se hicieran por cuatro años y expresando el pago en moneda corriente del Perú[269], no había llegado a tiempo o no se cumplió, y esto puso a Alzamora en situación muy débil cuando en 1864 tuvo que renovar los contratos, tanto que se vio precisado a ceder ante la negativa de los británicos a recibir soles de plata por un peso y dos reales, lo que obliga-

ba a pagarles en libras esterlinas o a cotizarles los soles en cuatro chelines, lo que equivalía a un aumento de sueldo[270]. Tuvo que conceder también los ascensos que pidieran y, a pesar de todo, en varios casos se vio en la precisión de contratar maquinistas anglosajones del Pará[271]. Fueron varias las necesidades de personal de cuadros medios que tuvo que ir llenando el Comandante General: un arquitecto que colaborara con él para planear la construcción de la fábrica, cuartel, arsenal y oficinas; un británico especializado en la producción masiva de ladrillos; prácticos de río brasileños, hasta que se tuvieran nacionales; artesanos de diversos oficios[272]. Resta añadir que Alzamora hizo frente con altura y comprensión a las dificultades que se le fueron presentando. En unos casos sugirió atinadas medidas al Ministerio, y en otros dio a sus superiores explicaciones que si no disculpaban las faltas cometidas por el personal a sus órdenes, daban a conocer los factores que a muchos oficiales hacían ingrata su permanencia en la región. Mas en ningún caso se encuentra en su correspondencia un intento de obtener para sí y la mayoría de oficiales que mostraban patriótica y estoica actitud, alabanzas provenientes de comparaciones. Sólo cuando presentó la conducta del jefe del destacamento perteneciente al Batallón de Marina, tuvo palabras duras que se justificaban ante los hechos.

El asunto del que vamos a tratar tiene como antecedente el siguiente párrafo del libro de Fernández: "En abril del 64 llegaron a Iquitos los jefes y oficiales del ejército nombrados por el Supremo Gobierno para la columna de marina de Loreto, la que quedó organizada al mando del señor coronel D. Claudio Tomás Stevenson. Desgraciadamente y cuando todos nos halagábamos por lo sano de estos lugares, no obstante el fuerte clima y alimentos insalubres, en menos de ocho días desaparece de entre nosotros, el caballero, buen amigo y digno jefe señor Stevenson, a quien a pesar de la carencia absoluta de elementos, se hizo todo lo posible por salvarlo, rindiéndole después los honores conforme a ordenanza y sepultándolo en la Iglesia por falta de un panteón en forma, del que carecemos hasta hoy por la negligencia de las autoridades políticas que hasta la fecha se han nombrado. Bien pues; habiendo dejado de existir el señor Stevenson, quedó encargado del mando de la columna el segundo jefe de ella, teniente coronel graduado D. Belisario Suárez, el que observó la mejor conducta y armonía con el señor Alzamora y demás jefes, oficiales y empleados en los primeros meses; pero desgraciadamente

acontecimientos posteriores bastante desagradables, vinieron a cortar tan buenas relaciones de amistad, dando por resultado la pérdida de la columna de marina"[273].

Las muestras de indisciplina que las tropas del Batallón de Marina exhibieron en abril de 1859 en Chachapoyas y en agosto y noviembre de 1860 en Moyobamba, así como en Londres abordo de la *Arica*, acontecimientos que hemos mencionado en páginas precedentes, no terminaron allí. Tampoco fue estímulo moderador, por cierto, la llegada en la *Arica* de la tropa de infantería que tanto había dado que hacer en Londres. En julio de 1864 el comandante Alzamora licenció a un grupo de individuos de la Columna de Marina, por su conducta "viciosa e inmoral", sugiriendo al ministro de Guerra y Marina que se destinara a la zona nororiental a un cuerpo de ejército, de 400 plazas, que mantuviera destacamentos en puntos como Yurimaguas, Nauta, Pebas y Loreto (puerto)[274]. No se atendió su sugerencia, infortunadamente porque el asunto empeoró en forma que mostraba una descomposición que hasta la cabeza de ese cuerpo había infectado: cuarenticinco días después daba a saber que el teniente coronel graduado Belisario Suárez, que tenía a su cargo la jefatura de la Columna de Marina, había dirigido un motín destinado a destituirlo (a Alzamora) del cargo que desempeñaba y que, al fracasar en su intento había huido a Moyobamba[275]. Al parecer, esa actitud pudo estar relacionada con la denuncia que Alzamora había recibido, y que se proponía esclarecer, sobre "el estado de la caja de la Columna de Marina", según lo dio a saber, informando que dicho jefe (comandante Suárez) recusó la capacidad del Comandante General para tomarle cuenta, por lo cual Alzamora decidió esperar la llegada del jefe de marina (Carrasco) recientemente nombrado para asumir el cargo. Sin embargo, obligado por la denuncia presentada contra su jefe por el sub-teniente de infantería Emilio Valdizán, según dijo, dispuso que el teniente Camilo Carrillo le presentase una sumaria información. Con extensión dio cuenta Alzamora de los trámites, diligencias, declaraciones y otros pasos que se tomaron, terminando por expresar su creencia que el comandante Suárez era culpable, por lo cual pedía al Ministro que pusiera los hechos en conocimiento del Presidente de la República[276]. Pocos días después el comandante Alzamora envió a Lima un informe complementario en el que dio a conocer "las pruebas de las maquinaciones que puso en acción Belisario Suárez para destruir la tranquilidad del Departamento", y

nombró a las personas con quienes aquél contaba para llevar a efecto sus propósitos[277]. Al comenzar el año 1865, el ministro de Guerra y Marina ordenó al Prefecto de Loreto que enviara preso a Iquitos al comandante Suárez, a disposición del Comandante General del Departamento Fluvial, para que se le siguiera el "juicio correspondiente a sus faltas y al acto de insubordinación que cometió al abandonar su puesto llevando consigo una parte de [su] fuerza". El Prefecto dio en respuesta a saber que el comandante Suárez había huido a Lima aprovechando la ausencia de dicho prefecto y que éste, por otra parte, había disuelto la fuerza que llegó de Iquitos con Beltrán[278]. Belisario Suárez hizo más tarde afortunada y resaltante carrera militar y política y dos veces fue ministro de Guerra y Marina. Nuestro Archivo Histórico de la Marina guarda parte de su correspondencia con Pardo, cuando dirigió la campaña contra Nicolás de Piérola (1874).

Los inconvenientes, contrariedades y obstáculos que Alzamora ha tenido que superar gracias a sus cualidades personales resultaron pálidos en comparación con las dificultades de orden económico que se le presentaron, ante las cuales resultó impotente pues provenían de la situación política generada en el país por la agresión española. Antes que Alzamora iniciara en Iquitos la tarea encomendada a la Marina de Guerra, ya habían surgido obstáculos, pero de orden administrativo y que fueron superados por González Mugaburu. Al quedarse el *Morona* sin recursos económicos en el Pará, dicho prefecto le hizo abrir un crédito y lo cubrió con fondos de la Tesorería, al mismo tiempo que pidió a Hacienda que "los contingentes [económicos] para los buques fueran remitidos con toda puntualidad a fin de que los enormes sacrificios hechos por el Supremo Gobierno no fueran estériles ni se exponga al fracaso la navegación en los ríos..."[279]. Poco después, como Ferreyros le comunicara que la dotación del *Morona* "se hallaba impaga de muchos meses", le remitió todo el dinero que tenía en caja, dando cuenta a Lima[280]. Mas como no lograra ese funcionario que se regulara la situación, envió al Ministro de Guerra y Marina una enérgica comunicación en la que expresaba que los dos vapores [*Morona* y *Pastaza*] "sufrían los apremios más humillantes" y que si la Prefectura no los hubiera ayudado para pagar los víveres comprados en el Pará, "a más del descrédito en una Nación que mira por destruir la navegación del Amazonas, la suerte de ellos sería la del 'Tirado' y el 'Huallaga'". Lima

"reprobó los términos descorteses e irrespetuosos..., indignos de un Jefe... cuando se dirige al Supremo Gobierno..."[281]

Instalada en Iquitos la sede del Departamento Fluvial de Loreto, los años 1864 y 1865 fueron de honda crisis económica debido a las causas que en el párrafo precedente se han dado a conocer. El 1º de mayo de 1864 Alzamora dio a saber que sólo había recibido de Moyobamba una pequeña parte de los fondos[282], lo que pudo deberse a que comenzaba a emplearse un procedimiento que, según Fernández, utilizaban ciertos funcionarios moyobambinos: mandaban hasta Iquitos a cambiar la moneda legal por la boliviana feble, cometiendo la picardía de *embolsicarse* la diferencia[283]. De todas maneras, Alzamora hizo notar la inconveniencia de centralizar en la lejana Moyobamba la cuenta del Departamento, expresando que la partida mensual de 6,200 pesos debía aumentarse a 25,000[284]. Tres meses después el Comandante General Accidental puso a Lima en conocimiento de las dificultades que con respecto al tipo de cambio del sol peruano habían surgido con los maquinistas y mecánicos británicos y de la necesidad en que se vio de utilizar las libras esterlinas que guardaba en caja, pidiendo que se le mandara los pagos en moneda inglesa, de Londres o del Pará[285]. Ese mismo mes tuvo que dar a conocer al Ministro dos situaciones bastante difíciles. La primera fue que el consulado en Belem había manifestado el "desaliento del comercio [de ese lugar] debido al rechazo por Londres de una letra que por 2,000 libras había girado"; y la segunda, que el comandante del *Morona,* recién llegado del Pará, le había dado a saber que el Cónsul trataba de conseguir, siquiera, el dinero para pagar a las tripulaciones los meses de setiembre, octubre y noviembre[286].

En marzo de 1865 Alzamora hizo al Ministerio apropiadas reflexiones y atinadas propuestas para que se regularizara la situación financiera de la fuerza que comandaba. Manifestó que "sin los recursos del Pará no podrían existir nuestros vapores" y que, por tanto, se debía autorizar al Cónsul a que girase letras contra la Legación en Londres; o que se debía nombrar un agente financiero en el Pará, recordándole que cuando uno de nuestros buques bajaba al Brasil con moneda peruana, perdía por descuento 20% a 25% al llegar a Manaos o a Belem[287].

La situación continúa empeorando a causa de la guerra civil contra Pezet, que llega a Cajamarca y Chachapoyas donde los revolucionarios se apoderan de 60,000 pesos, en total, que Lima

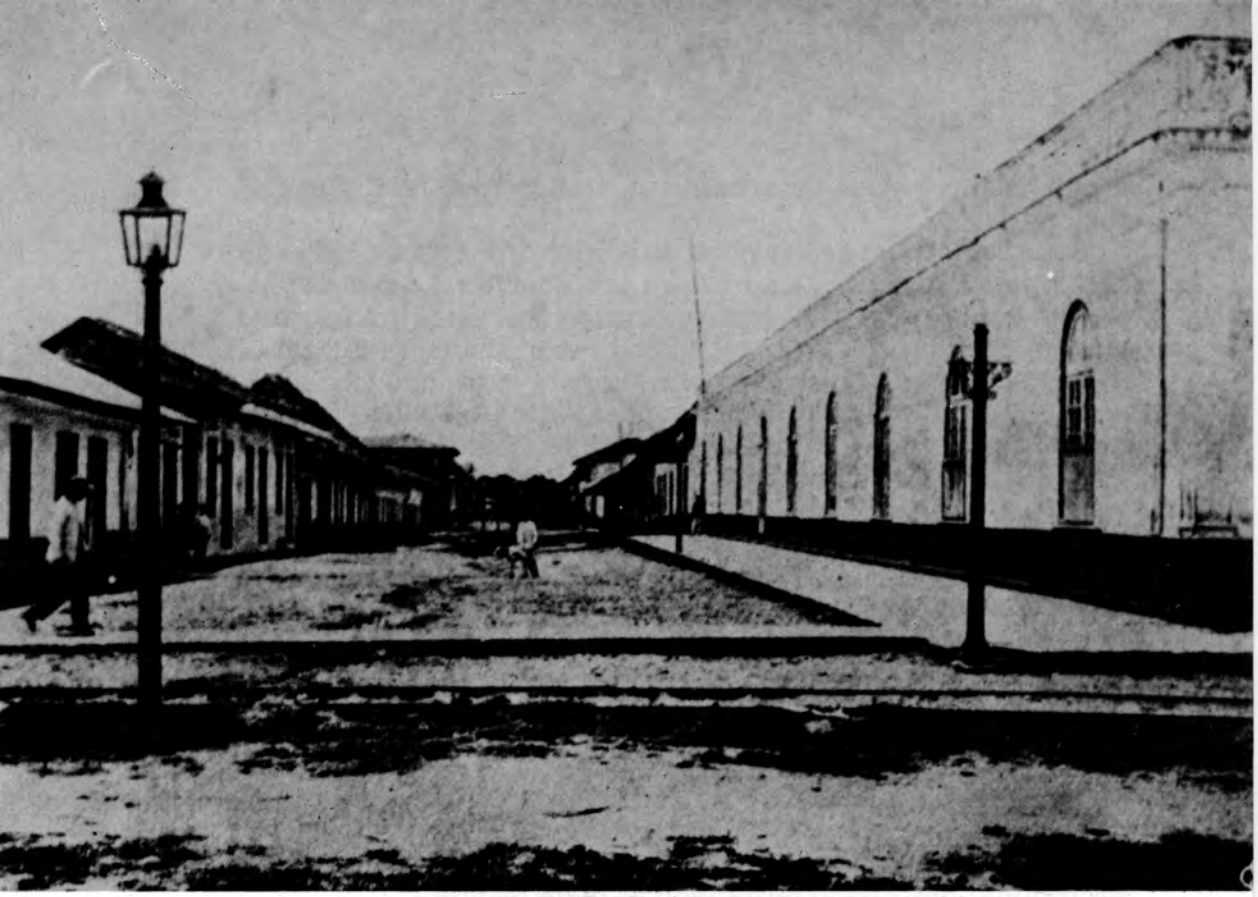
enviaba al Departamento. Carrasco, que hace apenas un mes que ha llegado, decide trasladarse al Pará a fin de financiar un empréstito[288]. Alzamora, por su parte, comunica a Lima que el Departamento sólo podrá sostenerse dos meses más pues si no llegan recursos los extranjeros cesarán de trabajar y se retirarán del país dejándolo privado "de quienes le dan vida y lo sostienen"[289]. Hay un breve alivio en la situación. Mas al finalizar octubre, ante nuevas presiones que recibe, Alzamora no puede ya contenerse y envía a Lima una enérgica comunicación. Dice que le será "imposible evitar una terrible crisis". Remite copias de oficios que ha recibido en que se le participa que no se podrá remitirle fondos y se le exige que sostenga el orden y la moralidad, que continúe los muchos y costosos trabajos y que no suspenda la navegación fluvial, sabiendo que sólo tiene 10,000 pesos en caja. Se queja que la Prefectura le niega todo recurso, añadiendo que "es muy doloroso que se arruine el Departamento, después que a costa de tantos sacrificios y de haber gastado la Nación más de un millón de pesos..., por la falta de algunos miles de pesos, debido sin duda al triste estado político en que se encuentra la República". Declara que no puede hacérsele responsable de la situación actual del Departamento, ni de lo que pueda dar lugar la falta de recursos, de empleados, tripulaciones... y del estado violento en que se encuentran a causa de las miserias que sufren, del servicio recargado que realizan y de lo indefinido de su residencia en esas montañas..."[290]. Por fortuna el desconcierto político nacional se ha aquietado como consecuencia del cambio de gobernante, y al comenzar 1866 mejora el estado de cosas pues el secretario de Hacienda y Comercio del régimen de Prado toma medidas para remediar la situación que se presentó debido a los rechazos de las letras sobre Londres[291].

En los párrafos precedentes hemos dado a conocer los principales impedimentos que se presentaron en Iquitos inmediatamente después que llegaron los marinos conduciendo, en los vapores recién comprados, las máquinas y equipos que debían utilizarse para estimular el desarrollo económico y social de esa región. Se habrá advertido que no fueron escasas ni pequeñas las dificultades que encontraron, pero también se habrá notado la manera en que se superaron varios de ellos. Resulta interesante advertir que Alzamora dirigió en tal forma la amplia tarea por hacer, que paralelamente a esas medidas avanzaron los ade-

lantos técnicos y los de urbanismo, tráfico comercial y exploraciones.

Dos días después de su arribo, dando las primeras muestras de la diligencia con que siempre iba a proceder, en el deseo de despachar cuanto antes al *Próspero* para decrecer al mínimo posible el pago de alquiler diario, "el mismo señor Alzamora dirigió la descarga, estando presente a todas horas y sufriendo [con buen ánimo] y en cumplimiento de su deber los fuertes soles y lluvias que en estos lugares cambian intempestivamente, con tal energía y decisión que allanaba la multitud de inconvenientes que a cada paso se presentaban, ayudado por los oficiales que vinieron con él y los que allí encontró, entre los que se distinguieron los señores teniente segundo D. Nicolas Portal, alférez de fragata D. Federico Delgado, guardia marina D. Juan Antonio Távara y teniente de artillería de marina D. Luis Sandi..."[292]. La tarea no fue fácil puesto que el barranco era elevado, los bultos numerosos y pesados, y sólo se podía manejarlos con los elementos propios del bergantín ayudados por cabrias armadas en tierra[293]. A pesar de los inconvenientes se terminó la descarga el 13 de abril, habiéndose tenido que colocar los bultos en la Plaza de Armas porque no existía edificio o ramada que los protegiera del sol y la lluvia[294], por lo cual se comenzó de inmediato la construcción de un tambo provisional que quedó terminado el 19 de mayo[295].

Como por entonces el almirante Mariátegui hubiera viajado de Belem do Pará a Lima, el Comandante General Accidental dio a saber al Ministerio que carecía de instrucciones y solicitó que se le mandaran. Con muy buen acuerdo el Gobierno comprendió que dadas las circunstancias era desatinado poner en marcha por control remoto el plan de desarrollo, y "lo facultó para que hiciese todos los arreglos que, por sus conocimientos creyese convenientes para la estabilidad del Departamento"[296]. Como hombre de buen criterio, Alzamora conocía sus propias limitaciones y pidió a Lima que se le diese ayuda, solicitando que el ingeniero Hohagen, que estaba en Moyobamba, pasara a Iquitos para que estudiara la localización y características que deberían tener los edificios públicos (oficinas, cuartel, fábrica, hospital, muelle) y los del área urbana de la ciudad por crear, en la cual las calles principales fueron más tarde denominadas con los nombres de los buques de la expedición iniciadora del desarrollo: Morona, Pastaza, Napo, Putumayo y Próspero[297]. Al cónsul del Perú en Belem do Pará también le pidió su cooperación para conseguir



Calle del *Morona* que
es el nombre de uno de los vapores
grandes del lapso inicial del apostadero.
Corresponde esta vista a los comienzos
del presente siglo. (*Junta de Vías
Fluviales*, 1907).

en ese lugar buenos artesanos y herramientas. Mas como no recibió nada, se decidió a trabajar con lo que tenía a mano. Con solamente un carpintero local, pero ayudado por el elevado espíritu que había creado en sus oficiales y demás gente, planeó edificar la factoría en el extremo sur de la población, en un rectángulo de 160 varas de fondo por 120 de frente hacia el río, a poca distancia del barranco a fin de facilitar los embarques y desembarques de material. El trazo lo hizo para cinco fábricas: aserradero, taller de estructuras metálicas, taller de fundición, taller de máquinas-herramientas y taller de trabajos en madera, más oficinas, almacenes y depósitos. Construyó alojamientos para los británicos. Comenzó a desmontar la ribera en la parte destinada a un astillero y al dique, e hizo traer de Yurimaguas los ladrillos de base que se necesitaban para las fábricas[298]. Al comenzar el mes de noviembre pudo dar a saber a Lima que había concluido el edificio provisional para la factoría e iniciado la construcción de otro para la fábrica de ladrillos, añadiendo que el aserradero estaría listo dentro de una quincena, esperando comenzar el ensamblaje del dique en diciembre[299]. A poco comenzó a secar ladrillos, todavía hechos a mano, y después de dejar listo lo relativo al aserradero, utilizando ya vapor en todos los casos y con el equipo mecánico todavía al aire libre, puso en marcha varias máquinas, entre las cuales se hallaba la pulidora de cilindros[300]. Resulta verdaderamente admirable que seis meses después, aislado como se hallaba en una zona marginal que carecía por completo de recursos técnicos, comerciales y humanos, Alzamora pudiera mandar al Gobierno un informe en que le daba a saber que tenía 60,000 ladrillos almacenados, que el mantenimiento mecánico de los vapores se realizaba sin dificultad (aunque lentamente porque no poseía maderamen flexible para curvaturas y porque carecía de carpinteros de ribera) y que todos los talleres estaban en funcionamiento. Añadió que la Factoría era ya superior a la de Belem do Pará y que podía competir con la de Río de Janeiro. Se duele de no disponer de 100 hombres más, con lo cual podría terminar rápidamente todo, incluyendo dique, escalas de los puertos, muelles y montaje de las máquinas de la ladrillería que aún no se usan[301]. La aprobación de su tarea por parte del Gobierno puede apreciarse mediante el largo y satisfecho comentario oficial que en el mensaje presidencial de 1865 aparece sobre el Departamento Marítimo-Militar de Loreto: "Siguiendo vuestras inspiraciones, el Gobierno ha logrado introducir en aquel caudaloso río todos los elementos



Otra de las calles de Iquitos tal como aparecía a comienzos de este siglo. Lleva el nombre de uno de los vapores exploradores: calle del *Napo*. (*Junta de Vías Fluviales*, 1907).

necesarios para establecer en toda forma un departamento de marina.— El Amazonas, el primero de los ríos del orbe, en mil leguas que recorre, engrosando cada vez más sus aguas con los caudalosos también, Madera y Beni, Ucayali y Napo, y otros ciento, todos navegables por muchas leguas, ofrece, con su corriente suave, fácil navegación para los dos vapores "Morona" y "Pastaza" que lo han surcado ya, rindiendo el primero uno de sus viajes en Yurimaguas, puerto del Huallaga. Estos buques, del porte de 500 toneladas cada uno, son de fierro y tienen un compartimiento adecuado para trasportar pasajeros y carga.— A más de estos se arman actualmente en el astillero del Pará, merced a la noble y generosa prestación del Presidente de aquella Provincia, los dos pequeños "Napo" y "Putumayo" del porte de 60 toneladas. Por su poco calado subirán por los afluentes del Amazonas a navegar los tributarios de estos, se pondrán en contacto con provincias de los departamentos de Cuzco, Junín y Loreto; y esas exploraciones, a medida que se repitan, servirán de eficaz vehículo para introducir la savia de la civilización en aquellas inmensas llanuras, en aquellos empinados bosques.— La fragata de guerra "Arica", surta hoy en aquellas aguas, servirá de pontón o depósito; salvo que sea conveniente emplearla de trasporte. De uno o de otro modo corresponderá allí a los gastos que ocasione.— Por medio de esta fragata y de dos más, inglesas, "Próspero" y "Elisa", se han llevado de Inglaterra al Pará, las piezas de los vaporcitos, máquinas y artículos navales.— La "Próspero" subió el río, remolcada por el vapor "Pastaza", trayendo al puerto de Iquitos todo el tren de la proyectada fundición, y la "Elisa", según las últimas noticias, se encontraba, recién llegada, en el puerto del Pará. De esperar es que toda su carga se trasborde a la "Arica", que fue la conductora de gran parte de las piezas del "Napo" y del "Putumayo", y suba a entregarla en el mencionado puerto, el que, a juicio de los oficiales de marina y del ingeniero que los acompaña, es por su situación topográfica y por otras reconocidas ventajas, preferible a Loreto y demás pequeños pueblos rivereños, para el establecimiento de la Comandancia General, fábrica y demás oficinas de su dependencia.-Una vez que se establezcan el astillero y la fundición, tendrán los vapores medios de repararse y no correrán la mala suerte que cupo a otros, lanzados al río sin recursos para su sostenimiento; y la agricultura y la industria, fuentes de inmensa riqueza, encontrarán máquinas y herramientas para sus adelantos; y como por ensalmo contribuirán a

que desaparezcan la rusticidad e incuria de aquellos habitantes que viven sin religión, y miserables en medio de la opulencia escondida entre sus selvas.— Mas para que estos costosos preparativos no tengan resultado alguno desagradable, muy del caso es que os decidáis a crear en Iquitos una Comisaría en la que se centralice la cuenta de todos los gastos de este nuevo departamento de marina; pues está probado que, por mediar 150 leguas entre este pueblo y la ciudad de Moyobamba, no es posible que el administrador de su Tesorería intervenga y fiscalice esos gastos ni menos examine y compruebe sus diversas cuentas, en el tiempo y con la documentación que ordenan los reglamentos de contabilidad. Os suplico aceptéis esta medida, cuyos gastos veréis consignados en el proyecto del presupuesto"[302].

No fue menos apropiada la manera en que el comandante Alzamora, no obstante los embarazos que los buques sufrían en cuanto a la obtención de combustible, puso en funcionamiento la línea comercial de tráfico de vapores en el Amazonas. Como se ha dicho anteriormente, cuando en el Pará se presentó el problema diplomático del *Morona* nuestro gobierno declaró (18 de julio de 1863) que los cuatro vapores eran "buques trasportes, que conducían pasajeros y carga del Pará a los puertos de Loreto y otros situados en las riberas de aquel río, con sujeción a los reglamentos fiscales de la República y del Imperio del Brasil"[303]. Es de presumir que en ese documento el término "transporte" se había empleado con el fin de presentar de manera ambigua el carácter de los vapores, lo que hizo que el contralmirante Mariátegui enviara del Callao al ministro de Guerra y Marina una comunicación en que expresaba que, según su parecer, esos términos se hallaban en contradicción con los arreglos hechos sobre la materia por el Ministro del Perú en el Brasil, según los cuales los buques navegaban llevando carga y pasajeros pero conservando su carácter de buques de guerra[304]. La argucia que pretendía emplear Relaciones Exteriores no sirvió mucho. El Cónsul del Brasil en Loreto pidió aclaración sobre el carácter de los buques, y el Ministro de Negocios Exteriores del Imperio ofició al Presidente de la Provincia de Amazonas en el sentido que se cumplieran las disposiciones reglamentarias[305]. Mas tales medidas no afectaron la situación en la región peruana. Como se ha dicho, desde octubre de 1863 el *Morona* y el *Pastaza* han comenzado a prestar servicios, en cuanto a la correspondencia y otros menesteres,

aunque en forma limitada, y Alzamora está esperando que llegue el comandante general que va a reemplazar al almirante Mariátegui, para que éste "establezca la línea de vapores con la regularidad que es indispensable para el buen servicio y desarrollo del comercio de estos pueblos, medida que yo [él] no me atrevo a dictar por no tener instrucciones...", dice[306]. El Ministerio, sin embargo, ordena, con fecha 9 de enero de 1865, que la Mayoría de Ordenes proceda a establecer la línea "entre Yurimaguas y el puerto de Belén del Pará"[307]. Esto obliga a Alzamora a comenzar una tarea que es de gran importancia, en cuya realización va a encontrar muchas dificultades debido a varias causas.

Después de sus varadas en el Brasil cuando se produjo el incidente de 1863, el *Morona* no había sido recorrido, manteniéndose en continuo trabajo que resultó forzado a causa de dos remolques que se vio precisado a dar: en abril de 1864 para llevar la *Arica* de Belem a Iquitos, y en julio para hacer lo mismo con la *Teresa,* a la que nuevamente tuvo que darle después remolque de Tabatinga a Iquitos[308]. No fue de extrañar que a mediados de setiembre de ese año el primer maquinista James Wallace pidiera recorrido, y que el comandante del buque añadiera una solicitud de reparaciones en la cubierta. Las necesidades del servicio impidieron a Alzamora satisfacer esas demandas, y el vapor salió a Yurimaguas e intermedios con carga y pasajeros, y regresó con pacas de algodón prensado[309]. Como el *Pastaza* está en Belem para acompañar al *Napo* y *Putumayo* en su primer viaje a Iquitos, no hay manera de inaugurar todavía la línea. Esto explica que Alzamora diga a Lima, algo desalentado, que "no es posible garantizar al comercio el establecimiento de una línea regular de vapores en el litoral del Departamento"[310]. Poco después, el 31 de ese mes, menciona Alzamora las dificultades que se le ofrecen a causa de la falta de gente local para toda clase de trabajo, lo cual significa un grave obstáculo para el tráfico de los vapores, que obedece a las condiciones sociales que existen en la región, en la que el grupo de los cholos, principalmente, es dueño y señor de la mano de obra. Un documento revelador de la situación que existía en esa área geográfica, es la circular enviada por el subprefecto de Mainas a los gobernadores de Nauta, Iquitos y Pebas, en junio de 1864, que vale la pena reproducir: "Reitero a U. nuevamente la orden que le tengo comunicada respecto a la necesidad de suministrar brazos a la obra de la plantificación del dique i factoría en el puerto de Iquitos, a fin de que no falten los peones necesa-

rios para esas obras importantes, pues aún cuando he sabido que mi anterior prevención ha sido cumplida por US., ahora que tienen que emprenderse esos trabajos más seriamente, no creo demás recomendarle su más extricto cumplimiento. Pero al ejecutarla es preciso que de parte de U. se emplee la mayor sagacidad posible, a fin de no dar lugar a que exasperada la gente, única de que por ahora dispone el comercio, i que presta el servicio de correos, bogas, etc., se violente e interne en los bosques, abandonando la población como es propenso a hacerlo, siempre que se hace pesar sobre ella la menor violencia.— Para conseguir este objeto reuna U. el vecindario i háblele U. en el sentido de hacerle comprender el deber en que están todos los moradores de esos distritos de prestar brazos a la plantificación de aquel establecimiento útil para la nación i para ellos mismos, i de que siendo un trabajo público i remunerado, nadie debe excusarse, con doble razón de acudir a él. Mas obrando U. en consonancia con las prohibiciones que tengo hechas, sobre que no se permita que ningún indígena sea tomado por la fuerza, como ha estado en práctica hasta el día, para el servicio i provecho privado de los particulares o funcionarios públicos, les hará U. así mismo comprender que sólo i exclusivamente en los trabajos del dique están obligados a emplearse los que van a Iquitos remitidos por U., a fin de inspirarles así toda la confianza posible i evitar el que se sustraigan a este deber, i que se carezca de brazos para llevarlos a cabo. Esta es la manera de conciliar la utilidad pública con las garantías, porque es necesario que cese ya esa infame explotación a que han estado sujetos por largo tiempo los indígenas del litoral, en provecho de cuantos han querido abusar de su ignorancia, antes de que las garantías que las leyes conceden i que deben alcanzar hasta el último de los ciudadanos de la república, hubiese llegado a adquirir el vigor i la realidad que en la época actual. Yo estoy resuelto a hacerlas efectivas, i hago a U., como a todos los gobernadores, responsable del menor abuso que se cometa con los indígenas de esos pueblos, en orden a emplearlos forzadamente en otros servicios que no sean meramente de utilidad pública, debiendo preceder su libre voluntad i consentimiento, con ausencia de toda cohesión de parte de la autoridad en sus contratos privados....— Fdo. Francisco de P. Secada"[311].

Los individuos que pertenecen a las etnias ribereñas y que no han huído a las tierras de cabecera, o que se mantienen en sus territorios ancestrales dando guerra a blancos y cholos, son objeto

de una explotación que ha encontrado una mina desde que los vapores de la Compañía de Navegación del Amazonas entraron al Amazonas peruano. La convención que se firmó con la Compañía cedía a los brasileños los terrenos que consideraban necesarios para proveerse de combustible, y ellos contrataron agentes a quienes pagaban veintiséis pesos por millar de rajas de leña de buena calidad y con un peso determinado. Cuando el Perú rescindió el contrato con la compañía brasileña, entró el *Morona* a nuestras aguas y comenzó a hacer el tráfico, como lo hemos dado a saber en páginas anteriores. Ferreyros, comandante del *Morona*, ofreció pagar diecisiete pesos por el millar de rajas, lo cual fue aceptado por los contratistas porque el negocio les resultaba todavía pingüe. Fernández refiere, como testigo presencial, que había visto pagar cuatro pesos al mes a cada indígena que cortaba leña y que en ese lapso reunía dos mil rajas, o sea que la utilidad del contratista era de treinta pesos por cada individuo y, más todavía, los cuatro pesos se entregaban en especies (hachas, cuchillos, tocuyo) de manera que obtenía una ganancia adicional[312]. Aunque parezca mentira, los contratistas eran los gobernadores y tenientes-gobernadores distritales, quienes recibían sueldo gubernamental y utilizando su cargo político hacían con los indígenas ribereños lo que más convenía a sus intereses. De allí que si se ofrecían mejores oportunidades de negocios, esos hombres dejaban abandonado el corte de leña y mandaban a los indígenas a otros lugares ("a las salinas de Cachipuerto, a las del Huallaga, a la salazón de pescado del Pastaza o del Ucayali, al lago Caballococha, a las quebradas del cacao, a la extracción de zarza, jebe, copal, brea, cera, o finalmente a la virazón de charapas")[313]. Alzamora se quejaba de que "los gobernadores tenían monopolizado este lucrativo ramo"[314] y el Gobierno decidió en 1866 adoptar una actitud enérgica, disponiendo que el precio de la leña bajara a doce pesos el millar. La medida fue contraproducente. Los gobernadores y sus tenientes, algunos hasta analfabetos, eran los más altos entre los enanos: no se les podía separar de sus cargos porque no había con quienes sustituirlos. Abusivos, corruptos, avarientos, la mayoría de estos hombres tiranizaban la región y fueron un serio obstáculo para los planes de desarrollo y progreso local, no sólo dificultando el tráfico a causa de la falta de combustible, sino también negándose a enviar mano de obra para los trabajos que se hacían en Iquitos, quizás para evitar que los aborígenes vieran el monto de los jornales que la



El *Morona* y el *Pastaza* en el barranco de Iquitos
y en segundo plano un vapor que no se puede identificar.
(Tomado de un folleto editado por la Fuerza Fluvial del
Amazonas, que expresa: "Mural que se encuentra en el frente
principal del Salón Mariscal Ramón Castilla en la Municipalidad de
Iquitos, en el cual el pintor César Calvo de Araujo trata de captar el instante
histórico en que los marinos fundan el puerto fluvial de Iquitos").



Ilustración con el epígrafe
"Conta-isla-Puerto del Castigo" que
aparece en el t. II de la *Historia...* de Melo,
lo que indica que se trata de un cuadro
que contiene la reconstrucción histórica
de la excursión del prefecto Arana,
que referimos en este libro.

Marina pagaba y el sentido humanitario con que los trataba. La correspondencia de la Comandancia contiene abundantes quejas contra esos gobernadores y tenientes-gobernadores, asunto en el que no vamos a adentrarnos, para tratar, más bien, de cómo a pesar de tales obstáculos los marinos traficaron con sus buques en los ríos, con gran beneficio regional.

12. CIENCIA Y ANTROPOFAGIA

Con la arrogancia y la vehemencia de país en la adolescencia del "progreso", el Perú hizo patrióticamente una elevada inversión en elementos técnicos destinados a desarrollar una región geográfica que apenas conocía. De allí que los marinos que llegaron a nuestro Amazonas en 1863, al mismo tiempo que realizaban la tarea técnico-administrativa de que hemos venido tratando, se vieran precisados a explorar los ríos, de los cuales sólo había unos cuantos mapas hechos por aficionados, y a contribuir en el estudio científico de esa inmensa zona territorial cuyo mejoramiento se quería estimular. Fue un esfuerzo que a veces llevó al sacrificio de la vida. Cuando no, resultó tan penoso que exigió una resistencia y un temple moral poco comunes.

La salida al Atlántico utilizando buques de vapor, ese "Sésamo, ábrete" que apareció en la década de los cuarentas, despertó en el Nororiente un interés por la navegación fluvial del cual nos hemos ocupado anteriormente, que impulsó a arrojados y progresistas individuos a explorar varias cuencas, como ocurrió con el P. Plaza en las del Pachitea y el Pozuzo, y con Monteza y con Nájar en el Santiago[315]. En la década de los cincuentas creció el ansia viajera, ya no sólo de personas sino hasta de grupos, y con ellos las realizaciones fueron más valiosas, mayores en número y en una área geográfica más amplia. Si se sigue un orden flexiblemente cronológico y se atiende únicamente a los acontecimientos más importantes habría que mencionar la exploración que hizo el subprefecto Ortiz en la zona de Borja, en 1851[316]; la del Marañón y sus afluentes, que Montferrier realizó en 1856[317], zona que también fue explorada en 1856 por Villanueva y Blossier[318]; el diligente P. Calvo examinó entre 1857 y 1859 las áreas del Ucayali, Palcazu, Tamaya y Callaría[319]; Esteban Bravo visitó el Pozuzo y el puerto de Mairo en 1859-1860[320]; la Sociedad de Patriotas del Amazonas, que tenía su sede en Chachapoyas, buscó un punto navegable del Marañón y redescubrió a la tribu

aguaruna, en 1859[321]; y el coronel Proaño hizo en 1861 su primera entrada al Morona[322]. La principal figura de esa heroica etapa de exploraciones civiles fue la de Faustino Maldonado, quien en 1857 comenzó sus viajes partiendo de Tarapoto, surcó el Ucayali y gran parte del Urubamba y pereció con su hijo, el 18 de marzo de 1861, después de navegar por el Madre de Dios, a lo que nadie se había atrevido[323].

En mayor o menor cuantía, todas las exploraciones que se acaba de mencionar se hicieron con pobres elementos y con carencia de instrumentos y de conocimientos relacionados con la Hidrografía y la Topografía, puesto que fueron esfuerzos de carácter privado. Afortunadamente surgió al lado de ellos, y en muchos casos en substitución de ellos, una tarea científica apoyada por el Gobierno mediante elementos técnicos de calidad y personas bien preparadas para llevarla a cabo. La primera fue realizada por Antonio Raimondi, quien gracias a los conocimientos que trajo de su nativa Italia pudo apreciar los aspectos hidrográficos, botánicos, zoológicos, humanos y comerciales del Nororiente y presentar a los peruanos, por escrito y en forma integral, esta región que no les era conocida. La recorrió y la describió mediante dos años de trabajo y el resultado fue sus *Apuntes sobre la provincia litoral de Loreto,* que el Gobierno imprimió en 1862[324]. Un valor complementario y de tanta importancia como la tarea de Raimondi fue la que realizó la Comisión Hidrográfica creada en 1867 para que hiciese un estudio del Amazonas y sus tributarios, verificando los levantamientos necesarios para obtener las coordenadas de los puntos más importantes. Raimondi explica que los motivos que llevaron a la creación de ese organismo fueron que "se había despertado en... Loreto el más vivo entusiasmo para la exploración de los afluentes del Amazonas, y todos los jóvenes marinos se disputaban la gloria de dirigir o formar parte de penosas expediciones que tenían por objeto demostrar la navegabilidad de los numerosos tributarios... Heroicas pruebas de ese noble entusiasmo se tenían ya en las dos expediciones hechas por los ríos Ucayali y Pachitea..., Morona..., a más de otras dos... en el Aipena y Alto Marañón. Mas si estas atrevidas y penosas expediciones nos habían dado a conocer que todos aquellos ríos... eran navegables y nos habían... suministrado una infinidad de útiles datos geográficos sobre regiones casi completamente desconocidas, no nos habían dejado un trazo geográfico... Era preciso que personas competentes en la materia... y provistas de los instru-

mentos necesarios, fijasen las posiciones geográficas de los puntos más importantes, por medio de observaciones astronómicas, de modo que trasladadas sobre el papel, se pudiese en seguida trazar sobre éste todas las tortuosidades y demás detalles de los ríos, y obtener una serie de cartas fluviales..."[325]. Para dirigir esa tarea se escogió al contralmirante John Randolph Tucker, quien había renunciado al mando en la Escuadra Aliada, a causa de dificultades de las que este tomo trata al estudiar nuestra guerra con España. Este marino norteamericano como presidente de la Comisión dependía del ministro de Guerra y Marina, pero no le estaba directamente subordinado el personal naval del Departamento Fluvial de Loreto. Para el desempeño de su tarea exploratoria debía solicitar el empleo de las embarcaciones que le fueran necesarias, las cuales se le entregaban con su dotación naval, que durante la tarea quedaba a órdenes del contralmirante mencionado. Tucker organizó la Comisión con norteamericanos y peruanos, que no sirvieron en ella todo el tiempo en que estuvo en funciones: los oficiales norteamericanos de marina (sureños) en retiro James Henry Rochelle, David Porter MacCorkle y Walter Raleigh, los ingenieros Arthur Wertheman, Thomas Wing Sparrow, Nelson Berkeley Noland, Manuel Chacón y Manuel Rosas, los médicos Santiago Távara y Francis Land Galt, el capitán del ejército Timoteo Smith, quien actuó como secretario, y los maquinistas John W. Durfey y David W. Bains. Al partir de Lima y algo después en Iquitos estuvieron con la Comisión, adscritos solamente a causa de sus relaciones familiares, Jack Tucker, hijo del Almirante, y Leoncio Prado, hijo del Presidente de la República, el último de los cuales era ya veterano de los combates de Abtao y del Callao (2 de mayo de 1866). Los miembros de la Comisión salieron de Lima en los últimos días de junio de 1867 y, por Cerro de Pasco, Huánuco, el Pachitea y Mairo, a alcanzar al *Morona* en el que llegaron a Iquitos el 3 de octubre[326]. En las páginas que siguen habrá ocasión para que el lector conozca la importante tarea científica que llevó a cabo la Comisión, cuya calidad ha sido encomiada por Basadre y Raimondi, en especial en cuanto a su dedicación a la obra que se desarrolló hasta 1877. Hay que agregar que a petición del contralmirante Tucker, hecha directamente al Presidente de la República, se compraron dos unidades a vapor que tenían características que les permitían subir más arriba de los puntos a los que llegaban el *Napo* y el *Putumayo*. El *Tambo* fue construido por la casa Pusey, Jones and Co., de Wilmington,

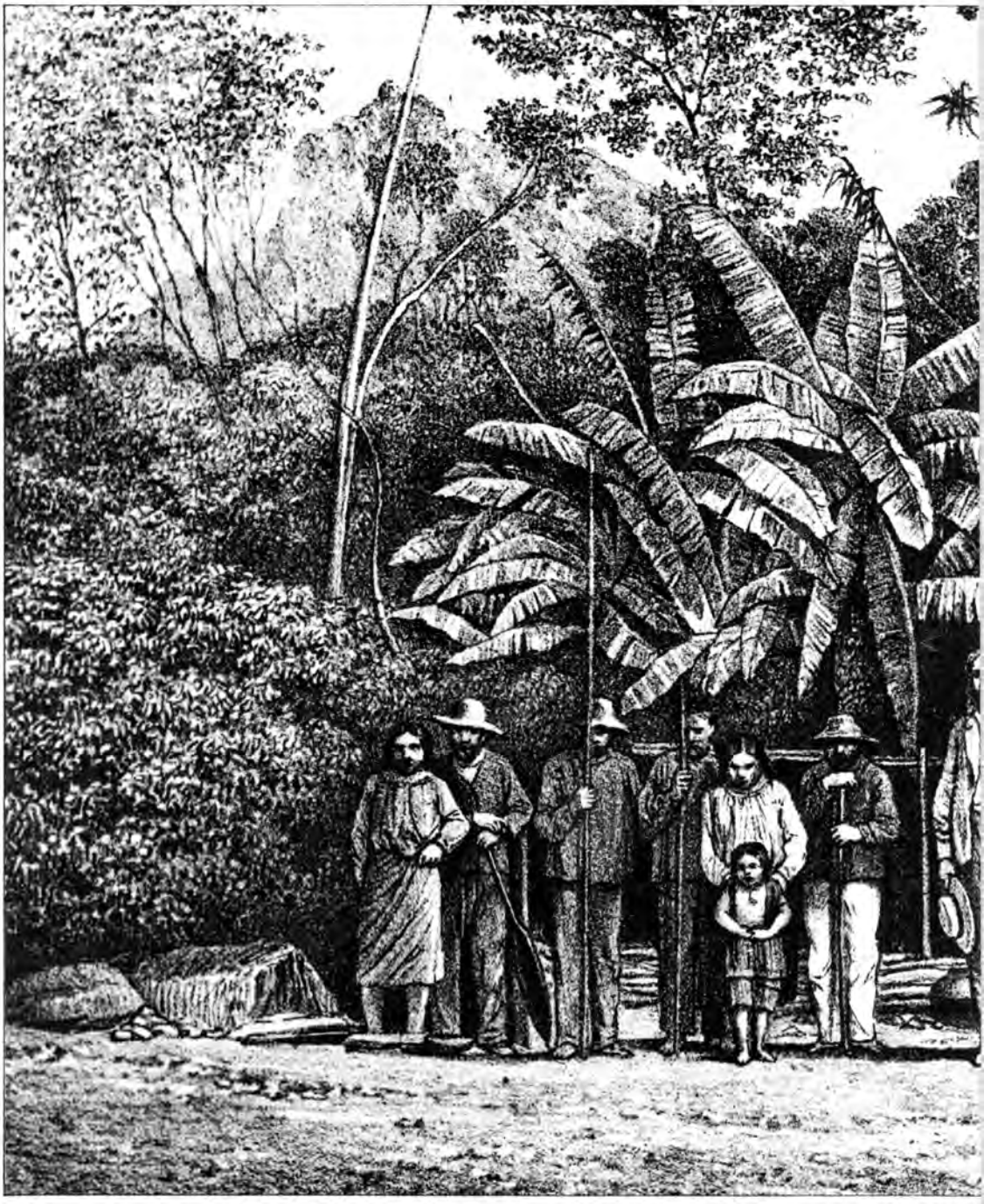
Delaware, Estados Unidos de Norte América, el cual en piezas llegó al Pará el 4 de octubre de 1872, donde fue armado[327]. Su casco era de planchas de hierro "de cuatro líneas de espesor". Estaba dividido por dos mamparos de hierro, de babor a estribor, formando tres secciones estancas. Tenía dos proas, con sus respectivas ruedas de timón, y sus dimensiones eran: eslora 117 pies, manga 27, puntal 16 y toneladas de registro 197. Su fondo era plano, calando a proa 3 pies y a popa 3 pies 10 pulgadas. En cuanto a sus máquinas, eran dos de alta presión fabricadas por la misma casa que hizo el casco, con fuerza de 127 caballos y con un andar medio de 7 millas por hora. Estas máquinas funcionaban independientemente una de otra, de modo que una rueda podía impulsar hacia adelante y otra hacia atrás. Cada una de las dos calderas, que eran cilíndricas, tenía por eje 16 pies y por diámetro 4, con 122 tubos de hierro. Consumía 500 rajas por hora. Contaba con seis camarotes y una cámara en la primera cubierta, así como una cámara y doce camarotes en la segunda. Llevaba dos cañones de bronce de a 12. En cuanto al *Mairo,* construido en las mismas gradas que el *Tambo,* Tucker lo llevó del Pará a Iquitos, ya armado, el 21 de enero de 1873, el casco era de fierro, formado de planchas de 3/16 de espesor, y constaba de tres secciones divididas por mamparos de hierro que impedían la comunicación del agua de una a la otra. Tenía de eslora 60 pies, manga 12 pies, puntal 5 pies, calaba a proa 2 pies y a popa 2 pies 6 pulgadas y era de 35 toneladas de registro. A popa llevaba una cámara cubierta con toldos de lona. Su fondo era plano y su máquina era de alta presión, de ruedas y de 16 caballos de fuerza. La colocación de la caldera era perpendicular y la de la máquina diagonal y el andar resultó de seis millas[328].

Al comenzar el año 1874, habiendo ya terminado la exploración del Marañón como se lo había comunicado el almirante Tucker tuvo en Lima una conversación con el Presidente de la República, en la que se acordó que aquel se trasladara a Nueva York donde debía hacer, con ayuda del comandante Rochelle y del ingeniero Sparrow, el trabajo preparatorio para la impresión de los mapas y cartas que la Comisión había trazado sobre los ríos de la hoya amazónica. Esta tarea tomó hasta marzo de 1877 en que el presidente Prado dio por terminada la comisión y pidió a Tucker que entregara esos trabajos cartográficos a la Legación del Perú en Washington, lo cual tuvo lugar el 22 de ese mes y el 28 de julio, según documento que se guarda en nuestro Archivo

Histórico, el Contralmirante escribió al Presidente de la República, haciéndole saber que la impresión del atlas y del mapa, en cien copias de cada uno se valoraba en 5,250 dólares, siendo de tres dólares diarios el *per diem* que debía abonársele a él y dos miembros de la Comisión (Carta de Nueva York, del 28 de julio de 1864). El ministro Manuel Freyre acusó recibo de lo siguiente: "1º Un plano del Amazonas hasta Borja..., sobre diez pliegos y en una escala de una pulgada por cada dos millas..., que cuenta 848 millas del Amazonas peruano, 45 del Itaya y 7 del Pastaza. 2º Un plano del Yavarí desde su boca hasta la confluencia de los ríos Yacarana y Yavacarina, dibujado sobre dos pliegos y en una escala de una pulgada por cada dos millas..., de 200 millas [de ese río]. 3º Un plano del Nanay desde su boca hasta el término de la navegación por vapores de poco calado, dibujado en dos pliegos y de 160 millas. 4º Un plano del Tigre hasta 111 millas arriba de la boca..., en dos pliegos y con escala de una pulgada por cada dos millas. 5º Un plano del Huallaga... hasta Rumi-Callirina..., dibujado sobre dos pliegos a una pulgada por cada dos millas..., de 169 millas. 6º Un plano del Morona... hasta 37 millas arriba de la boca, sobre un pliego, a una pulgada por cada dos millas. 7º Un plano del Potro... hasta el término de su navegación por vapores de poco calado, dibujado sobre un pliego y a una pulgada por cada dos millas. 8º Un plano del Ucayali desde la boca hasta la confluencia Urubamba-Tambo, en nueve pliegos, a una pulgada por milla..., conteniendo 885 millas del Ucayali, 24 del Urubamba y 53 del Tambo. 9º Un plano del Pachitea hasta la confluencia del Palcazu y Pichis, en dos pliegos, a una pulgada por cada dos millas, con 191 millas del Pachitea. 10º Un plano del Palcazu hasta el puerto de Mairo, sobre un pliego, a una pulgada por cada dos millas con 85 millas del Pichis, 4 del Trinidad y 5 del Herrera-yacu... 12º Un plano del Amazonas peruano que contiene 1,661 millas en total. 13º Todos los planos están dibujados sobre 35 pliegos, cada uno de 30 por 15 pulgadas. 14º Un plano del Amazonas peruano y afluentes, en un pliego y en una escala de una pulgada por cada diez millas..., que contiene el total de las 2,945 millas reconocidas por la Comisión Hidrográfica. 15º Un plano de Iquitos, en un pliego"[329]. Quien esto escribe ha buscado esta colección de mapas, en Iquitos y en los Archivos de la Embajada del Perú en Washington, así como en los de nuestro ministerio de Relaciones Exteriores, no habiendo logrado localizarlos. Habría que aceptar quizás como explicación la que dio hace muchos años el comandante

Eduardo Raygada: "Es en verdad muy sensible, que se hayan extraviado los documentos oficiales con los interesantes informes elevados al Gobierno por el almirante señor Tucker, referentes á los importantes trabajos científicos ejecutados por la comisión hidrográfica en las regiones amazónicas. De seguro que no existen en el Ministerio del ramo, á causa del desbarajuste y desgreño y aún destrucción de documentos, introducidos en las oficinas del Estado, cuando la ocupación de esta capital por el ejército de Chile, después del desenlace fatal de la desastrosa guerra que nos vimos obligados a sostener con aquella nación, pero es probable que existan, cuando menos, copias de esos preciosos documentos, en el archivo de la extinguida Comandancia General de Iquitos, hasta donde, afortunadamente, no pudo alcanzar la acción devastadora de aquella bárbara invasión chilena"[330].

La investigación científica dio en el lapso 1860-1880 un paso que resultaba gigantesco si se tenía en cuenta lo que anteriormente se conocía con certeza sobre el Nororiente. En lo que se refiere a la presentación general, a la determinación de posiciones astronómicas y a la cartografía ello se debió en su mayor parte a la Comisión Hidrográfica, aunque mucho contribuyeron los oficiales de marina peruanos, como se aprecia al leer a Raimondi[331]. En cuanto a lo que concierne a la región Sureste fue muy apreciable la participación de Nystron[332]. También sirvieron a la investigación los estudios que realizó el profesor James Orton, de la Universidad de Rochester, en la región amazónica. A partir del 18 de octubre de 1867 se recibieron varios oficios relacionados con las investigaciones que se proponía realizar en la Amazonía dicho profesor Orton, naturalista de la Universidad de Rochester, quien dos meses antes había llegado a Paita y, con sus compañeros, por el Napo arribaron a Pebas, procedentes del Ecuador, el 12 de diciembre de ese año, bajando de esa ciudad hacia Belem do Pará en el *Morona*. En este su primer contacto con la provincia de Loreto tuvo una breve entrevista con el almirante Tucker y los otros miembros norteamericanos de la recién instalada Comisión Hidrográfica; pero en su segundo viaje, en 1873, fue debidamente atendido por sus compatriotas, en Iquitos, ciudad que según él contaba ya 2,000 habitantes. Por influencia de Tucker, que se agregó a las recomendaciones que de la Legación del Perú en Washington, de la Legación del Perú en Quito y del Ministerio de Relaciones de Lima se habían recibido en el sentido





Pobladores de Ocuracay (en el río Ucayali) con dos personas de aspecto extranjero. (Tomada de Raimondi, t. III). (La estatura y el vestuario de esos dos personajes permiten suponer que se trate del almirante Tucker y de su hijo).

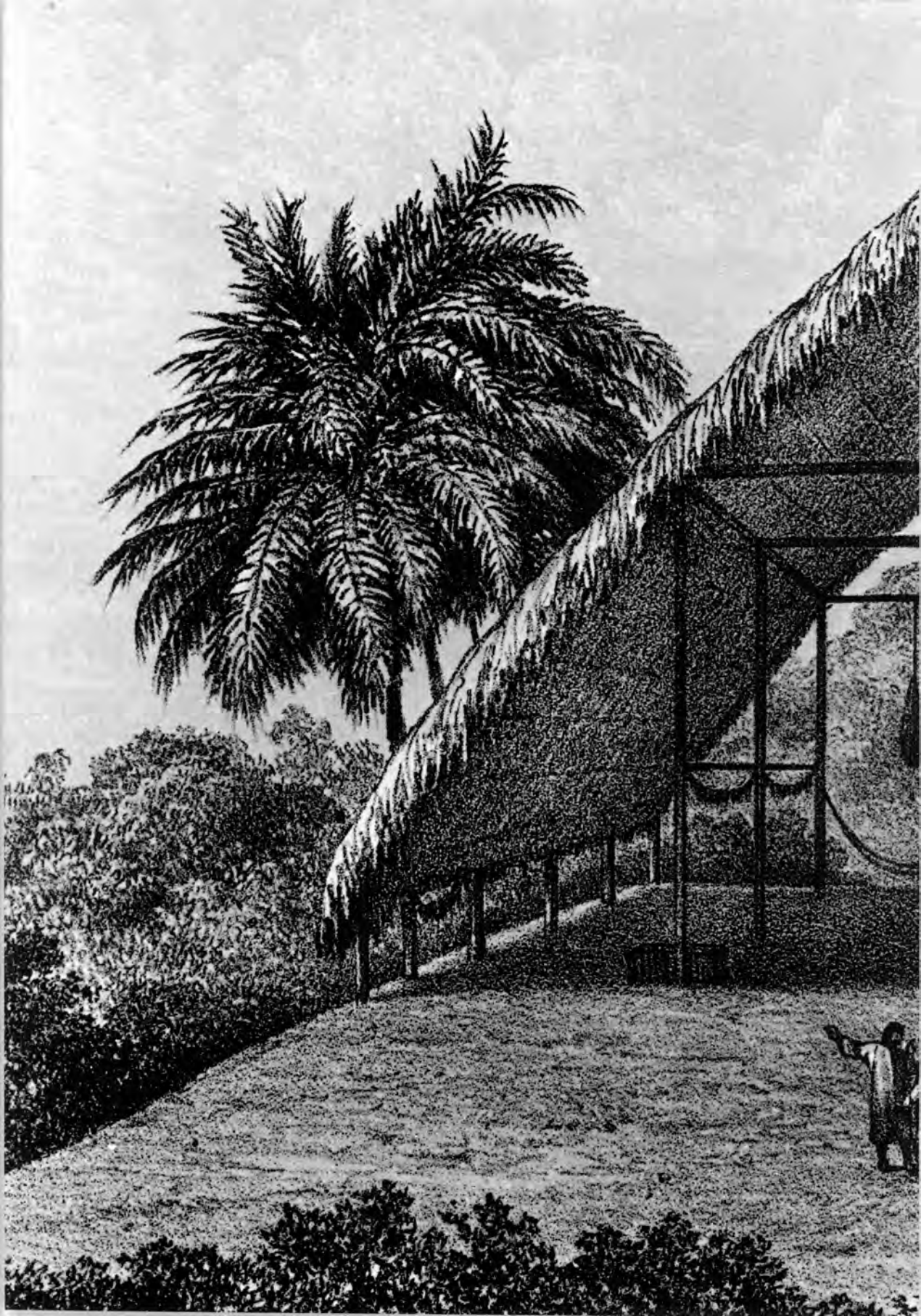
que se le atendiera, el Comandante General del Departamento facilitó el viaje de Orton por vapor a Yurimaguas cuando se dirigió a Lima por la vía de Moyobamba y Pacasmayo[333]. Todos esos trabajadores científicos favorecieron al Nororiente mediante sus hallazgos. Pero, indudablemente, el elemento que permitió eso y otras realizaciones, que comenzó a vincular entre sí apartadas cuencas fluviales, que se acercó a la realidad humana que en esa región existía y que gracias a los "partes de viaje" que mandaban los comandantes de buques a sus superiores (documentos que se reproducían en los periódicos de Lima, por lo menos en *El Peruano*) mantenía al público en patriótica atención, fueron los seis vapores de la flotilla que sin abandonar el tráfico comercial entre la frontera brasileña y Yurimaguas, y teniendo que incursionar a Manaos y a Belem do Pará en busca de víveres, artículos navales, carbón y herramientas, se daban tiempo para explorar los ríos enfrentándose a lo desconocido, con patriótica decisión. Resulta realmente digno de admiración que en la primera quincena de abril de 1865, cuando hace apenas cuatro meses que ha llegado del Pará su buque (que recién ha quedado ensamblado y probado), por su propia iniciativa, ya que le "sobraba tiempo", el teniente Gregorio Pérez, a quien Alzamora ha enviado a Yurimaguas con la orden de examinar en Taramate el canal del Huallaga, suba por el Aypena hasta Naranjal. Los datos topográficos e hidrográficos que lleva consigo al volver a Iquitos, permiten que quienes viajan de Moyobamba al Marañón, al tomar por el Aypena eliminen los peligros de Paranapura y Cashiyacu, así como los que el Huallaga presenta en su época de vaciante[334].

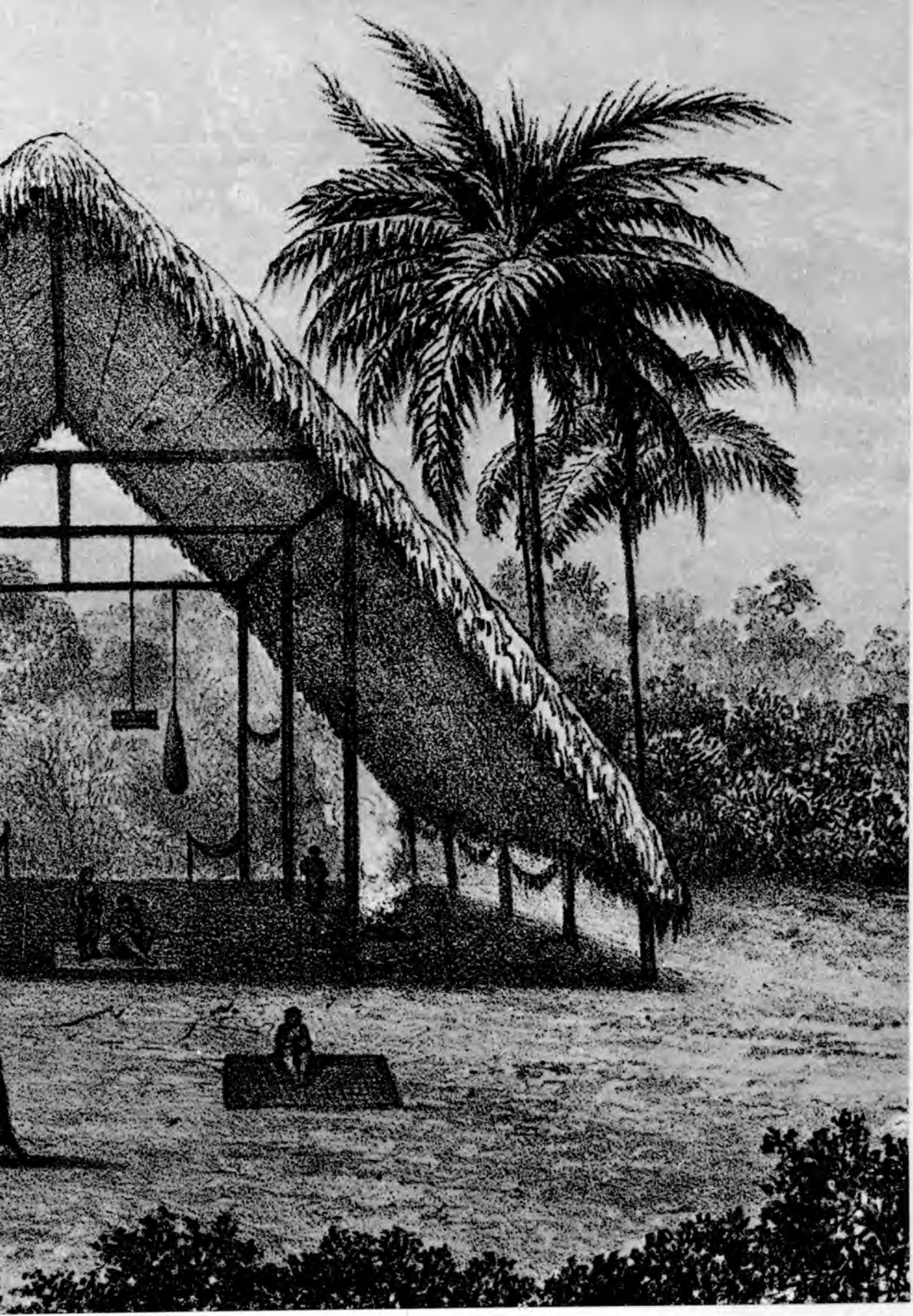
La segunda exploración se realizó al Ucayali pero ya debidamente planeada. El 27 de setiembre de 1864 el teniente Sandi fue enviado a asegurar el suministro de víveres y la provisión de leña, de la cual fue dejando apropiados depósitos. Subió hasta Sarayacu y luego colocó combustible en la boca del Pachitea, volviendo a Iquitos con informaciones interesantes y algunas imprevistas, como la gran cantidad de portugueses y brasileños que había en el río, en existencia disoluta, así como su encuentro con un curaca piro que era sobreviviente de las campañas independentistas[335]. A base de lo hecho por Sandi zarpó el *Putumayo*, el 24 de junio de 1866, a órdenes del capitán de corbeta Mariano Adrián Vargas, quien fue venciendo los obstáculos del río hasta alcanzar la boca del Pachitea, con lo cual quedó demostrada su navegabilidad por vapores. Quiso Vargas hacer algo más y entró

al Pachitea que subió trabajosamente porque el vapor era demasiado largo para tomar las vueltas, su máquina no tenía la potencia necesaria, no resguardaba a la dotación contra los posibles ataques de los "infieles" y su casco era débil. El 9 de agosto una corriente impetuosa arrastró el vapor contra una palizada en la que permaneció atrapado veinticuatro horas, para chocar, cuando salió, contra un palo hundido en el cauce que le produjo una avería que obligó a vararlo porque hacía mucha agua. Como la reparación iba a ser larga, se descargó el vapor, se construyó en tierra una ramada protectora y Vargas bajó a la boca del río a buscar víveres dejando el buque y su dotación al cuidado de los alfereces de fragata Juan Antonio Távara y Alberto West, ambos oficiales de alta calidad pero todavía ignorantes de ciertos peligros selváticos. De esto se aprovecharon los cashivos que el 14 de agosto los llamaron de la orilla opuesta, mostrando gran cordialidad. Deseosos de conocerlos mejor y creyendo que era beneficioso ganarlos como amigos, los jóvenes oficiales se trasladaron a la ribera y, una vez en ella, aceptaron seguirlos hasta su aldea. Poco avanzaron vivos pues flechas y alaridos brotaron de la espesura en la cual los victimaron. El *Putumayo* volvió a Iquitos sin los cadáveres y sin la embarcación del buque[336].

Nuevamente el teniente Pérez, y otra vez por iniciativa propia, se aventuró en un río poco conocido, con el *Morona*. Había sido mandado a Yurimaguas por carga, pero al no encontrar ninguna decidió, el 7 de febrero de 1866, surcar el Marañón en un viaje corto pero que le sirvió para preparar un bien documentado informe sobre brazaje y otras características hidrográficas, lavaderos de oro y habitantes[337]. En los meses siguientes no hubo otra exploración, hasta que el 12 de noviembre, por disposición del prefecto Benito Arana, se prepararon el *Morona*, con el teniente segundo Eduardo Raygada, el *Napo*, con el de igual clase Ruperto Gutiérrez, y el *Putumayo*, con el teniente segundo Darío Gutiérrez, para zarpar al Ucayali, el 12 de noviembre de 1866, llevando al mencionado funcionario político y a otras personas, a la zona donde había ocurrido la muerte de Távara y West. De acuerdo con el parte oficial que el prefecto Arana elevó al ministro de Guerra y Marina el 26 de marzo de 1867, así como examinando otras informaciones hechas públicas posteriormente por dicha persona, es posible formarse una idea de lo que fue la llamada, por entonces, "expedición de castigo" contra los grupos de cashivos que habían asesinado a Távara y a West. No hemos hallado

Choza de nativos de las márgenes del Ucayali, según fotografía de la Comisión Hidrográfica. (Tomada de Raimondi, t. III). ▷



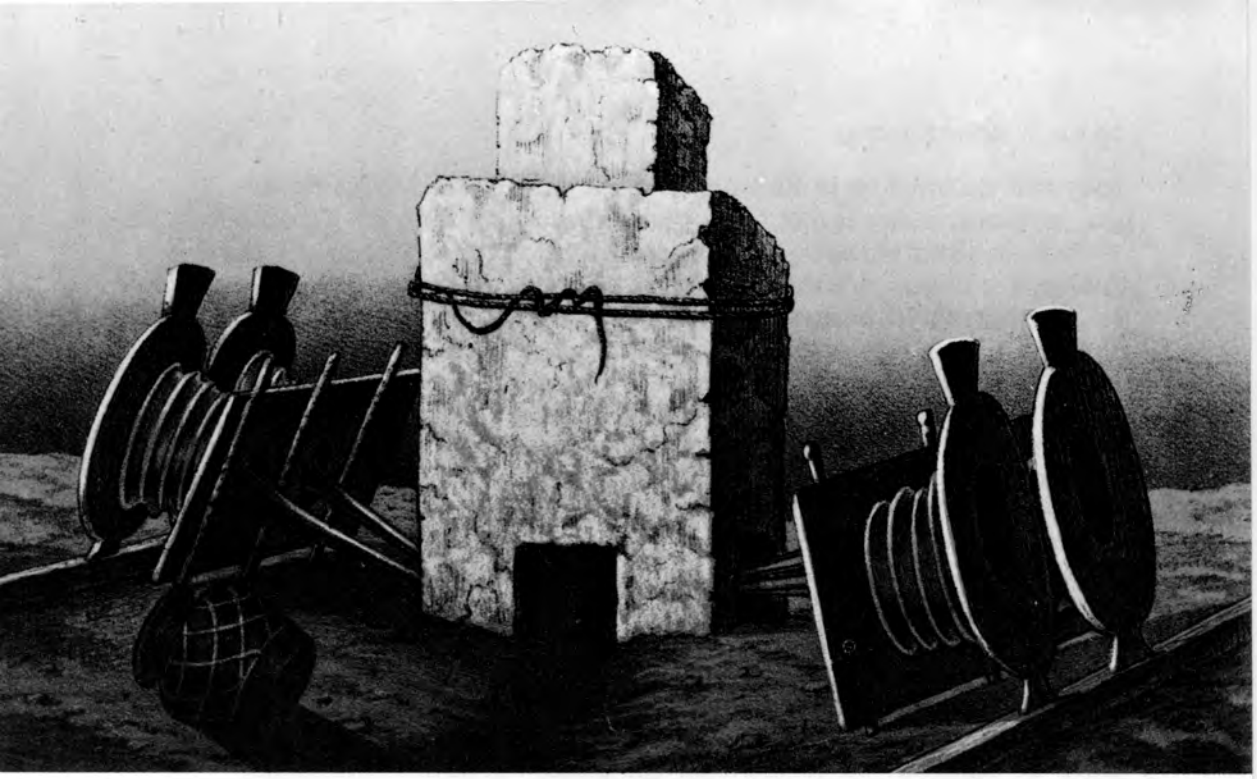


en el documento al que aludimos en el párrafo anterior ninguna referencia a que el Prefecto hubiera consultado con las autoridades navales estacionadas por entonces en Iquitos, los planes que se proponía llevar a cabo, antes de zarpar hacia el Ucayali el 12 de noviembre de 1866 llevando consigo tres de las cuatro unidades que constituían por entonces la fuerza fluvial. Esta circunstancia no es de extrañar si se tiene en cuenta la prepotencia con que aun en asuntos militares actuaban los prefectos, como lo hacemos notar en este libro, a fuer de representantes directos del Presidente de la República. Es de creer que la resolución de "expedicionar sobre las tribus bárbaras que cometieron ese asesinato" se debió a su propia decisión, pues consideraba que "la impunidad del horroroso hecho, que infundió un pánico terror en todo el litoral, podía traer las más fuertes consecuencias á la civilización y al comercio de esos lugares, desde que, alentados los indios *cashivos* con la idea de haber [nos] ahuyentado..., se habrían avanzado a repetirlo con cuantos se aventurasen a acercarse al Pachitea, impidiendo en lo sucesivo toda incursión sobre esas regiones, inspirando a las demás tribus mansas..."[338]. Resultó una vergonzosa carnicería de la que nadie podía enorgullecerse ya que causó la muerte de muchos aborígenes a quienes se asesinó, pues se actuó sin juicio legal, en lugar de apresarlos para llevarlos ante la Justicia a fin de enseñar a esas tribus cómo procedían los "blancos" que eran realmente civilizados. El ataque a los cashivos se realizó de acuerdo a los planes del Prefecto y bajo su mando directo. Arana mostró coraje y resistencia física; pero también un juvenil espíritu de acometida que unido a su inexperiencia pudo llevarlo a la muerte, así como a quienes lo acompañaban. Sólo el postrer y valioso apoyo de los cañones que montaban los vapores de guerra impidió que los bravos y combativos cashivos dieran cuenta de los expedicionarios.

El 6 de diciembre de 1866 Arana desembarcó con sus acompañantes en el sitio donde Távara y West habían sido acometidos, y se internaron en el bosque en busca de sus atacantes. Se unieron al Prefecto tres oficiales de los vapores, que se ofrecieron voluntariamente a acompañarlo (el teniente segundo Federico Delgado, que era segundo comandante del *Morona,* el alférez de fragata Manuel Fernández Dávila, quien era segundo comandante del *Putumayo* y el piloto José Carrillo, que actuaba como segundo comandante del *Napo*). Pero el grupo de ataque, en realidad, estaba formado por Arana, el Ayudante y el Secretario de la Prefectura

(capitán de infantería Ramón Herrera y don José María Reátegui, respectivamente); el Capellán de la expedición (P. Vicente Calvo); dos individuos particulares (Adolfo y José Gordon) y la fuerza de choque compuesta de veinte hombres: diez soldados de la columna de tropa a órdenes del capitán de infantería, Emilio Valdizán; diez vigilantes bajo el mando del teniente de infantería José María García y como auxiliares iban cuarenta indígenas que actuaban de cargueros y guías[339]. Antes de penetrar en la selva señaló el lugar y hora en que los vapores debían esperarlo, sin tener en cuenta que tal *rendez-vous* resultaba bastante dudoso si se tenía en cuenta que los guías eran aborígenes pero no cashivos, lo que hacía posible que se perdieran al buscar la aldea del grupo al que se iba a atacar; y sin considerar que los marinos no conocían bien el río, y que una disminución brusca del caudal o las averías a que los vapores estaban expuestos, bien podían impedir a nuestras naves que acudieran a la cita.

Con denuedo y sufriendo el desgaste físico producido por una marcha forzada y por la ingestión de muy escaso alimento, después de caminar en forma casi continua durante veinticuatro horas hallaron el poblado en un punto que distaba diecisiete millas de la ribera, y sorprendieron a los nativos. Los atacaron, empeñándose en una lucha en la cual la ventaja y la victoria estuvieron a favor de quienes a las flechas de los indígenas oponían el fusil de los soldados. Los cashivos sorprendidos apenas llegaban a unos cincuenta; pero "capitaneados por el terrible *Yanacuna* (perdiz negra), caudillo suyo y autor de la muerte de los oficiales marinos", se batieron "con denuedo admirable". Tuvieron que retirarse, no obstante, dejando en manos de los *salvajes de hierro* varias presas entre las cuales se hallaba la esposa de Yanacuna, "mujer feroz..." que con arrogancia confesó que habían dado muerte a Távara y a West, mostró los dientes calcinados de los oficiales y señaló "las trece hogueras en que se habían distribuido y cocido los fragmentos de los infortunados oficiales"[340]. El Prefecto comenzó su retirada hacia la ribera pero esto se fue haciendo más y más difícil con cada milla de retroceso. Lo que había sido un pequeño número de guerreros comenzó a convertirse en masas de cashivos que llegaban de otros poblados y que los atacaban por todos lados, alentados por la voz y el ejemplo de Yanacuna. La mortandad que producían los fusiles no los intimidaba, ni aun después que el valeroso caudillo aborigen cayó atravesado por una bala. Sólo a las cinco de la tarde alcanzaron la



Horno de fundición de la
etnia campa, según fotografía de la
Comisión Hidrográfica. (Tomada
de Raimondi, t. III).

cercanía de la ribera encontrándola ocupada por unos cuatrocientos cashivos dispuestos a cerrarles el paso. Felizmente para Arana y los suyos el *Morona, Napo* y *Putumayo* habían llegado a tiempo al lugar de la cita. Refiere el Prefecto que "a una señal que les hizo"[341] los vapores comenzaron a descargar su artillería contra los cashivos "apiñados en la ribera, causándoles con la metralla todo el estrago que es de imaginarse, atendida la cortísima distancia de que partía el fuego y el grupo compacto de salvajes sobre el cual caían los tiros"[342]. Añade Arana que "fue horroroso el estrago que se hizo de ellos, incalculable el número de sus muertos; y tal el espanto de que se dejaron poseer, que después que cesó el fuego de la artillería, quedó el lugar de la escena en un silencio sepulcral y absoluto"[343].

La expedición siguió navegando aguas arriba pero sólo durante veinticuatro horas. El 8 de diciembre el *Putumayo* perdió una chaveta de la rueda de babor y después se le rompió la excéntrica, lo que hubiera hecho que al quedarse sin gobierno se estrellara si no se hubiera espiado primero al *Napo* y después al *Morona*. El 13 pudieron continuar navegando pero con tan poca agua para el vapor grande que puso a Raygada en necesidad de utilizar calabrotes amarrados a los árboles de la ribera. Por su parte, el *Putumayo* tuvo el 15 avería en la máquina, lo que los detuvo hasta el 17. Durante nueve días pudieron avanzar. El 26 el *Morona*, a causa de una varadura, se atravesó a la fuerte corriente que lo inclinó veinte grados, salvándose solamente gracias a la pericia y sangre fría de su comandante. El *Putumayo* se adelantó hacia el puerto de Mairo y los otros dos alcanzaron la desembocadura del Palcazu, río en el cual, a quince millas de la confluencia con el Pichis, hubo que dejar al *Morona* porque el río ya no tenía agua suficiente para que navegara. Su comandante se embarcó en el *Napo* para buscar un paso, y al advertir que no lo había volvió el 7. Mandó entonces al segundo comandante (teniente Federico Delgado), en el *Napo*, a que consiguiera víveres, y se quedó a compartir el hambre con su tripulación, que ya lo había experimentado. Diez días se alimentaron de lo poco que atraparon en el río y el bosque. Cuando Delgado volvió sólo trajo víveres que permitían dar apenas media ración, porque había encontrado desierto el puerto de Mairo y hubo que mandar dos comisiones a buscarlos: una al Pozuzo y otra a Huánuco. Felizmente para la dotación del *Morona*, días antes habían cortado leña del bosque, pues se hallaban tan exhaustos que no hubieran podido procu-

rarse combustible. Gracias a la pequeña reserva Raygada pudo subir dos millas, en busca de un lugar del cauce que tuviera anchura suficiente para que el buque virara, y logró hacerlo utilizando una espía a popa. Pero sus dificultades no habían terminado cuando comenzó a bajar el río: el 26 encalló en el archipiélago de Magdalena. Alimentándose de frutas silvestres y animales de monte, enfermos y ya sin medicinas abordo, durante seis días maniobraron para reflotar el vapor, hasta que el 1º de febrero logró el *Morona* escapar, gracias a una crecida súbita de las aguas, y salió del Pachitea para llegar el 16 a Iquitos. Los sufrimientos que habían experimentado hallaron una compensación varonil: podían decir que con un vapor de 500 toneladas habían navegado todo el Pachitea y quince millas del Palcazu. No era menos importante el hecho que este buque, proveniente de Iquitos, había recibido ayuda de Huánuco y de una colonia de alemanes instalada no hacía mucho tiempo, lo que parecía indicar que los vapores comenzaban a establecer una interconexión geográfica nacional. A este hecho se le dio relieve y más todavía a la llegada del *Napo* y *Putumayo* al puerto de Mairo, el 1º de enero de 1867. Quizás si exagerando un poco, el prefecto Arana dijo en su libro: "La llegada de los vapores al Mayro constituyó un acontecimiento nacional que al final del año 1867 el Presidente de la República llamaría, en su Mensaje al Congreso, «una brillante página para nuestra historia y [del] fecundos resultados para el porvenir»; y al que el ministro José María Químper, también en su *Memoria,* denominaría «un hecho cuyos resultados serán grandes y trascendentales para el país»[344]. El regocijo nacional sirvió de estímulo para que se dictaran medidas destinadas a afianzar el paso triunfador que se había dado, a base de disposiciones político-administrativas. El 22 de enero de 1867 una resolución suprema puso 10,000 pesos a disposición de la Junta Directiva del Camino de Huánuco al Mairo para la total realización de dicha obra. El 29 del mismo mes otra resolución suprema dio carácter "litoral" a la provincia de Huánuco, encargándola a un prefecto. El 3 de febrero se estableció "el puerto menor de Mairo, servido por un miembro del Cuerpo General de la Armada"[345]. En efecto, como lo dijo Arana, el Jefe Supremo de la República expresó lo que sigue, el 18 de febrero de 1867: "El segundo asunto es un gran acontecimiento que ofrece una brillante página para nuestra historia y fecundos resultados para el porvenir. El joven y entusiasta Prefecto de Loreto, secundado por nuestros intrépidos

marinos del Amazonas, ha venido a poner el centro de la República en comunicación con el Atlántico. Tres de nuestros vapores fondearon en el Mairo el 1º de Enero, dejando abierta la mejor vía de comunicación y comercio para la porción más rica y poblada del territorio. Sabéis que la mayor riqueza futura del Perú se encuentra en sus posiciones orientales, y confío en que dictaréis eficaces medidas para impulsar su prosperidad"[346].

El regreso del *Napo* y *Putumayo* a Iquitos dio lugar a otra manifestación del espíritu que animó a esos marinos fundadores de la nueva Amazonía. Salieron de Mairo el 16 de febrero de 1867, con los ríos de esa región en una creciente temporal. Esto quería decir que navegaban río abajo impulsados no sólo por sus máquinas sino por la corriente, que era bastante fuerte en algunos parajes. En uno de ellos el comandante del *Putumayo,* temeroso de que la fuerza de las aguas pudiera más que la cadena con que había fondeado para pasar la noche, se espió a un árbol de la ribera e inexperimentado como todavía se hallaba sobre los rápidos cambios que sufre allí el nivel del agua, no soñó que la disminución de marea nocturna iba a ser de tal naturaleza que el buque amaneció varado, sin que los esfuerzos conjuntos de los dos vapores lograran reflotarlo, circunstancia en que el *Napo* siguió viaje a Iquitos. Un año tuvo el teniente segundo Darío Gutiérrez para aprender la lección que el río le había dado, pues ese fue el lapso en que permaneció allí con el *Putumayo* sin abandonarlo un solo día. El vapor se hallaba en un lugar desierto y falto de recursos. El segundo comandante, Manuel Fernández Dávila, fue dos veces a Huánuco por víveres. Acosada por el hambre la tripulación dio síntomas de querer sublevarse y Gutiérrez juzgó que lo más cuerdo era dejarla en libertad de la prisión a que sin querer la había arrastrado. Envió a Iquitos diez hombres, en una balsa, a cargo de Fernández Dávila, y otros diez al Pozuzo a órdenes del primer ingeniero Rondón. El se quedó con el segundo ingeniero, cuatro maquinistas y dos sirvientes, hasta el 12 de febrero de 1868, con una abnegación y espíritu naval que son dignos de todo elogio en el concepto de Raimondi[347], hasta que volvió a Iquitos comandando su buque[348]. En el informe que el Prefecto de Loreto elevó el 11 de marzo de 1867 al ministro de Guerra y Marina, dijo que en la expedición al Mairo el *Napo* y el *Putumayo* se mostraron "de mala calidad" y que "se descomponían con frecuencia, y casi sin suficiente causa, por efecto de su construcción débil y tan delicada, que los hacía inaparentes para navegar en ninguno de los

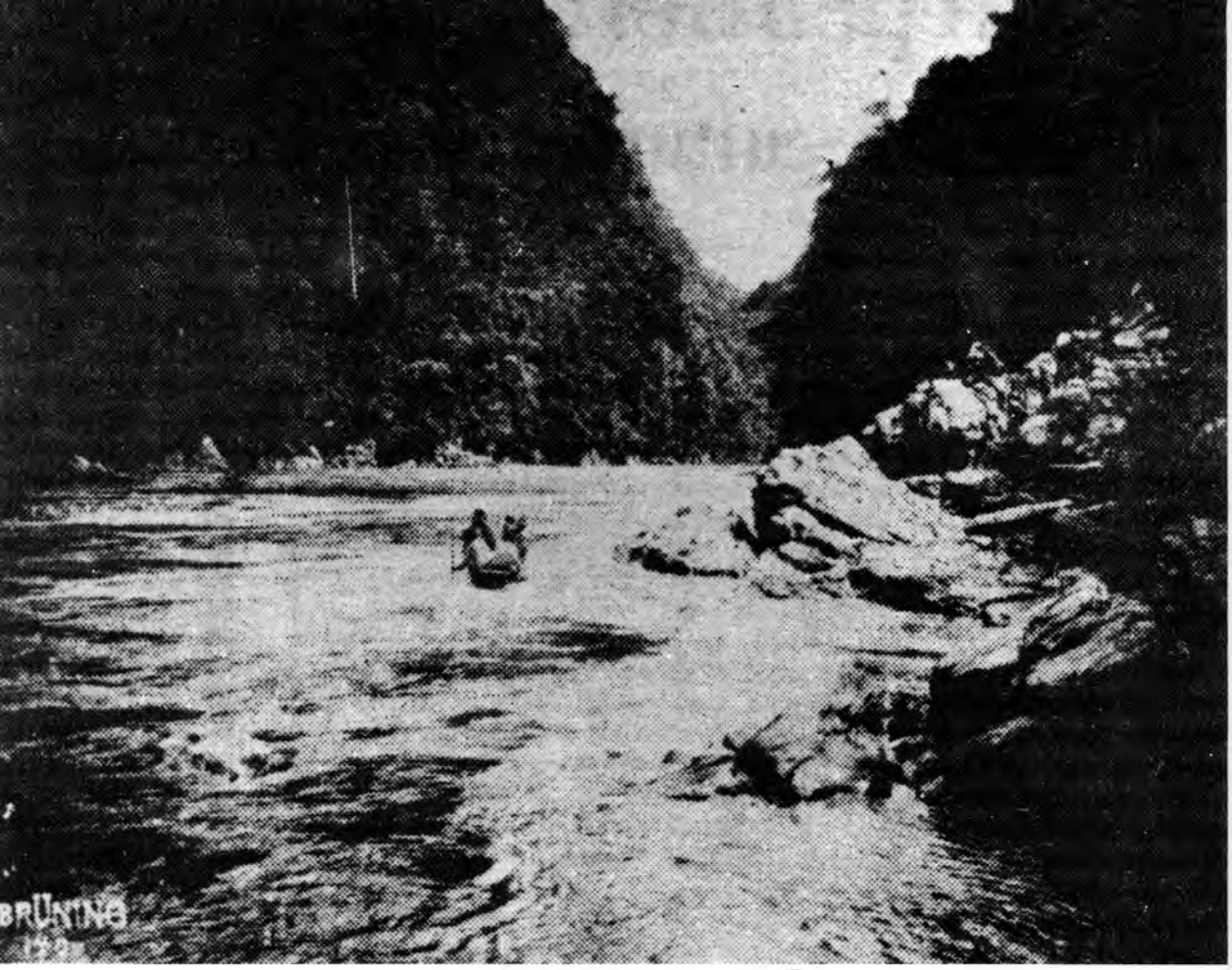
ríos del Amazonas...". Añadía que "son tan estrechos que no tienen la suficiente capacidad para contener su combustible, ni víveres en alguna cantidad...". Que eran además, "en extremo largos, defecto de que también adolecen el *Morona* y el *Pastaza,* siendo por esta causa, inaparentes para viajar en ríos sinuosos y angostos...". Llegó a la extraña conclusión que el *Putumayo* y el *Napo* deberían ser vendidos por el Gobierno, ya que "para ningún objeto útil son aparentes, si no es para navegar en pequeños lagos y dedicados puramente a usos de recreo"[349]. Encomió la tarea de los oficiales con estas palabras: "Muy digno de toda recomendación es el entusiasmo, la diligencia y el apercibimiento con que los jóvenes marinos de los vapores expedicionarios han llenado su deber, desplegando toda la inteligencia y actividad que las diversas situaciones y peligrosos percances que acontecían a cada paso, exigían de ellos para conjurarlos. Créolos muy dignos de la más honrosa mención y de la justa recompensa a que se han hecho acreedores por el servicio que con tanta abnegación acaban de prestar a la patria"[350]. Sobre este mismo viaje, años después, en una carta al capitán de fragata Roberto Gutiérrez, Arana rememoró la siguiente ocurrencia en fecha que no recordaba pero que fue el "día que salíamos del Pachitea al Palcazu" [probablemente en el viaje a Pto. Mairol, en que él y el P. Vicente Calvo se encontraban a bordo del *Napo:* ".... se presentó, al doblar una vuelta del río, una poderosa corriente que hizo retroceder el vapor como si fuera una pluma, empujándolo a un remolino que formaba el agua, al chocar contra un enorme muro acantilado de piedra que se levantaba del cauce a la izquierda. Hubo un momento en que el buque se tumbó, sumergiéndose de popa en el terrible remolino, percance crítico que llenándonos de estupor, arrancó un grito de angustia de todos los labios: el P. Calvo, postrado de rodillas, imploraba la misericordia divina, y hasta creo que se disponía ya a absolvernos, cuando usted, viendo, sin duda, pintado el espanto en mi semblante, me dirigió, con admirable sangre fría y con la sonrisa en los labios, las siguientes palabras de aliento que las he conservado grabadas indeleblemente en mi memoria: 'Señor Prefecto, no tenga cuidado, que tengo bien aferradas en mi mano las riendas de mi corcel, y él obedecerá al freno'. Y diciendo y haciendo, de un brinco, se pegó usted a la caña, a la par de los marineros, y pudo enderezar el buque; y poniendo la proa contra la misma corriente que nos había rechazado, al mismo tiempo que daba a la máquina la voz de re-

ventarla, si era necesario, soltando todo el vapor, consiguió que el buque, que crujía y se estremecía por la extraordinaria fuerza que hacía la máquina, venciera dicha corriente, y continuara navegando tranquilamente hasta el puerto de Mayro, á donde casi simultáneamente que el *Putumayo,* al mando de su señor hermano don Darío Gutiérrez..., fondeó usted..."[351]

A poco de haberse realizado la exploración hasta el Mairo, el capitán de corbeta Mariano Adrián Vargas recibió la misión de llevar de regreso al coronel ecuatoriano Víctor Proaño, que en 1861-1862 había bajado por el Morona, viaje que era de interés nacional, a fin de recoger información sobre ese río[352]. El 28 de junio de 1867 salieron en el *Napo,* que tenía al teniente Ruperto Gutiérrez como segundo comandante. Después de cruzarse en Nauta con el *Pastaza,* que hacía su viaje periódico, entró al Morona el 18 de julio, surcándolo hasta el 27 en que ya no tuvo agua suficiente para seguir. Luego que Proaño desembarcó, Vargas remontó el Marañón hasta el 1° de agosto en que el vaporcito encontró infranqueable el paso de Nacacullaga, de donde volvió a Iquitos. Su parte de viaje es uno de los documentos más completos de la región explorada. Vargas había recorrido 288 millas del Morona determinando coordenadas astronómicas y estableciendo cordiales relaciones con las tribus ribereñas, de manera que sus informaciones sobre rumbos, distancias, afluentes, lugares poblados, trochas y lavaderos de oro fueron muy precisos. Se glorió este comandante de que su buque era el primero que navegaba con toda su tripulación peruana, lo que se debía a que apenas llegaron los vapores a Iquitos, Alzamora puso, junto a los británicos, aprendices locales los que dieron buen resultado[353].

A fines de 1867 el Ucayali volvió a ser explorado, esta vez por el teniente Eduardo Raygada al mando del *Morona.* Salió de Iquitos el 5 de julio y el 29 alcanzó la boca del Pachitea. Como el buque debía esperar al mayor graduado don Ramón Herrera, Raygada dejó el vapor a cargo del teniente primero Federico Delgado y durante quince días surcó el río en canoa hasta las cercanías de Santa Rosa de los Piros, recogiendo interesantes informaciones sobre el Ucayali, el Tambo, el Ene y el Perené. Tomó Raygada a bordo a los miembros de la Comisión Hidrográfica que iban a instalarla en Iquitos, y los llevó a este puerto donde llegó el 3 de octubre[354].

Las exploraciones del teniente primero Manuel M. Carbajal, quien por su bravura y calidad profesional se distinguió en el No-



El *pongo* de Manseriche según una fotografía del siglo pasado que hoy se encuentra en el Archivo Brüning de Hamburgo. (Reproducido de *Undero*, suplemento cultural de *La Industria* de Chiclayo, 25 de mayo de 1980).

roriente como habría de hacerlo más tarde en otros lugares, merecen un lugar especial al historiar el lapso 1869-1870. Comenzaron, como consecuencia del empeño que en conocer de *visu* la región puso el coronel J. Lino Olaria, a quien se designó para desempeñar por entonces el cargo prefectural, el 4 de octubre de 1869, día en que dicho oficial salió de Iquitos al mando del vapor *Napo* del cual era segundo comandante el teniente José Benito Pitot. Como la primera misión era explorar las partes altas del Marañón, el buque remontó el río y el 25 de ese mes alcanzó Nacacullaga, límite del viaje del teniente Vargas, que sobrepasó para llegar al Pongo de Manseriche el día siguiente. Como lo que se deseaba probar era la posibilidad de franquear esta barrera natural, Carbajal llevó su buque hasta el punto medio del estrecho, a fin de que el Prefecto examinara el lugar donde le parecía conveniente construir un fuerte que contuviera los desmanes de los jívaros. Al llegar a la segunda punta que existía en el paso, el *Napo* fue dominado por la corriente que lo atravesó para después recostarlo contra un bajo rocalloso que le abrió seis agujeros por los que comenzó a hacer agua. El Comandante no perdió el control de la maniobra, que realizó mediante el esfuerzo combinado de la tripulación y de la máquina, logrando rebasar el paso y fondear aguas arriba. Mas ante un reto del prefecto Olaria, que sólo pudo lanzar una persona ignorante de asuntos marítimos, siguió adelante, arrastrado a veces por la corriente, con gran peligro para el buque hasta que dejó atrás la peña del Mal Paso. No fue menos aventurada la navegación aguas abajo, a causa de la velocidad que la corriente imprimió al vapor cuya máquina tuvo a veces que hacer marcha atrás para poder salir en una dirección. Con todo, Carbajal llegó a Iquitos el 30 de octubre, reparó las averías y volvió a salir, con el Prefecto, el 19 de noviembre, rumbo a Yurimaguas. Aquí dejó al coronel Olaria y llevó al *Napo* a explorar el Huallaga, llegando el 9 de diciembre al Pongo de Aguirre. Hubiera logrado vencerlo íntegramente si la corriente no hubiera estrellado el vapor contra un peñón que no sólo rompió parte del maderamen, sino también torció 45° el timón. Esto obligó a bajar, con tan poca fortuna que el buque chocó malamente contra un palo del cauce que le abrió tal vía de agua que se apagaron los fuegos. Tapado a medias el agujero, para lo cual empleó cuanto material tuvo a mano, el 13 de diciembre zarpó hacia Iquitos pero en medio del río se quedó sin gobierno y tuvo que to-

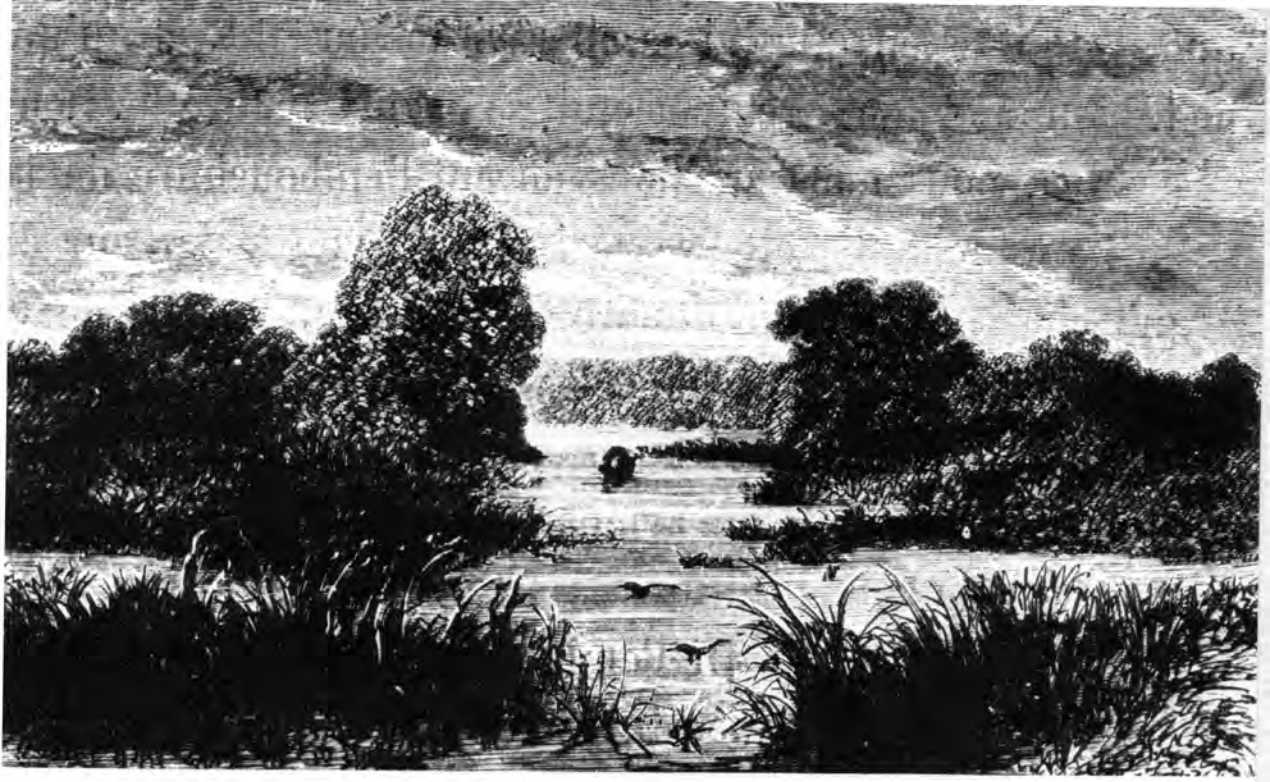




Desembocadura del río Nanay,
según el *Voyages...* de Marcoy.

mar tierra maniobrando con la máquina. Aligeró el buque desmontando el cañón y cuanto objeto pesado pudo y así logró llegar a Iquitos el 5 de enero de 1870. En su informe sobre la exploración del Mansericheo, Olaria expresó: "Réstame sólo recomendar al Supremo Gobierno, como un acto de estricta justicia, al Comandante del buque, Teniente 1º de la Armada don Manuel M. Carbajal, pues debido a su serenidad, inteligencia y arrojo en el peligro, se ha salvado el buque y coronado una empresa que será de proficuos resultados para la Nación, por lo que considero merecedor a que sea ascendido a la clase superior, en atención a que no sólo en los campos de batalla se ejecutan hechos heroicos y se adquieren glorias, sino también en la realización de grandes empresas que redundan en bien del país. Por lo que toca al Teniente 2º don José Benigno Pitot y Tercer Maquinista Juan M. Smales que han cooperado de una manera eficaz a la realización de la empresa, y finalmente a todos los que han hecho el viaje de exploración, cuya relación nominal acompaño, los dejo a consideración Suprema, pues todos han contribuido, cual más cual menos, a llevar a cabo tan importante empresa, manifestando valor y serenidad en los momentos de peligro"[355].

Entre los años 1870-1875 las exploraciones realizadas por los cuatro vapores, salvo una de ellas, tuvieron una finalidad más administrativa que científica porque se llevaron a cabo cooperando con los prefectos en las medidas tomadas para la organización política de la región. Con el premencionado coronel Olaria se verificó, entre el 1º de mayo y el 16 de junio de 1870, un viaje en el Ucayali, con el *Napo*, y uno a Borja, donde el Prefecto quería establecer una colonia defensiva de las tribus rebeldes, para lo cual se llevó gente y elementos en el *Pastaza,* en julio y agosto del mismo año[356]. Con el prefecto Ríos, en 1874, en el *Napo* comandado por el teniente primero Juan José Díaz, y en el *Mairo* bajo el mando del alférez de fragata José S. Pizarro, el 21 de setiembre la expedición entró en el Morona. El 24 el *Napo* sufrió una avería que se logró reparar y el 4 de octubre alcanzaron la confluencia del Mangosisa con el Cusulina. Navegaron por el primero hasta que llegaron a un paso infranqueable, regresaron con el Gran Chumbi, jefe de las tribus ayulis, y el *Mairo* subió doce millas por el Cusulina, después de lo cual los dos buques volvieron a Iquitos el 13 de octubre[357]. Mayor importancia científica que esos viajes



El río Nanay,
según el *Voyages...* de Marcoy.

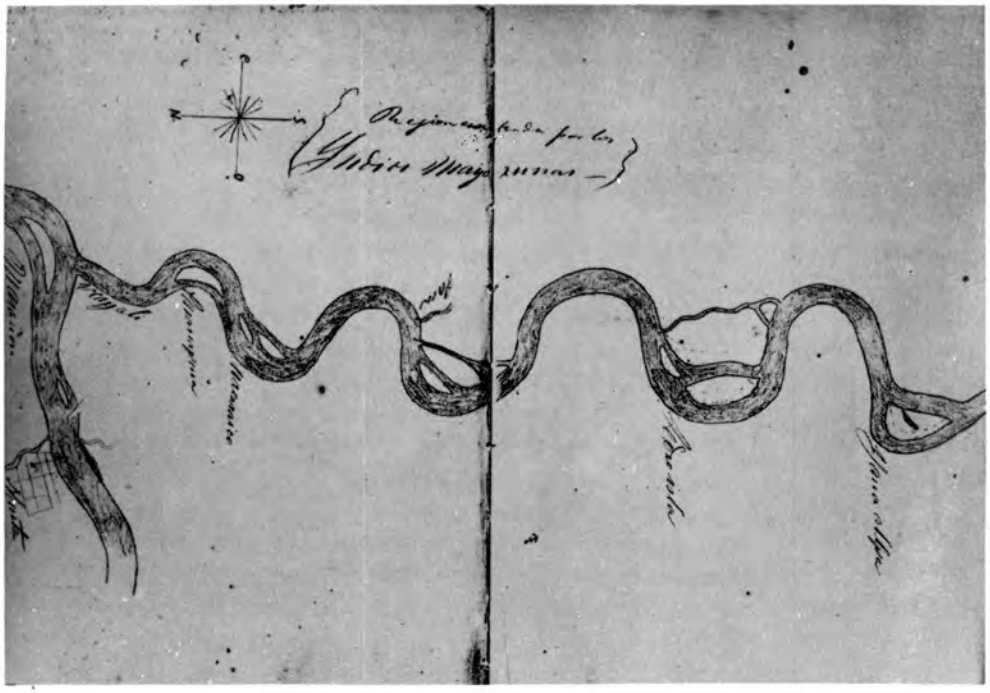
tuvo la exploración que el empeñoso capitán de coberta Eduardo Raygada hizo en el *Mairo* a lo largo del curso del Napo, y al Curaray del 25 de noviembre al 8 de diciembre de 1875, por los informes que rindió sobre las posiblidades económicas de esa cuenca y sobre la necesidad de establecer en ese afluente del Amazonas una línea de tráfico regular de vapores[358].

Fue también contribución científica de importancia la que los marinos prestaron por entonces en la Comisión de Límites con el Imperio del Brasil. En 1865 el capitán de navío Francisco Carrasco, en compañía del ilustrado y pundonoroso secretario de la Comisión, Manuel Rouaud Paz Soldán, colocaron en el peligroso Yavarí dos marcos de límites y, mediante treinta observaciones astronómicas tomadas en otros tantos lugares, determinaron el curso que seguía ese río, a costa de la amputación de una pierna, infectada por las flechas de los aborígenes, que Rouaud tuvo que sufrir. No obstante tal impedimento físico, este caballero aceptó el nombramiento de comisario de límites que el Gobierno le extendió en 1871, y comenzó su labor contando con la colaboración del teniente primero Froilán Plácido Morales, y del vapor *Napo* que tenía como comandante al capitán de corbeta Bernardo Coronel y como segundo comandante al teniente Carlos La Torre. Una fiebre perniciosa atacó a la tripulación de este buque cuando entró al Yapurá, a causa de la cual perdió la vida el comisario Rouaud, el que fue sustituido por el capitán de fragata Guillermo Black, a quien se dio como ayudantes al teniente segundo Federico Rincón y al alférez de fragata Manuel Cosme de la Haza. Al concluir la tarea en el Yapurá la Comisión se trasladó al Yavarí a fin de terminar los trabajos que se habían interrumpido en 1866, contando también con la *Mairo*. Desde el 7 de febrero al 14 de marzo se realizó un considerable pero fructífero esfuerzo. Hubo gran dificultad para el avance de los vapores y tuvo que continuarse la tarea en canoas, aunque a veces precisaba arrastrarlas en los lugares de poca agua, y todo esto frente a la hostilidad de los nativos y la epidemia de fiebre[359].

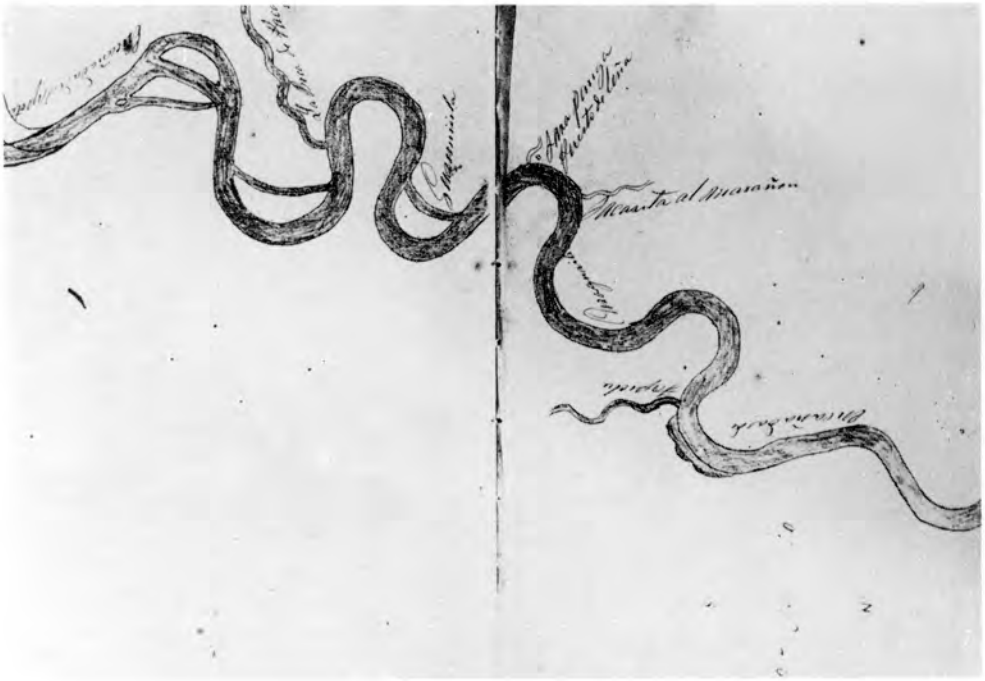
La Comisión Hidrográfica, de la cual hemos tratado en páginas anteriores, contó con oficiales de marina norteamericanos, ingenieros y hasta con las dos embarcaciones que se mandó construir para que realizara sus exploraciones. Pero buena parte de

El más antiguo derrotero fluvial de nuestra Amazonía

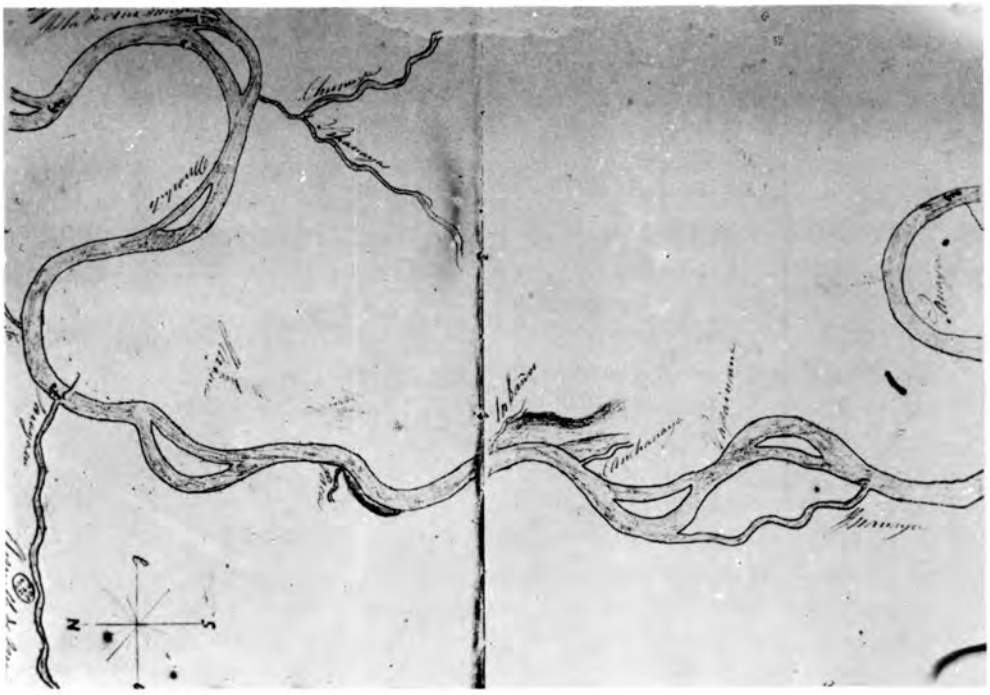
Las nueve ilustraciones que siguen pertenecen al que suponemos es el primer derrotero fluvial que un oficial de marina peruano trazó con el objeto de facilitar la navegación regular en el Amazonas y sus afluentes, que recién comenzaba. Merced a las explicaciones que acompañan el trazo del río y al conocimiento de los hechos históricos que desde 1932 hemos investigado, nos es dado afirmar que fue obra del teniente segundo Eduardo Raygada, por entonces comandante de la cañonera a vapor *Morona,* y que la exploración que aprovechó para hacer el levantamiento se realizó entre el 12 de noviembre de 1866 y el 1° de enero de 1867, durante la cual, por otra parte, tuvo lugar la "expedición de castigo" organizada por el prefecto Benito Arana, como referimos en el texto de este volumen. Según información verbal de los depositarios, este derrotero fue entregado por D. Benito Arana al eminente geógrafo Antonio Raimondi en cuyo archivo ha sido encontrado hace unos meses por el teniente primero y acucioso investigador histórico D. Jorge A. Ortiz Sotelo, a quien debemos la copia que el Archivo Raimondi permitió amablemente que se sacara. Las nueve dobles hojas del derrotero las numeramos, en lo que sigue, en orden correlativo.



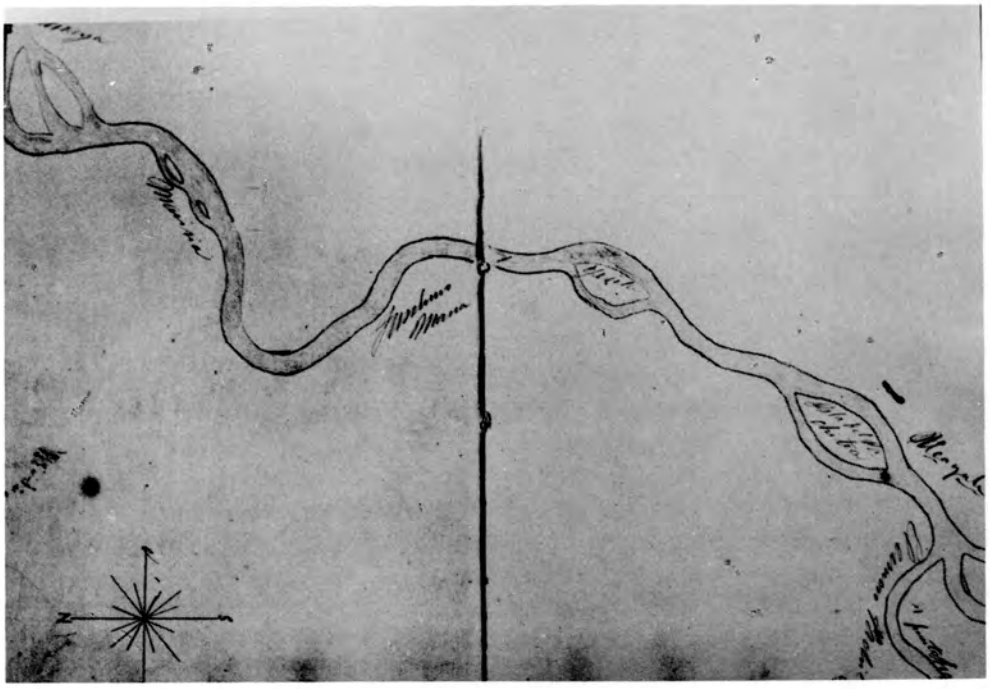
Muestra el fondeadero de Nauta,
en el Marañón, la unión del Ucayali
a este río y su curso hasta Yana Allpa,
señalándose también el fondeadero de
Pedro Isla así como otros puntos de las
márgenes, incluyendo la tierra que los
mayorunas ocupaban por entonces.



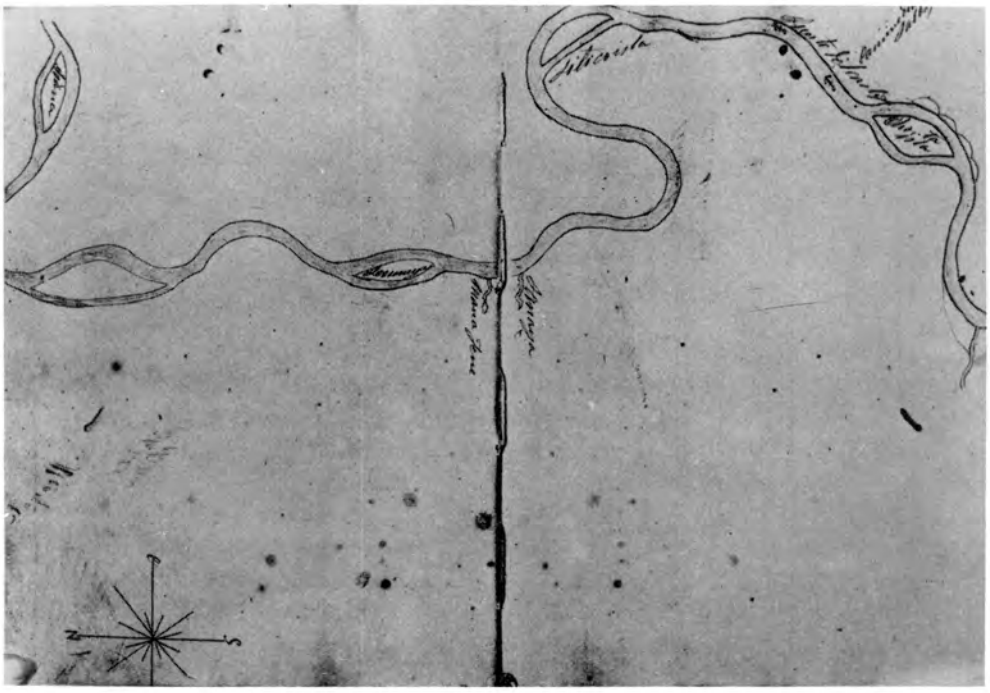
El Ucayali entre las encañadas de Zapote y Tapiche. Además de informarnos sobre los topónimos empleados hace ciento dieciséis años, nos permite observar en estos la utilizaciónn de *encañada*, voz castiza que ya casi no se oye allí, y de *sacarita*, peruanismo que designa los caños o canales existentes entre los ríos.



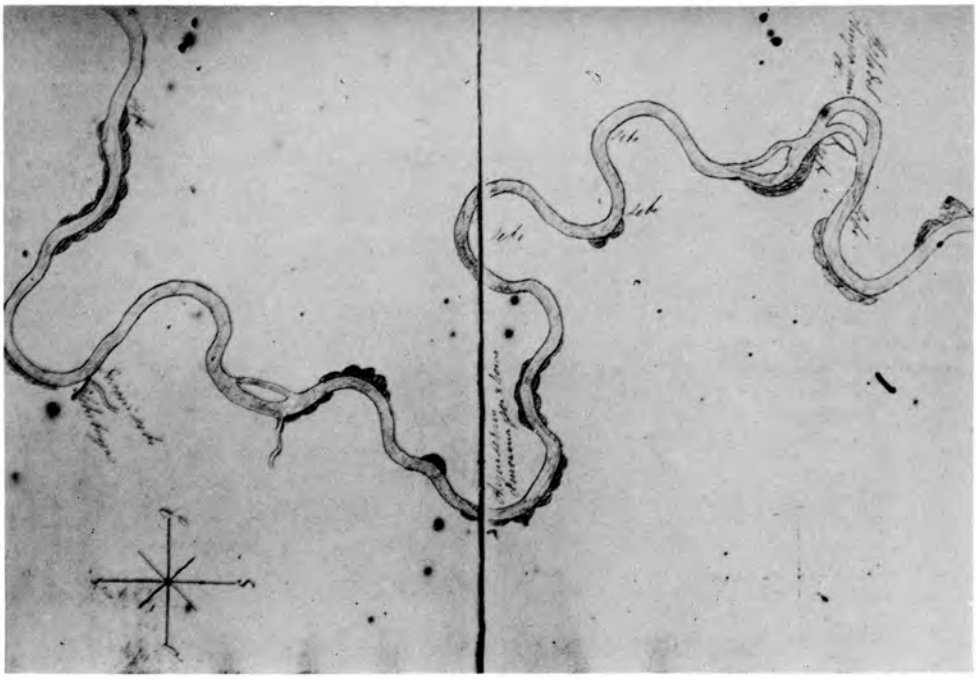
Muestra la situación
de los baños de agua caliente
y el cerro de Canchahuaya, así como el
fondeadero y el caserio de Sarayacu. La
expedición llegó a este lugar el 21 de
noviembre de 1866 y allí embarcó el P.
Plaza, gran baqueano de esas
áreas geográficas.



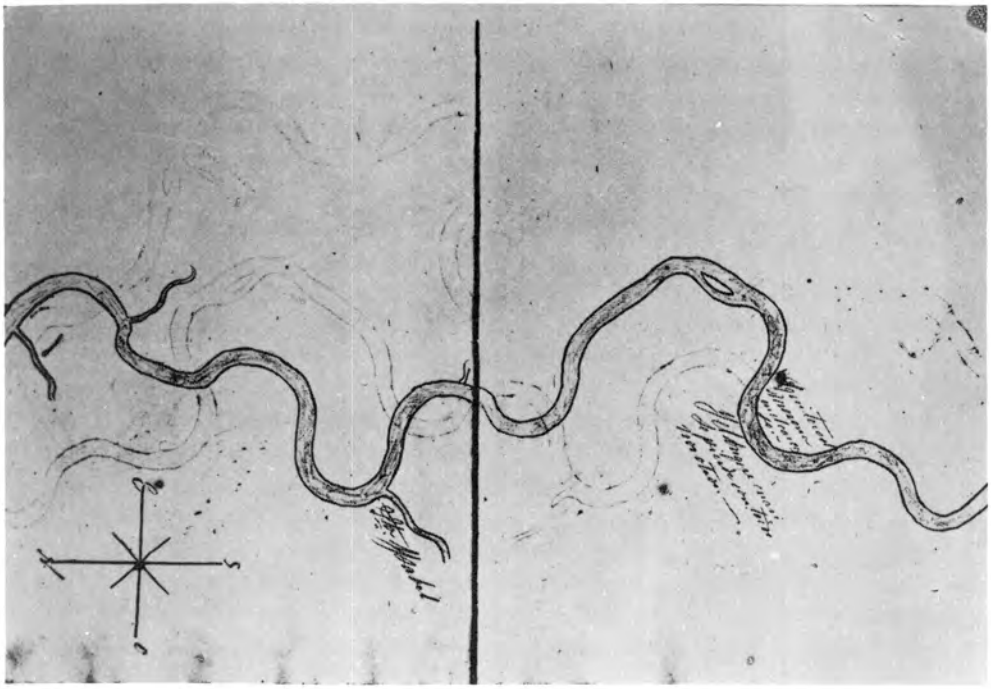
Termina en la boca del "hermoso
Pachitea" que remontaron a partir del
3 de diciembre.



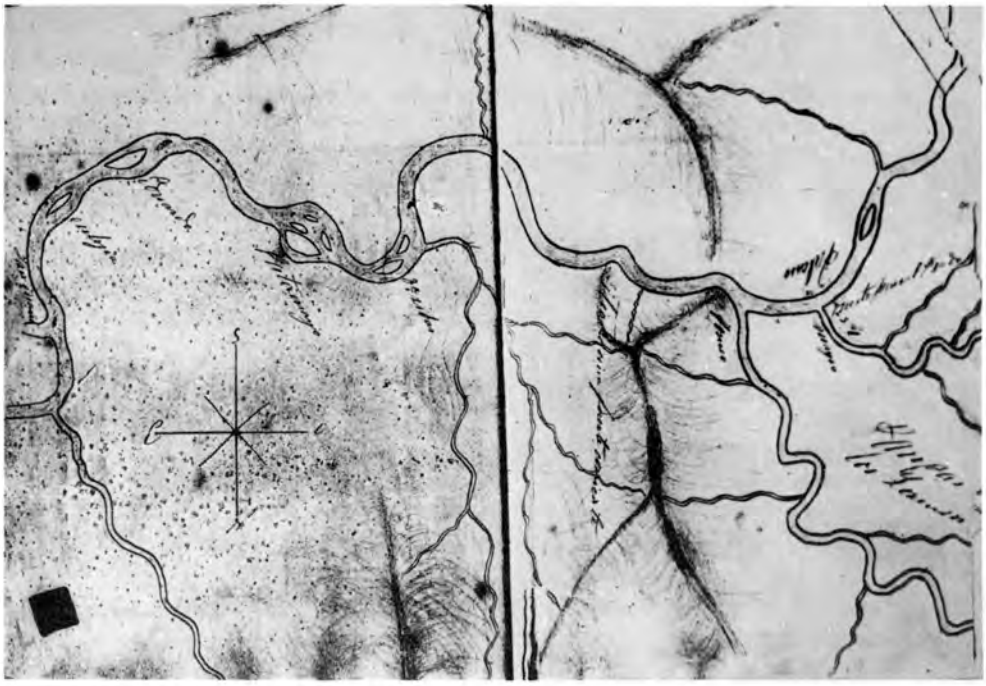
Señala, en las cercanías de
Chonta Isla, el fondeadero en que las
naves permanecieron entre el 6 y el 8 de
diciembre y que recibió del Prefecto el
nombre de "Puerto del Castigo".



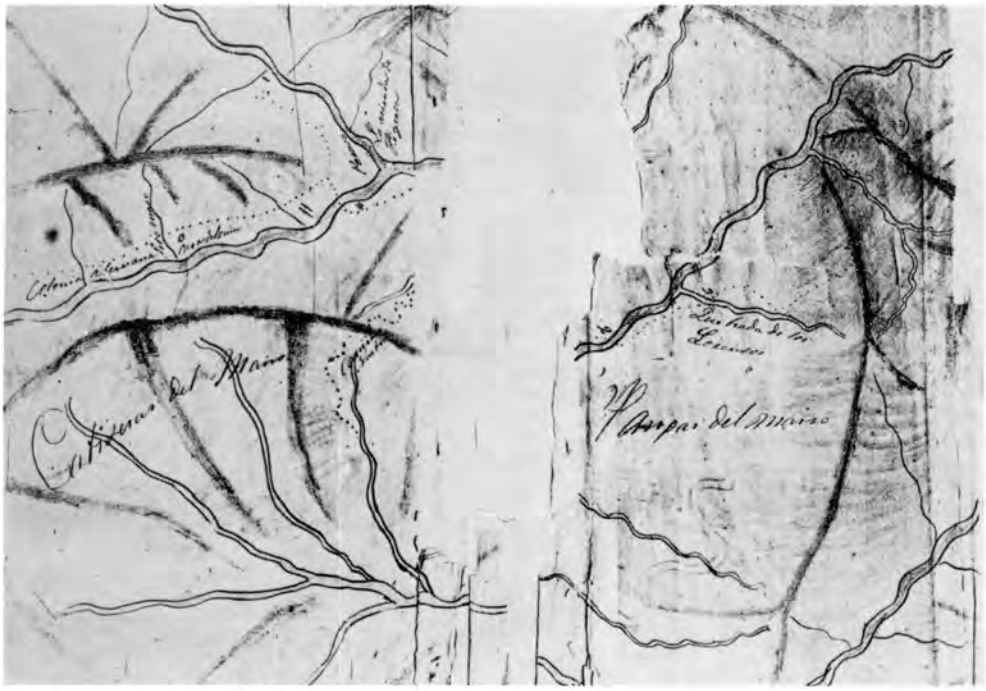
Esta hoja tiene varias
indicaciones de los lugares donde se
encuentran árboles de caucho y, además,
precisa el sitio donde el 17 de diciembre el
Morona "varó por 8 horas", se atravesó a
la corriente escorándose 20º y sólo
salvó por la pericia de su
comandante.



Contiene otra anotación muy indicativa de los peligros que se presentaron: "Aquí tocó el *Morona* en el cascajo y el buque casi se pierde con todos nosotros".



Muestra la unión del Mairo con el Palcazu, la que se denominó "Puerto General Prado" el 1º de enero de 1867, día en que la alcanzaron.



Corresponde a la última doble página del derrotero, que infortunadamente se encuentra bastante averiada. Se alcanza a leer, sin embargo, "Pampas de Mairo", "camino nuevo", "Colonia Alemana", "Quebrada de los Lorenzos" (¿?) y "La hacienda Figueroa".

su tarea, quizás la de mayor riesgo y responsabilidad, fue realizada por el personal de oficiales de marina peruanos que servían por entonces en el Nororiente, quienes comandaron todos los vapores en que viajaban los miembros de la Comisión. No nos concierne tratar aquí de los levantamientos hidrográficos y trazados cartográficos que hicieron los miembros de ese organismo, pero no podemos dejar de mencionar la carga de trabajo que soportaron nuestros oficiales como consecuencia de esas expediciones.

Tucker creyó conveniente comenzar su tarea acopiando datos para levantar la carta del Ucayali y para esto pidió la ayuda del vapor *Napo* que, comandado por el teniente primero Ruperto Gutiérrez, colaboró con la Comisión del 2 de setiembre al 11 de noviembre de 1868. No sólo navegó el buque por el Ucayali sino también por el Pachitea, el Tambo y el Urubamba, con las dificultades del caso, las varadas de ordenanza y hasta una ligera avería. El contralmirante mencionado terminó su informe de viaje de esta manera: "Faltaría a la justicia si no recomendara a la atención del Supremo Gobierno la conducta de... Gutiérrez quien en calidad de comandante... se ha manifestado, en las más apuradas circunstancias, en medio de peligros inminentes, con el entusiasmo, tino y buen acierto que era indispensable para llevar a cabo esta difícil empresa"[360]. La segunda exploración, en los ríos Tambo, Ene y Perené, se hizo ya en el recién comprado vapor *Tambo* cuyo comando se dio al comandante Eugenio Raygada, que lo había llevado de Delaware a Iquitos. Los comisionados partieron de Iquitos hacia el Ucayali el 20 de octubre de 1870 y el buque llegó a la boca del río Tambo el 6 de diciembre, permaneciendo varado hasta el 3 de enero de 1871, en que salió a flote para volver a vararse el 6. Como tales sucesos demostraban que el río no tenía agua para el vapor, los exploradores avanzaron en canoa por ese río, el Ene y el Perené, regresando el 10 a la boca del Tambo, lugar en que los esperaba el vapor que los condujo a Iquitos donde llegaron el 24 de enero[361]. Al comenzar el año 1873, Tucker contó con el *Mairo*, comandado por el teniente segundo Ismael Meza, y con el *Tambo*, bajo el mando del capitán de corbeta graduado Antonio Gustavo Donayre. Despachó por adelantado al *Mairo*, el 22 de febrero, que debía hacer observaciones astronómicas en el tramo del Ucayali comprendido hasta la boca del Pachitea, donde llegó a su *rendez-vous* el *Tambo*, el 15

de abril. La exploración continuó en canoas hasta que los observadores volvieron a los vapores, que estaban en esa desembocadura, el 28 de junio. El 15 de julio regresaron a Iquitos después de una tarea hidrográfica hecha por la Comisión, que Raimondi consideró de trascendental importancia para el porvenir de la región de Chanchamayo[362]. Terminó su tarea la Comisión Hidrográfica, el mismo año, completando la exploración del Amazonas y de algunos de los afluentes. Con el *Tambo,* comandado por Donayre, entre el 18 de setiembre y el 12 de octubre, se examinó la frontera con Brasil y la boca del Yavarí, y se siguió surcando en la misma forma, hasta el 6 de diciembre, día en que se llegó a Iquitos[363]. El *Mairo,* comandado por el teniente segundo Carlos La Torre, llevó por entonces a quienes iban a hacer observaciones en el Nanay, en el Itaya, el Potro y el Tigre, volviendo a Iquitos el 4 de enero de 1874, fecha en que terminó su trabajo de campo la Comisión Hidrográfica[364]. Se podría decir que gracias a las exploraciones que en 1865-1874 pudieron realizarse merced a los buques de la flotilla fluvial de Loreto, los marinos de esa fuerza y los miembros de la Comisión Hidrográfica, se llegó a conclusiones claras. Si no se toman en cuenta los proyectos, tempranamente abandonados, de alcanzar el Amazonas por los grandes ríos del Sudeste (Purús y Madre de Dios, por entonces bastante desconocidos), la esperanza fijó sus ojos en tres cursos de agua de importante caudal. De estos, se desechó el Marañón, pues aunque el valiente Carbajal demostró su navegabilidad, la profundidad de su cauce serrano y el tradicional temor al Pongo de Manseriche lo hacían poco atractivo. De los otros dos, no obstante la riqueza y la importancia de los territorios por los cuales el río se desplazaba, el Huallaga resultó no comerciable y una opinión muy caracterizada lo dio a conocer por entonces: en 1862 Raimondi hizo saber que no obstante el gran volumen de sus aguas, las muchas obstrucciones que su cauce presentaba hacían imposible que pudieran navegarlo regularmente los vapores grandes, excepto hasta veinticinco millas de su boca, aunque en cierta época del año podían llegar hasta Yurimaguas. Quedó el Ucayali como único curso de agua capaz de satisfacer en forma completa, permanente y útil, por su volumen y su largo, la idea de un camino fluvial al Amazonas, de 772 millas navegables por vapor, y con la posibilidad de subir otras 200 millas hacia el Cuzco para quedar, en Echarate, a 220 millas de esta

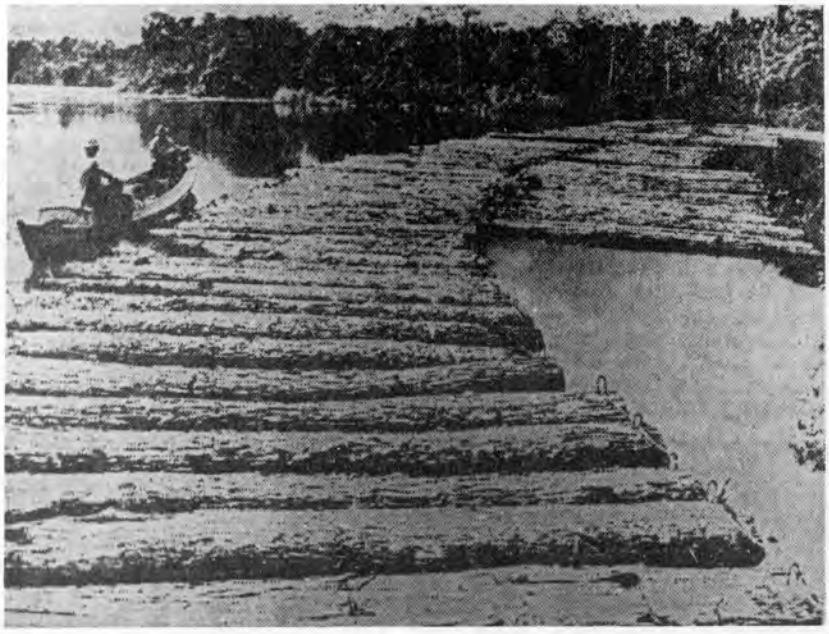
ciudad. Restaba por determinar, y ello se discutiría durante casi cien años, cómo se podría aprovechar ese río para que las serranías del centro del Perú, y Lima, a través de ellas, pudieran salir al Atlántico.

13. EL ENGRANDECIDO PATRIMONIO

A.C. Tavares Bastos, el escritor y estadista que logró hacer que el Brasil comprendiera que la "política japonesa" de cierre del Amazonas era perjudicial para su país, como consecuencia de un viaje que en 1866 realizó a la porción peruana de ese gran río, después de describir el estado de adelanto en que había encontrado Iquitos comentó: "Todo eso se ha hecho en poco más de dos años, y señala perseverancia digna de elogio". Se refería, principalmente, a que las tejas que la fábrica producía podían venderse en Manaos por la cuarta parte de lo que costaban las brasileñas, y a que en la provincia imperial de Amazonas no se encontraba una aserraduría y menos de la calidad de la existente en nuestro puerto fluvial[365]. Tal situación ya presagiaba el considerable mejoramiento económico-social, administrativo y cívico que se iba a alcanzar al finalizar esa década, que mostraría no sólo un aumento del patrimonio que había existido en 1850 sino también un conocimiento científico de la región que era superior al que se había tenido durante los tres siglos precedentes.

En el orden material la obra de Alzamora no sólo se afirmó sino también experimentó un aumento. Los trabajos del dique no avanzaron mucho en los tres primeros años porque para la preparación del terreno y la construcción de las gradas no se dispuso de mano de obra en la cantidad adecuada, y luego una gran creciente del Amazonas impidió remachar las bases, las planchas, de las cuales pesaba cada una como dos toneladas. Pero afortunadamente el 27 de octubre de 1867 llegó de Lima el capitán de corbeta Hipólito Cáceres, de quien Fernández dice que fue "el hombre del dique", quien utilizando solamente nueve operarios europeos y seis muchachos locales como ayudantes, consiguió dar gran impulso a la obra de armarlo[366], lo que logró en los primeros meses de 1868, después de lo cual se dejó todo preparado para que la creciente del Amazonas lo hiciera flotar.

Sin embargo, cuando a fines de marzo se hizo notar la abundancia de agua en el río, se presentó un problema que Cáceres resolvió con muy buen criterio. El maestro mayor británico que en Londres había recibido las instrucciones de los constructores, mencionaba la cantidad de tres pies de agua para que el dique flotara, pero conforme las aguas aumentaban, los sondajes frecuentes que Cáceres hacía tomar le iban indicando que el dique desplazaría sólo veintidós pulgadas y tales cifras mostraban algo anormal respecto a las informaciones traídas de Londres por ese maestro, lo que parecía indicar que las toneladas de peso neto declaradas allá no eran iguales al peso real. Como según la experiencia local las aguas sólo debían crecer hasta el 15 de abril, después de escuchar a Cáceres el Comandante General aprobó su plan: no tomar en cuenta lo que el Maestro Mayor del Dique expresaba, sino regirse por los sondajes y las tendencias que el dique mostrara cuando llegase el máximo de la crecida, y tener listos a los vapores grandes en forma que utilizando la potencia de sus máquinas pudieran enmendarse mediante movimientos inapropiados del dique. Tomado ese acuerdo, el 9 de abril los calados fueron de 23 a proa y 18 a popa, y el 10 se notó que la subida del agua había cesado. A las 5 de la mañana del 11 Cáceres determinó, mediante una inspección, que algunos calzos de la parte baja situada en proa se hallaban sobre la superficie del agua, hecho que el Maestro Mayor contradecía. El mencionado comandante asumió la responsabilidad haciendo virar un poco con el cabrestante de babor a proa, con esfuerzo limitado, y "se vio que la proa hacía por el ancla de ese lado". Consultado Alzamora, autorizó que se siguiese la maniobra, con la ayuda del *Pastaza* que tomó remolque por la proa al mismo tiempo que se viraron los cabrestantes para tesar las cadenas, dando el buque avante. Cuando esto se logró, se consiguió que el dique resbalase en sus calzos hasta quedar a flote, calando veintidós pulgadas y no lo que el Maestro Mayor había esperado[367]. Al dique se le dio el nombre de Guise, "a pedido general de empleados, como de operarios y otros firmantes..., en honor de ese gran marino de nuestra Armada"[368] que, por lo demás, había nacido británico como los ingenieros mecánicos, maestros, fogoneros y operarios que en buen número prestaban sus servicios en el Nororiente. A poco el comandante Cáceres fue trasladado a la costa, sin que antes el Ministerio hubiera enviado un ingeniero mecánico con capaci-



Transporte de troncos de caoba por el Amazonas. (Fotografía de *El Comercio*, Lima).



Vista de Nauta a fines del siglo pasado.
(P. Senén F. Tejedor).



Calle principal de Nauta a fines del siglo pasado. (P. Senén Tejedor).

El puerto de Bellavista, en la margen izquierda del río Marañón, según el *Voyages...* de Marcoy. ▷



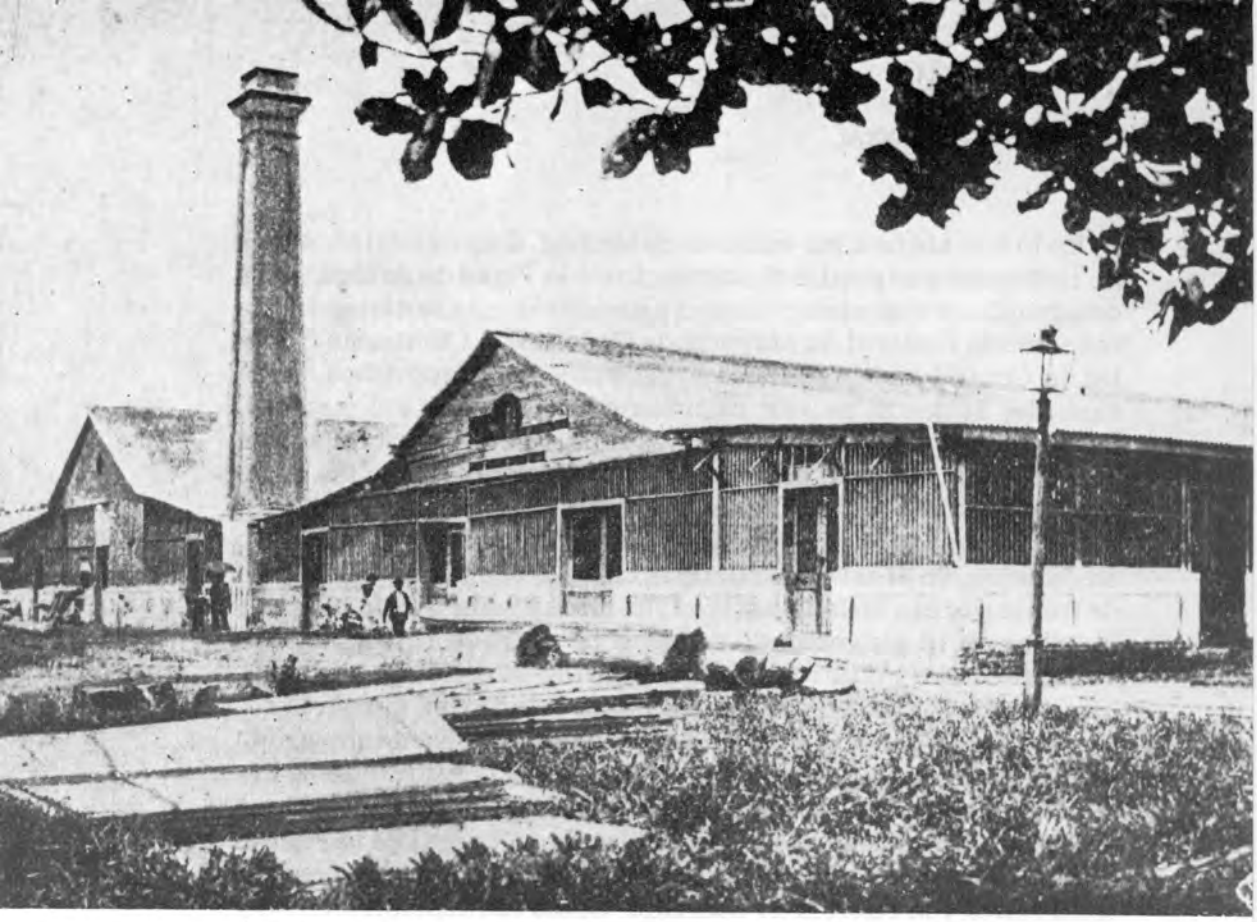


dad para hacerse cargo del mantenimiento y la seguridad del dique[369].

En lo que se refiere al fuerte que se había proyectado, el 25 de abril de 1867 se fundó el puerto de San Antonio de la Frontera (con el Brasil), 28 millas aguas abajo del puerto de Loreto y a 4 de Tabatinga, bajo la dirección del capitán del ejército Benigno Bustamante, por entonces gobernador del distrito de Loreto[370], quien empezó a desmontar el terreno en una extensión suficiente para construir una base militar apoyada en una fortaleza, por haber considerado el sitio apropiado el ingeniero de Estado Maximiliano Levert[371]. Como se trataba de un lugar deshabitado, hubo necesidad de levantar primero un *tambo* para el campamento de la gente y resguardo de las herramientas y útiles. El 13 de junio del mismo año Alzamora nombró capitán de puerto al de artillería de marina Luis Sandi, quien no duró mucho, pues a consecuencia de una petición del Comandante General, el almirante Tucker destacó a San Antonio al ingeniero Manuel Chacón que consideró inapropiado el sitio elegido para el fuerte y lo trasladó unos seiscientos metros aguas abajo. Por entonces Chacón propuso que se diese al fuerte el nombre de Leticia (que era el de una hermana del subprefecto así como del coronel Guillermo Smith, dama con quien el ingeniero se hallaba comprometido en matrimonio) pero el Gobierno dispuso que se le denominara Mariscal Castilla. Al finalizar la década de los sesentas la fábrica había avanzado apreciablemente. Se le había diseñado para que montara veinte piezas de 18 y 36, y se consideraba que podía resistir las embestidas del Amazonas y las acometidas de buques que hubieran entrado por el río y que estuvieran distantes hasta 15 kilómetros, mientras que se hallaba fuera del alcance de la artillería brasileña. A unos nueve metros sobre el Amazonas se había construido un edificio espacioso y cómodo, capaz de alojar 120 hombres de tropa, empleados y pertrechos y municiones. El terreno medía más de una milla de frente y 300 metros de ancho. Para las familias se había creado una pequeña población que era de mayor tamaño que Tabatinga, llamándola, a esta sí, Leticia[372]. En febrero de 1870 la Comandancia hizo una solicitud de fondos para las obras, que se tomó en cuenta autorizándole pagos de la Comisaría[373].

En lo que atañe a los edificios de Iquitos, después del incendio de 1865 en que se perdió el adquirido en la Plaza de Armas, se ha construido otro de mejor calidad y aspecto donde se alojan la Comandancia General, la Mayoría de Ordenes, la Comisaría General, la Contaduría de Arsenales, la Comisión Hidrográfica. En la casa del Malecón se ven algunas dependencias del Arsenal, mientras otras se hallan en varios lugares en espera de que se construya un edificio apropiado para contener todas las oficinas. La Factoría Naval, en cambio, levantada por personal de la marina más peones contratados, se encuentra completa como edificación, en el extremo sur de la ciudad, ocupando 62,060 pies de frente por 214 de lado hacia el río, circundada por un muro de ladrillos de 18 pulgadas de espesor. La entrada principal, con verjas de fierro y cuatro pilares de ladrillo de 8 pies de altura y 9 pies cuadrados de sección, queda hacia el lado que mira a la calle. Al costado derecho se ha construido otro edificio donde provisionalmente hay oficinas que pertenecen al conjunto de la Comandancia General pero que no caben en el edificio de la Plaza de Armas. Pero las joyas del Departamento General de la Fuerza Fluvial de Loreto, así como de Iquitos y del Nororiente, son la Factoría Naval y la Fábrica de Ladrillos. Como realización técnica y en la época de que estamos tratando resulta casi un sueño encontrarlos en un lugar como Iquitos. Para evitar que algún lector llegue a suponer que pueda haber exageración en lo que expresamos, preferimos reproducir un documento oficial que los describe, aunque resulta demasiado largo para una cita.

"FACTORIA NAVAL.— *Dirección de Obras.* El ingeniero contratado, don Santiago Rae, es el director de obras, quien tiene un amanuense contador (don Abraham Medina), un corroero i dos fogoneros.— *Herrería i calderería.* Mide 112 pies de largo por 45 pies de ancho, con techo de madera sobre pies derechos de huacapú cubierto con paja. Está provisto de un número competente de fraguas con su correspondiente cañería de aire, yunques, tornillos, máquinas para perforar i cortar planchas, un martillo a vapor i todas las herramientas i útiles necesarios. Este taller tiene un maestro mayor contratado, cinco operarios, cinco aprendices de primera clase i dos de tercera.— *Cobrería.* Mide 35 pies de largo por 21 pies de ancho, está construido por el mismo principio que



Vista parcial de la factoria.
Por el estado de abandono que se advierte en los edificios, esta fotografía debe ser de los finales del siglo pasado, o los comienzos del presente, después de haber estado "alquilada" a particulares.
(*Junta de Vías Fluviales*, 1907).

el anterior i se encuentra provisto de todas las máquinas i herramientas necesarias. Tiene dos aprendices de primera clase i uno de tercera.— *Depósito de carbón.* Mide 63 pies de largo por 21 pies de ancho, construido en la misma manera que los anteriores.— *Carpintería.* Mide 89 pies de largo por 38 de ancho. Este taller es enteramente nuevo, con techos de madera cubierto con tejas planas; tiene todas las herramientas i útiles que se requieren, como bancos, prensas, tornos i máquinas para escoplar. Tiene diez operarios contratados, un aprendiz de primera clase i dos de tercera.—*Fundición.* Mide 51 pies de largo por 32 pies de ancho con techo de madera cubierto con tejas comunes. Tiene dos cúpulas de fundición y horno para secar moldes, con chimeneas de ladrillo, i todas las demás herramientas i útiles que se requieren. Tiene un operario contratado i dos aprendices de tercera clase.— *Maquinaria.* Mide 113 pies de largo por 32 pies de ancho. Este taller es enteramente nuevo, con techos de madera cubierto con planchas de hierro galvanizado i encarrujado, sostenido por columnas de fierro que descansan en un muro de cinco pies de altura (de ladrillo) sobre el nivel del terreno i aseguradas con pernos de fierro. A lo largo del taller i sostenido por las vigas del techo está el eje que, movido por una máquina de vapor de ocho caballos de fuerza, hace girar todas las máquinas que consisten en cinco tornos de varios tamaños, dos máquinas de pulir metales, una máquina para hacer pernos de tornillo, una para perforar, una para doblar planchas de fierro, seis tornillos de mano i un ventilador que sirve al mismo tiempo para el taller de fundición i del de herrería. Tiene un maestro mayor contratado, cinco operarios, un aprendiz de primera clase, uno de segunda i cuatro de tercera.— *Aserraduría.* Tiene 110 pies de largo por 67 de ancho. Este edificio es todo de madera con planchas de hierro galvanizado i encarrujado, contiene una máquina vertical para aserrar troncos de madera, dos sierras circulares para aserrar tablas, una sierra de banda para cortar molduras, una máquina de cepillar, una para afilar sierras, una para izar troncos de madera i leña desde el barranco i todas las herramientas i útiles necesarios. Las máquinas anteriores son movidas por una de vapor de la fuerza de 16 caballos. Tiene un maestro mayor contratado, un operario, dos aprendices de primera clase i dos de tercera.— *Calderería nueva.* Tiene 84 pies de largo por 22 de ancho. Este departamento es la continuación del anterior i está por lo tanto construido de la misma manera. Tiene un maestro mayor contratado, un operario, un aprendiz de

primera clase i uno de tercera.— *Almacén de madera.* Tiene 40 pies de largo por 31 de ancho, es igualmente nuevo, con techo de madera cubierto con tejas-planchas i sirve para depositar la madera de construcción.— *Departamento de calderas.* Tiene 68 pies de largo por 22 de ancho. Está construido de la misma manera que el taller de maquinaria, sobre columnas de fierro. Contiene una máquina estacionaria de alta presión, de 50 caballos de fuerza, i dos calderos de vapor, uno horizontal i otro vertical. A un lado de este departamento hay una chimenea de 53 pies de alto (de ladrillo), 6 pies 6 pulgadas cuadradas en la base inferior i 4 pies 4 pulgadas en la superior.— *Modelería.* Este taller está en el mismo del de carpintería. Tiene un maestro mayor contratado, tres operarios i un aprendiz. Como lo dice su nombre el fin de este taller es hacer los moldes que se necesitan para la fundición.— *Albañilería.* Este taller no tiene local, pero su personal se compone de siete operarios contratados i un aprendiz. Tiene un carácter transitorio.— *Depósito de piezas de maquinaria.* Tiene 113 pies de largo por 22 de ancho. Este edificio es enteramente igual al anterior taller de calderería nuevo i sirve para depositar una gran cantidad de piezas sueltas i duplicadas de la maquinaria.— *Ferrocarril.* Entre la factoría i la fábrica de ladrillos hay un ferrocarril de sangre que facilita el transporte de maderas i de ladrillos de uno a otro lugar".

"FABRICA DE TEJAS Y LADRILLOS.— Al extremo norte de la población se encuentra la fábrica de ladrillos, en un terreno de 0 m. 80, más elevado que el nivel de la Factoría Naval que se halla en el otro extremo i con la cual se comunica por medio de un camino de fierro sólido i convenientemente construido. Comprende un área de 10.600 metros cuadrados, circundada de un cerco de huacapú i ponas que son las maderas más incorruptibles i de más duración que se encuentran en el Amazonas. A la entrada de la fábrica hay dos depósitos con techos de fierro sobre pies derechos de fierro angular i cubierto con planchas planas del mismo metal. Uno de los depósitos está forrado con tablas de madera de una pulgada de grueso, i entre ambos hay un espacio suficiente para depósito del carro o wagón del camino de fierro. Dichos depósitos miden 16.80 metros de largo por 1.31 de ancho, i sirven para guardar los materiales sobrantes de la fábrica. Hay los siguientes talleres.— *Taller de tejas.* Está situado paralelamente a los almacenes de depósito, de 24.15 metros de largo por 7.24 metros de ancho con techo de madera sobre diez i ocho pilares de

El modesto barrio de Belén, de Iquitos, durante la época de lluvias, en que es totalmente inundado por el agua obligando a que los vecinos se movilicen en canoas. (Colección: Wilfredo Loayza L.).




LUIS VALDEZ

Plaza de Armas de la ciudad de Iquitos.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).

ladrillo i cubierto con tejas comunes. Se halla dividido en secciones, la del centro sirve para los operarios i las de los extremos para repisas donde se pueden secar hasta 3,600 tejas a la vez.— *Taller de ladrillos.* Este se compone de varias partes, una para hacer ladrillos comunes, de moldura i para piso, otra para tendales de secar ladrillos comunes o de construcción, i otra para tendales de moldura i de piso. Los tendales para secar molduras de construcción son diez i ocho, sobre 72 pilares de ladrillo con techos de madera cubiertos con tejas. Están dispuestos de modo que forman calle. Miden 24.3 metros de largo por 1.14 de ancho i 1.75 de alto i pueden contener a la vez 15,000 piezas. Los tendales o repisas para secar ladrillos de moldura o de piso están en un ramadón provisional cubierto con paja y pueden contener de cinco a seis mil piezas a la vez.— *Molino para batir barro.* El molino donde se preparan las arcillas se compone de un cilindro vertical de fierro de 0,91 de diámetro por 1.62 de altura, con dos timones movidos por mulas. El techo que lo cubre es de madera con planchas de fierro galvanizado i encarrujado, descansando sobre 17 pilares o columnas de ladrillos muy bien construidos, entre las cuales hay una baranda de madera; mide 12.90 metros de largo por 8.30 de ancho i 2.35 de alto hasta la solera i 4.90 hasta la cumbrera.— *Hornos.* Hay dos para quemar ladrillos i uno para quemar cal.— *Horno cilíndrico:* éste, que se ha construido hace poco tiempo, mide 4.50 de diámetro por $\frac{2\text{ m.}66}{4\text{ m.}45}$ de altura, puede contener hasta 15,000 piezas i consume 4,500 rajas de leña más o menos en cada quema. Un hermoso i sólido techo de madera con tejas comunes le sirve de cubierta, i deja suficiente espacio, a más del que ocupa el horno, en donde se deposita el material crudo para cargar el material cocido que sale del horno i la leña que se emplea en el cocimiento. Mide 15.86 metros de largo por 15.25 de ancho i 6.19 de alto.— *Horno antiguo.* Este tiene forma rectangular i mide 3.90 centímetros de largo por 2.75 de ancho i $\frac{2.60}{3.80}$ de alto, puede contener hasta 10,000 piezas, consumiendo 3,500 rajas de leña en cada quema. Está cubierto con techo de fierro i es el primero que se hizo en la fábrica, por lo que se halla algo deteriorado.— *Horno para cal.* Es circular i mide 2.44 centímetros de diámetro en la boca por 1.83 en la base, puede contener 15,00 toneladas de piedra de cal i consume de cuatro a cinco mil rajas de leña en cada quema.— Hay además un edificio con techo de madera con paja, de 36.00 metros de largo por 6.30 de ancho, en el cual se encuentra la oficina del

inspector, la habitación del maestro mayor i depósito de cal quemada.— El personal de la fábrica es el siguiente: un inspector, un maestro mayor, dos operarios, doce aprendices i ocho ó diez peones.— El producto medio al mes puede calcularse en 25 a 30,000 piezas que al precio de 30 soles millar hacen la suma de 900 soles mensuales.— El inspector de este establecimiento es el arquitecto delineador don Cristóbal Rosas"[374].

Al volver a Iquitos el 12 de enero de 1869 Raimondi consigna en sus impresiones de viaje la siguiente frase: "Iquitos, que fue una miserable ranchería de indígenas hace seis años, hoy es una población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor"[375]. Rinde así homenaje al *Pastaza*, *Morona*, *Napo*, *Putumayo*, *Tambo* y *Mairo*, que tan sorpresivamente han llegado a esa región desolada y que al establecer después un servicio de navegación en la hoya del Amazonas, han proyectado la imagen de esta zona en el resto del Perú y han traído hacía ella el hálito atlántico de Europa que existe en grandes ciudades brasileñas como Manaos y Belem do Pará.

El paso audaz que dio el Perú al meter al cerrado y gran río los cuatro primeros vapores, y hasta el incidente del *Morona* con las autoridades ribereñas del Pará, han contribuido a que el Brasil depusiera su "política japonesa" y el 7 de diciembre de 1866 concediera la libre navegación del Amazonas a los mercantes de todas las naciones, paso que el Perú imitó el 7 de diciembre de 1868[376]. La base sexta del arreglo hecho en Río de Janeiro por el Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil y nuestro ministro residente, en relación con la entrada del *Morona* al Amazonas, por otra parte, ha asegurado el tránsito de los buques de guerra, asunto que la convención del 22 de octubre de 1858 no contemplaba[377]. No es de extrañar que ante tales hechos, el entusiasmo patriótico lleve al presidente Balta a dictar un decreto, datado el 15 de enero 1869 y que se quedó puramente en papel, "autorizando" a que se "establezca, a la brevedad posible, la navegación de los ríos Tambo y Perené hasta el punto más próximo al fuerte de San Ramón en Chanchamayo", e "igualmente la de los ríos Urubamba y Apurímac a fin de dar comunicación directa con el Atlántico a los departamentos del Cusco y Ayacucho". Disponía, además, que en la confluencia del Tambo y Perené, "o en la del Tambo con el Ucayali", se "formara un establecimiento fluvial... proveyéndolo de todos los aparatos, instrumentos y útiles necesarios que

se pedirían a la Factoría de Iquitos"[378]. Mas si el decreto es folklórico, especialmente a la luz de la obra destructiva que esta administración realizó en el Nororiente, el incremento de la navegación en el Amazonas es un hecho concreto y benéfico para esa región, que aparece ya claramente en el estudio de Tavares Bastos que en página anterior citamos. Es interesante examinar la animada navegación brasileña que en el Amazonas imperial existía en 1864, según este autor, que gracias a la conexión con vapores peruanos contribuía al progreso de nuestro Nororiente. Tavares Bastos da a saber que por entonces cinco vapores de su país, con un promedio de 690 toneladas por buque, mantenía una línea quincenal de Pará a Manaos y otra línea mensual de Manaos a Tabatinga. La primera comprendía 862 millas, haciendo los buques escala en ocho puertos fluviales brasileños, y la segunda 859 millas con seis detenciones en puertos. Añade que se hace conexión con los vapores peruanos que van de Tabatinga a Yurimaguas (esto en relación con la línea regular pues nuestros buques, además, hacen frecuentes viajes directos a Manaos o a Belem do Pará) realizando el tráfico que ese autor detalla en un cuadro como el que reproducimos[379].

Línea regular de los vapores peruanos en 1866, según Tavares Bastos

PUERTOS DE ESCALA	TIEMPO		DISTANCIAS
	H.	M.	Millas
Tabatinga a Loreto (puerto)	4		32
Loreto a Maucallacta	13	20	110
Maucallacta a Pebas	4	30	36
Pebas a Iquitos	14		112
Tabatinga a Iquitos	35	50	290
Iquitos a Nauta	10		80
Nauta a S. Regis	4	15	340
S. Regis a Parinari	5		40
Parinari a Urarinas	11		88
Urarinas a Laguna	8	30	68
Laguna a Santa Cruz	6		48
Santa Cruz a Yurimaguas	7	40	61
De Iquitos a Yurimaguas	52	25	419
De Tabatinga a Iquitos	35	50	290
De Tabatinga a Yurimaguas	88	15	709

Consigna también Tavares Bastos datos sobre el tráfico comercial que aunque son muy generales contienen información interesante. Expresa que los sombreros de paja son, en muy apreciable proporción, los artículos que más exporta el Perú al Brasil, seguidos del jebe fino (que ya comienza a extraerse), la zarzaparrilla (de Nauta y algo del Napo) y el pescado salado (de Nauta principalmente y un poco del puerto de Loreto). En cuanto a la importación que el Nororiente hacía del Brasil, figuraba en primer lugar la *bolacha* (masas o bolos de harina con azúcar o sin ella, y con otros ingredientes, generalmente redonda y cocida o frita), el café en grano, el azúcar, el aguardiente de caña y el arroz pilado. En todos los casos consigna los fletes que se pagan, que son elevadísimos tanto en el Brasil como en el Perú[380]. Según Maúrtua, el año 1865 se alcanzaron las cifras del tráfico comercial más altas del decenio, con 94 embarcaciones que en total sumaban 14,224 toneladas. A partir de entonces se experimentó una baja, con un tráfico de 15 embarcaciones que sumaban 6,459 toneladas[381].

La situación que se había creado merced al activado tráfico comercial se reflejó en el desarrollo de las ciudades, como puede apreciarse gracias a las impresiones que Raimondi consigna en el itinerario del viaje que en 1869 realizó en los departamentos de Amazonas, San Martin y Loreto, de los que trata en ese orden.

Sobre Tarapoto dice que "con la venida de los vapores peruanos para la navegación del Amazonas y con el establecimiento de la factoría de Iquitos, el comercio de Tarapoto ha adelantado grandemente, pues cuenta con muchos establecimientos cuyos efectos han sido traídos del Brasil, por la vía del Amazonas". Al llegar a Yurimaguas recuerda Raimondi que hace nueve años, mirando el puerto escribía desde el mismo lugar donde ahora está, que quería cambiar "la muda escena por otra más viva y animada" y que ahora "ve en parte realizado su sueño" al contemplar allí un vapor de 150 caballos de fuerza que se halla en el puerto donde ahora existe "un gran techado... para precaver de la intemperie a gran número de mercaderías, de toda clase, que ha traído del Brasil dicho vapor". En Santa Cruz advierte que "desde que los vapores tocan en ese punto para proveerse de leña, se han construído algunas casas en la orilla". En Iquitos, por último, se detiene largamente mencionando los cambios que ha encontrado: "donde existieron unos pocos ranchos... de simples palizadas, hoy se observan casas cómodas y aseadas. Los pocos

Viviendas modernas de Iquitos,
a orillas del río Amazonas.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).





El barco *Yuliana* que fue utilizado
recientemente en la película sobre Fitzcarrald,
navega en el Amazonas.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).

enseres que se utilizaban... han sido reemplazados por muebles a la europea". Alaba luego los vapores, "la gran factoría en donde se ve funcionar admirablemente máquinas dirigidas por hombres inteligentes venidos de ultramar". "Parece imposible, dice, que una población tan nueva como esta pueda sostener un comercio para dar inversión a tan fuertes capitales", explicando luego que el Gobierno envía 25,000 pesos "que se gastan exclusivamente en Iquitos". Su admiración y sus alabanzas a los talleres de la maestranza, la fábrica de ladrillos y el dique, ocupan varias páginas. No deja de hacer referencias a "las casas y habitantes que pasan de dos mil" y dice que ya había pianos en "la hermosa ciudad" donde la sociedad que la habita "no es vulgar" ni se divierte "a base de chicha y pisco"[382]. Melo, otro contemporáneo de estos acontecimientos, refiriéndose a los marinos allí reunidos escribió: "Se les vio luchar tenazmente, no siempre disponiendo de lo necesario, faltos de muchas cosas, hasta de alimentos, adivinando lo conveniente, resignándose a todo género de privaciones, sin estímulos, sin aprecio para las iniciativas, sin recompensas, hasta sin un mezquino aplauso, y lo que es peor todavía, sin que se dedujera provecho de las consagraciones, esfuerzos y sacrificios"[383].

El desconocimiento de la obra económico-social realizada en el Noriente, que alababa Raimondi como extranjero avecindado en este país al que amaba, y la falta de consecuencia para con el cuerpo castrense que se había sacrificado en esa región, sin recibir y sin esperar recompensa, como lo hace notar Melo, estaban llamados a producir un cambio, para peor, que pudo causar la ruina de esa zona geográfica a la que debemos la fuente de energía petrolífera que hoy utiliza el país. No era difícil adivinar el peligro, si se examinaban las declaraciones de algunos políticos que ocuparon las principales funciones públicas en la administración de la década de los setentas. En marzo de 1870, al expresar el Prefecto de Loreto que se proponía continuar las exploraciones en el Amazonas, Francisco de Paula Secada le negó permiso para hacerlo. En la *Memoria de Gobierno, Policía y Obras Públicas* de ese año[384] se consignaron párrafos que expresaban que "como todas las regiones amazónicas fuesen conocidas por demás"..., y "como nada nuevo que llame la atención ni que ceda en ventaja de aquellas regiones se ha alcanzado... de las exploraciones", el Gobierno había dispuesto "suspender la continuación de esas excursiones costosas y estériles". Añadía que el Gobierno es-

peraba el progreso de los pueblos [de esa región], "de la inmigración voluntaria y del desarrollo gradual".

14. COMO A CABALLOS VIEJOS

Fueron como malos presagios que aparecieron cuando el Nor-oriente había alcanzado una posición que merecía alabanzas, dos hechos que ocurrieron al comenzar la década de los setentas, y que debieron entristecer los dos últimos años de la permanencia del comandante Alzamora en Iquitos. El hermoso dique que flotaba en el puerto desde el 11 de abril de 1868, que infortunadamente no se había puesto a cargo de un especialista conforme el Comandante General lo había pedido, se hundió a consęcuencia de la rotura de una de las bombas que lo servía. El ministro de Guerra y Marina dio a saber al Congreso, en su memoria de 1870, que se había ordenado que se contratase en Europa un ingeniero y dos buzos que se hicieran cargo de la labor de reflotamiento, e ignoramos si esto se verificó; pero sí sabemos que el 5 de marzo de 1872 se abandonó la idea de volverlo a la superficie, lo que se dio a conocer mediante un decreto de esa fecha. Como si fuera poco, el 27 de agosto de 1872, se incendió en Iquitos la casa de la señora Juana Espinoza, que se hallaba a barlovento de la ciudad, de tal modo que el fuego se propagó destruyendo la iglesia y las oficinas que la fuerza fluvial tenía en la Plaza de Armas. Afortunadamente se pudo utilizar una bomba de propiedad particular, y se tuvo una amplia cooperación del personal naval y el vecindario, gracias a lo cual se sofocó el incendio pero con la pérdida de varios edificios de vivienda y de comercio, así como con la destrucción parcial de algunos públicos como la escuela y la cárcel[385].

El 24 de enero de 1873 el comandante Alzamora cesó en el cargo que con tanto patriotismo y sentido de responsabilidad había desempeñado largo tiempo, y el 1º de febrero de ese año dejó Iquitos por la vía fluvial, viéndose precisado a pedir tres meses de licencia para recuperar su salud, cuando llegó al Callao. Lo sustituyó en Iquitos el capitán de fragata Enrique Carreño, a quien iba a tocar, así como a su sucesor, una etapa durísima de pobreza fiscal y de frustraciones navales. Inútiles fueron los respetables esfuerzos que ambos realizaron por sostener en elevada posición la obra de Alzamora, ya que no se podía soñar en mejorarla, frente a la situación económica del país. Además, quizás sin quererlo,

Carreño se vio comprometido en asuntos políticos que le ganaron malquerencias, y ello a causa de la participación en las elecciones políticas, de tres compañeros de profesión: el capitán de fragata Enrique Espinar, el de navío Camilo Carrillo y el de corbeta Gregorio Pérez[386]. Acompañaron a Carreño en la fuerza fluvial los oficiales Raygada, Márquez, Valle Riestra, Aramburú, Pérez, Coronel, Sánchez, Pizarro, La Torre, Guzmán, Balbuena, Donayre, Mesía, Calderón y Díaz, más otros cuyos nombres no hemos podido precisar[387].

El gran problema nacional, que llevó a graves dificultades en el Nororiente, fue de origen económico y financiero quizás a causa de la fiebre de grandes obras públicas con que había terminado el decenio anterior, que condujo al Gobierno a una política de gastos de gran tono mediante los empréstitos de 1870 a Dreyfus, con resultados que iban a perjudicar el crédito externo y el equilibrio económico y fiscal de la Nación. El año 1871, en que comenzaron las dificultades en Loreto, fue ya un año en que existían amenazadores signos de desajuste nacional, y de crisis general. La entrada franca al papel moneda, que se declaró en agosto de 1877, fue la guillotina que llevó al patíbulo a las hermosas realizaciones que en el Nororiente había logrado la Marina de Guerra Nacional durante el lapso 1863-1870.

El último contingente económico pagado en metálico llegó a Iquitos en abril de 1871. El resto del año se siguió viviendo del crédito, el que se obtuvo hasta 1875. Sacada a remate la proveeduría de víveres en el mes de agosto de este año, fue tomada por la casa Johnston y Cía. que traspasó su derecho a don Antonio N. Cepeda, comerciante de Iquitos. Gracias a esta medida se economizó un centavo por ración (S/. 0.49). En razón de que no se tenían anteriormente almacenes, los víveres estaban sujetos a un deterioro para evitar lo cual era preciso ponerlos en barriles de galletas, en las habitaciones del Comandante General, y habiéndose conseguido depósitos se ganaba aun más. Al mismo tiempo que sucedía lo anterior comenzaba un malestar económico peligroso. Hacía tiempo que se decía en Iquitos que las letras que giraba la Comisaría contra la Caja Fiscal de Lima no se cubrían en dinero sino en bonos. Carreño no daba crédito a estos rumores y los tachaba de calumniosos. Pero pronto se enteró de la veracidad de tal versión. Una carta de Pinheiro y Cía., comerciantes del Pará y exproveedores, le hizo conocer la verdad. En esta comunicación se le imputaba el hecho de haber pagado con letras a las que se

quería descontar, al abonarlas, el 20 ó 25%. Carreño ofició al Ministerio. Hacía notar la equívoca situación en que se le colocaba y cómo nunca el Gobierno, aun en sus más difíciles momentos, había hecho uso de ese papel en sus abonos al Departamento. Decía, además, que la autorización suprema no estipulaba que el pago debía hacerse en bonos, lo que también se comprendía leyendo las duras restricciones que establecían que los giros no pasarían de veinte mil soles y los plazos de treinta días.

Rota la confianza de los comerciantes, las transacciones resultaron difíciles en Iquitos. Sin embargo, en octubre del mismo año alumbró una esperanza. El Gobierno hizo a los bancos un empréstito de doce millones para aliviar la situación de varios pueblos y Carreño ofició "suplicándole encarecidamente que dictase alguna medida que salvase la tristísima situación del Apostadero". No se le atendió. Entonces se dirigió al Ministerio, por oficio de noviembre de 1875, diciéndole que sentía que el dinero estuviera desapareciendo en Lima sin que tocase al Departamento "ni una palabra de consuelo". Terminaba en esta forma: "Si al recibir dos millones no se han acordado que en estas regiones hay empleados a quienes se les debe uno y dos años de sueldos, trabajadores que se mueren de hambre y operarios que han cumplido y que van a cumplir sus contratos y que el buen nombre del país exige que se les cancele cuanto antes, menos esperanzas habrá de que se manden contingentes de las mesadas relativamente pequeñas que los bancos debían entregarle en octubre. Y si con este negociado no ha cambiado la situación del Departamento en sentido favorable, pronto llegará a ser exasperante. Esto lo he expresado varias veces a ese Ministerio, aunque era innecesario porque es fácil comprender la situación de un Departamento en el que hay trabajadores extranjeros y al que no se mandan por muchos meses contingentes, que son la sangre, la vida para él". Tal como lo preveía Carreño, la situación se hizo desesperante en diciembre. En este mes se dirigió al Ministerio comunicándole que a los operarios británicos acosados por el hambre se les había acabado la paciencia y habían recurrido a su cónsul, del cual incidente resultaba que los británicos concedían quince días de plazo para recibir sus pagos. Como los fletes y pasajes no producían en dinero sino el 25% del presupuesto, y muy poco la Factoría, Carreño se hallaba en trance angustioso. Contribuía a ello el peligro de quedarse sin víveres. El proveedor los recibía del Pará y hacía seis meses que no los pagaba, de tal manera que los

comerciantes de aquella plaza lo amenazaban con suspender sus envíos, lo cual significaba la paralización del suministro de víveres al Departamento[388]. Carreño renunció entonces sin que le fuera aceptaba su renuncia del cargo.

En enero de 1876 la situación fue momentáneamente aliviada. Un comerciante, de nombre Alejandro Martín, trajo del Pará 1,200 soles en dinero sonante y, añadiéndoles el valor de ciertos documentos legales, como certificados de sueldos que se daban a los soldados y marineros en pago de sus haberes, los entregó al Departamento recibiendo en cambio un giro por la cantidad de S/. 6,334.32. Es decir, canceló menos del 25% en dinero. No obstante lo irregular de tal arreglo, Carreño lo aceptó, y añadiéndole S/. 223 ganados por la Factoría y S/. 300 más recibidos (embargando un buque) por la reparación del *Ucayali,* los repartió como buena cuenta[389]. Al mes siguiente recomenzó la angustia. Los operarios británicos habían recibido, a raíz de su queja de diciembre, doce soles a cuenta de su haber. Pero cuando se distribuyó el dinero a que se hace referencia en el acápite anterior, el Vice-Cónsul de S.M. Británica exigió la cancelación de un sueldo íntegro para los súbditos de su país. Por razón de equidad Carreño no consintió. Entonces esos operarios trataron de proceder por vías de hecho. Cuando se les llamó para darles la parte que les correspondía de la buena cuenta, se presentaron con altanería a la Comisaría preguntando si se les iba a pagar un sueldo íntegro; como la respuesta fue negativa se fueron todos sin recibir un centavo. Al día siguiente (sábado) los más dejaron de concurrir a sus trabajos devolviendo al contador del establecimiento las llaves de sus talleres y diciéndole que no volverían. Carreño, con toda energía, se dirigió al Vice-Cónsul amenazando a los operarios autores de este conato de rebelión, y el lunes todos concurrieron a sus talleres[390].

Justamente ofendido Carreño de la poca atención que de Lima se le prestaba, volvió a renunciar el puesto en documento altivo[391]. Hasta que su renuncia fuera aceptada continuó soportando el temporal, cada día más fuerte. En marzo tuvo que contestar a Lima en relación con un oficio en que se le ordenaba enviase un vapor al río Putumayo para comprobar la destrucción del marco de límites, que le era imposible cumplir esa orden "por no tener un centavo de que disponer". Igual respuesta dio a otro oficio en que se le conminaba a mandar un vapor al mismo río a establecer autoridades[392], ya que no tenía cómo comprar leña. En abril hizo crisis el problema alimentario.

No pudiendo el proveedor comprar reses al contado, y debido a una intransigencia del Comisario, comunicó al Comandante General su intención de no continuar proporcionando raciones, sometiéndose a las penas a que se hacía acreedor según su contrato. Cesó de dar víveres por cuatro días. Felizmente el *Pastaza* estaba de viaje con quince días de provisiones y la tropa había sacado para una semana. Si el *Morona,* el *Napo,* el *Putumayo* y el *Mairo* no hubieran estado en desarme, la situación hubiera sido terrible. El Comandante General, sagazmente, logró al cabo de los cuatro días que el proveedor siguiera suministrando raciones[393]. El mismo mes pararon algunos talleres de la Factoría por carencia de brazos. La aserraduría tenía en el barranco más de mil troncos y no se podía izarlos por falta de nativos a los que no hubiera habido qué darles de comer. Además, se aplazó el pedido de operarios extranjeros para la Factoría[394]. En mayo el proveedor fue notificado por su agente en Lima que dos letras suyas habían sido rechazadas por el Cajero Fiscal que alegaba no tener fondos para el Departamento. En el oficio en que Carreño protestaba de tal actitud[395], decía que "esa era la única desgracia que le faltaba recibir" al Departamento. Pero quedaba otra. En julio solicitó su baja el Director de Obras de la Factoría y como ésta tenía ya muy pocos operarios se consideró innecesario sustituirlo. Era el fin de la Factoría del Estado[396].

Antes de retirarse, Carreño hizo grandes esfuerzos por salvar la situación. Presentó un presupuesto que de haberse adoptado hubiera reducido los gastos sin desamparar los servicios. No fue atendido. Y se marchó lleno de angustia, desengañado. En marzo había reiterado su renuncia, de la que recibió como respuesta, en octubre, que entregara el mando al capitán de corbeta mayor de órdenes don Eduardo Raygada. Pero Raygada había sido dado de baja y había partido a Lima. Entonces Carreño contestó que no creía conveniente entregar el mando a ningún subalterno, y que esperaría. En setiembre recibió un oficio donde se le ordenaba dejarse reemplazar por el capitán de fragata graduado don Enrique Espinar, quien desempeñaría las funciones con el carácter de interino[397]. Se le debía diez y ocho meses de sueldo. Entregó el puesto a su reemplazante el 7 de octubre y en el oficio en que comunicó el hecho al Gobierno puso este acápite: "Si mi conducta merece la aprobación suprema, yo me creeré suficientemente recompensado de las amarguras que he saboreado y de las penalidades que he sufrido; y si nó, pido excusa, fundándome en que mi

intención ha sido recta y que como militar subordinado y patriota siempre he procurado ponerme a la altura de los deseos del Gobierno"[398]. Si se juzga por la correspondencia que aparece en el libro copiador, el cambio de comando no se verificó con el buen espíritu que hubiera sido de desear. Existe allí un oficio en que Espinar se refiere a Carreño en términos muy duros. Su contenido ha provocado que pierda validez para nosotros la información que encierra sobre la pésima situación en que se hallaba todo el Departamento, porque creemos que el enjuiciamiento de Espinar estaba teñido de resentimiento[399].

Igualmente honesto que Carreño, más inteligente, más dúctil, menos violento, Espinar cumplió con su misión en la Comandancia del Departamento. No hizo mucho. Pero tampoco había cómo hacer. Fue enviado para que ayudase a bien morir al Apostadero. El se limitó a procurar que fuera menos angustiosa la agonía. Tal como había sido anteriormente, durante el período de comando de Espinar los vapores *Morona* y *Pastaza* continuaron el tráfico de Tabatinga a Yurimaguas mientras el *Napo* y *Putumayo* corrían en el Ucayali, con ciertos intervalos de suspensión. El 2 de noviembre de 1876 salió a Yarina-Cocha el *Putumayo* y a partir de entonces se hizo regularmente mientras hubo medios económicos. El Comandante General puso grandes esperanzas en esta línea, con clara visión de las posibilidades comerciales del Ucayali. En oficio dirigido al Ministerio, en noviembre de 1876, se refería a la industria de salazón de pescado en ese río y creía que el tráfico regular haría que se vendiera bien este producto en Moyobamba, Yurimaguas, Nauta y el Brasil, haciendo progresar a sus habitantes, a quienes él consideraba "la gente más trabajadora que habitaba esos lugares"[400]. Tal como Espinar lo preveía, la línea al Ucayali resultó provechosa[401]. En oficio que dirigió este jefe al Ministerio en febrero de 1877, tratando de ella le comunicaba que ya las entradas por carga y pasajeros costeaban el combustible que consumían los vapores en su viaje mensual a Yarina-Cocha, lo cual, decía "era una esperanza para el Fisco"[402].

Al mismo tiempo que Espinar se ocupaba de la nueva línea, estudiaba concienzudamente las posibilidades que el tráfico entre Yurimaguas y Loreto ofrecía para dar ganancias que rebajaran los gastos del Estado. En ese sentido pasó a la superioridad un importante oficio. Hacía algunos meses —decía el Comandante General en el citado documento— que llegaban a Iquitos con

regularidad los vapores *Augusto* (brasileño) y *Theothonio* (inglés) provenientes del puerto de Pará e intermedios. Con motivo de la carrera de esos vapores, la línea brasileña de la Compañía del Amazonas, que navegaba solamente hasta el puerto de Loreto, no conseguía carga alguna para el vapor fiscal que estaba en conexión con ella, de tal manera que el viaje del *Morona* o *Pastaza* resultaba no sólo innecesario sino perjudicial. En vista de esas circunstancias Espinar opinaba por suprimir el crucero mensual de dichos vapores, enviándolos a duplicar la línea Yurimaguas-Iquitos que ofrecía mayores ventajas, y la mensual al río Ucayali, conectando estas líneas con las que se hacían en conexión con el extranjero. Esta medida, decía Espinar, obligaría a la Compañía del Amazonas a extender sus viajes hasta Iquitos a fin de evitar la competencia que le harían los otros vapores extranjeros, y así nuestro país obtendría una navegación frecuente por el Amazonas peruano, sin subvencionar a ninguna compañía. "Si el Supremo Gobierno" —concluía Espinar— "atiende a este importante Departamento con la remisión regular de sus contingentes económicos, estoy seguro que el comercio se reanimará, entrará en movimiento, continuarán sus transacciones y las líneas de navegación del Estado, así como la Factoría y la ladrillería, duplicarán sus entradas que en la actualidad sólo rinden S/. 2,000 mensuales por término medio"[403].

Autorizado por el Gobierno con fecha 16 de enero de 1877, Espinar suprimió en marzo del mismo año la carrera comercial de los buques del Estado hasta la frontera brasileña y obtuvo de los gerentes de los vapores *Augusto* y *Theothonio* la regularización del itinerario de sus buques; al mismo tiempo consiguió que la Compañía del Amazonas, para evitar competencias, extendiera los viajes de sus vapores hasta Iquitos, con la promesa de que estos serían conectados con uno de los vapores fiscales a Yurimaguas. Así consiguió Espinar que hubiera tres líneas de vapores sin que al Estado le costara nada. Un grupo de comerciantes de Iquitos elevó una solicitud para que no se llevara a cabo el arreglo anterior, alegando que los vapores que harían el servicio eran de compañías extranjeras y especuladoras. Espinar, al remitir la petición al Ministerio, hizo saber que los recurrentes sólo procedían por interés personal pues en los buques del Estado no satisfacían nunca los fletes y pasajes en dinero sino mediante certificados de pago, que compraban a los marineros y empleados a precios ínfimos, aprovechando la espantosa miseria del

Departamento. Con informe semejante, la solicitud no fue atendida por el Gobierno. Casi al mismo tiempo que Espinar hacía lo anterior, con una clarísima comprensión de las necesidades, las ventajas y las esperanzas de la región, decía en un oficio al Ministerio lo siguiente, dándole cuenta de las líneas de vapores: "Si el Supremo Gobierno presta atención a estos apartados lugares por dos o cuatro años más y dispone que se facilite la inmigración, en breve el Amazonas se embellecerá y obtendrá vida propia. Si todos los vapores del Estado que están bajo mis órdenes se mostrasen expeditos, no vacilaría, Señor Ministro, en solicitar del Supremo Gobierno la suficiente autorización para establecer una línea mensual al importante río Napo, en alternativa con la que debe establecerse al río Yavarí para facilitar el trasporte de la gran cantidad que se extrae de jebe nacional"[404].

Al hacerse cargo de la Comandancia, Espinar elevó al Ministerio un oficio dándole cuenta del mal estado en que recibía las obras, talleres, etc., al cual ya nos hemos referido. En él dijo que las oficinas de la Comandancia, Mayoría, Capitanía y cuartel de la Columna de Marina se encontraban ocupando un edificio de ladrillo de propiedad del Estado, obra de buena construcción y solidez, pero inconclusa por falta de medios. El personal de empleados de las oficinas, buques y Columna era excesivamente reducido, lo mismo que el de la Factoría. La escasez de soldados, según Espinar, ocasionaba el mayor perjuicio. Los hombres de ella eran la única tropa del Departamento y, además, trabajaban como operarios. Es decir, su reducción importaba un doble perjuicio. El *Putumayo* estaba con la máquina y el maderaje malos. El *Morona,* en carena, pero no había carpinteros suficientes y como la Factoría sólo tenía un herrero, demoraría muchísimo para salir, considerando también que había que cambiarle calderas. La *Mairo* necesitaba reparaciones de consideración. El *Pastaza* estaba en regular estado. La Comisaría carecía de empleados. La fábrica de tejas y ladrillos no podía satisfacer las necesidades por falta de operarios. El Almacén General ocupaba un edificio con techo de paja, expuesto al fuego. El Fuerte Mariscal Castilla, establecido en San Antonio, parecía en completa ruina. En resumen, todo estaba mal. Para remediarlo hacía falta dinero. ¿De dónde obtenerlo? Se le debían a Loreto S/. 110,395.96. Espinar calculó en S/. 266,976.29 la cantidad necesaria para amortizar la deuda en octubre de 1876 y ese mes pidió al Gobierno que se le diera algo de lo que se había conseguido gracias al negociado

hecho con Rafael, de Londres. El envío de contingentes económicos era de inmediata urgencia pues el Departamento no tenía dinero, manifestaba. La línea a Loreto había producido en tres meses consecutivos de S/. 150 a S/. 325, cuando sólo en combustible se gastaba más de S/. 500. La factoría y la ladrillería apenas daban S/. 2,000 mensuales. El producto de las entradas que producían los vapores por fletes y pasajes se había filtrado en manos de los agentes del Fisco, situados en los lugares de escala de las naves, y a todos los cuales acusó Espinar haciendo honrosa excepción del agente de Nauta (don Javier Escurra). El Gobierno contestó con un oficio en el que comunicaba a la Comisaría que se había dispuesto la suspensión de pagos hasta fin de julio, por sueldos devengados, pensiones y órdenes, haciéndolo responsable de su infracción por protesto alguno. El resultado de esta medida fue enormemente dañino. Como estaban los empleados insolventes por diez y ocho meses, había la costumbre de expedir certificados, los cuales, descontados en plaza, les permitían obtener recursos para cubrir sus más apremiantes necesidades. El comercio local era tenedor de la mayor parte de dichos documentos de crédito, expedidos con fecha anterior, en julio, y correspondientes a sueldos y compra de artículos y combustible. Los proveedores y vendedores resultaban pues fuertemente damnificados. Lógicamente se resistía a aceptar más documentos. Esto significaba la irregularidad en el tráfico de las lanchas, pues como la leña se pagaba con papeles ya no se podría comprar. Para salir de viaje los vapores tendrían que cortar su leña en el monte. Ya se comprenderá lo que resultaría teniendo en cuenta lo reducido de las tripulaciones. Por supuesto que a menos viajes, menos entradas para el Departamento. Es decir, más miseria.

Como era de esperarse, inmediatamente se agravó la situación. En noviembre el Proveedor comunicó al Comandante General la imposibilidad en que se hallaba de dar víveres, e hizo responsable al Gobierno de su próxima quiebra por incumplimiento de los deberes que a éste señalaba el contrato[405]. Al mismo tiempo el comercio local presentó un memorial en el que manifestaba la imposibilidad de poder seguir suministrando crédito a la Comandancia. A poco un negociante se negó a dar artículos valorizados por él mismo, exigiendo dinero a la vista. Para completar la situación, el hambre arrojó a los extranjeros sin trabajo al robo, escándalo y vandalaje.

Parecía que ya se derrumbaba todo menos la entereza de los marinos. En medio de las penalidades arriba anotadas llegó a Iquitos el 29 de noviembre el ingeniero Wertherman con la comitiva que le había acompañado a explorar el Perené y el Tambo. Al comunicar Espinar al Gobierno esta novedad, se complacía del resultado de la expedición y haciéndose eco del sentir de los oficiales a sus órdenes —oficiales que estaban sufriendo llenos de angustias— decía en su oficio: "Yo creo, señor Ministro, y lo digo con la experiencia que he adquirido en siete años de estos lugares, que para alentar al Departamento Fluvial necesita el Supremo Gobierno hacer aún más sacrificios pues no bastan los pocos años que tiene de existencia para que se le abandone a su suerte. Por lo mismo que se dispensó a este Apostadero una decidida protección y se acumularon valiosos intereses, es necesario que el Supremo Gobierno no pierda una obra que, con más o menos retardo, será provechosa para la Nación entera"[406].

Siguió la reducción de los gastos. Espinar, sabedor de que se disminuiría el monto de los contingentes pero queriendo salvar a toda costa al Apostadero, presentó un proyecto de presupuesto, en diciembre de 1876, mediante el cual se disminuían anualmente S/. 198,622.40. De esta manera sólo se necesitaban S/. 12,000 mensuales para que el Departamento continuase su marcha regular pues aunque el valor total era S/. 13,265.46 mensuales, se rebajaban S/. 1,265.46 que se consideraban como promedio de ganancias en la navegación fluvial, Factoría y Fábrica de Tejas por obras de particulares, en cada mes[407]. Mientras el Gobierno atendía los pedidos y aceptaba las sugerencias se seguía viviendo azarosamente. En Oriente faltaron víveres. A fines del mes se agravó la situación. Los operarios se presentaron al Comandante General y alegando la extrema debilidad en que estaban debido a la mala alimentación, solicitaron algo para pasar la Pascua. Espinar, queriendo satisfacerles, recurrió al comercio. No encontró nadie que pudiera o quisiera ayudarlo. Desesperado ante la amenaza del total de operarios, empleados y marineros, todos los cuales hicieron presente que dejarían el servicio el 1º de enero si hasta entonces no se les ayudaba, el Comandante buscó una solución sin encontrarla. El 2 de enero nadie fue a trabajar. Espinar comprendió que abandonados los buques por los marineros, vendría el desborde. No tenía fuerza con qué contar. Entonces mandó una comisión a Nauta y obtuvo dinero del comerciante don Francisco Riera, en la forma de dos empréstitos por S/. 3,000 y

S/. 5,000. Así, violando las órdenes, salvó por entonces la situación[408].

Al fin el Gobierno dictó una disposición en favor del Departamento: se autorizó al Comandante General que girara mensualmente contra la Caja Fiscal de Lima, creyéndose que así obtendría esa suma en metálico. Pero esa medida resultó infructuosa. En el mes de marzo de 1877 Espinar comunicó al Gobierno que no había comerciante en Iquitos que quisiera dar esa suma a cambio de giros contra la Capital. Un reclamo presentado el mismo mes por el Proveedor dio la razón a los comerciantes: en Lima se había querido pagar con bonos o títulos de la deuda interna consolidada las letras hechas por la comisaría de Iquitos a su favor. De esa manera no era dable compensar, decía Espinar al Gobierno en un oficio, a quien, como el señor Sepeda había salvado patrióticamente la situación de Iquitos en varias oportunidades, suministrando víveres sin ser pagado[409].

Ya sin crédito, Espinar se vio precisado a firmar contratos leoninos con los pocos que consentían en darle dinero. En ciertos meses, como abril de 1877, no pudo obtener un centavo[410]. Para conseguirlo exigió los pagos en metálico a la Factoría, siquiera en un 50%, porque se hacían en documentos de crédito. Todo resultaba inútil. Tuvo que suspenderse la carena del *Morona* por falta de material. La Factoría no pudo trabajar por carecer de carbón. Los billetes bancarios eran de imposible circulación. El Proveedor pidió la cancelación de su contrato. No se pudo saldar la deuda de los comerciantes que salvaron la situación de enero. Hechas tres invitaciones, no se presentaron postores para proveer de víveres al Apostadero y hubo que paralizar temporalmente el tráfico de los vapores[411].

Para tratar de remediar en algo la situación, Espinar exigió el pago total de los trabajos de la Factoría en dinero. No se consiguió casi mejora. Por eso en junio la situación empeoró. Todos los vapores redujeron su personal y cesaron de navegar, excepto el *Napo* para proveer al cual el Comandante de la unidad, teniente 2° don Ismael Meza, empeñó su crédito particular. Pararon la Factoría, la Fábrica de Tejas y se suspendieron todos los trabajos. Falto de apoyo gubernativo, Espinar había vuelto los ojos al comercio. Este se lo negó. No tuvo en cuenta que la ruina del Apostadero era lo propio ya que cesaba de golpe el tráfico comercial. Para hacer la situación más angustiosa, en junio se descubrió un complot revolucionario a favor de don Nicolás de Piérola, que es-

talló bajo el mando de don Miguel Noriega, alcalde del Concejo Provincial, siendo debelado luego de un día de combate[412].

Después de los sucesos anteriores, Espinar hizo un último y angustioso pedido. En julio dirigió al Ministerio un oficio implorando ayuda. "Si por el supremo esfuerzo que como jefe e individuo particular he hecho", —decía— "he podido conservar hasta el día con regularidad el comercio del Departamento Fluvial, suplico a Uds. que para atender los compromisos que he contraído se remita algún auxilio en metálico pues tanto lo manifestado como la abnegación y buena voluntad de los empleados del Departamento Fluvial, merecen la preferente atención Suprema". Tampoco en esa ocasión fue atendido. En setiembre entregó a la autoridad política las fuerzas de la tropa de marina para que fueran agregadas a la gendarmería. Este era el principio del fin. Ya el Gobierno había firmado el contrato con la Compañía de Navegación Peruana[413].

Realmente en marzo había fallecido la fuerza fluvial de Loreto. El 22 de julio se elevó a escritura pública un contrato sobre navegación del Amazonas concertado entre el Gobierno y una compañía formada por los señores Marcial A. Piñón, Manuel del Aguila, Antonio Nájar y Carlos Mouraille, que hacía recordar las ventas de los caballos que se avejentan en el servicio del amo, cuando ya no se les quiere alimentar. Contenía ese contrato las siguientes cláusulas principales: 1º.— La Compañía se hacía cargo de la navegación del Amazonas y sus afluentes. 2º.— La Compañía establecería tres líneas: Iquitos-Yurimaguas, Iquitos-Sarayacu e Iquitos-Pará. 3º.— Los vapores para las dos primeras líneas serían de 200 a 250 toneladas y de 500 los de la segunda, construidos en Europa o Estados Unidos. 4º.— Los viajes en las dos primeras líneas serían mensuales, y bimensuales los de la otra, si no se hacía necesario más tráfico. La Compañía se comprometía a extender su navegación hasta el Pachitea siempre que se estableciera camino entre un afluente del Uyacali y Junín o Huánuco. 5º.— La Compañía se comprometía a comprar el *Morona*, el *Pastaza*, el *Putumayo* y el *Napo*. 6º.— La Compañía tendría dos vapores de 500 toneladas y uno de 550 en los tres primeros años. 7º.— Todos los vapores navegarían con bandera nacional después de los tres años primeros. 8º.— El pago de los vapores comprados se haría cuatro meses después de entregados a la Compañía, 9º.— Se darían también a la Compañía, en arriendo, la Factoria y los almacenes, con todo su material, por S/. 500

mensuales. 10º.— Terminado el contrato, volvería al poder del Estado lo expresado en el artículo anterior, con todas las mejoras y el material de repuesto. 11º.— El arrendamiento mencionado en el artículo 9º, correría desde que se hiciera la entrega. 12º.— Al quedar la Compañía en poder de los vapores, comenzaría el tráfico sin interrupción. (13º.— a 16º.— Facilidades de pasaje, correo, etc., al Gobierno). (17º.— Fianza presentada por la Compañía, que sería de S/. 50,000). 18º.— El Gobierno pagaría mensualmente como subvención 2,000 libras esterlinas, por libramientos girados, sobre Londres, a los consignatarios para la venta del guano. 19º.— Se comenzaría el tráfico diez días después de recibir los vapores en una línea, y en las otras dos, después de 30 días de la salida del primero. 20º.— Al retardo de los buques del Gobierno, las cantidades ganarían 1% mensual, no pudiendo ese retardo pasar de seis meses. 21º.— El contrato duraría 15 años. (22º a 24º.— Se refería a plazos de aviso, tarifas, alteraciones en el itinerario). 25º.— La Compañía pagaría cuatrocientas libras esterlinas como multa por cada viaje al Pará que dejase de hacer, salvo caso de fuerza mayor. 26º.— Si por incumplimiento en el pago de la subvención gubernativa, se suspendiese el tráfico, el Estado pagaría 400 libras esterlinas mensuales a la Compañía durante el tiempo de suspensión. 27º.—La Compañía se sujetaría a lo establecido en Iquitos en lo referente a policía y reglamentación de puerto. 28º.— La Compañía ofrecería al público parte de sus acciones que no bajaría de las dos quintas del capital. El Gobierno nombraría un interventor, residente en Iquitos, para vigilar el cumplimiento del contrato. Los pagos de la Compañía se harían al Gobierno en libras esterlinas de cinco soles peruanos[414].

Entonces comenzó la entrega de todo el material naval, de ese material por medio del cual los oficiales de marina habían traído a Oriente la semilla del trabajo en gran escala, el primer impulso hacia el progreso, la información geográfica, el comercio. Sin que se elevase una voz de protesta por el atentado que se iba a cometer, comenzó la liquidación del Departamento Fluvial. Espinar, todavía frente a la tormenta económica, se repartió para tratar de salvar siquiera la *Mairo* y los tercios navales, al mismo tiempo que para cancelar las deudas. Esto parecía imposible. El Gobierno había ordenado al Comandante General que liquidase y pagase los sueldos de los empleados pero la Comisaría carecía de fondos y no había cómo darles ni siquiera la cantidad necesaria para que, libres de sus deudas con los comerciantes locales,

pudiesen trasladarse a Lima a reclamar el total de lo que se les adeudaba. Esto daba lugar a que el bajo pueblo amenazase con impedir la entrega de los buques si no se les cancelaba lo adeudado. Ante tal situación, Espinar tuvo que recurrir nuevamente a los préstamos de los comerciantes. En setiembre de 1877 giró tres letras contra la Caja Fiscal de Lima, la una por soles 2,600 a favor de don Luis Felipe Morey, la otra por 2,000 a favor de don Lorenzo G. Narváez y la tercera, por igual suma, a favor de don Toribio Mesía. Por la primera había recibido en metálico solamente 600 soles y el resto en documentos de crédito, por la segunda S/. 600 en dinero y S/. 1,400 en documentos y por la tercera S/. 500 en dinero y lo demás en papeles de igual clase que los anteriores.

En los últimos meses de 1877 apareció el epílogo de eso que bien podría calificarse como drama. El 4 de noviembre llegaron a Iquitos los señores don Marcial A. Piñón y don Carlos Mouraille, directores de la Compañía de Navegación Peruana, y el 16 del mismo mes Espinar les hizo entrega formal de los vapores, y de la Factoría y almacenes, el día 30. Al dar cuenta de estos hechos, Espinar manifestaba al Ministerio cuántas amarguras le costaba terminar su cometido pues tenía que luchar con el descontento general de Iquitos al ver que se había extinguido el Departamento Fluvial sin satisfacer las deudas que el Estado tenía con los empleados.

La fábrica de tejas y ladrillos fue entregada el 16 de diciembre al subprefecto de la provincia, con útiles y enseres[415]. A la misma autoridad, el 3 de enero de 1878, las oficinas de la Comandancia General, Mayoría de Ordenes, etc. Se dio de baja al Comandante General, Mayor de Ordenes y demás empleados y el 3 del mismo mes se cerró el libro copiador de oficios que consultado en Iquitos en 1933 sirvió al autor para esbozar la historia de los últimos tiempos del Apostadero que fundó Castilla, de cuya obra sólo quedaba la Capitanía del Puerto de Iquitos. De la labor de la Marina, ni el recuerdo, por ahora, pues la Marina de Guerra estaba llamada a volver, después de la infausta guerra con Chile, lo que será tratado por otro autor en el tomo correspondiente de esta *Historia Marítima del Peru.*

ANEXO A

Obras relacionadas con el Amazonas y comentarios, tales como aparecen en la Geografía del Perú de Mateo Paz Soldán, que se hallaban a la mano en Europa, en 1862[416].

OVIEDO. Relatione della navigatione per il grandissimo fiume Maragnon. *Venezia,* 1565, 3 vol.— D. Amador de los Ríos ha publicado en 1853 una segunda edición de esta obra.

Relación breve del río Marañón y otras particularidades del y de la jornada que hizo Pedro de Orsua á Omagua.— Es un manuscrito de 122 fojas.

ENCIZA. Description abridged of the river of Amazone and of the countries thereabout. Se encuentra en la obra de Hackluyt (Principal navigation voyages). *London,* 1600, 3 vol. in-fol.

IVES d'ÉVREUX. Suite de l'histoire des choses plus mémorables advenues en Maragnon les années 1613, 1614. *Paris,* 1615, 1 vol. in-8.

DAVIS. Description of the river Amazons, London, 1625-1526 (*sic*), 4 vol. in-fol.

RODRIGUEZ. El Marañon y Amazonas. *Madrid,* 1641, in-fol.

CRISTOVAL DE ACUÑA. Nuevo descubrimiento del gran rio de las Amazonas. *Madrid,* 1641, in-4.

Relation historique et géographique de la grande riviére des Amazones, par le comte Payan. 1655, in-8.

FEROLLES. Relation de mon voyage des Amazones. 1697.— "Es un manuscrito que hasta ahora no se ha impreso".

A relation of the great river of Amazons. *London,* 1698, in-4.

FRITZ (EL P.). El Gran Marañón o Amazonas, con la misión de la compañía de Jesús geográficamente delineado al rey por mano de la real Academia de Quito. 1707.

P. NEUVILLE. Lettre qui traite du fleuve des Amazones.— Esta relación se encuentra en las *Mémoires de Trévoux,* novembre 1722.

Reisen auf dem Amazonen Flusse.— Esta relación está en la colección titulada: *Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande,* etc., etc. *Leipzig,* 1747; 21 vol. gr. in 4°. El viaje antedicho ocupa una parte del tomo XVI.

ANEXO A

GODIN DES ODONAIS. Mémoire sur la navigation de l'Amazone et l'agrandissement des Etats de S.M. 1750.

VEIGL. Gründliche Nachrichten über Verfassung der Landschaft von Maynas in Sud-Amerika bis zum Jarhe 1768. In-8.

ALCEDO. Diccionario de América. *Madrid*, 1786, 5 vol. in-4.— El teniente coronel Alcedo natural de Quito, fue comisionado para escribir un diccionario geográfico de América; y "en nuestro concepto es una de las obras más concienzudas".

Voyage dans l'Amérique méridionale, le Brésil, les républiques de l'Uruguay, Argentine, du Chili, du Bolivie, du Pérou et la Patagonie, exécuté dans les années 1826 á 1833, par M. Alcide d'Orbigny. *Paris*, chez M. Bertrand, éditeur.

Journal of a passage from the Pacific to Atlantic by Maw. *London*, 1829, in-8.

POEPPIG. Reise in Chile, Peru and aus dem Amazonenstrome wahrend der Jahre 1827-32. *Leipzig*, 1835, 2 vol. in-4, et atlas de 17 planch.— La Carta del Huallaga que se encuentra en el atlas no es muy exacta.

Narrative of a journey from Lima to Para, by Smith. *London*, 1836, in-8, fig.

BELTRAN. Diario del viaje hecho el año de 1834 para reconocer los ríos Ucayali y Pachitea. *Arequipa*, 1842, in-8º.

VALDEZ Y PALACIOS. Viagem da cidade de Cuzco á de Belem do Gran Para pelos rios Vilcamayo, Ucayali é Amazonas. *Rio de Janeiro*, 1844, in-8.

El río Amazonas y las comarcas que forman su hoya, vertientes hácia el Atlántico. *Lima*, 1853, 1 vol. in-8.— Este pequeño folleto escrito en inglés por el teniente Maury, tiene por objeto combatir la política del Brasil. Da noticias bastante curiosas.

Esplorazione delle regioni equatoriali lungo il Napo ed il fiume delle Amazoni, etc., da Gaetano Osculati. *Milano*, 1854, in-4. El viajero milanés Osculati se ha ocupado más bien del Ecuador; pero hay en su obra noticias muy exactas sobre el Napo y la parte del Amazonas que nos pertenece (de hecho por la posesión material y de derecho, como lo hacemos ver en otra parte). Es una obra que merece fe.

HERNDON AND GIBBON. Exploration of the valley of the Amazon, *Washington*, 1854, in-8, gr.

OTRAS PUBLICACIONES Y MAPAS RELACIONADOS CON EL AMAZONAS QUE SE UTILIZABAN POR ENTONCES EN EUROPA Y QUE PAZ SOLDAN NO MENCIONA

Libros:

1682, 1689 y 1729. Traducciones del libro del P. Acuña sobre el descubrimiento del Amazonas, al francés, inglés y alemán, respectivamente.

1745. *Relation abrégée d'un voyage fait dans l'interieur de l'Amérique Méridionale depuis la côte de la Mer du Sud, jusqu'aux côtes du Brésil et de la Guyane, en descendent la riviere des Amazones,* por Charles Marie de la Condamine.

1771. Publicación, por el ex-jesuita italiano Juan Domingo Coleti, quien había pasado algunos años en Maynas, de un diccionario geográfico de la América meridional, con el título de *Gacetero americano.*

1812-1815. Traducción y publicación en inglés del *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América...,* de Antonio de Alcedo.

1814-1825 (3 vols.) y 1814-1825 (14 vols) publicación en francés de las obras de F.E. Alejandro von Humboldt sobre su viaje al Nuevo Mundo.

1835. Artículo sobre los afluentes peruanos al Amazonas, en el *Journal of Royal Geographic Society of London, ...*

1836. Publicación, por W. Smyth y E. Lowe, de *Narrative of a Journey From Lima to Para Across the Andes and Down the Amazonas...,* mal citado por Paz Soldán en cuanto a autor y libro.

1850-1859. Publicación de la obra de Frances Castelnau *Expédition dans les parties centrales de l'Amérique du Sud, de Rio de Janeiro a Lima et de Lima au Para executés par ordre du gouvernement francais pendant les années de 1843 a 1847,* en 14 vols, con mapas.

1835. Publicación, en el *Bulletin de la Societé de Geographie* de París, de un extracto de la relación de viaje de Lorenzo Saint Cric (Paul Marcoy).

1856. Aparición del trabajo *Cusco: A Journey of the Ancient Capital of... and Provinces of Modern Peru,* por Clement Markham.

1859. Publicación, en París, del *Voyage dans les deux Amériques,* de Alfred Grandidier.

Mapas:

1656. Nicolás Sanson d'Abbeville, valiéndose de la relación del P. Acuña, traza y publica una carta del Amazonas que fue copiada por todos los cartógrafos posteriores del siglo XVII, mapa que representa una revolución en la técnica de preparación de esta clase de cartas, según Raúl Porras.

1707. Aparece el mapa del Marañón y Amazonas del misionero franciscano P. Samuel Fritz que el autor antes nombrado considera "una de las primeras fuentes cartográficas directas sobre el alto Marañón peruano", y que La Condamine estimó superior a los antes publicados.
1745 y 1778. Difusión del mapa que aparece en las dos ediciones del libro de La Condamine.

1755, 1766, 1769 y 1771. Mapas del Amazonas publicados, respectivamente, por Isle, M. Brion, P. Weigel y M. Brione, citado por Raúl Porras.

ANEXO B

Principales libros en español y mapas en los que se describe o representa la región Amazónica y sus ríos, que a mediados del siglo XIX pudieron encontrarse en el Perú. (no se mencionan los ya citados en el texto).

Herrera y Tordecillas, Antonio de. *Descripción de las Indias...* El autor tuvo en sus manos todo el material oficial de España. Hubo varias ediciones que siguieron a la de 1601-1615.

Rodríguez, Manuel. *El Marañón y Amazonas. Historia de los descubrimientos, entrada y reducción de naciones, trabajos malogrados de algunos conquistadores y dichosos los otros...* Como el sacerdote jesuita autor del libro había vivido algunos años en las misiones de Maynas, contiene abundantes datos sobre esta región, los que algunos autores no siempre consideran veraces. Apareció en Madrid, en 1684.

Fritz, P. Samuel, Mapa del Marañón y Amazonas, que ya hemos mencionado, que obtuvo gran difusión, a partir de 1707.

Maldonado, Pedro. *Carta de la provincia de Quito y de sus adyacentes...*, publicada en Quito, después de la muerte del autor, en 1750, que estuvo entre los acompañantes de La Condamine, de la cual Porras dice que fue "uno de los primeros esfuerzos cartográficos debidos a un americano".

Cano y Olmedilla, Juan de la Cruz. *Mapa Geográfico de la América Meridional en ocho hojas...*, "ápice de la cartografía dieciochesca", para Porras, y que también Raimondi alaba. Es una síntesis de los mapas de Juan y Ulloa, Fritz, La Condamine, Feuillée y León. Apareció en 1775 y fue muy reproducido.

Requena, Francisco de. *Mapa que comprende todo el distrito de la Audiencia de Quito..., los pueblos y naciones bárbaras que hay en en río Marañón...*, que es el más famoso de varios que trazó quien fuera gobernador de Maynas. Es de 1779.

Alcedo, Antonio de. *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América* (5 vols., 1786-1789).

Sobreviela, Fr. Manuel de. Fue considerado por Raimondi como "uno de los más grandes servidores del progreso de la ciencia geográfica peruana". Entre 1788 y 1891, principalmente, escribió varios trabajos de importancia, algunos de los cuales fueron publicados en el *Mercurio Peruano*. Son particularmente valiosos el *Plan del curso de los ríos Huallaga y Ucayali...*, los diarios de los viajes a "las fronteras de Tarma y Huánuco", y de "la bajada por el Huallaga hasta el río Marañón".

Girbal y Barceló, Fr. Narciso. Este misionero franciscano que en varias ocasiones exploró con el P. Sobreviela, por sí mismo viajó por "los pueblos de Manoa", el Huallaga, Ucayali y Pachitea. Algunos de sus estudios se publicaron en el *Mercurio Peruano* (tomo V) y dejó inéditos otros, así como un mapa sobre los cursos de los ríos Ucayali y Pachitea, estos últimos de 1794.

_____ Plano general de las montañas orientales y confines del Brasil, preparado en 1795, por orden del virrey Gil y de acuerdo con las relaciones del P. Girbal y de Fr. Joaquín Soler, según informa Raúl Porras.

Bauzá, Felipe. Escribió *Descripción del Perú,* que se editó en 1799 atribuyéndose posteriormente a Tadeo Haenke hasta que se demostró el error. Bauzá fue un marino español que vino en la expedición de Malaspina.

Haenke, Tadeo. También miembro de la expedición de Malaspina, escribió *Informe al Gobernador Viedma sobre los ríos navegables que fluyen al Marañón, procedentes de las cordilleras del Bajo y Alto Perú,* en 1799. La obra fue reimpresa en 1833.

Fossés, Amedée Chaumete (ed.). Mapa y notas sobre el Huallaga, a base de los trabajos de los sacerdotes Sobreviela, Girbal y Plaza, editados por des Fossés, que era cónsul francés en Lima.

Beltrán, Pedro. *Diario del viaje hecho el año 1834 para recorrer los ríos Ucayali y Pachitea,* lo cual ocurrió en la expedición de los marinos ingleses Smyth y Lowe, a quienes el sargento mayor Beltrán y el teniente de marina Ascárate acompañaron. Fue impreso en Arequipa, en 1842.

Carrasco, Eduardo. *Plano del curso de los ríos Huillcamayo y parte del Ucayali formado de orden suprema por... capitán de fragata de la Marina Peruana,* y diario que lo acompaña, todo ello del año 1846.

Carvajal Fr. Gáspar de. *Relación que escribió Fr. ... del nuevo descubrimiento del famoso río grande que descubrió por ventura el Capitán Francisco de Orellana...,* incluido en la *Historia General de las Indias* por Oviedo, que fue publicado en 1851.

ANEXO C

Perjuicios causados al Perú por la Cía. de Navegación del Amazonas, según Raimondi (1862).

Por el contenido del primer artículo del Tratado de 1851, se ve que las mercaderías, productos y embarcaciones, que pasaren del Perú al Brasil o del Brasil al Perú, están exentos de derechos. Pero, por el tenor de los artículos 15 y 16 del último Tratado, la supresión de derechos se refiere solamente a las mercaderías del tránsito y no a las que se importan.

De suerte que el Brasil, queriendo proteger en su imperio la fabricación de los sombreros de paja, ha puesto un derecho sobre los que se introducen del Perú, medida que es muy perjudicial para la principal industria de la provincia litoral de Loreto porque aumentando el precio de los sombreros, por el derecho impuesto, disminuye también el consumo y de consiguiente la exportación por parte del Perú.

Por último, en el primer tratado se había estipulado también el valor de la subvención que el Perú debía pagar a la Compañía brasileña de navegación del Amazonas, para que los vapores de dicha Compañía hicieran algunos viajes al año en las aguas del Perú. En este último tratado no hay un solo artículo que se ocupe de esto, de manera que se ha obligado al Perú para que se entienda directamente con dicha Compañía, la que asegurada por el largo privilegio que le ha concedido el Brasil ha descargado s
gación con sus vapores en las aguas del Perú.

Lo que hace conocer palpablemente, que la Compañía brasileña de navegación y comercio del Amazonas ha abusado de su privilegio para hacer un tiránico contrato con el Perú, es que dicha Compañía cubre perfectamente sus gastos y tiene una ganancia que va aumentando todos los años. Según los datos que presenta el presidente de la Compañía en su memoria titulada: *Relatorio da Companhia de navegacao e comercio do Amazonas, apresentado a assemblea geral dos accionistas en 23 Abril de 1858 pelo presidente da Companhia Baráo de Maná.*

Los fletes y pasajes produjeron a la Compañía

En el año 1855.....	$ 103,742 949 / 1000
En el año 1856.....	117,386 587 / 1000
En el año 1857.....	143,661 829 / 1000

lo que da en 1857 un aumento sobre el año anterior de $ 26,281
242 /1000 lo que es lo mismo 22 por ciento demás sobre el producto de 1856; y 38 por ciento sobre 1855.

(Ver cuadro de la pág. sgte.)

	1855	1856	1857
Primera línea	89,585 958/1000	97,380 479/1000	116,551 000/1000
Segunda línea	5,341 578/1000	9,952 745/1000	13,828 568/1000
Tercera línea	8,036 888/1000	8,460 432/1000	11,363 586/1000
Cuarta línea	778 525/1000	1,586 920/1000	1,918 575/1000
	103,742 949/1000	117,380 587/1000	143,661 829/1000

Ahora por otra parte el vice-presidente de la provincia del Pará en su memoria que hemos citado más arriba, viendo el progresivo desarrollo del comercio entre el Perú y Brasil debido a la navegación de los vapores entre estos dos países, muestra vivo interés de que faciliten los viajes de los vapores en las aguas del Perú; y al hablar de la navegación entre el Brasil y el Perú, se expresa del modo siguiente:

"La segunda línea de navegación de estos vapores, como sabéis, ha sido hecha entre la ciudad de Manaos, en la provincia del Amazonas y el puerto de Nauta, en la República del Perú. Este punto está situado en territorio fuera de nuestra jurisdicción, de manera que me permitiréis que vaya ocupando nuestra atención con algunas consideraciones que son relativas, porque bien sabéis cuanto debe interesar a nuestra provincia el desenvolvimiento y progreso de aquellas relaciones comerciales, que también son nuestras, siendo nuestro puerto el emporio de todas ellas".

.....

"Ahora para ver cuanto nos interesa el desenvolvimiento de semejantes relaciones baste decíros:

"Que en el año de 1856 recibieron los vapores de la Compañía de Amazonas en este puerto, para los del Perú en diversos artículos el valor de $16,800; en el año 1857 se elevaron estas remesas a $39,000 y en este año remitimos para allá el valor $25,800 hasta el 1º del corriente mes (julio de 1858), lo que daría para el año cerca de $ 48,000, si no hubiera cesado la navegación entre Manaos y los pueblos de aquella República con el viaje de Junio pasado.

Juzgáis ahora, señores, de la pérdida que vamos a experimentar con la cesación de semejante navegación, cuando los más altos intereses de las poblaciones de esta provincia del Amazonas y de la República del Perú que habitan a ese lado de los Andes exigen imperiosamente, no solamente que aumentemos estos viajes, sino que facilitemos las relaciones comerciales que ellos nos proporcionan.

Así debemos no solamente mandar allí nuestros vapores mensualmente, renunciando al principio, si fuese necesario, el lucro pecuniario, etc., etc.

Con estos antecedentes parece imposible cómo el Gobierno del Perú haya podido estipular en 1859 la última contrata con la Compañía brasilera de navegación y comercio del Amazonas, cuyos primeros artículos son como sigue:

"Art. 1º. La citada compañía de navegación y comercio se obliga a continuar el servicio que ha prestado antes haciendo doce viajes anuales hasta un punto accesible del Amazonas que el gobierno peruano designe en su confluencia con el Huallaga.

Art. 2º. Por el servicio estipulado por el artículo precedente pagará el gobierno peruano mensualmente, en los primeros seis días de cada mes, la cantidad de

10,000 (diez mil) pesos fuertes en letras giradas contra los consignatarios del huano en Londres".

Si hemos llamado oneroso el Tratado hecho en 1851 con ¿qué título podremos calificar la contrata hecha en 1859 con la Compañía brasileña de navegación del Amazonas? Realmente no hallamos calificativo para una contrata en la que para auxiliar a la empresa de navegación en sus gastos, se fija en la subvención que debe pagar el Gobierno del Perú una suma que casi iguala al valor total de todos los artículos exportados por dichos vapores. Más valía entonces que el Perú con esta plata comprara todos los artículos que se exportan.

Por fortuna el artículo 12 de esta anómala contrata dice que será forzoso para el Gobierno del Perú solamente por un año, expresándose de este modo:

"Art. 12. El presente contrato durará por el término de diez años a contar desde el primer viaje que se hiciere: el primer año forzoso y el segundo voluntario para el Gobierno del Perú, debiendo este manifestar con previo aviso de seis meses su intención de darlo por concluido al fin del primer año y quedando entendido que si hubiesen empezado los viajes del segundo año, este será ya forzoso para los dos contratantes. Si el Gobierno en alguna época del presente contrato o al fin del segundo año de su duración quisiese continuarlo por dos años más, bajo las mismas condiciones, bastará que dé conocimiento a la Compañía, con previo aviso de seis meses".

El Gobierno del Perú conociendo de un modo práctico cuan gravoso era a la nación el citado contrato, haciendo uso del derecho que le concede el artículo 12 que acabamos de citar, ordenó, hace pocos meses, que se diese aviso a la Compañía brasileña de navegación del Amazonas que daba por concluido el predicho contrato.

Mas si el Gobierno del Perú, por uno de los artículos del precedente contrato, ha podido parar sus funestos resultados, no sucede así con la convención fluvial, estipulada casi en la misma fecha y que indirectamente ha sido la que ha dado lugar al oneroso contrato que acabamos de citar. El plazo para la duración de la convención fluvial es mayor de diez años y sus condiciones están formuladas en el artículo 19 de la predicha convención en los términos siguientes:

"Art. 19. La presente convención permanecerá en vigor por el término de diez años, contados desde la fecha del canje de las ratificaciones, concluidos los cuales, continuará hasta que una de las Altas Partes Contratantes notifique a la otra su deseo de darla por terminada y cesará doce meses después de la fecha de esta notificación"[417].

ANEXO D

Dioramas de la Selva

(Refundición de artículos de Fernando Romero, escritos entre 1932 y 1941, que fueron publicados en diarios —como *El Eco*, de Iquitos— y otros, así como en revistas, de Lima o que aparecieron en la Introducción a *12 Novelas de la Selva*, o en *Perú. Visiones y Perspectivas* editado por Horacio Urteaga y Pedro Ugarteche en 1941).

Visión de centro[1]

Agua y fuego. Cuando el cielo está despejado, de día es celeste diáfano, y terciopelo cuajado de brillantes en la noche, pero de pronto tanta belleza desaparece. Compactas, negras, aparecen las nubes cargadas de agua. Furiosa se desencadena la tempestad. La lluvia densa se precipita, más que cae. A veces el cielo se vacía a torrentes durante varias horas seguidas. Cuando sale radiante el sol que tanto se espera en los climas fríos, allá es un nuevo tormento. Calcina, aniquila, aplana. Parece pesar sobre el cerebro. Se roba nuestras energías en la abundante traspiración que mana del cuerpo.

También la vegetación oprime. Los arboles se ligan unos a otros mediante las amarras del *tamhi*. El hombre no alcanza a saber cómo rematan en lo alto: no hay perspectiva vertical y el alma no puede escapar hacia la altura con ese patetismo de espacio que sublima el ánimo cuando elevamos los ojos, o los fijamos en el océano, sin encontrar un valladar a la mirada. Porque tampoco hay perspectiva horizontal. El árbol, siempre el árbol, la cercena. En el valle, en las serranías y hasta en el arenal cabe vislumbrar una meta, un punto de referencia para nuestro deseo de avanzar. En la selva no. Se embiste contra la naturaleza, más que se camina entre ella.

En el bosque no hay los crepúsculos que en otras partes se contemplan con el corazón enternecido. Anochece rápida y tétricamente. El amanecer no es asomo luminoso de rayos solares porque la selva está permanentemente en sombra. Es un macrocosmo horizontal tendido entre el besuqueo de hojas verdes que ocurre en las copas de los árboles y el húmedo suelo recubierto de hojas. La tierra gredosa siempre está mojada. Los pies del caminante resbalan en ella, o se hunden atraídos por el cieno del chupadero. Es una hembra paridora. Una matriz enfurecida de alumbramientos. Allí se confunde lo que produce el subsuelo, las fuerzas orgánicas vivas, lo que cae de los árboles y lo que viene del cielo. Es un gran pudridero. Un osario y una cuna. De ella suben, vapores deletéreos, las agotadoras fiebres malignas, un vaho húmedo que huele a muerte, que es el agua que el bosque devuelve a la atmósfera conforme el sol calienta la tierra, y que llena los pulmones de un vapor asfixiante.

Sobre la greda mojada que apenas sabe de aire y de luz porque aquel no tiene vía libre y esta cae cernida por las hojas de los árboles, rinden su tributo a la vida y a la muerte los animales, los hombres y los árboles. Es un gran cementerio. En

(1) El selvático denomina "centro" a la parte central del bosque es decir, a la interna que se halla alejada de las orillas de los ríos.

él se confunden en ininterrumpida podredumbre las hojas, los detritos de los seres vivos dotados de movimiento, los troncos que arrancó la tempestad y los cadáveres. Un colchón de hojas oculta el suelo prestando blandura al paso del caminante. Pero debajo se oculta el cieno. Caminan las hormigas en batallones interminables. Y serpean las víboras expectantes. Flores, troncos, huesos, hojas de todos los tamaños y todos los colores y las formas. Esa es la apariencia mas otra es la realidad. Tal o cual despojo de un árbol no lo es en verdad; se trata de un cuerpo vivo que, mimetismo necesario en un lugar donde alerta ronda la muerte, se oculta bajo inocente apariencia listo para la defensa o el ataque.

Abajo hay un enjambre monstruoso de raíces. Es un tejido intrincado que se sumerge en profundidades desconocidas. Grandes, corpulentos pulpos, los árboles se agarran firmemente a la tierra y le extraen jugos vitales. Sus tentáculos se cruzan, se cortan, se tejen y se matan unos a otros. Este tejido enmarañado, a su vez, da fijeza a la tierra que merced a él se mantiene más o menos estacionaria hasta que una gran creciente que saque de madre al río no lo deshaga como a terrón de azúcar. Mientras, puede resistir el ímpetu de las aguas celestiales que buscando a trompicones el río, bajan rápidas hacia los menores niveles cuando la lluvia se desgaja.

Este es el depósito de energías telúricas. Como inmenso acumulador eléctrico, el subsuelo recibe de los árboles, los animales y la atmósfera cuanto ellos pueden dar. Y como si a través de él pasara la fuerza de una gran corriente proveniente de un ignoto generador de vida, descompone, disgrega, suma y mezcla productos. Después integra y arroja por sus mil poros toda la potencia activa que ha recogido. La atmósfera le da el agua, en forma de lluvia, y el hidrógeno de la misma, el oxígeno y el nitrógeno. La tierra le suministra sales minerales, fosfatos y sulfatos solubles en la humedad del suelo. Y el cadáver del monito tarambana, del loro chillón, de la hormiga socializada y hasta del dulce fruto del *aguaje*, todos los cuerpos orgánicos muertos y enterrados, en activa putrefacción suministran las sales amoniacales que al oxidarse y transformarse se convertirán en el ázoe necesario para la vida vegetal. Aun la raíz soterrada, en su química digestión segrega ácidos y fermentos capaces de descomponer los grandes cuerpos orgánicos para que resulten absorbibles.

"Nada muere, todo se transforma", enseña el axioma científico. Si en el bosque la vida es esperar la muerte, fenecer es en él renacer. En ese gran camposanto, en ese inmenso crisol bullente de agonías está el principio de nuevas vidas. Allí se rasgan las envolturas y las semillas pasan de su vida potencial a vida activa. Succionan las raíces el agua del suelo pleno de substancias alimenticias en disolución, y con ella nutren al árbol. Es la savia ascendente que sube a través del tallo hacia el fruto, la hoja y la flor, alimentándolos, fortificándolos después de una transformación posterior. Es también la savia descendente que regresa a la raíz dejando en depósito sus reservas alimenticias. Así, tocadas por la varita mágica del principio de la conservación de la energía, la tarántula ponzoñosa quizá se transforma en grata orquídea, en alimenticio tubérculo la rastrera víbora y en dulce caña de azúcar la ortiga cáustica.

El terreno, naturalmente quebrado, es difícil de transitar. Pero no sería esta sola dificultad la que el pie humano encontraría en su camino. Además del obstáculo mismo que constituye la maraña, los troncos caídos, las raíces emergen-

tes, las grandes *palas* de los árboles son otros tantos tropiezos que opone la selva, hostil a toda profanación, incansable en su acometida al hombre.

¡La selva!... Dante hizo de ella el segundo recinto del séptimo círculo del infierno. Arbustos, plantas rastreras, musgos, helechos, hongos, en inextricable confusión. Tallos de diversos colores y de todos los tamaños, que se pierden arriba, en el cielo agujereado de las copas, en actitudes inverosímiles. A veces suben rectos como hilos de una plomada tirada de la altura; a veces se curvan suavemente. En otras ocasiones rompiendo todas las leyes naturales hacen en determinado sitio un ángulo recto y envían desde arriba ramificaciones verticales que permiten soportar los tallos paralelamente al suelo. Mensajeros entre los árboles, las trepadoras saltan de uno a otro tallo, suben, se enroscan, bajan, se adhieren a aquellos, se retuercen sobre sí mismas, se pegan al suelo y vuelven a subir como poseídas de una sed insaciable de estrecharlo todo. Cada árbol es efecto de la potencia vital de la selva. Pero además es en sí mismo causa de vida. Al abrigo de sus palas crecen los hongos blancuzcos y venenosos, musgos alfombran su mojada corteza, parásitas se alimentan de sus raíces, arbustos se pegan a su tallo, se encaraman por él las trepadoras y crecen los helechos en sus axilas húmedas. No satisfecho todavía, ofrece sus ramas para el existir de los pájaros y los insectos y los mamíferos.

Los grandes y los pequeños organismos, las hojas y las flores, los animales y la tierra, todo vive. Crecen los tallos y las raíces, respiran las hojas y forman la verde clorofila que les da color, madura el fruto, germina la semilla, abre sus pétalos la flor. Hasta el pudrirse de las materias muertas es una forma química de vivir. Ni el ojo ni el oído humanos perciben el proceso del vivir vegetal. Para nuestros órganos son los animales los que dan a la selva su nota vital. Los monos quejumbrantes y los loros verdosos, las aves parleras, las abejas zumbantes, las ranas paperosas y los grillos chirriantes. ¡Cuántos, cuántos animales! Junto a los que vemos a cada paso, los que se ocultan a nuestras miradas: la boa con los ojos fijos en la anhelada víctima, la víbora lista a dejarse caer o a emerger de las hojas yacentes, los arácnidos parsimoniosos y los insectos procesionales que circulan por doquiera. Son los últimos incansables obreros de destrucción. Pelan de hojas los copudos árboles, cortan las raíces, arrasan los frutos. Si se empuja tal árbol que en apariencia es fuerte, caerá deshecho: es obra de voraces insectos que han vaciado su tallo.

Se arrastran, saltan, corren, vuelan. Pero este vivir animal de ritmo acelerado no turba el otro, el vivir vegetal acompasado con los siglos. En la selva no hay, siquiera, el ruido confuso que se esperaría escuchar. Ella es majestuosa. La vida animal apenas si quiebra el misterioso velo de silencio con que se cubre la vida vegetal. Los animales y las plantas se nutren, viven, procrean y mueren. Y la selva al parecer es silente. Apenas si el oído humano percibe un susurro como de besos apagados, de prolongados suspiros, o eco de palabras musitadas al oído como entre amantes que se gozan. No es el silencio de un templo; es, más bien, el de una alcoba. Eso es, sobre todo, la selva: alcoba. Lecho. Porque entre la sábana verde de las copas y la sábana gredosa del subsuelo hay una orgía sensual. El sol presta su calor para avivar el deseo. Y animales y plantas se entregan al goce frenético de fecundar. El sexo hace al ave engalanarse de coloridas plumas, cuidar al sapo los tintes de su verduzco lomo, metamorfosearse al crustáceo, alisarse cuidadosamente la pelambre a los mamíferos. Y en número inverosímil, los animales se aman al amparo de la selva y se reproducen en mil formas.

ANEXO D

Frente al espasmo a veces rugiente de los seres animales, se alza otro misteriosamente silencioso: el vegetal. Es, también, deseo. Y reproducción por medio del huevo que formará el embrión de la semilla que al germinar dará origen a una nueva planta. Es el amor del polvo masculino de los estambres hacia los óvulos femeninos de los carpelos, en el tálamo bello y fragante de la flor. Así como carece del suspiro, falta el esfuerzo procaz en el quererse de las plantas. Ni el grito ni la actitud encanallecen en ellas el rito de un procrear que se hace misión sagrada. Situados los dos órganos fecundantes en el mismo vaso de la flor, la antera vierte noblemente el polen sobre el estigma. A veces los estambres hacen gracioso esguince para colocarse sobre el gineceo; en otras oportunidades son los estilos y los estigmas los que se acercan al órgano masculino. No faltan estigmas cuyos labios se cierran a la caída del polen, avaras de su tesoro.

No todas las plantas tienen la dicha de poseer en el mismo cáliz las dos clases de órganos. Las flores machos de las dioicas están en individuo distinto de las flores hembras. A veces largamente separadas. Entonces el polen debe viajar buscando el órgano femenino: angustiosa conquista de la hembra a través del ramaje hostil convulsionado frecuentemente por las tempestades. ¿Qué sería de las plantas sin la ayuda celestínica del viento y los insectos? Agita las ramas y las flores el primero, vuelca las esporas y el polen de aquéllas y transporta el último hacia la flor hembra. Las avispas, las abejas, las mariposas, más lentamente pero con mayor seguridad, recorriendo a veces distancias inverosímiles cumplen la misma labor. Al hundirse en las corolas para libar el néctar dulce, rompen los insectos las anteras y se cubren del polvo que llevan a otras flores. Así se efectúa la polinización que la ciencia botánica llama cruzada.

El esfuerzo vital no termina allí. La selva no se agota. Sin considerar la vida acuática del río (bosque que camina), el elemento líquido ampara a los animales y vegetales en otros lugares: las *cochas,* los caños y las *tipishcas,* forman las tres en que el bosque retiene las aguas de las lluvias y los brazos de los ríos. Aquí los peces deshovan, crecen, se multiplican y se devoran entre sí. Aquí se desarrollan las talofitas, algas sobre todo. Y entre ellas, masas gelatinosas, el número incalculable de los huevos que los batracios abandonan al calor paternal de la selva. Los renacuajos saltan vivaces de esas masas, se transforman y luego pagan a la selva su ayuda con el croar incansable que martillea el oído humano en las noches tropicales.

¿En cuántas formas más que no conocemos vivirá el bosque su existencia de siglos? ¡Quién pudiera decirlo! Contentémonos con saber que nada muere en él perennemente. El bosque es un "más allá". Y si nos devora es para hacernos renacer. Quizás si más justiciera que la vida, sopesando la muerte los actos que atrás dejamos, nos dé en la selva la apariencia que debíamos haber tenido. De la masa fétida de nuestro cuerpo en putrefacción, brotará tal vez un *palo de hierro,* capaz una hortiga y quizás, quizás, la blanca flor de un *shimbillo.*

Esa es el *centro* de la selva. Allí nos sentimos moral y físicamente pequeños. Tristes. Sobresaltados. Porque todo nos acecha. Las hojas secas que pisamos, el árbol que nos cubra del sol, el tronco en que nos recostamos, el agua que bebemos, el fruto que se nos ofrece. Parecería que cada una de estas sencillas formas vitales que aisladamente nos protegerían, unidas en el bosque están prontas a atacarnos, a destruirnos. La víbora brota aleve, las hojas emanan efluvios nocivos, los troncos albergan insectos dañinos, el agua guarda gérmenes enfermizos, el fruto nos entrega veneno, los animales nos atacan. Nosotros mismos nos angustiamos. La imaginación excitada hace que nuestros ojos vean seres sobrena-

turales que nos hostilizan y nos burlan. Son los demonios del bosque. Innumerables. Crueles.

El río patricio y los ríos adolescentes

El Amazonas, nacido pobre de aguas en humilde cuna serrana, cuando llega a Iquitos se ha convertido ya en un Atlas que al desembocar en el Atlántico derrotará a Neptuno rechazando 300 kilómetros las aguas del mar. Después de estirarse en total más de 6,700 kilómetros, se ha hecho más largo que el anciano e histórico Nilo. Es un impresionante coloso cuya cuenca sobrepasa los siete millones de kilómetros cuadrados, que ha formado la selva más grande del mundo de la cual el Perú posee setenticuatro millones de hectáreas. Abriga las condiciones más favorables para la vida: temperatura cálida, suelo virgen y atmósfera cargada de vapores acuosos. El Río Mar, en quien se concentra en la mejor forma la personalidad de esta enorme extensión, tiene un volumen acuoso que es el mayor de los ríos terrestres, su ancho llega a ser de once kilómetros entre las orillas y su profundidad alcanza a veces hasta 200 metros. No obstante todas esas excelencias, no hay ostentación ni asoman pretensiones desdeñosas en la manera con que hace su recorrido hacia el Atlántico. Cuando pasa frente a Iquitos su discurrir es lento: apenas 4 km. por hora. Se desliza tranquilo, suavemente, con serena majestad, oscuro, sin espumas ni remolinos. Ya cuando rebasa el límite territorial, su pujanza ha embridado el deambular a veces cerril de unos cincuenta ríos mayores que le rindieron el tributo de sus aguas.

El Amazonas es reposado adulto acuático que deambula en una vía conocida y casi franca. No es este el caso de los innumerables miembros de su crecida familia líquida. Se encuentran en ella apreciables diferencias. Hay grandes ríos, de cierta edad, que ordinariamente calmosos se comportan también cómo entes llegados a su mayor crecimiento y desarrollo; que son como espejos que se deslizan, rodeados de flores y gratos olores, reflejando las nubes, los árboles, las aves en vuelo, y en las noches las estrellas que se alargan en el agua y que los peces quieren morder. Mas por otro lado se encuentran también indómitos cursos de agua, como rústicos adolescentes, que por cerriles suelen hacerse peligrosos.

La edad de los ríos no la tienen en cuenta los dos arquitectos del cauce: el agua que se desplaza entre las orillas y el agua que se desploma del cielo especialmente durante las tempestades. Cuando estas se desencadenan y se nubla la atmósfera y las aves espantadas por el trueno se refugian en sus nidos, o bien el rayo cercena los troncos, o el furioso viento ejerce sobre las copas de los árboles tal presión que los descuaja. Entonces, al actuar como explanadora o niveladora mecánica, las excitadas aguas corrientes del río se llevan consigo trozos enteros de la ribera, modificando el cauce. No es este el único efecto de tales ocurrencias. Siempre que las aguas inciden con cierto ángulo en una orilla, la debilita y es causa de que aparezcan obstáculos a la navegación. Suelen sus troncos convertirse en estacas aisladas que constituyen las dañinas *palizadas* de las márgenes, en las que puede la obra viva de los buques resultar desgarrada; y ocurre también que las aguas cargan con los árboles que se transforman en troncos a la deriva que destrozan las paletas de las hélices. No son las márgenes los únicos elementos cambiantes en los ríos tributarios. El lecho vive con dinamismo imprevisible. Sus frecuentes y variados trastornos provocan el desconsuelo del navegante, que se ve precisado a viajar al ritmo de un equilibrio inestable que en cortos lapsos altera los canales naturales, las islas, los niveles de las aguas, su velocidad y los límites de la madre.

ANEXO D

Como el Amazonas, los tributarios mayores presentan en su parte baja, principalmente, buen número de islas que generalmente se han formado mediante cortes que las aguas han ido practicando en la cuenca. Muchas son permanentes; pero aun éstas resultan afectadas por los niveles del agua en creciente o en vaciante. Es durante la última cuando alcanzan su mayor extensión, llenándose de gente que siembra en ellas, y de animales que las usan hasta para sus más importantes afanes como es el caso de las tortugas que allí deshovan dejando encargados a la arena y el sol la aparición de su prole. En cuanto a las playas más pequeñas, nacen, crecen y desaparecen a veces súbitamente. Algo similar ocurre en los barrancos, en los cuales varían las bocas de los afluentes, las entradas de las quebradas así como las cuevas, mientras los *caños* se *alagan* y se cierran los nidos que las avecillas ocupan en vaciante, como aquellos pulidos que hacen los *carachampis*.

Los ríos tributarios son organismos vivos y como tales mantienen relaciones ecológicas estrechas con su medio ambiente. De allí que el régimen de sus aguas dependa del régimen de las lluvias en las zonas donde se hallan sus cuencas. Esto les proporciona cierta regularidad en cuanto a sus períodos de creciente y de vaciante; pero no podría medírsela científicamente para obtener predicciones como resulta posible al calcular las mareas de las riberas marítimas. En general, el navegante de nuestros ríos secundarios y sus afluentes alcanza sólo cierto resguardo al conocer que en determinados meses tales ríos tienen abundancia de agua, o tales otros están en bajura. Aunque esto no suele ocurrir en la parte baja de los más grandes cursos fluviales, en los otros un aguacero que se prolongue durante algunas horas puede producir una *crecida* (que es como un repunte transitorio), o un *repiquete* (que son aguas que llegan en forma repentina y durante breves lapsos) y subir con ellos el nivel del río hasta en unos diez metros y luego, con prontitud, bajar de manera desconcertante. No es raro que esas aguas arrastren ramas y palos que pueden formar un dique que dura poco pero que se da tiempo para desviar una masa de agua que excava la ribera provocando la caída de los árboles.

Además de los fenómenos que se producen en esas ocurrencias, hay otros permanentes que significan peligros que a veces empavorecen. Se deben a los obstáculos que existen en el cauce, a los meandros de este, así como a sus desniveles y a sus estrecheces, elementos todos que no dejan de presentarse en ríos juveniles y revoltosos, todavía cerriles y aún no encauzados permanentemente en beneficio de los habitantes de esa zona. Ni el progreso técnico ni siquiera la pólvora medioeval han llegado todavía hasta los *malos pasos* y *correntadas* para hacer desaparecer las grandes piedras que en los cauces existen, y para suavizar los desniveles. Los primeros obstáculos que se han mencionado, al aparecer aquí y allá restringen el pasaje del agua dándole a esta fuerza de empuje y ocasionando corrientes varias que se entrecruzan y revientan en oleaje. Las inclinaciones que hay en el lecho, semejantes a veces a las cascadas, no permiten el paso de embarcaciones de regular tamaño y aun las canoas si van a surcar el río han de ser descargadas para pasarlas tirándolas con cuerdas que permitan arrastrarlas. Donde el río se estrecha, por otra parte, la masa de agua aumenta su velocidad impidiendo que suban por el cauce los vasos flotantes que carezcan de potentes máquinas propulsoras. Los recovecos, vueltas y revueltas del cauce, por último, provocan corrientes en sentido contrario a la del río y remolinos que a veces son muy peligrosos.

Un universo acuatico

La intrincada y amplia red constituída por los doscientos grandes afluentes del Amazonas (que nacen, a su vez, merced a los aportes de miles de ríos) más la lluvia torrencial que se experimenta durante nueve meses del año, hacen de la zona territorial del Nororiente un mundo acuático. Creciente y vaciante son la sístole y diástole que regulan la existencia de los seres humanos, los animales y los vegetales. El agua es el vehículo del plasma que traslada las substancias destinadas a nutrir los tejidos que dan actividad vital a esos organismos. Si los fenómenos atmosféricos rigen las actividades en otros lugares de la tierra, en nuestra selva los movimientos del agua y su nivel lo determinan todo. La casa-habitación se construye sobre horcones y en *el alto*. La choza, o cabaña, formada de estacas o de cañas unidas entre sí y cubierta de hojas de palmera, se erige en lo más elevado del barranco: se le da el nombre de "puesto" como si en ello se reflejara la transitoriedad que el avecinamiento tiene a menudo a causa de los cambios del nivel de los ríos que a veces imponen vida trashumante. Se viaja si el estado de las aguas lo permite. Sólo se puede cultivar y cosechar en las playas mientras están bajo el nivel del río. Los *pongos* se cruzan con mayor peligro en las crecientes. La época de hacerse de tortugas y de sus huevos es en vaciante. Si el primer medio de trasporte que ensaya el niño campesino del resto del Perú es el burro, el de la selva prueba la canoa que su padre ha construido horadando troncos, con carbones encendidos. Cuando aquél está subiendo en una carreta o en un desvencijado camión, el selvático aborda la balsa que a veces es de tamaño mayor, con *barbacoa* para dormir y cocinar. No es de admirar que el animal más útil de esta zona geográfica sea la tortuga, que debido a su abstinencia general y a la variedad de bienes que entrega es el camello de esos ríos. La *charapa* es longeva, puede sobrevivir largo tiempo en cautividad y sin alimentos y agua, tiene sabrosa carne, es fácil de *virar* en las playas durante la época del deshove, y sus huevos son muy apreciados en la cocina selvática.

Sin poseer la extraordinaria riqueza de las aguas marinas del Pacífico, la fauna acuática de la selva es abundante. Figuran en ella algunas especies que parecen extrañas a la región. Existen lobos y nutrias en ciertos caños. Se ven serpientes marinas que cruzan los ríos de una a otra banda, mientras otean con el periscopio de su erguida cabeza; y esta presencia se ha multiplicado en leyendas en que las sierpes son espíritus o genios de los ríos, como los acechantes *yacurunas* que viven en los fondos, y las boas *yacumamas* capaces de inmovilizar con sus miradas una embarcación. Suben de la lejana barra amazónica la mojarra ojigrande y el macrocéfalo y pestañoso bufeo. Bajan de la región interandina el resoplante y bigotudo bagre. Compañera de *saltones* y *súngaros* existe cierta abundancia de peces ornamentales (*pez disco, pez cobra, pez hoja, recoreco, leporino, carachama, palometa*). Pero, indudablemente, por su maleficencia en un caso y por su bondad en otros, los peces más conocidos son las carnívoras *pañas* o *pirañas*, capaces de dejar en desnudos huesos a un animal o un ser humano, y esto en pocos minutos porque atacan en grandes cardúmenes; y el *paiche* sabroso que fresco o seco con frecuencia es alimento del selvícola.

En cuanto a extensión y a influencia vital la acción de esos animales resulta reducida si se la compara con la de los seres más simples y humildes de la escala

zoológica y la de los organismos microscópicos. El agua que corre, la que se detiene y la que permanece en suspensión, como los grandes remolinos celestes de materia incandescente, es agente de una cosmogonía acuosa, y produce del universo una imagen nueva. Como el vaho cósmico de aquellas nebulosas, aquí en la selva existe el metabolismo acelerado que origina un aliento cálido. Ese forma estrellas mediante condensaciones. Este destruye y construye organismos vivos, mediante el uso de microbios y bacterias, en las estructuras de invertebrados, gusanos, hongos, musgos y helechos. Como ocurrió desde el comienzo de la inconmensurable tarea cosmogónica celeste precisada por el rigor científico, en la cual aquella energía que las masas incandescentes perdían por radiación la recuperaban gracias al momento adquirido en sus caídas a través del espacio, aquí la deslumbradora luz solar y el calor persistente hacen que cada elemento minúsculo de agua que existe en una laguna, un caño, un *aguajal* o una *tipishca,* produzca unas como líneas magnéticas de fuerza vital entre las cuales se desplazan los organismos. Fórmase así una suerte de generador que distribuye energía creadora entre todos los elementos vivos que están en contacto con la inmensa cantidad de agua o de humedad, ya se trate de seres microcópicos o de los grandes árboles que elevan su arrogancia en las riberas. Como en el mundo estelar, en el de los microbios a veces las sustancias que están floreciendo en nueva vida muestran los efectos de su labor silenciosa al aparecer rodeados de bacterias luminiscentes que apenas si se advierten en la hondura del monte pero que se hacen más visibles en los peces en estado de putrefacción. Dase, así, en esta selva de milagros, la más cosmogónica esencia: la podredumbre genera vida y ésta se hace luminaria.

Voces del silencio verde

Todo lo que vive tiene una voz con qué expresar su gozo, o su dolor de existir. Sólo en la muerte, gran absoluto, se encuentra el silencio como manifestación de su no-ser. Hasta llegar a ella vagamos entre ruidos. Nuestro sentido es torpe para resonar con ciertas ondas. Hallamos ausencia de sonidos en el leve batir del ala minúscula de una avecilla. Así también creeríamos en ello si un mundo estelar se deshiciera con inconcebible estruendo.

De la selva se ha dicho que es silente. Pero ella es vida plena y perpetua. Sin marcos ni períodos. Es, por sí misma, la Vida porque abarca ciclos enteros de germinaciones, partos y estructuramientos dinámicos. Se agita, se estremece, devora y pare sin que sepamos cuándo ha comenzado y dónde ha de terminar. Porque es, así, no-muerte, en vez de ser callada dice su alegría y su tristeza y su temor y su esperanza con voz inacabable y polifónica. Mas el destino negó el grito al reino vegetal. Por eso la selva sólo murmulla. Musita tan débilmente que parece muda. Pero el silencio verde de este universo de la clorofila, paradójicamente está poblado de sonidos. Apenas es perceptible su voz alimentada por ecos infinitos. Sólo llega a nosotros cuando desechando el torpe e inútil sentido, después de escucharlo con limpia alma vegetal la interpretamos con poética fantasía. Entonces es dado oír cómo cumple su misión vital el suelo, matriz que palpita en espasmos creadores. Y cómo, mientras tanto, toda la selva clama con quejas últimas y desfallecidas como una parturienta que hubiera sido y siguiera siendo madre eternamente.

El cielo, el río, los animales y los árboles poseen voces e instrumentos que integran la gran orquesta con que la naturaleza ríe, o se lamenta en el bosque por la dulce tristeza de existir. Los poderosos cursos fluviales ofrecen la grandilocuencia de su voz sonora e incansable, como una caja resonante donde repercutieran todos los ruidos de su cauce y de su superficie. Mientras del cielo llega la gárrula algazara con que las gaviotas se disputan el alimento, en el fondo ruedan las piedras con golpeteo rumoroso. En el barranco y el lecho, en tanto, la gran masa líquida susurra con voz de arroyuelo, por la incesante erosión de la arena, o brama al embestir contra las rocas. Así como la voz del río suena sostenida y continua, la de los animales y árboles está regida por los fenómenos celestes. La alborada, la tempestad, el mediodía, el crepúsculo vespertino, la oscuridad nocturna son como golpes que la batuta de un omnipotente director de orquesta diera contra cualquier mágico atril. Bajo su imperio entran en juego coros e instrumentos siempre renovados, para que brote de la selva la gran sinfonía vital.

El armonioso canto del *churichuri* anuncia el amanecer. Con él silba, *rallentando,* el *toro pishco.* Mientras, el *flautista* se expresa con voz de siringa pánica en el Elíseo y el *chirreclés* imita a ese terceto. Gorjeos, trinos y piar de mil aves anuncian la aparición del sol. En un desperezo rítmico los alharaquientos monos, especialmente los bulliciosos tocones, suman a los cantos su alegre grito altisonante. Sólo los inarmónicos sapos croan a destiempo sus notas discordantes.

Después de ese preludio que surge como de miles de violines y violoncelos rascados en *piano,* van entrando progresivamente en la sinfonía otros instrumentos vivos y polifónicos. Así hasta que la selva revienta en un *fortissimo* wagneriano en que la voz potente y ronca del *cotomono,* el agudo chillar del *cacho* y el graznido de la *puca cunga* ahogan casi los clamores dolientes y desesperanzados del *yayaimama* y de la *viuda,* el gritar inacorde de los saltarines simios, de los verdes loritos y de los *guacamayos* milpintados. Mientras tanto las pulquérrimas garzas, reposando en una de sus largas patas, callan con esplinático desdén.

Durante el mediodía agobiante la selva ronca perezosamente sumida en el sopor de la borrachera solar. Es el lapso en que la boa duerme su sueño de hartazgo. Es la hora propicia al zumbido perturbador. A ninguna otra nos atormenta más, con su ruido sordo de avión de bombardeo, el obsesionante volar de las abejas diligentes, de las avispas sociables, de los tábanos crueles y de los incansables zancudos. Apenas si, como para romper la pesadez plúmbea, la negruzca *manacaracu* puntea el *pizzicato* de su nombre, ridiculizado por el remedo que de él hace el saltarín *pihuicho* al mismo tiempo que agita con gracia su cimera amarilla.

De pronto la *pinsha* (un pico enorme que sobresale de un pájaro que viste frac verde) lanza en la selva su extraño pregón que anuncia la lluvia: Dios-te-dé... Dios-te-dé... Nubes cenicientas empañan la celeste e impoluta claridad. De lejos, retumbando sorda y magníficamente, llega el eco del trueno que es locutor de la tempestad. Al murmullo, que es el tono de la selva, va a suceder el estruendo, que es el de la atmósfera. El bosque enmudece, sobrecogido de temor. Ante tal carencia de sonidos hasta aliviados nos sentimos cuando el rayo azota lumínico la oscurecida bóveda celeste y todas las aguas atmosféricas se vacían torrencialmente.

ANEXO D

La voz de la tempestad lo acalla todo. Durante un intervalo que nos parece secular sólo braman en conjunto el trueno, el viento y la lluvia. Fragoroso, el primero revienta cada vez más cerca produciendo crispatura en nuestro sistema nervioso. El viento aúlla entre los árboles. Entrechoca ramas que estremece golpeando ruidosamente las hojas unas contra otras. Arranca de cuajo robustos y seculares troncos que caen crepitando y que, como aludes verdes, arrastran consigo todo el microcosmos que sustentan con su savia y abrigan a su sombra (helechos, musgo, hongos, trepadoras, parásitas), y llevan consigo los árboles que las circundan. Estos, por su parte, se transforman en otras tantas avalanchas que realizan obra de ciega destrucción. Y el agua, la hermana del pobrecito de Asís, la de bondades y dulzuras, que sabe ser suave rocío y ser frescura cariñosa, acicateada por el viento ha enloquecido con locura feral. Sádicamente golpea a latigazos cuanto encuentra en su camino. Quiebra, doblega, derriba. Luego deja anchas heridas en el suelo y corre sucia y como espantada de sí misma hacia las más bajas depresiones cual si quisiera ocultarse.

Al cabo se templa el furor atmosférico. Adelgaza la lluvia. Amaina el viento. Calla el retumbante trueno. Aquiétanse los árboles y sus hojas brillan de verde jubiloso cuando vuelve a lucir el sol, y lloran de histérica alegría al desaparecer la pesadilla ventosa. Por eso dejan caer, con ruido minúsculo y feble, una a una las gotas de agua del cielo que en sus hojas quedaron prendidas. Y este rumor se diluye en las voces que ya de nuevo comienza a dar la selva, como un hilo de lluvia costeña que cayese sobre las olas que estuvieran quebrándose en una playa.

Suena todavía, con lastimoso acento, el canto de un ave: cinco notas en escala descendente, sin tonos, ni semitonos ni intervalos. Pero el *trompetero,* fanfarrón, le responde con su risotada profunda, fuerte, vibrante. Y poco a poco la selva, libre del pasado temor, empieza de nuevo a vocear, a vivir.

Ha llegado la tarde. El bosque y el agua siguen diciendo su canto de susurros, trinos, aullidos y gritos, como antes de la tempestad. Ahora, terminado su estruendo, oímos sus voces con mayor receptividad. La interpretamos con fantasía de niño. Por eso junto a los sonidos alegres o tristes de la orquesta animal, creemos percibir otros diferentes como los que se escuchan en las grandes urbes. Los *añujes* y ratones, al devorar a prisa los troncos, con sus afilados dientecillos, producen un traqueteo como de miles de máquinas de escribir que fuesen usadas con rapidez por manos invisibles. Los gritos del *camunguy* y del *pumagarza* (rebuzno y mugido) vienen como de una granja cercana a la ciudad. Tañe el *pájaro-campana* convocando a los fieles a la oración. Y el *carpintero,* industrioso y tenaz, pica en las cortezas con ritmo de martillo neumático.

Un bramido (nota baja seguida de agudo arruar) anuncia el crespúsculo vespertino. Es el *paujil,* destinado a pregonarlo en la selva. A ese ruido se suman pronto la enfadosa cantaleta de los grillos y el ulular estridente de la *chicharra* que "llama al verano". Y una especie de lechuza (el *urcututu*) presagia el reinado de las sombras al repetir varias veces su nombre.

Llega la noche, amiga del amor y encubridora de duendes y fantasmas. Es el lapso en que el *tonchi* fatídico anuncia desgracias. En que el *inambú* y el *yacuchico* cantan con tristeza. En que el *yungururu* da su silbido tremulante, largo y quejumbroso. Auscultando el corazón de la sombra se perciben ruidos quedos, apagados. Es la cascabel que repta musical, o la *carachupa-machacui* que ha saltado sobre un mono noctámbulo (quizás el alegre *tuta cushillo*) para clavarle su

ponzoñosa lengüeta. Es la rama quebrada por la pezuña de la *huangana* que huye al *otorongo* de relucientes ojos. El tallo que se desgaja. El árbol que cae... Hasta que a la medianoche el canto grueso y ronco del *montete* ahoga todos los ruidos y queda imperando como rimbombante ronquido de la selva.

El bosque aquieta sus voces. Se oye un susurro. La selva deja oir jadeos, suspiros apagados, estertores. Son ruidos misteriosos y grávidos de pasión y dolor, del mundo animal que expresa las urgencias del sexo. Y así, al amparo de las sombras, perdura todavía la voz del silencio verde, como se perpetúa la vida en ese universo de clorofila que se agita y devora y produce sin comienzo ni fin.

El Práctico

.— Hum...

Es Panduro, del Aguila, Reátegui o Rengifo, los apellidos más comunes en la selva baja y los cuatro procedentes de los departamentos políticos de San Martín y Amazonas. Tiene el color barroso del Río Mar, enjuto el cuerpo y una estatura promedio. Hay en su actitud algo de hieratismo del brujo tribal... Sobrio en el alimento, también es parco en palabras. Dice lo preciso y lo demás lo expresa con un ruido que produce expulsando el aire por las fosas nasales, que lo mismo es en él asentimiento que negación, deseo o indiferencia. "Hum".

.— ¡Larga espía de proa! ... Avante... ¡Todo a estribor!

Se halla inmóvil en el puente, entre la rueda del timón y el telégrafo de órdenes a las máquinas. A su lado está "el plano" del río, guía y manual de los prácticos. Se trata de un rollo de papel que se asemeja a las tiras de pergamino que en la Edad Media mostraban las piezas de autos judiciales aunque es mucho más voluminoso, pues contiene una representación gráfica completa del curso del río. Viene a ser una mezcla de carta de navegación y portulano, bastante rudimentaria en su trazo. Muestra los *estirones,* las curvas, vueltas y revueltas que las aguas recorren; las islas con sus playas, los bajos de las márgenes y, como si se tratara de faros de clorofila pintados de verde en las hojas, los árboles de grandes y elevadas copas (de preferencia las redondeadas que tienen las *lupunas)* que indican puntos peculiares del río que el práctico debe identificar para mejor orientarse. Tales señales, y otras parecidas, son puntos de referencia que todos los del gremio mencionan en las consultas verbales que preceden la partida de un buque. Como los pilotos españoles que recorrían nuestras costas durante el siglo XVI solían hacerlo con los que la habían navegado recientemente, dan a saber "cómo está el río". Estas informaciones permiten advertirse sobre los cambios sufridos en las condiciones del cauce, en comparación con el trazo normal de hace unos meses.

.— ¡*Chimba* a babor! ¡*Chimba* más! ¡*Chimba*!

Navegar por uno de los grandes afluentes del Amazonas, en especial cuando al ir de bajada se suman las velocidades de la corriente y de las máquinas propulsoras, es para el comandante foráneo, por más y muy perfectos estudios que tenga, pasar de sorpresa en sorpresa mientras observa al Práctico. Las consultas que este hace a su rollo son mínimas. Sus ojos y sus oídos prestan atención

concentrada al agua del río, que tiene por delante. Es ésta quien dicta las instrucciones que el Práctico trasmite, porque se hace cargo del valor y significado que tienen ciertos elementos que a los otros mortales no le dicen nada: el color del agua, el ruido con que rompe en la proa, las burbujas que se ven en ciertos lugares, la dirección que toman las pajitas, hojas secas o troncos a la deriva, la formación de remolinos y sus tamaños. Cada una de esas ocurrencias es para este hombre indicio que le permite, a veces con *chimbadas* violentas que llevan el buque de una ribera a la otra, perseguir el *hondo*, es decir, el paraje por donde va el hilo de la corriente cuando se aparta de su sendero más habitual, que es el lado del barranco que está a pique, o de la margen donde se ven *palizadas*.

.— ¡Sonda! ... Despacio.

"El viento y la lluvia son los enemigos de los prácticos", dicen estos baqueanos. Cuando tales fenómenos atmosféricos impiden al Práctico la observación del agua, que lleva a la aplicación de reglas empíricas, hay que dejar hablar a la sonda marinera que mide la profundidad y explora el fondo. Pone entonces las máquinas a marcha reducida, toma en sus manos la rueda del timón o manda sondar en torno al buque haciéndolo caer a una u otra banda según sea conveniente. Sin contentarse a veces con la información que recibe, detiene el avance, embarca en el bote y va a buscar por sí mismo, provisto de la sonda, el *cauce madre*. Termina por encontrarlo, sin lugar a duda. Mas puede resultar escasa la altura del agua que presenta, en relación con el calado del buque. La alternativa es amarrar a la orilla en espera de un *repiquete*, o forzar el paso utilizando todos los recursos de que se dispone. A veces basta con acometer contra el bajo con la mayor potencia que las máquinas pueden desarrollar, insistiendo en el esfuerzo. De no vencerlo, cabe sumar al empuje de las máquinas la tracción mediante espías que se han dado a árboles resistentes de las orillas. Recurso auxiliar es *deshacer la cama*, es decir, ampliar el hoyo hecho por el buque en el cieno o en la arena del fondo, dándole balance a una y otra banda, y haciendo caminar las máquinas hacia adelante y hacia atrás alternativamente. Son pocas las ocasiones en que un práctico experimentado lleva al buque a varadas de las que no pueda zafarlo.

.— Bien hecho, Panduro.

.— Hum.

ANEXO E

Habitantes de la provincia litoral de Loreto en 1862, segun Raimondi[418].

La provincia litoral de Loreto por su población difiere de todas las demás partes del Perú... Tenemos entonces en la provincia litoral de Loreto, Indios reducidos a la vida civil y otros en el estado salvaje. Además de estos, tenemos los que se han establecido después de la conquista y los que han resultado de la mezcla con la raza indígena. De todo esto resulta que la provincia litoral de Loreto tiene una población muy heterogénea.

Los salvajes o infieles, como los llaman en la provincia, pertenecen a muchas tribus distintas, las que casi todas hablan un diferente idioma. Los Indios reducidos pertenecen también a diferentes tribus que hablan un idioma distinto; sin embargo una gran parte actualmente habla también la lengua quichua y unos pocos entienden el español.— Los habitantes del distrito de Moyobamba, principalmente los de la ciudad, son la mayor parte blancos y de facciones regulares; parece que los indígenas se han mezclado tanto con los blancos, que en el día predomina más en ellos los caracteres de la raza blanca que los de la india. Algunos pocos tienen el pelo casi rubio, lo que los acerca más todavía a la raza blanca. En general son inteligentes; pero poco instruidos; de manera que por medio de algunas escuelas, se podría mejorar mucho el estado social de este lugar. Por lo común son trabajadores, empleando su tiempo en la fabricación de los sombreros de paja que, como hemos dicho, forma el principal artículo de comercio de la provincia.

Los Indios que habitan las orillas del Huallaga y que forman los distritos de Tingo María y de Pachiza, pertenecen a dos naciones distintas, las que fueron reducidas en 1676. Antes de esta época vivían en el estado de barbarie, haciendo sus invasiones en la vecina provincia de Pataz, principalmente en los pueblos de Contumarca y Collaí, adonde todavía se conserva la tradición. Estas dos naciones se conocen con los nombres de Cholones y de Hibitos. Actualmente casi todos los pueblos desde Tingo María hasta el Valle, son de Cholones y desde el Valle para abajo son casi todos Indios Hibitos. Cada nación tiene todavía su idioma particular y muchos de ellos entienden un poco el castellano.— Una gran parte de estos Indios no tienen de cristianos más que el bautismo, hallándose en un estado medio salvaje, conservan muchas de las costumbres y preocupaciones que tenían antes de su reducción a la vida civil. Así en general son ociosos, pasan gran parte del día embriagándose con su masato; se pintan la cara y el cuerpo con el fruto del Huito o Jagua (Genipa oblongifolia, Ruiz et Pavon) o también con achiote (Bixa Orellana, Lin.) y cultivan apenas lo necesario para satisfacer las más urgentes necesidades de la vida. Los Indios Cholones e Hibitos, en el estado actual, se visten, cubriendo su cuerpo con un pantalón y una camisa muy corta, las que comúnmente son de tocuyo teñido de azul con una especie de añil silves-

Un guerrero yagua, del Putumayo. Lleva su cervatana en la mano y el estuche de dardos para la misma va colgado del cuello. (Colección: Wilfredo Loayza L.).





Grupo de selvícolas de la etnia de los yaguas, en la margen del río Momón, afluente del Amazonas cerca de Iquitos. (Colección: Wilfredo Loayza L.).

tre. Estos Indios por lo general son buenos cazadores y su arma es la cerbatana con la que soplan con mucha destreza unos pequeños virotes o flechitas envenenadas. Estos Indios no preparan veneno y lo obtienen en cambio de otras cosas, de los Lamistas.— Los habitantes del distrito de Jeveros, conquistados en 1517, hablan un idioma distinto; una gran parte conoce la lengua quechua; y como un crecido número de ellos sirven en las casas de Moyobamba, han aprendido también el español. Estos Indios son robustos, trabajadores y dóciles; por su actividad al trabajo son los más útiles de toda la provincia. En efecto: son casi los únicos brazos empleados para el servicio de mano en la capital de la provincia y para los trabajos de la agricultura en las chacras que rodean la misma ciudad de Moyobamba. Por último, los Indios del distrito de Jeveros son los mejores cargueros de toda la provincia; y realmente asombra el ver, con la facilidad que pasan por los más escabrosos caminos con una carga de más de cuatro arrobas. Estos Indios empiezan a cargar desde su más tierna edad y basta viajar por aquellos lugares para ver niños que apenas pueden sostenerse derechos, llevando sin embargo su pequeña carga a la espalda, la que va creciendo de peso, a medida que van adelantando en edad. Esta costumbre de su tierna edad, hace que estos Indios consideren la carga como parte de su cuerpo y viajen con ella con tanta seguridad y celeridad como si marcharan solamente con su propio cuerpo.— Los hombres visten un pantalón de tocuyo con una pequeña camisa del mismo género que apenas les cubre el dorso. Las mujeres usan solamente un paño que envuelve la parte inferior del cuerpo y que llaman pampanilla, dejando desnuda la parte superior, la que cubren a veces con otra manta, y con la cual se envuelven de distintos modos y les sirve también para cargar a sus tiernos hijos, llevando a estos últimos hacia adelante. Las facciones de las caras de estos Indios no son desagradables.

Los habitantes del distrito de Yurimaguas son Indios reducidos que pertenecen a varias tribus, de las que la principal es la de los Cocamillas, que habitan el pueblo de la Laguna. Los Indios de este distrito, por lo general son dóciles y trabajadores; son los más diestros en la navegación de los ríos, principalmente del Huallaga que es el río que presenta mayores dificultades. Son de facciones regulares; visten por lo común un pantalón con una pequeña camisa de tocuyo blanco. Usan de la cerbatana para cazar, en cuyo ejercicio son muy diestros.— Los habitantes del distrito de Nauta son Indios bautizados que pertenecen a tres naciones distintas: los Llameos que habitan solamente S. Rejis, los Cocamas y los Omaguas. Cada una de estas naciones habla un idioma muy distinto.— Los Cocamas vivían en otra época cerca del pueblo de la Laguna y fueron los primeros a ser reducidos por los misioneros. En 1681 los Omaguas se fueron por sí mismos a la Laguna a pedir misioneros manifestándose siempre de suave carácter. Este distrito con los dos anteriores, dan casi todos los brazos útiles para el transporte de todos los artículos de importación y exportación de la provincia litoral de Loreto. Los Indios de Nauta como los del distrito de Yurimaguas, son muy diestros en el manejo de las canoas y se puede decir que desde su más tierna edad aprenden a manejar el remo como los del distrito de Jeveros a llevar su carga.

Los Indios Llameos y Omaguas visten generalmente de tocuyo teñido de azul y los Cocamas de Nauta usan tocuyo blanco o negro. Las mujeres usan pampanilla y manta. Estos Indios cazan por medio de la cerbatana y usan de la Fisga (arpón) para el Paichi (Vastres gigas, Cuv.), y la Vaca marina (Manatus america-

nus, Cuv.).— Los habitantes de Iquitos, Pebas y Loreto son una mezcla de Indios bautizados e Indios salvajes, que pertenecen a las diferentes tribus de los Iquitos, Pebas, Yaguas, Orejones, Ticunas y Mayorunas. Los bautizados y que viven en los pueblos comúnmente se visten o se cubren al menos la parte inferior del cuerpo. Los infieles al contrario, andan completamente desnudos, o a lo más se cubren las partes genitales. Se pintan rayas negras o coloradas en la cara y usan lanzas y flechas envenenadas.— Los Yuguas son de regulares facciones, andan desnudos, cubriéndose las partes genitales con una cintura de corteza de Llauchama; el pelo de la cabeza muy corto y a veces adornado de plumas; algunos ponen adornos también en los brazos y en el cuello.— Los Orejones andan desnudos, usan pelo largo y tienen la extraña costumbre de estirarse las orejas dilatándolas de un modo extraordinario, pasándolas desde niños con grandes rodelas de palo. Esta costumbre deforma tanto la oreja, que a veces el lóbulo inferior llega a tocar la espalda, lo que les ha valido el nombre de Orejones que llevan. Muchos de ellos pasan también un pedacito de palo a través del cartílago de la nariz y se pintan la cara con achiote. Estos Indios se ocupan en la preparación del veneno, que emplean casi todos los Indios de la provincia litoral de Loreto.— Los Ticunas andan desnudos, usan pelo largo al lado de la cabeza y cortado sobre la frente, se cubren las partes genitales con una pequeña faja, se adornan el cuello con collares de dientes de tigre o de mono y los brazos con plumas, se pintan dibujos variados sobre la cara; y como los Orejones, se ocupan en la preparación del veneno. En fin, los Mayorunas que habitan Cochiquinas y Loreto, pero que se extienden más al interior hasta la orilla del Ucayali, son Indios que andan desnudos; usan pelo largo, se pintan la cara y pasan pequeños palos y plumas a través de los labios. Usan lanzas y flechas envenenadas. Los que viven cerca de Cochiquinas, parecen bastante dóciles y trabajadores; pero los que andan vagando por los bosques, están en continuas guerras con los infieles del Ucayali. Todos los que frecuentan el Ucayali para salar pescado tienen la precaución de no dormir en la orilla derecha del río, por temor a ser asaltados por los Mayorunas, habiéndose tenido ya algunos ejemplos de saladores que fueron sorprendidos durante la noche y lanceados dentro de sus toldos por los Indios Mayorunas. En la parte del Marañón comprendida entre el pongo de Manseriche y la desembocadura del Pastaza, se encuentra la nación de los infieles Jíbaros, la que se halla dividida en tantos partidos que llevan los nombres de Muratos, Huambisas, Aguarunas y Antipas. Estos infieles andan comúnmente desnudos; son bien formados, de talla esbelta, carácter belicoso y muy diestros en el manejo de la lanza. Estos diferentes partidos de los Jíbaros están en continuas guerras unos con otros, principalmente los Aguarunas con los Antipas, que viven más arriba del Pongo de Manseriche.— Los Aguarunas habitan entre la desembocadura del río Nieva y el Pongo de Manseriche. Estos infieles fueron descubiertos en 1859, por la expedición encabezada por el Illmo. Obispo de Chachapoyas. Al presente casi todos los Aguarunas se hallan reducidos y hacen frecuentes visitas a la ciudad de Chachapoyas. Los Jívaros hablan un idioma especial el que es bastante expresivo y no es desagradable al oído. Algunos Jivaros y entre ellos los jefes de los Aguarunas entienden un poco la lengua quichua, de manera que parece hayan sido en otro tiempo subyugados en parte por los Incas. Las orillas del río Ucayali y de sus afluentes, son habitadas por muchas otras tribus de infieles, algunos de los cuales han sido reducidos y viven reunidos en el pueblo de Sarayacu.

ANEXO E

Las principales tribus de infieles que habitan el Ucayali y sus afluentes son las de los Piros, Campas, Amahuacas, Remos, Conibos, Setebos, Sipibos y Cashibos.

Todos los infieles que habitan las orillas del Ucayali, a excepción de la mayor parte de los Cashibos, que habitan el Pachitea se cubren su cuerpo con un gran saco llamado Cusma. Este saco es de tela de algodón que tejen los mismos infieles, el que varía en longitud y color según las tribus. Los infieles Piros son los mismos que se conocen en las montañas del Cuzco con el nombre de Chontaquiros y en algunos puntos del Ucayali con el de Simirinches. De todas las tribus de infieles que habitan las márgenes del Ucayali, son los más inteligentes, de mejores facciones y más valientes. Los Piros por su valor no temen a las demás tribus y recorren el Ucayali en toda su extensión, haciendo su pequeño comercio y cambiando la cera que recogen en los bosques por herramientas, tocuyo, anzuelos, chaquiras, etc. Los Piros se hallan esparcidos en todas las márgenes del Ucayali, desde Sarayacu hasta el río Tambo; pero su principal residencia es el caserío llamado Santa Rosa de los Piros, situado en la confluencia del río Tambo con el río de Santa Ana o Urubamba. El nombre de Chontaquiros que se les aplica a los Piros en las montañas del Cuzco, es debido a la costumbre de teñirse los dientes con una raíz que les da un color negruzco, de Chonta, madera negra y Quiros, diente. Pero esta costumbre de teñirse los dientes, no es propia solamente de los Chontaquiros sino también es común a los Setebos, Sipibos y Conibos. Los Piros hablan una lengua distinta de la de los demás infieles del Ucayali y se conocen a primera vista, porque usan una cusma de color negruzco. Los Campas, conocidos también con el nombre de Antis, ocupan la gran extensión de terreno, comprendido entre el río de Santa Ana, de las montañas del Cuzco y el río de Chanchamayo, de las montañas de Tarma; viviendo en las orillas de los ríos de Santa Ana, Tambo y sus afluentes. Los Campas forman una nación numerosa, fuerte y belicosa. Se distinguen de los Piros por su lengua, por no tener la costumbre de pintarse los dientes, los que por lo contrario tienen muy blancos y hermosos; y además, porque visten una cusma mucho más larga que la de los Piros y que difiere también por su color, siendo la de los Campas de color amarillento. La cusma de los Campas llega casi hasta el tobillo. Los Campas hablan un idioma enteramente distinto del de los Piros; el que por la abundancia de vocales es bastante dulce y agradable al oído. Pero lo que admira es que a pesar de no haber casi una sola palabra que sea común a los dos idiomas, sin embargo tienen la misma particularidad de que todas las partes del cuerpo tienen un nombre que empieza con la misma letra. Así, en el idioma de los Piros, todos estos nombres empiezan con la letra que tiene el sonido de la W y en el de los Campas empiezan con N. Los Campas que habitan las montañas de Chanchamayo son muy hostiles y no se puede entrar en relación de amistad con ellos. Admira sin embargo, que los infieles de la misma nación que habitan el valle de Santa Ana, en el departamento del Cuzco, sean bastante tratables, habiendo sido yo mismo bien recibido y hospedado entre ellos, en un viaje que hice en 1958 a aquella región. Según mi opinión esto depende del modo que se ha empleado para querer conquistarlos. Por cierto que el cañón y el fusil, como se ha empleado en Chanchamayo, no son los mejores medios para reducir a los infieles. Estos salvajes son por su carácter, desconfiados y vengativos, de manera que, si reciben algún mal, no lo olvidan fácilmente; se vuelven implacables enemigos y no pierden ocasión alguna para vengarse. Los Amahuacas son infieles que viven en las orillas de los afluentes del

Ucayali, en la extensión de terreno, comprendida, entre los ríos Tamaya y Sipahua. Estos infieles son de carácter muy apacible y muy inteligentes; por su instinto poco guerrero, son víctimas de las invasiones de los Piros, Conibos, Setebos y demás naciones del Ucayali; los que entran en las quebradas, habitadas por los Amahuacas y los sorprenden de noche, matando a veces a todos los hombres y llevándose a los niños y las mujeres; vendiendo a los primeros como esclavos y conservando a las últimas, para satisfacer sus brutales pasiones. En la misión de Sarayacu, he tenido ocasión de ver algunos niños Amahuacas muy inteligentes, los que habían aprendido en muy poco tiempo a leer y escribir correctamente. Los Amahuacas se extienden muy al interior de los terrenos situados en la orilla derecha del Ucayali y algunos de ellos dan noticia de una nación de negros, con la que viven en paz, lo que hace creer que algunos negros esclavos fugitivos del Brasil hayan ido a establecerse en aquellos apartados lugares. Los Remos son infieles, que habitan en los extensos terrenos situados a la derecha del Ucayali y comprendidos entre los cerros de Canchahuaya y el río Tamaya. Estos infieles casi nunca frecuentan el Ucayali, viviendo constantemente en el interior y en las orillas de varios afluentes de este útimo río. La quebrada donde se encuentra el mayor número de infieles Remos, es la de Callaría. Los Remos, como los Amahuacas, son bastante tratables y como ellos son víctimas de los asaltos de los Conibos, por cuya razón el R.P. Calvo, como hemos dicho más arriba, fundó hacia el fin de 1859, el pueblo de Callaría que lleva el mismo nombre de la quebrada, para impedir las invasiones de los Conibos, hacia el lugar que habitan los Remos. Los infieles Remos se distinguen de todos los demás porque en vez de pintarse la cara con achiote o con huito, como todos los infieles que habitan el Ucayali, tienen la costumbre de hacerse dibujos indelebles, picándose la piel con espinas e introduciendo después el humo de la resina copal, operación análoga a la que practican los salvajes de varias tribus de las islas de la Polinesia.

Los Setebos, Sipibos y Conibos, se confunden fácilmente entre sí, porque visten del mismo modo; todos usan una cusma de color rojizo—café, pero no tan larga, como la de los Campas; se tiñen los dientes con una raíz y hablan un mismo idioma, cual es la lengua Pana. Estas tres tribus parecen pertenecer a la misma nación y viven indistintamente, en los diferentes puntos del Ucayali, desde la desembocadura del Pachitea, hasta la confluencia del río Ucayali con el Marañón. Una costumbre que es común también a los Campas y a muchos Piros es la de perforarse el tabique de la nariz para suspender una pequeña patena de plata, que le cuelga y cubre en parte el labio superior. Los Conibos tienen, sin embargo, algunos rasgos característicos y entre ellos, conservan la bárbara costumbre de aplastar la cabeza de sus niños con dos tablillas; de las que una se halla aplicada en la frente y otra por detrás; de manera que la frente huye y la cabeza se alarga mucho por atrás, que se asemeja mucho a los cráneos que se encuentran en algunas huacas o panteones antiguos de la sierra. En la misión de Sarayacu, tuve ocasión de ver a un niño, que su madre había traído para hacer bautizar, el que, además de tener la cabeza alargada por atrás, tenía al mismo tiempo una eminencia redondeada sobre el hueso frontal, el que era bastante deprimido. No comprendiendo como pudiera desarrollarse una eminencia en una parte comprimida por una tablilla, hice preguntar a la madre, si la tablilla que había empleado para atar la cabeza de este niño era plana y pude saber que dicha tablilla había tenido un gran agujero; entonces pude explicarme con facilidad la forma-

ción de la eminencia sobre el hueso frontal, habiéndose desarrollado el cráneo en la parte que correspondía al agujero, por no hallarse comprimido por la tablilla. Los infieles Setebos, Sipibos y Conibos, tienen por lo común, principalmente los adultos, un cutis muy áspero y casi escamoso, lo que es debido a las continuas picaduras de los mosquitos y zancudos; y también a una especie de sarna muy general entre ellos. Como hemos ya dicho estos infieles hacen sus invasiones entre los Remos y los Amahuacas, para robar los niños y las mujeres. Esta costumbre, es debida, a que todos los salvajes del Ucayali usan la poligamia y no poseyendo suficientes mujeres de su tribu, los más fuertes y valientes roban las de los más débiles. Los Cashibos son, entre todos los salvajes que habitan el Ucayali y sus afluentes, los menos tratables y de costumbres más feroces. Estos infieles habitan especialmente las orillas del río Pachitea y del Aguaitía; andan completamente desnudos y llevan una cusma muy corta, que no llega a cubrir aun las partes genitales. Hasta ahora, se han considerado como antropófagos e irreducibles; pero yo tengo mis dudas a este respecto y si es verdad lo que se dice, que comen a sus ancianos, esta costumbre es más bien debida a una superstición religiosa que a un acto de crueldad. En efecto: se dice que cuando se anuncia al anciano que va a ser víctima, este se llena de júbilo, porque cree que pronto va a encontrarse con sus parientes. Por otra parte, esta costumbre de comer a sus ancianos, parece también común a otras tribus salvajes del Perú; y una prueba que es debida a una creencia religiosa o a una costumbre, que no encierra malicia en ellos, es el hecho que presenció, hacen algunos años, el viajero Osculati entre los Mayorunas, en su bajada por el río Napo al Amazonas. Este célebre viajero cuenta que un Indio de la tribu de los Mayorunas, que se había hecho cristiano, al tiempo de morirse, se hallaba triste y lloraba; habiéndosele preguntado la causa de su llanto, contestó que sentía mucho, porque muriendo cristiano, en vez de servir de alimento a sus parientes, debía ser comido por los gusanos. En este ejemplo, parece que el Indio tenía repugnancia de ser comido por los gusanos y consideraba más noble el ser comido por sus parientes. La misma costumbre puede ser que entre los Cashibos haya sido la causa de que se consideran como antropófagos. Según mi opinión, los infieles Cashibos pueden ser reducidos como todos los demás, la prueba más convincente es que el R.P. Calvo, habiendo hecho desde 1857 a esta parte varios viajes al Pachitea, ha entrado en relación con varios de estos infieles, los que a cada viaje que hacía han ido aumentando en número, de manera que en el último, efectuado hacen pocos meses, ha tenido ya más de cien amigos, entre los tan temidos Cashibos. Pero, si el padre Calvo no ha tenido que lamentar ninguna desgracia, en sus relaciones con los Cashibos, es porque no ha ido a conquistarlos con las armas, como se ha querido hacer con los Indios de Chanchamayo, sino que ha ido con las buenas maneras y regalándoles algunos cuchillos, anzuelos, granos de vidrio, etc. En mi concepto, todos los salvajes pueden reducirse; seguramente, habrán entre ellos, algunos de carácter cruel y perverso; pero ¿cuál es aquella sociedad de hombres que no tiene su bueno y su malo? Lo que se debe hacer es inspirarles confianza, cautivarse su amistad, haciéndoles comprender que no vamos hacia ellos, para hacer mal alguno; al contrario regalarles cuchillos y hachas, hacerles conocer la importancia de estos instrumentos en la construcción de sus armas, canoas, etc.; en una palabra, criarles necesidades que por sí solos no puedan satisfacer. Para estos hombres que no conocen sino lo físico, lo material, habla a sus ojos, de un modo más

convincente, la vista de un anzuelo, de un cuchillo o de una hacha, que el más elocuente discurso, del que no comprenden el sentido. ¿Quiérese una prueba? En Sarayacu he tenido ocasión de ver a un Conibo, que habiendo recibido algunos anzuelos y un cuchillito, porque había traído a su hijo para hacerle bautizar, al día siguiente, vino queriendo que lo bautizasen una segunda vez, para recibir un nuevo regalo. ¿Qué idea se había formado este hombre del bautismo? Es fácil concebirlo; la de una ceremonia cualquiera, cuyo resultado principal, era el cuchillito y los anzuelos que había recibido. No hay la menor duda, el mejor modo de reducir a los infieles, es repartirles anzuelos, eslabones, agujas, hachas y cuchillos; una vez que habrán gastado uno de estos objetos, que no podrán reemplazarlo, vendrán por sí solos a ponerse en relación con nosotros y entonces, algunos buenos misioneros con su paciencia y abnegación, podrán poco a poco cautivarse su amistad, obligarlos a reunirse en pueblos, morigerar sus costumbres, despertarles el gusto para el trabajo, ejercitar su inteligencia y elevar sus ideas hasta más allá de la esfera de lo sensible. Los infieles Cashibos parece que tengan algún parentesco, en su origen, con los Setebos, Sipibos y Conibos, porque entienden la lengua Pana y se podría creer que el idioma, que hablan, sea algún dialecto de la misma. La lengua Pana es la más común en todo el Ucayali y sus afluentes, porque con poca diferencia es hablada, por todas las naciones de infieles que habitan esta región, exceptuando a los Piros y a los Campas.

La lengua Pana es muy distinta de la Quichua que se habla por los Indios en casi todo el Perú. La lengua Pana considerada relativamente a las necesidades de los Indios que la hablan, es bastante rica de voces, porque tiene muchas palabras que no se pueden traducir en otro idioma, sino por una frase. La pronunciación es algo difícil porque hay muchas palabras muy aspiradas y otras guturales y en fin, algunas que se pronuncian, aplicando la punta de la lengua a la raíz de los dientes. También su construcción no deja de presentar algunas dificultades, existiendo algunas partículas que se interponen en las palabras que hacen cambiar enteramente el sentido de la oración. Para dar un ejemplo, la partícula mas interpuesta a un verbo hace que otro ejecute la acción que indica el verbo; así la palabra piqui significa comer, la palabra pimaqui indica hacer comer a otro. Todas las naciones de infieles, que habitan la provincia litoral de Loreto, tienen un sistema de numeración muy incompleto, contando solamente hasta tres, cuatro, o cuando más cinco; indicando con los dedos de las manos, cuando pasan de cuatro o cinco y expresando, en fin, con la palabra que equivale a muchos, cuando no pueden indicarlo con los dedos. Los Indios Jeveros cuentan en su idioma hasta cinco, pero han completado su sistema de numeración, tomando de la lengua Quichua, que tiene un sistema de numeración completo, lo que les falta a ellos. Así, los de Jeveros cuentan hasta cinco de este modo, alaza, uno; catuta, dos; kala, tres; ingatu, cuatro; aleyticlon, cinco; pero como no poseen más, continúan hasta diez con el Quichua, así siguen sokta, seis; canchis, siete; pusak, ocho; iscon, nueve y chunga, diez. Para los números mayores de diez y en los cuales entran los cinco primeros, hacen una mezcla de Jevero y Quichua. Así el número once es compuesto del diez de los Quichuas, con el uno de los Jeveros, continuando de este modo, chunga alaza, once; chunga catuta doce; chunga kala, trece; chunga ingatu, catorce; chunga aleyticlon, quince; pero no poseyendo los otros números continúan con el Quichua. Lo mismo hacen por el veinte, treinta, etc., mezclando el Jevero con el Quichua, diciendo catuk chunga, veinte; kala chunga, treinta; etc.

Guerrero yagua con su lanza en la mano y sus dardos colgando en el pecho.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).





Hombre perteneciente a la etnia de los bora.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).

ANEXO E

Por lo que respecta al número de los infieles, que habitan la provincia litoral de Loreto, parece que se ha exagerado mucho elevando algunos el número de ellos hasta 200,000; otros han reducido este número solamente a 100,000. Yo, por mi parte, creo que todos los infieles que habitan la extensa provincia que nos ocupa, no pasan en el día de 30 a 40,000. Parece, en realidad, que en otra época el número de los infieles era mucho mayor de lo que lo es al presente y que su disminución tenga por causa las varias epidemias que se desarrollaron en diferentes épocas y en distintos puntos de este territorio. El R.P. Pallarez, en 1854, hizo una visita minuciosa a todas las quebradas, a la derecha e izquierda, del Ucayali, desde Sarayacu hasta el río Tambo, llevando consigo un órgano para entretener a los infieles y excitarles por su curiosidad a salir de sus retretas. Habiendo llevado una cuenta exacta de todos sus habitantes, pudo contar 1,830 infieles, de los cuales 709 hombres, 699 mujeres y 422 niños menores de catorce años. De manera que se puede calcular con los pocos que no se habían presentado un número total de 2,000 individuos que habitan una tan grande extensión de terrenos. Calculando ahora otros 2,000 por los infieles Campas y los pocos que viven más arriba del río Tambo y más abajo de Sarayacu, tendremos una población de 4,000 infieles que habitan en toda la extensión del Ucayali y sus afluentes. Dando por un cálculo exagerado una igual población a las orillas de los ríos Yavarí, Napo y Pastaza con sus afluentes y de 1,000 a 2,000 infieles a cada uno de los demás ríos que afluyen al Amazonas en el territorio peruano, no se llegará todavía a tener un total de 30 a 40,000 que es el número de infieles que he indicado para toda la provincia litoral de Loreto. Resumiendo ahora el número de habitantes de todos los distritos que hemos estudiado, vemos que alcanzan una suma total de 45,200 repartida del modo siguiente.

Distrito de Moyobamba	20,800
Tarapoto	7,500
Pachiza	2,500
Tingo María	750
Yurimaguas	2,600
Jeveros	4,950
Nauta	2,200
Iquitos	500
Pebas	1,150
Loreto	650
Sarayacu	1,300
Sta. Catalina	300
Total	45,200

A esta cifra se puede añadir 4 ó 5,000, por los numerosos caseríos esparcidos acá y allá por toda la provincia, que no se han calculado en la población de los diferentes distritos; y se tendrá que esta provincia, contando todos los Indios reducidos y sometidos al gobierno, tiene una población de 50,000 almas, a los que, sumando los 30 a 40,000 infieles, darán por población total de la dilatada provincia litoral de Loreto de 80 a 90,000 habitantes(*).

(*) Las personas interesadas en obtener mayores datos sobre las tribus amazónicas registradas en los finales del siglo pasado, pueden consultar el detallado estudio de Jorge M. von Hassel, publicado en Larrabure, *Colección de leyes...*, t. VII, pp. 637-677. F.R.

ANEXO F

Los Reinos Mineral, Vegetal y Animal del Nororiente
(Reproducción parcial del informe sobre la Provincia Litoral de Loreto presentado al Gobierno Nacional por el naturalista don Antonio Raimondi, el 14 de febrero de 1862)[419].

PRODUCCIONES MINERALES.—

Como hemos visto más arriba, al tratar de la constitución física de la provincia litoral de Loreto, esta región es dividida en dos partes; una llana i cubierta por un terreno de aluvión, otra montuosa, casi enteramente formada de arenisca, que pertenece a los terrenos comprendidos en la formación que en geología se conoce con el nombre de Trias. Esta uniformidad de terrenos trae consigo también una uniformidad en las producciones minerales. En efecto, en los cerros de la provincia litoral de Loreto, casi no se conoce minerales metálicos i por el contrario existe en grande abundancia la sal, que es la materia mineral característica del Trias.

Sal.—La sal es, pues, el principal producto mineral de la provincia, i aunque esta materia no es de gran valor, las salinas de la provincia litoral pueden producir más ventajas, que una rica mina de plata, por el gran consumo de sal que se hace en la provincia, tanto para el uso doméstico como en la preparación del pescado salado.

Las principales salinas de la provincia se hallan situadas en las márgenes del río Huallaga o en las de sus afluentes. Estas son las de Tocache situadas en una quebradita que tributa al Huallaga por la orilla derecha, a dos días de navegación por el Huallaga desde Tocache. La sal de esta salina es blanca o un poco colorada i de buena calidad.—Las salinas de Pilluana i Callanayaco situadas en la misma orilla del Huallaga algunas leguas más arriba del puerto de Chasuta. Estas salinas son tan abundantes, que podrían por sí solas abastecer de sal a toda la América. La sal se halla dispuesta en grandes bancos en medio de una arcilla colorada i los indios para obtenerla en piedras usan un medio molesto i trabajoso. Primero, descubren un banco de sal, luego hacen sobre esta capa de sal, algunos ligeros surcos; colocan después, a la extremidad de cada surco, un porongo de tierra que tiene un agujero en el fondo, llenan contínuamente los porongos con agua, que toman del río, la que saliendo por el agujero, que tiene el fondo del porongo, va escurriendo en los surcos, los que por la acción disolvente del agua sobre la sal, se van haciendo siempre más profundos, hasta llegar a dividir el banco de sal en tantas masas que aíslan después golpeándolas con una piedra. Esta larga i molesta operación, podría evitarse, si se empleara una barreta i un poco de pólvora.

Además de las salinas citadas, existen depósitos de sal, menos importantes, cerca de Jesús del Monte, en el camino de Moyobamba a Balsapuerto i en la orilla del Cachiyaco un poco más arriba de Balsapuerto.

Por último, existen también manantiales de agua salada, de la que se puede extraer la sal, por medio de la evaporación, tal es, el del lugar conocido con el nombre de Salado, una legua al sur de Moyobamba, i el de las inmediaciones de Rioja.

Por lo expuesto, se ve que la provincia litoral de Loreto abunda de sal, pero lo que favorece más al país es hallarse esta indispensable materia en la misma orilla de un río navegable, de manera que, no sólo permite su extracción con poco gasto, sino que tiene además el medio más económico para su trasporte; de suerte que las salinas de Callanayaco i Pilluana son muy concurridas, yendo allí a proveerse de sal no solamente los habitantes de las márgenes del Huallaga, sino también los que habitan las orillas del Amazonas i del Ucayali.

Si el gobierno tomase a su cargo estos inagotables depósitos de sal i los rematase, al que más ventajas ofreciera, tendría una renta que se podría invertir en la apertura i compostura de caminos, que tanto necesita esta rica provincia.

Yeso.—Este inseparable compañero de la sal, es también muy abundante en esta provincia, hallándose junto con la sal, en todos los lugares citados i en muchos otros.

Alumbre i azufre.—Estas dos materias se encuentran en el cerro de Oromina, a poca distancia de Moyobamba.

Mineral de fierro arcilloso.—Hállase en abundancia este mineral, en el mismo barranco de Moyobamba, para bajar el río Mayo i en las inmediaciones de Nauta i Omaguas.

Lignita.—Existe una gran capa de este combustible en la orilla derecha del río Mayo, a una legua más arriba de Moyobamba, en el lugar denominado Uria.

Su descubrimiento ha sido casual i merece citarse. Hace muchos años que con el objeto de preparar el terreno para hacer algunos sembríos, se cortaron los árboles i luego para limpiar el terreno se pegó fuego a los troncos; pero hallándose esta quemazón sobre la misma capa de lignita, ésta ardió sobre largo trecho i se empleó más de dos meses para apagar el incendio. Por el hecho de haberse encendido, los indios le creyeron azufre i abandonaron este terreno. En 1859 habiendo yo visitado este lugar, he podido ver que el pretendido azufre no es otra cosa sino una lignita, la que se podría emplear como combustible para muchos usos.

Aguas termales.—Existen manantiales de agua termal a una legua de Moyobamba i en una quebrada llamada Baños, en la orilla derecha del río Ucayali, a un día de navegación, más arriba de Sarayacu.

El agua de los baños termales de las inmediaciones de Moyobamba tiene la temperatura de 42°5 del termómetro centígrado; sale de un gres o arenisca, que es la roca dominante en toda la provincia.

El agua es muy poco mineralizada i casi no tiene sabor; de cuando en cuando, se ven salir a la superficie del agua algunas burbujas de gas ácido carbónico i las piedras diseminadas en el mismo manantial, se hallan cubiertas de un depósito ocráceo [Oxido de fierro] i de pequeñas algas dispuestas en filamentos [Confervas]. Existen varios pozos, a poca distancia uno de otro, pero solamente uno es revestido en su parte interna por una pared de piedras, con el objeto de reunir mayor cantidad de agua para bañarse. Existe también una casita con dos habitaciones hechas construir por el actual obispo de Chachapoyas, para los que quieran bañarse.

Oro.—Este precioso i tan codiciado metal se encuentra en muchos puntos de la provincia litoral de Loreto, pero principalmente en el río Napo i en varios puntos del Marañón, no muy lejos del pongo de Manseriche. Los principales lavaderos son los de Chaupirumi, Pucayaco, San Ignacio, Puragua, Calentura, Achual, Limón, Nitagua, &. Existen tradiciones de hallarse en abundancia en los cerros de Angaisa en donde tienen su origen el río Mayo que pasa por Moyobamba i otros ríos que bajan al Marañón.

PRODUCCIONES VEGETALES.–

Rica, variada i soberbia es la vegetación de la región que nos ocupa; una atmósfera constantemente tibia i húmeda hace que la vegetación no descanse un solo instante i el hombre no tiene otro trabajo que desmontar i echar la semilla para obtener en muy poco tiempo las más pingües cosechas.

VEGETALES CULTIVADOS.–

Entre las plantas cultivadas, se debe contar en primer lugar, el plátano, [Musa paradisíaca, Lin. i Musa sapientum Lin.]. En la provincia litoral de Loreto se cultivan un gran número de variedades de este último vegetal; entre las cuales podemos citar, además del plátano guineo, de la isla i domínico otra, de frutos muy grandes, llamado Bellajo; otra variedad de tallo muy pequeño i cuyo racimo de frutos toca al suelo, conocido con el nombre de zoquete; otra variedad de frutos con la cáscara i carne muy blancas i un sabor muy azucarado, cultivado en Moyobamba; y, en fin, otra clase cultivada en Jeberos de frutos pequeños con una cáscara color lacre.

El plátano es para los habitantes de la provincia litoral un artículo de primera necesidad, haciendo las veces de pan i para cuyo uso lo preparan de distintos modos. Con el plátano maduro, machacado i fermentado, los infieles del Ucayali preparan una bebida alcohólica. El plátano muy verde i machacado, les sirve como de cola o masa para reunir las diferentes piezas de los aparatos en donde destilan el caldo de la caña dulce fermentado para preparar el aguardiente. En fin, con plátanos en la provincia litoral alimentan gallinas, chanchos i caballos.

La *yuca* (Manhiot aipi, Pohl), es el otro vegetal más indispensable a la vida de los habitantes de la provincia litoral de Loreto; los indios de esta provincia, además de servirse como de pan de la yuca sancochada o asada en las brazas, preparan con esta raíz su más favorecida e indispensable bebida, que llaman Masato. Para tener una idea del modo como se prepara esta bebida, es preciso entrar por un momento en una de estas grandes casas de los infieles del Ucayali, en víspera de una fiesta. A un lado se notan varias mujeres medio desnudas, sentadas en el suelo en círculo alrededor de un montón de yucas i ocupadas en quitarles la cáscara. Por otro lado, otra mujer se entretiene en acomodar las yucas limpias en una grande olla en la que por su capacidad podría caber un hombre. Hecha esta primera operación, ponen una pequeña cantidad de agua a la olla, tapan las yucas con algunas hojas i luego las cocinan. Una vez cocidas se les ve machacar la yuca para reducirla en una pasta, operación que en las pequeñas casas se hace por medio de pilones de madera en bateas muy chatas; pero en las casas grandes, como la que nos ocupa, sirve de batea un medio tronco de árbol excavado en forma de canal, el que es tendido a lo largo de la casa i en el cual ponen la yuca. Entonces muchas mujeres a un tiempo pueden moler dicha raíz, por medio de grandes piezas de madera, del mismo modo que se hace en un pequeño batán. Preparada la pasta de yuca, pasan a la más importante, i al mismo tiempo a la más asquerosa de todas las operaciones. Las mujeres, i a veces también los hombres, se sientan nuevamente en círculo, alrededor de la yuca ya transformada en pasta, i tomando un gran puñado en la boca, la mascan sin tragarla, hasta empaparla completamente de saliva i reducirla a una masa casi líquida, la que escupen sobre el montón; repiten por muchas veces esta operación, hasta mascar i escupir una cierta cantidad de la yuca que quieren transformar en masato. Mezclan i amasan enseguida con las manos la pequeña cantidad de yuca mascada,

con el restante de la masa, i luego la ponen en ollas, que cubren para que fermente. La yuca mascada, por los principios orgánicos que contiene la saliva, sirve de fermento, transforma la fécula en azúcar, i este a su vez en alcohol; operación que dura dos, tres o cuatro días, según la temperatura del lugar i la cantidad de saliva que contiene. Esta pasta de yuca fermentada es la que se conoce con el nombre de masato i que llevan los indios en todas partes en sus viajes. Cuando quieren preparar la bebida tan apetecida, que lleva el mismo nombre de masato, toman un puñado de esta pasta i la deslíen con las manos en un poco de agua.

La yuca, además de servir a los usos indicados, se emplea también en la preparación de una especie de *chuño*, que lleva en la provincia litoral de Loreto el nombre brasileño de *Fariña*. Para esto rayan la yuca, la colocan después en una especie de canasta muy elástica que se puede estirar longitudinalmente, sirviendo de este modo de prensa. Por medio de esta operación, extraen de la yuca todos los líquidos i luego la parte sólida i pulverulenta que queda en la canasta la tuestan ligeramente en ollas i la conservan después en este estado para cuando la necesiten, sirviendo también como artículo de comercio.

En muchos puntos de la provincia litoral, se puede cosechar la yuca a los seis meses de plantada, de manera que los infieles del Ucayali siembran a veces la yuca en la misma playa del río; tan luego que el agua se retire, i antes de la nueva creciente pueden cosechar su yuca, sin tener necesidad de desmontar el terreno.

La *caña dulce* [Saccharum officinarun, Lin], es otra planta de un cultivo bastante general en la provincia que nos ocupa. Esta planta no se cultiva para extraer el azúcar, artículo que casi no se conoce en esta parte del Perú, sino para obtener una muy pequeña cantidad de chancaca i dedicando casi la totalidad del caldo de la caña a la extracción del aguardiente; líquido que para el indio es más indispensable que la misma agua i cuyo uso se ha extendido tanto, que hasta algunos infieles del Ucayali tienen ingeniosos aparatos destilatorios fabricados de barro.

La caña dulce crece en la provincia litoral con la mayor lozanía i basta plantarla una vez, para tener contínuas cosechas de los vástagos que incesantemente van brotando. En las cercanías de Jeberos, en las orillas del Aipena, es muy común, verse matas de este vegetal con más de 20 vigorosas cañas. Además, es admirable la prontitud con que se desarrolla, madurando en muchos puntos de la provincia a los seis ó siete meses de plantada.

Los cereales, si se exceptúa el trigo, que por la demasiada humedad está sujeto a la enfermedad del polvillo, los demás crecen admirablemente; así, el arroz i el maíz, dan abundantes cosechas a los cinco meses de sembrados.

La *coca* (Eritroxilón coca, Qamark,) que se cultiva en todos los pueblos ribereños del Huallaga, desde Tingo María hasta Pachiza, se produce de muy buena calidad i da seis cosechas al año, esto es, una cada dos meses.

El *tabaco* (Nicotiano Tonocum, Lin.), cultivado en toda la extensión del Huallaga, da magníficos productos, los que se expenden prontamente en los departamentos vecinos, i parte se exporta al Brasil.

El *algodón* [Gossipium arboreum, Lin, i Gossipium Peruvianum Cavanilles], crece casi espontáneamente en las inmediaciones de todas las casas, i sirve para la preparación del tocuyo, que es una materia de cambio en esta provincia.

El *café* [Coffea arabica Lin.], crece con tanta lozanía en esta región, que parece haber hallado en el Perú una patria adoptiva; admira ver la actividad de su vegetación, notándose todas las ramas inclinadas bajo el peso de los numerosos frutos; sus semillas, bien preparadas, gozan del más delicioso aroma.

El *cacao* [Theobroma cacao, Lin.], además de cultivarse en casi todas las huertas de Moyobamba, crece espontáneamente i se encuentra en abundancia i de varias clases, en casi todos los bosques de la provincia.

El *bombonaje* [Carludovica palmata, Ruiz et Pavón], de cuyas hojas se prepara la paja para la fabricación de sombreros, no sólo se cultiva, sino que se encuentra en el estado silvestre, en casi todos los lugares cálidos, húmedos i sombríos de esta parte del Perú.

El *Pischuayo* (Guilielma speciosa, Mart.) elegante palmera de tallo elevado i espinoso, crece espontánea i que también se cultiva por sus frutos, que son drupas carnosas que se comen cocidas.

El *aguaje* (Mauritia flexuosa, Lin.), es una palmera de hojas dispuestas en abanico, i que crece en los lugares inundados. Este útil vegetal produce unos frutos escamosos del grosor de un huevo de gallina, los que son comibles, después de cocidos. Por incisión del tronco, se obtiene un líquido azucarado que puede fermentar i producir una bebida alcohólica; de su médula se puede preparar una especie de harina, análoga al sagú, que puede servir de alimento.

El *tutumo* (Cresentia cujete, Lin.), de cuyos frutos se preparan vasijas para conservar líquidos i mates que sirven de tazas para los usos domésticos.— Así mismo en la provincia litoral de Loreto, crecen un gran número de árboles frutales, tanto indígenas como de Europa, tales como naranjos [Citrus aurantion, Risso], limones [Citrus limonim et limetta, Risso], paltos [Persea gratísima, Gartn]; pacaes de varias clases [Inga vera, insignis, fastuosa, etc,], lúcumos [Lúcuma obovata, Kunt], marañón o anacardio [Anacardium occidentale, Lin.], del que no sólo se come su receptáculo carnoso, sino que las cáscaras de las semillas contienen un principio resinoso de propiedades vesicantes, que usan en algunas partes de la provincia para preparar pequeños vejigatorios; papaya (Carica papaya, Lin.), ciruelas de varias clases (Bunchosia), cerezos [Malpighia setosa Lin.], el árbol del pan [Artocarpus incisa, Lin.], etc.

Por último, en esta provincia también se cultivan piñas (Bromelia ananas, Lin.), las que abundan en algunas partes tales como en Sarayacu i adquieren dimensiones colosales, llegando a tener el peso de 18 libras; en fin un gran número de especies de ají [Capsicum], de frijoles [Phaseolus] i el achiote [Bixa Orellana, Lin.], el que no sólo se emplea para dar color a la comida, sino que es usado por los infieles del Ucayali i también por los indios reducidos del Huallaga, para pintarse la cara, haciéndose con esta materia, rayas, puntos i dibujos caprichosos; de color rojo, que les da un aspecto horrible i con el que, según ellos, infunden temor a sus enemigos.

VEGETALES QUE CRECEN ESPONTANEOS.—

Todas las plantas citadas son nada en comparación del número infinito de vegetales que crecen espontáneamente en esta favorecida región. En efecto, qué de cuadros, qué de escenas tan variadas se presentan a la vista del que penetra en los solitarios bosques de esta provincia; la vegetación, no encontrando ya más terrenos que invadir, se acumula, se amontona i se sobrepone, formando bosques sobre bosques; así en algunos puntos, el suelo se halla cubierto de yerbas i arbustos; éstos crecen a la sombra de frondosos árboles; los que son a su vez dominados por las hermosas copas flotantes en el aire de elegantes palmeras. De este modo, tres distintas series o zonas de vegetación se hallan sobrepuestas unas a otras en el mismo lugar. En la primera nótanse las hermosas Heliconias

con los racimos de flores, matizados por los más vivos colores, escondidos entre sus grandes hojas, los que se emplean en la provincia litoral, con el nombre de Bijao, para envolver el pescado salado, que se envía al Brasil. Entre estas lindas plantas vemos levantarse acá i allá elegantes Alpinias, Marantas, Carludovicas, Justicias i varias especies de Costus, plantas todas que podrían servir para el adorno de nuestros jardines. Por otro lado se observa la medicinal Ipecacuana (Psychotria emetica, Lin.) i sus congéneres, las Psychotria, sulfurea, virgata, ticutoria, &, que los habitantes de la montaña de Huánuco emplean para teñir de amarillo; la útil yarina (Phytelephas macrocarpa, Ruiz et Pav.) conocida en otras partes del Perú con los diferentes nombres de Humiro, Pulipunto, cabeza de negro i marfil vegetal; planta que tiene el aspecto de una palmera sin tronco, cuyas hojas entretejidas sirven para la construcción de los techos de las casas, i las pepitas de sus grandes frutos, sustituyen al marfil en la fabricación de varios pequeños objetos: el barbasco (Jaquinia armillaris, Jac.), del que se emplea la raíz para la pesca del mismo modo que en Europa se emplea la coca del hevante, esto es, echándola al agua i embriaga a los peces, los cuales flotan en la superficie del agua i permite recogerlos con facilidad.

En medio de esta variada vegetación, se elevan trepando i apoyándose a los troncos con su tallo sarmentoso i armados de gruesas espinas, varias especies de preciosas zarzaparrillas (Smilax oblicuata, Ruiziana, Poeppiggi, &), las que son objeto de lucrativo comercio con el Brasil i Europa. Al lado de estas plantas tan empleadas en la medicina, crecen otras no menos importantes en la terapéutica de los indios, éstas son el Huaco [Mikania Guaco, Humbl, tan usada contra la mordedura de las serpientes venenosas i el sanango (Tabermontana Sananho, Ruiz et Pav.), cuyas hojas soazadas, son empleadas con buen suceso en el reumatismo, enfermedad muy común en estas regiones tan húmedas.

Penetrando en la parte más sombría i húmeda de los bosques se notan la olorosa vainilla (Vainilla aromática, Lin.), i la voluble Havilla [Fevillea hederacea, Poir], cuyos grandes frutos encierran varias semillas aplastadas de las que los indígenas sacan un aceite que les sirve para alumbrarse; no menos dignas de interés, son varias plantas venenosas, que crecen en los lugares cálidos de esta provincia; estas son algunas especies de Cocculus, tales como los Cocculus convolvulaceus, condodendron i toxicoferus i algunas especies de Strychnos, tales como los Strychnos brachiata i Castelnaeana. El cocculus toxicoferus, Wedd, conocido con el nombre de Pani i el Strychnos Castelaeana, Wedd, llamado por los indígenas Ramu, sirven como hemos dicho para la preparación del activo veneno que usan los indios Ticunas del Amazonas.

Qué diremos ahora de la inmensa variedad de vegetales arbóreos que crecen libremente en estos vírgenes bosques i que entrelazando sus largas ramas forman una espesa bóveda de verdura, que interceptan el paso de los rayos solares a las yerbas i arbustos que crecen a su sombra. ¡Cuántos productos útiles a la medicina, a las artes, industria i a la economía doméstica, prepara la activa naturaleza, en estos recónditos lugares!— No se puede dar un paso sin tropezar con distintos vegetales; aquí el oloroso *pucheri* (Nectandra puchury Nees), cuyos frutos son empleados por los indígenas para curar la disentería; allá la balsámica quina-quina (Miroxilon peruiferon Ruiz et Pavón) de cuyo tronco se extrae el bálsamo del Perú i cuya madera sirve a los indígenas para trabajar varios objetos; más allá el elevado copaiba (Copahifera officinalis, Wild), que produce el tan

estimado bálsamo de copaiba. En las partes más elevadas de esta provincia crecen varias especies de cascarilla (Chincoua), cuya febrífuga corteza es muy estimada en la medicina; el célebre matico (Arthante elongata Miquel), usado por los indígenas en la curación de heridas; el útil laurel [Myrica policarpa], de cuyos frutos se extrae la cera vegetal. Si buscamos algunos vegetales que nos suministren maderas útiles, encontramos fácilmente la preciosa caoba [Siwietenia Mahogani, Lin.], llamada en la provincia litoral aguano; el incorruptible cedro [Cedrela odorata, Lin], cuya madera sirve también para la construcción de las canoas; el palo amarillo [Olmedia aspera, Ruiz et Pav.];algunas especies de nogales [Juglans], el palo de balsa [Ochrama piscatoria], cuya madera tan liviana se emplea en la construcción de las balsas; i en fin, muchos otros conocidos con los nombres indígenas de Azarquiro, Palte moaina, Tarra-moaina, Rumicaspi, Rumiquiro, Capirona, Palo de cruz &.&. que se emplean para diferentes usos.

No son menos importantes, para los indígenas, el árbol conocido con el nombre de Llanchama, cuya corteza machacada se asemeja a un tejido i sirve de cama a la mayor parte de los indios de la provincia litoral de Loreto; el Tahuari, otro árbol del que separan la parte de la corteza llamada líber en hojas tan delgadas como el papel, al que sustituyen en la preparación de los cigarrillos; el Huimba [Bombax], del que usan la materia algodonosa que rodea la semilla para envolver la extremidad de la flechita envenenada que soplan con la cerbatana; el Huimba quiro, árbol de la familia de las bombáceas, cuya corteza fibrosa i tenaz sirve a los indígenas de sogas para halar sus canoas; el Vitu o Jagua (Genipa oblongifolia, Ruiz et Pav.) cuyos frutos sirven a los indios que habitan las orillas de los ríos para pintarse el cuerpo de color negro azul, con el objeto de librarse de los mosquitos; la setica (Cecropia peltata, Lin.), en cuyos troncos huecos se cría una especie de abeja que produce una cera muy blanca, la que forma uno de los principales artículos de comercio de la provincia; el árbol del caucho [Siphonia elástica Pers], cuyo jugo condensado nos suministra la preciosa materia conocida con el nombre de caucho o jebe; el árbol de la goma sandi [otra especie de Siphonia] del que emplean el líquido lechoso para hacer impermeables sus recipientes de barro i condensado lo usan los indios como emplasto; la Tangarana [Triplaris americana, Lin.], en cuyas ramas se cría una ponzoñosa hormiga; la Patagua (Hura aculeta), árbol venenoso, cuyas semillas tomadas en muy pequeña cantidad sirven de purgante drástico; el Hojé (Ficus), del que emplean el jugo lechoso para curar las lombrices; las Llanguas cuyas hojas se emplean en la provincia para teñir de azul, i de las que hay dos clases, una es arbórrea i pertenece al género Bignonia i otra es un arbusto pequeño del género Indigofera; la Schacapa [Cerbera peruviana, Pers.], de frutos venenosos i de los que se emplean las pepitas huecas, que se usan por los indios como cascabeles; en fin, un gran número de otros vegetales que producen variadas i útiles resinas que se conocen en la provincia con los nombres de copal, lacre, caraña, estoraque & X.

La *elegante familia de las palmeras* tiene numerosos representantes en los bosques de esta extensa provincia. Entre los principales citaremos la procera palma de la cera (Ceroxilon andicola, Humb.), que crece en las partes elevadas i frías de la provincia i cuyo tronco resuda una materia cerosa, que se recoge por los habitantes del lugar, i se emplea en los mismos usos de la cera; la durísima i espinosa Chonta (Bactis ciliata, Mart.), cuya madera se emplea por los naturales, para fabricar los arcos i las puntas de las flechas, i el cogollo tierno i cocido sirve de

alimento; la olorosa Sia-Sia [Morenia fragrans, Ruiz et Pav.] i su hermana la (Morenia Poeppigiana, Mart.); el humilde i aromático Chutaslliun [Chamaedorea fragans, Mart.]; cuyo olor se asemeja a la raíz de lirio, i sus congéneres las Chamaedorea laceolata et linearis, Mart.]; los agradables palmitos (Euterpe oleracea, Mart.), del que se come el tierno cogollo i el (Euterpe edulis, Mart.) de frutos comestibles, al que acompaña muchas veces el (Euterpe ensiformis, Mart.); la elegante i elevada Huacrapona, llamada en otras partes Camona (Iriartea deltoidea, Ruiz et Pav.), cuyo tronco se halla sostenido en el aire, en la extremidad de un cono de raíces que salen del terreno, hasta la altura de seis a ocho pies; el hinchado Tarapoto (Iriarteo ventricoso, Mart.), cuyo tronco, tan empleado en la construcción de las casas, se dilata a una cierta altura, formando una especie de barriga; la soberbia Catirina [Attalea], cuya elegante copa es formada por grandes hojas, que tienen en su base una materia filamentosa que los indígenas emplean como yesca, i de sus huesosos frutos sacan unas larvas que sirven para cebar los anzuelos cuando pescan; la espinosa *Chambira* (Astrocaryum) de cuyas hojas sacan un hilo tenaz que lleva el mismo nombre de la planta i del que se sirven para tejer unas bolas llamadas Pillajas o Jicras, i para la fabricación de las hamacas; la Palma real (Cocos butiracea, Lin.) de cuyos frutos se saca una materia grasa que sirve cuando es fresca para condimento; otra especie del mismo género el [Cocos oleracea, Mart.] del que se comen los brotes tiernos; por último el gracil [Desmoncus prunifer, Poep.) del que se comen las agridulces drupas.

Pero todas las plantas que acabamos de citar, no dan sino una muy pequeña idea de esta rica parte del Perú, porque demasiado largo sería la simple enumeración de las principales. Así, aunque sea para tener una idea remota de la exhuberante vegetación de esta provincia es preciso añadir este infinito número de vegetales parásitos, que viven amontonados unos sobre otros, hasta cubrir la entera superficie del vegetal que los mantiene o que simplemente les sirve de apoyo, entre las cuales podríamos citar un sinnúmero de bellas i caprichosas orquídeas que engalanan con sus brillantes flores aquellos añejos troncos, haciéndose notar varias especies de Oncidium, Stanopea, Peristeria, Catasectum, Epidendrum, Maxiliavia, Sobralia, Anguloa, Bletia, Masdevallia, Cypripedium &., i para completar de cualquier modo el cuadro, imagínese también esas numerosas enredaderas que suben hasta la cumbre de los más elevados árboles, bajan después para volver a subir, se enroscan unas con otras envuelven i amarran las ramas, ligan entre sí diferentes plantas i forman un enmarañado tejido de vegetación absolutamente impenetrable sino con el machete a la mano.

Cuando se sigue en una canoa la tranquila corriente del Ucayali o del Amazonas, entonces se pueden observar con calma estas variadas escenas que presenta la exhuberante vegetación de aquellos lugares; es allí adonde se ven elevarse estos enormes higuerones [Ficus gigantea, Kunth], cuyo corpulento tronco i extendidas ramas, enteramente cubiertas por las hojas de volubles plantas de Cissus, Mikania, Anguria, Passifloru, Luffa, Bignonia, &. presentan a la vista un colosal monumento de verdura; otras veces, estas mismas plantas revistiendo completamente un gran número de árboles de distinta forma, pasan de un árbol a otro i colgando con gracia de diferentes modos, afectan las más caprichosas formas, presentándonos, como variadas decoraciones, aquí un castillo, allá, un arco, por otro lado, un puente, más allá, columnas, pedestales, capillas, grutas &.&.

En la estación de las aguas, cuando los ríos crecen mucho, sucede a veces que invaden nuevos terrenos i entonces, poco a poco, arrastran consigo todos los vegetales que cubrían estos terrenos, pero el agua al retirarse deja una capa de fértil limo, en donde en muy poco tiempo se desarrolla con fuerza, una nueva vegetación.— La primera planta que aparece en estos terrenos es casi siempre la *caña brava* [Ginerium sagitatum, Beauv.]. Esta planta crece en abundancia, en las orillas de los grandes ríos de la provincia litoral i el agua al retirarse deja muchas de ellas sobre la playa que se forma; entonces, gozando esta planta de mucha vitalidad i hallando en estos húmedos terrenos las condiciones favorables para su desarrollo, brota por todos sus nudos i en poco tiempo invade todo el terreno. Mientras se desarrolla la caña brava, nacen una multitud de ciperáceas, gramíneas, jussieas i otras plantas herbáceas, de manera que, al cabo de algunos meses, este terreno dejado por el agua se halla completamente cubierto de vegetación. Al mismo tiempo, empiezan a nacer los primeros vegetales leñosos, los que son algunas especies de chilcos (Baccaris) i el pájaro bobo [Tessaria legittima, Delan.]; a estos suceden las (Seticas Cecropias), las que elevando prontamente sus elegantes quitasoles, formados por sus grandes hojas, producen un poco de sombra que sirve para mantener la humedad del terreno. Entonces, con estas nuevas condiciones pueden desarrollarse otras plantas, tales como las Heliconias, Alpinias, Costuz, Zarzaparrillas, Carludovica, etc., etc.; a las que luego suceden las palmeras, cedro, caobas, higuerones, capironas, etc., etc. i en poco tiempo el monte se hace tan espeso que parece que nunca haya sido invadido por el agua; sino por que no se notan estos vetustos i seculares árboles, propios de los bosques primitivos.

Lo que es digno de observación es que cuando las Cecropias se han desarrollado un poco, i que el terreno no recibe directamente el sol, entonces se varían las condiciones de existencia de las plantas que se habían desarrollado antes, tales como las ciperáceas, las gramíneas, las cañas bravas, etc., las que empiezan a disminuir i acaban por desaparecer; viéndose siempre estos vegetales en los lugares abiertos i expuestos al sol, como son las orillas del río, pero nunca en el interior del bosque, adonde reina contínua sombra.

PRODUCCIONES ANIMALES.—

La abundancia de animales se halla en razón directa con la abundancia de vegetales, porque en donde hay muchas materias vegetales, podrán vivir muchos animales herbívoros, frugívoros o fitívoros i en donde abundan éstos, necesariamente podrán vivir muchos animales carnívoros. Todos los seres de la naturaleza se hallan en contínua lucha por la existencia, i esta lucha es necesaria para mantener la admirable armonía del mundo orgánico. Así, si en la provincia que nos ocupa hay exhuberancia de vida vegetal la debe también haber de vida animal. En efecto, en estos bosques un contínuo zumbido hiere nuestro oído, i do quiera miramos vemos algo que se mueve, algo que se agita; acá el veloz venado que huye entre los arbustos; allá algún ágil mono que juguetea sobre un árbol; por un lado la tímida ardilla que brinca graciosamente entre las ramas; por otro alguna ave de brillante plumaje que nos entretiene con su agradable canto; de lejos se oye el maullido del feroz jaguar que nos hiela de espanto; por otro lado se escucha el horrísono silbido de la mortífera serpiente i a falta de éstos la vida

animal se manifiesta por innumerables legiones de insectos que por todas partes se arrastran, marchan, trepan, vuelan i armados de los más delicados instrumentos, perforan, cortan, dividen i destruyen todo cuanto cae bajo sus finas mandíbulas.

ANIMALES DOMESTICOS.—

Los animales que se crían domésticos en la provincia litoral de Loreto, son muy pocos i pueden reducirse a algunas vacas, caballos, chanchos, perros, gatos, gallinas i patos.

Los grandes animales como vacas i caballos son muy escasos en esta provincia, tanto por la falta de caminos, de manera que en muchos puntos no se pueden introducir, como también por la escasez de pastos para su alimentación. En los pocos lugares adonde se han introducido, en general, producen muy bien i aunque los habitantes del país exageran mucho los perjuicios que causan los murciélagos i algunos gusanos, sin embargo, en muchos puntos de la provincia, a pesar de haber una verdadera plaga de estos animales que hasta el hombre es obligado a defenderse, no por esto las vacas en donde hay pasto han dejado de engordar admirablemente.

El chancho es el animal doméstico más común de la provincia de Loreto; exceptuando los lugares habitados por los infieles se puede decir que no existe un solo pueblo de la provincia en donde no se crían chanchos. En la misma capital, esto es, la ciudad de Moyobamba, se ven tropas de chanchos marchar libremente por todas las calles, alimentándose de todas las cáscaras de yuca i plátanos que se botan de las casas.

El perro, al contrario, parece que no puede soportar el clima de esta región, i a pesar de que los indios que habitan las márgenes del río Huallaga, introducen gran número de perros de Huánuco, de la provincia de Pataz i de Chachapoyas, sin embargo, éstos casi nunca se multiplican, i se hace necesario la contínua introducción de otros perros.—El gato no es tampoco muy común en la provincia litoral i parece que el clima le sea poco favorable.

Las gallinas prosperan perfectamente en esta comarca i no hay indio bautizado o infiel que no posea algunas. Estas aves como casi todos los animales domésticos de la provincia se mantienen con plátanos. Una anomalía muy común en los gallos de los pueblecitos citados en las márgenes del Marañón, es la de tener cinco i hasta seis dedos en las patas. Es muy natural que casi todos los gallos de estos lugares provienen de un par que habrá tenido esta anomalía.

Los patos que se crían domésticos en la provincia litoral de Loreto son los mismos que se encuentran en el estado silvestre en las orillas de los ríos Ucayali i Amazonas.

ANIMALES SILVESTRES.—

Entre los animales silvestres, debemos contar en primer lugar el tapiro [Tapirus americanus, Desm.] el que es conocido en el Perú con los distintos nombres de gran bestia, *danta,* vaca de anta i sacha vaca o vaca del monte. Este animal de la talla de un burro, vive en los lugares sombríos i pantanosos; tiene mucha fuerza principalmente para pujar i como puede domesticarse con facilidad, yo no

dudo que con un poco de paciencia se podría obtener de él, un animal útil para los trabajos de la agricultura.

Los indios tienen mil preocupaciones sobre las propiedades medicinales de las uñas de este animal, las que miran como una panacea universal i casi no hay indios que no hable maravillas de la uña de la gran bestia. Lo que hay de más positivo es que su carne puede comerse, i su cuero es excelente para fabricar lazos, riendas i otros trabajos de talabartería.

El *chancho del monte,* llamado también sajino o huangana, i que es el pecarí de collar de los naturalistas (Dicotiles torquatus. Cuv.), vive en grandes tropas en el interior de los bosques de la provincia litoral de Loreto i suministra a sus habitantes una carne muy estimada.

El *Ronsoco* (Hidrochoerus capibara, Erd.), animal casi del tamaño de un chancho, que vive tanto en el agua como en tierra y se nutre de yerba, yuca, plátanos, etc. El Ronsoco puede domesticarse con facilidad, habiendo visto algunos que vagaban libremente por los campos i los ríos i volvían todos los días a las casas de sus dueños. La carne del ronsoco es bastante buena.

Los *venados* (Cervus), que viven en la provincia litoral de Loreto son de dos especies distintas; una es el [Cervus rufus, Cuv.], i el otro el (Cervus nemorivagus, Cuv.). El primero vive en los bosques más espesos i sombríos; el segundo al contrario busca los lugares abiertos en donde hay arbustos.

El *taruka* (Cervus antsiensis, Orb.) es otro animal que pertenece al mismo género, pero que es muy raro en la provincia litoral de Loreto, porque vive en los lugares elevados i fríos.

El *macaz* [Coelogenys fulvus, Fed Cuv.] y los Picuros o Cuspi [Dasyprocta aguti, Hillig. et Dasyprocta variegata Tchudi] son animales de mediana talla, notables por los gastos que causan en los sembríos de yuca. Los indios hacen la caza a estos animales para destruirlos i al mismo tiempo comerse la carne.

El *Oso hormiguero* [Myrecophaga tamandua, Desm.] que destruye una gran cantidad de hormigas.

Los *perezosos* [Bradypus trivittata, Cornalia et Bradypus infuscatus, Vag.] llamados por antagonismo Pericos ligeros por ser muy lentos en sus movimientos.

Los extraños Quisquinchos [Dasypus 9-cintus, Lin et Dasypus tatuy, Desm.] i cubiertos con su geométrica i dura coraza, que los defienden del ataque de otros animales.

Los indios de la provincia litoral de Loreto no sólo se alimentan de la carne de todos los animales que hemos citado, sino que comen también de la de toda clase de monos i otros animales.

Entre los *monos,* comunes a esta región, citaremos la lúgubre Maquisapa o Marimonda [Ateles ater, Cuv.]; el Chamek llamado también Marimonda [Ateles pentadactylus, Geoff]; el triste Chuva [Ateles marginatus, Geoff]; los monos Oki i Choco [Lagothrix Humbotdii Geoff et Lagothrix canus Geoff], muy escasos en el norte del Perú, viviendo solamente en la parte sur i un poco templada de la provincia; los aulladores o Aluates (Mycetes), de los que una especie se conoce con el nombre de mono colorado o cotomono (Micetes seniculus Geoff), i otras especies, se designan simplemente con el nombre cotomonos (Mycetes rufimanus, et Mycetes chrysurus, Kuhl), a causa del gran desarrollo del hueso ioide que los hace parecer con coto. Estos monos por las mañanas, al amanecer, i por las tardes, al

caer el sol, hacen una horrible gritería que pocos individuos, con su voz ronca i estridente, hacen un ruido igual al que podría hacer una manada de cochinos heridos. Además citaremos los ágiles Macaquito i Miquito (Cebus robustos kuhl et Cebus capucinus, Erxl); los lindos i sociales Frailecitos (Chrytrix sciureus, Kampet Chysothrix entompaghus) de carácter tan suave que en el estado de esclavitud parecen gozar de la compañía del hombre; el somnoliento mono nocturno (Nyctipithecus trivisgatus, Reng.), que duerme todo el día para hacer mil travesuras durante la noche; el ligero Ouappo (Callithrix discolor Is Geoff.) i sus congéneres los Callithrix amictus, Geoff.; por último, estos variados y graciosos animalillos que se conocen con el nombre de Leoncito (Hapale leonina, Humb.), Pinchecito (Hapale Ocdippus), Pinchecillo, (Hapale labiatus, Geoff), &.

Pasando ahora a los animales mamíferos dañinos al hombre, que se encuentran en esta parte del Perú, nombraremos entre los principales el sanguinario Tigre o Jaguar (Felicenza, Lin); el León o Puma (Felis concolor, Lin); el feroz Uturunco (Felis celidogaster, Tumm.); los que viven de rapiña, atacando tanto a los animales del monte como a los domésticos.

El género Oso tiene dos representantes, el Ursus ornatus, Cuv. i el Ursus frugilegus Tschudi; conocido por los indígenas con el nombre de Hacamari. El primero casi siempre vive en los lugares fríos i se alimenta de venados, vicuñas i huanacos, atacando también a los becerros i a las vacas; el segundo, al contrario habita los bosques i se nutre de materias vegetales, principalmente de los frutos del Humiro o yarina (Phyt elephas macrocarpa) también entra en los sembríos de maíz en donde hace grandes daños.

El hediondo añaz (mephitis amasonica, Licht) que se defiende de los animales que le atacan despidiendo un olor sofocante i pestilencial.

El Omeiro (Galictis bárbara, Vag.); la flexible comadreja (Mustela agilis, Tschudi) i la carachupa o Mucamuca (Didelphys azarae Temm.) hacen sus invasiones en los corrales destruyendo un gran número de gallinas.

En fin otro grupo de animales no menos perjudiciales al hombre que los precedentes es el de los murciélagos, que chupan la sangre tanto del hombre como la de los animales domésticos.

Los murciélagos son tan abundantes en algunas partes del Perú, que no se puede dormir sin cubrir enteramente la cama con un mosquitero. Las especies principales que causan más daño pertenecen a los Vampiros [Phyllostoma] i son los Phyllostoma hastatum, innominatum, i erythromos Tschudi.

Por último, tenemos que citar aquí algunos mamíferos, que el vulgo mira como peces, porque los ve vivir en el agua; estos son los Bufeos i las vacas marinas.

De los Bufeos, se notan dos especies, de los que una es la Inia Geoffrensis, Blanv., de la talla de más de dos varas i que se encuentra en el Amazonas, el Napo, Ucayali y otros ríos a más de 600 leguas del mar: otra especie, un poco más pequeña es el Delphinues fluviatilis, gervais, que se nota en los mismos ríos.

Las vacas marinas, Manatus, que se pescan en los ríos de la provincia litoral de Loreto, pertenecen a dos especies, estas son: el manatus americano, Tilisius, i el manatus latirostris, Harlan.

Las vacas marinas, son unos animales que adquieren una talla de casi tres varas de largo i son dignas de interés, por su carne sana i agradable. Los indios del Ucayali i Amazonas cazan frecuentemente a estos animales, de los que comen su carne asada.

La caza la hacen con una especie de lanza de madera, la que por una extremidad es adelgazada en punta i por la otra se halla engrosada para darle mayor peso. Este instrumento se halla en todas las casas de los indios, que viven en las márgenes de los ríos i se conoce con el nombre de Fisga.

Aves.— Por lo que respecta a las aves, la provincia litoral de Loreto no puede tenerlas más ricas, ni más variadas. En efecto, a más de muchas especies que nos proporcionan una carne delicada, algunas distraen nuestro oído con sus armoniosos cantos i otras, por sus variados i brillantes colores, engalanan, embellecen y animan las diferentes escenas que se presentan a la vista del viajero que recorre esta parte del Perú.

El naturalista podrá observar allí, entre las aves de rapiña, la indomable Harpiia destructor,Orbig, con sus aceradas garras, más temibles que las del mismo tigre; numerosos halcones, entre ellos el elegante Nauclerus forcatus, Vigors, de rápido vuelo i cola ahorquillada; la Jetinia plumbea, Viellot; el Harpagus bidentatus, Vigors; el ágil Cernícalo [Falco sparverius, Lin.]; el sociable Caracara [Poliborus Chimango, Viellot], algunos gavilanes, tales como el Spizaetus uribiting, Viellot i el Hipomorphnus rutilante, Cab.; por último la feroz águila de cabeza blanca (Haliaetus leucocephalus).

El cazador podrá procurarse fácilmente en estos bosques, el pesado Paujil (Ourax galeata, Curv.); el elegante Priori [Crax alector, Lin.]; la pava grande [Crax. Temminchii, Tschudi]; la pava del monte [Penelope Cristata, Lin]; la pava aburrida [Penelope aburris, Gonld]; la acchahualpa o Gallina del monte [Penelope adspersa, Tschudi] i la Penelope rufiventris, Tschudi; varias clases de delicadas perdices, tales como: Odontophorus epeciosas, Tschudi; el Ortigis ocellata, Meyes; el Cripturus atrocapills, Tschudi; el Cripturus Kleei, Tschudi; i muchas otras especies de este género, comunes en el Brasil.

Si se recorre las orillas de los ríos Ucayali i Amazonas, se observará sobre los árboles el locuaz Mamanschigua [Opisthocomus cristatas, Jllig.], cuya carne no se puede comer por su fuerte i desagradable olor; i en las playas, cuando el agua baja i se retira, parece que se dan cita numerosas aves de ribera, notándose en grandes tropas, las Bandurrias [Ibis melanopis, Forst]; el Yanahuico [Ibis ordi, Nonap.]; la hermosa Espátula [Platalea ajaja, Lin.]; el Toyuyo [Micteria americana, Lin.]; variadas Garzas [ardea]; el Pájaro bobo [Nydicorax americanus, Bonap.]; el Tantalus loculator; i el ruidoso i original Camungo [Palademea cornuta, Lin.], que se descubre de lejos por su fuerte voz, la que se asemeja un poco al rebuzno del burro i por su extraño i delgado cuerno, plantado en la parte superior de la cabeza.

En las orillas de los ríos Amazonas i Ucayali se encuentran también algunas aves palmípedas, tanto de agua dulce como de mar, i entre ellas podemos citar el Pato real [Anas moscata, Lin.], llamado en la provincia litoral de Loreto Pato negro; vuela en parvadas numerosas i los indios le hacen una activa caza para procurarse su carne; el valiente Tibi [Sterna magnirostris, Licht.], que deposita sus huevos en la arena i persigue gritando a los indios que se acercan a su nido para tomarlos; el extraño Picotijera, llamado también arador o pescador [Rhinchops nigra, Lin.], que vuela a flor de agua, tomando diestramente, los pececillos, con su pico de mandíbulas desiguales; algunas ávidas gaviotas [Larus], que contínuamente gritan i se disputan la presa que hacen en el río; por último, una nueva especie de Pato, conocido en la provincia litoral de Loreto, con el nombre de

Huangana [Anas monogama, Raimondi] el que tiene por caracteres ser del tamaño de un pato común, de talla algo esbelta, con pico negruzco, la cabeza, cuello, pecho i región anal, blanco sucio i amarillento, dorso i vientre rojizo, alas verde brillante, con una mancha blanca i patas coloradas. Esta especie de pato tiene la particularidad de no juntarse en parvadas hallándose siempre en las playas del Ucayali, reunidos solamente de dos en dos, macho i hembra; esta especie es muy arisca i parece estar siempre en guardia; gritando i tomando el vuelo antes de poderse acercar a tiro de fusil. Los indios hacen la caza de esta especie de pato cuando tiene cría, tomando los pichones que todavía no pueden hacer uso de sus alas para volar, los que crían en sus casas.

Cómo podremos ahora citar en pocas palabras, esa inmensa variedad de aves de distintas formas, colores, costumbres, canto, etc. que pueblan los sombríos bosques de esta provincia. La lista de estos lindos animales es tan grande, que nos desviaríamos de los límites que nos hemos propuesto, si quisiéramos solamente citar los principales, así nos contentaremos con nombrar algunos. La parte llana del Perú, bañada por el río Ucayali i el Amazonas no se halla dividida del Brasil por cadena de montañas. De modo que estos dos países tienen un mismo clima i de consiguiente, también las producciones serán las mismas.— En efecto, tanto la Flora como la Fauna de esta parte del Perú es casi idéntica con la del Brasil.— Entre las numerosísimas aves que habitan esta región citaremos los hermosos Guacamayos (Macrocercus); el doméstico Chereclees (Psittacus melanocephalus); varias especies de vocingleros Loros, tales como el Psittacus amazonicus, Lathum; el Psittacus pulverulentas Gmel'm; el Psittacus mercenarius, Tschudi, i el Loro real (Conurus Jlligeri, Tschudi). Los extravagantes Dios te dé [Ramphatus], con su enorme pico i sus compañeros, los aracari [Pteroglossum], con el cuerpo pintado de los más vivos colores; los fastuosos i taciturnos Pilcos [Trogon pavoninus, Lin.] cuyas hermosas plumas de la cola sirven en el Brasil como adornos de cabeza; el anaranjado Gallo de roca, llamado en lengua quechua Turquí [Rupicula peruviana, Ch. Dumont]; el pájaro toro o Yanatunqui (Cephalopterus ornatus, Geoff), con su elegante quitasol sobre la cabeza; los activos carpinteros (Picus), contínuamente ocupados en golpear la corteza de los árboles para sacar los insectos que se ocultan por debajo; los belicosos i magníficos Cotinga (Ampelis), uno de los cuales de un lindo color azul con garganta morada, lleva el nombre de la provincia de Mainas (Ampelis mainana, Lin.); un gran número de especiosos Tanagras, tales como el soberbio siete colores [Gallospiza yeni, Cabanis]; el raro Pico de plata [Ranphocelus atrocericeus, Orb.]; el modesto Frutero [Tanagra frugilegus, Tschudi] y el encendido Cardenal [Phoenisoma azarae, Cananis].

Por último, citaremos aquella multitud de lindas y diminutas avecillas, conocidas con el nombre de Picaflores [Trochilus], verdaderas joyas animadas, que reúnen en sí el brillo del insensible metal i los bellos colores de las frías piedras preciosas, con la vida más activa i las formas más elegantes. Entre las especies, que viven en esta parte del Perú podemos citar los trochilus pigmaeus [Spiz], Chrisurus, [Cuv.], aplicalis, [Licht.], anais [Lesson], forcatus [Lin.], platurus [Viellot.], petasophoras, [Prinz Max.], amethistcolli, [Tschudi].

Reptiles.— A pesar de que los reptiles por lo común son animales no solamente inútiles, pero las más veces perjudiciales i dañinos, sin embargo, esta dichosa provincia posee algunos de grande importancia suministrando a sus habitantes

una carne agradable i sana, huevos en abundancia i una materia grasa que sirve a diferentes usos.

Estos animales son dos especies de Tortugas fluviales, conocidas en el país con los nombres de Charapa i Charapilla.

La Charapa (Podocnemis expansa, Nitz), es la especie más grande, llegando a veces a tener casi una vara de largo i el peso de unas tres arrobas; vive de preferencia en los grandes ríos Amazonas i Ucayali; sin embargo se encuentra también en el Huallaga, Napo, Morona, Pastaza, Pachitea, &. Su carne es blanca, sana i agradable, de manera que forma el principal alimento de origen animal, para todos los que frecuentan el Ucayali i el Amazonas. Los infieles que habitan las orillas del río Ucayali las toman con tanta facilidad que dan una charapa en cambio de cualquiera fruslería del valor de un medio real.

Las charapas son muy abundantes en la época que deponen sus huevos; esta época corresponde a la estación seca, en la que las aguas de los ríos bajan, se retiran i dejan grandes playas de arena.

En los meses de agosto i setiembre, las charapas salen del agua, por la noche, marchan sobre la playa i buscan un lugar en donde el terreno es muy arenoso, para depositar sus huevos.

Los indios que conocen los lugares frecuentados por las charapas van de noche, i las sorprenden, mientras están depositando sus huevos, i entonces no hacen más que voltearlas sobre el dorso, impidiéndoles de este modo el huirse; al día siguiente van a recogerlas.

Las charapas tienen una ventaja sobre todos los demás animales, i es que pueden vivir por meses enteros sin tomar alimento alguno; esta propiedad permite transportarlas vivas en el fondo de las embarcaciones, sin gasto de ninguna clase i tener carne fresca cuando se desee. Como se recogen las charapas solamente en la época que deponen sus huevos, no se podría tener carne de charapa en todo el año si no se aprovechara de la propiedad que tienen de resistir el ayuno por mucho tiempo. Para esto se construyen unos corrales con palizadas i mejor todavía unos estanques con agua, a los que se da el nombre de charaperas, i allí, si se quiere, se conservan las charapas hasta la otra estación. En Sarayacu los padres misioneros han hecho construir una charapera bastante grande, haciendo con arena una playa artificial en su orilla; i además para que las charapas se conserven en buen estado echan de cuando en cuando en el estanque algunas gramíneas que le sirven de alimento o, mejor todavía, los frutos del árbol del pan (Artocarpus incisa), de los que parecen muy ávidas las charapas; habiendo visto yo mismo amontonarse todas las charapas en el estanque, cuando se les echaba uno de los frutos. Con estos cuidados los padres de Sarayacu han conseguido que las charapas depusiesen sus huevos también, en el estado de esclavitud, lo que es muy importante porque promete hacer de las charapas, nuevos animales domésticos.

Las charapas no solamente son útiles por su agradable carne sino que proporcionan también un gran número de huevos los que son muy estimados de los indios. Las charapas como hemos dicho, depositan sus huevos en las playas arenosas que dejan los ríos en la estación seca. Los huevos se encuentran a más de un pie de profundidad, enteramente cubiertos por la arena i cada nido contiene de 120 a 150 huevos, de forma esférica de 5/100 de vara (40 ó 43 milímetros) de diámetro i cubiertos por una cáscara membranosa de la consistencia de pergamino.

ANEXO F

Parece casi imposible que un animal tan pesado como la charapa pueda en una sola noche salir del río, marchar a veces algunas cuadras, excavar un hoyo de más de un pie de profundidad, depositar en él más de 120 huevos, cubrir éste con arena, nivelar el terreno para ocultar el nido, i volverse al río. Lo que prueba evidentemente que todas estas operaciones las hacen las charapas en una sola noche, es que jamás se encuentran nidos empezados.

Los indios descubren con mucha facilidad los nidos de las charapas, tanteando el terreno con el talón o con un palo i donde ven que se hunde con facilidad, allá excavan con la seguridad de hallar los huevos.

Si no ha soplado viento en la noche, entonces se descubren los nidos por los rastros que las charapas dejan en la arena cuando salen del río, para ir a depositar los huevos.

Los huevos de charapa no sólo sirven para comer, sino que los indios sacan de ellos una materia grasa que se conoce en el país con el nombre de manteca de huevos de charapa. Para esto esperan la época más propicia, en que todas las charapas han depositado sus huevos; entonces recogen éstos en gran cantidad hasta llenar una canoa i luego con los pies i gruesos palos, pisan todos estos huevos, quitan las cáscaras que botan i dejan toda la materia contenida en los huevos expuesta al sol por algunas horas; entonces se separa una especie de aceite que viene a nadar sobre la superficie i el que recogen por medio de conchas, vaciándolo después en ollas de barro. Para purificarlo se hace hervir i luego se pasa a través de un trapo. Esta manteca fresca puede emplearse para condimentar la comida, pero luego se vuelve rancia i entonces se emplea solamente para el alumbrado.

La manteca de charapa se vende en el Brasil a un peso cada bola que contiene más de una arroba.

La charapilla [Podocnemis tracaxa, Filtz], difiere de la charapa por su tamaño, siendo ésta mucho más pequeña, de manera que su peso nunca llega a una arroba. Además, sus huevos no son esféricos como los de la charapa, sino de forma elíptica, cuyo diámetro más grande es un poco mayor de 5/100 de vara (45 a 48 milímetros) i el diámetro más pequeño es un poco mayor de 3/100 de vara (de 32 a 35 milímetros); su cáscara es más dura que la de los huevos de charapa i tiene la consistencia de la cáscara de los huevos de gallina.

Los nidos de las charapillas son menos hondos, no alcanzando a un pie de profundidad, i contienen solamente de treinta a cuarenta huevos.

Las charapillas depositan sus huevos un poco antes que las charapas, esto, en los meses de junio i julio. Las charapas se encuentran en abundancia también en el Huallaga, más abajo del pongo de Aguirre.

Si la provincia litoral de Loreto tiene como hemos visto reptiles muy útiles también tiene otros que son el espanto de los indios por su voracidad o por la actividad de su veneno.

Los reptiles de esta clase, que merecen ser citados, son los voraces i temibles lagartos [Champsa] los que a pesar de ser conocidos indistintamente, con el simple nombre de lagartos, pertenecen sin embargo a tres especies distintas; a saber, Champsa Sclerops, Fissipes, Nigra (Wagl.). Esta última especie, esto es, el Champsa, nigra es la mayor llegando a tener más de cinco varas de largo.

Entre las variadas i horribles serpientes, citaremos: el gigantesco Yacumama (boa marina, Lin.), el que a pesar de no ser venenoso es, sin embargo, temible por su prodigiosa fuerza.

Los indios exageran mucho la talla de este animal, la que casi nunca pasa de cinco varas de longitud i el grosor de un muslo. Los indios tienen además, la preocupación de que el Yacumama o serpiente boa pueda atraer a un hombre con su resuello.

La mortífera culebra de cascabel [croths horridus, Dand.], de veneno muy activo, pero que no puede ocultar su presencia por el ruido que hace el choque de algunos anillos córneos que rematan su cola.

La peligrosa Echidna [occllata, Tschudi] que, aunque de pequeña talla, su picadura es, sin embargo, mortal. Los venenosos jergón [Bothrops pictus, Dum.] i flamón [Lachesis rhombeata Pr. Mat.]; el elegante coralillo [Elaps affinis, Filtz], i por último, algunas especies de grandes Botrops casi tan peligrosos como la culebra de cascabel.

Peces.—Los grandes ríos que bañan la provincia litoral de Loreto, abundan en variados peces, pero éstos son menos conocidos que los demás animales, de manera que nos limitaremos a citar las principales especies.

Estas son: las voraces candiru [Serrasalmus rhombeus, Fitz) i Piranha [Pygo centrus piraga, Fitz], los serrasalmus aurens et nigricans (Spiz), el Hidrocyon brevidens, Cuv., los que viven en el Amazonas i en el Ucayali. El célebre Gymnotus electricus, Lin., que vive en los lagos i pequeños afluentes del Amazonas i Ucayali, i posee una temible defensa contra sus enemigos, en las fuertes descargas eléctricas que produce i con las que puede matar pequeñas animales, o entorpecer a los de mayor talla.

Un gran número de peces que habitan esta región pertenecen al grupo de los Silúridos, i entre ellos nombraremos los Platisto maplaniceps (Agas.) i Platystoma Platyrhynchos (Cuv. et Val.); los Doras costatus (Lin.) i Doras carinatus (Lacep); i muchos otros conocidos con los nombres indígenas de zúngaro, cunchi, mota, &., que habitan el Amazonas, el Ucayali, el Huallaga i varios otros ríos. Pero entre todos los peces que habitan los ríos de la provincia litoral de Loreto, ninguno adquiere las proporciones, ni tiene tanta importancia como el que se conoce en la provincia con el nombre de Paichi i en el Brasil con el de Piracucu (Vastres gigas, Cuv. et Val.).

El paichi llega a veces a tener más de tres varas de largo i un peso mayor de 300 libras; se encuentra en todos los ríos, tales como el Amazonas, Ucayali, Napo, Yavarí, Huallaga, &., i en las lagunas que comunican con estos ríos por medio de un canal.

Este gran pez es el que se emplea para la preparación del pescado salado, que se consume en toda la provincia i que se exporta también al Brasil. Parece imposible que todavía no se note escasez de paichi en los ríos, a pesar de la activa pesca que se ha hecho i que se hace diariamente, para la preparación de la enorme cantidad de salado que se consume.

En la provincia litoral toman el paichi por medio de una especie de arpón, que llaman fisga i lo acaban de matar con algunos golpes de acha en la cabeza; luego lo arrastran a tierra i allí lo desuellan, cortan su carne en grandes i delgadas piezas, las que salan i extienden al sol sobre barbacoas de caña brava para secarlas.

Difícil es dar una idea del movimiento a que da lugar esta importante industria.

Los habitantes de Moyobamba, Tarapoto, Saposoa, &, que se ocupan de la preparación del salado se establecen en la estación seca, en las orillas del

Ucayali, llevando consigo tocuyo, cuchillos, anzuelos, &., para cambiar con los infieles que habitan las cercanías i obtener de ellos los alimentos de primera necesidad, cuales son plátanos i yucas o también su trabajo personal. En esta época se improvisan en las orillas del caudaloso Ucayali, multitud de chozas las que provistas de variados efectos de cambio, transforman estas solitarias regiones en una verdadera feria en donde reina la animación i el contento.

Las piezas del salado que se sacan del paichi son de dos dimensiones: las mayores se conocen con el nombre de piezas brasileñas i comúnmente no se puede sacar de un paichi más de cuatro; estas piezas sirven para el comercio con el Brasil. Las que se consumen en la provincia son más pequeñas, sacándose de un solo paichi de ocho a diez.

Pocos años hacen, cuando no había empezado la exportación de este artículo hacia el Brasil, el pescado salado era mucho más barato i se vendía comúnmente por piezas sin pesar; pero ahora se vende a peso i se paga de 19 a 20 reales la arroba en el Brasil, i tres pesos, i a veces hasta tres pesos i medio cada arroba en Moyobamba. A primera vista, parece increíble cómo se pueda vender más barato en el Brasil que se halla muy distante, que en la misma provincia, pero es fácil comprender esta diferencia porque para ir a Manaos o al Pará, lugares del Brasil a donde se vende, se baja por el río sin obstáculo de ninguna clase; i al contrario para transportarlo a Moyobamba no sólo hay que remontar los ríos sino que hay necesidad de llevar en fardos a dorso de hombre, por los caminos fragosísimos de Chasuta o Balsapuerto a Moyobamba, lo que aumenta mucho los gastos.

Insectos.— Vista la exhuberancia de vegetales i animales propia de esta región, bien se puede formar una idea del inmenso número de insectos que podrán desarrollarse allí, encontrando en los diferentes seres vegetales i animales un alimento copioso i variado.

En efecto, no se puede dar un paso sin que se presente a los ojos por un lado, alguna especie de las previsoras hormigas que van recogiendo los materiales para su nido o acopiando provisiones para llenar sus subterráneos almacenes; por otro lado, la industriosa abeja que vuela al panal con su cosecha de polen, que diligentemente ha recogido en el interior de las vistosas i perfumadas flores, o la ponzoñosa avispa ocupada en la construcción de las geométricas celdas de su avispero; más adelante un añoso tronco recortado sobre el suelo, invadido por los más variados coleópteros; entre las ramas de los arbustos, las sanguinarias arañas que en el centro de su admirable trampa esperan con infatigable paciencia la caída de alguna víctima; cerca de los ríos, nubes de molestos e ingratos mosquitos que retribuyen con veneno al que a pesar suyo le ha suministrado alimento; en fin, por todas partes se ven agitarse en el aire las inocentes i donosas mariposas, las que con sus delicadas formas i armoniosos matices constituyen el lujo de la virgen naturaleza de aquellos lugares.

Entre los insectos notables por algún producto o por ser dañinos citaremos: las abejas, de las que se conocen en la provincia litoral de Loreto varias clases pertenecientes casi todas al género Malipona. Entre ellas dos son notables por sus productos; una vive en los bosques i habita en el interior del tallo de la Sética (Cecropia peltata) en donde deposita la miel i la cera. Esta última en su estado natural, como la recogen los infieles del Ucayali, es tan blanca como la mejor cera de abejas europeas. Los indios del Ucayali i de todos los demás puntos en donde se cría esta abeja, recogen la cera, la derriten i amoldan en pequeños panes

que cambian después por varios objetos i, comúnmente, una libra de esta cera vale dos varas de tocuyo.

Otra especie de Melipona, de color negro, hace sus nidos de tierra amasada con materias gomosas i cerosas, i los construye cerca de las casas, en las paredes, techos de las iglesias, etc.

La miel de esta especie es purgante, i en la provincia litoral de Loreto la emplean con este objeto para los niños muy tiernos. La cera de esta especie de Melipona es enteramente negra i se vende en la provincia para cubrir las cerbatanas, para hacer cerillos i también como cerote, para los zapateros.

Entre las hormigas citaremos la especie más notable, por los daños que causa en los sembríos de coca. Esta especie es de una talla más que mediana i provista de una gruesa cabeza armada de fuertes i cortantes mandíbulas, con las que parte como tijeras las hojas de coca, para trasportarlas hacia su hormiguero. Esta especie es la Oecodoma cephalotes [Lep. St. Targ.] conocida en las montañas de Huánuco, con el de Cutaca; en Tocache se le llama Ronguera, i en la parte más al norte de la provincia se conoce con el nombre de Curuhuinsi o también Runahuinsi.

Otra especie perteneciente al género Atta i conocida en las montañas del Cuzco con el nombre de Chaco, invade en ciertas épocas las casas i hace la policía de todas las cucarachas, arañas i cuantas otras sabandijas encuentra.

Una tercera especie de color negro es conocida en las montañas del Cusco con el nombre de Opasisi (Criptocerus atratus, Fabric.). Otra especie mucho más grande, cuya talla pasa a veces de una pulgada, se conoce con el nombre de Isula, i se teme mucho sus dolorosas picaduras.

En fin, en el interior del tallo i ramas de unos árboles llamados en la montaña del Cusco, Palo santo, i en la provincia litoral Tangarama [Triplaris peruviana, Fischet Triplaris Poeppigiana, Weddl se encuentra otra especie de hormiga (Mirmica triplarina), la que lleva el nombre del árbol en donde vive; llamándose en las montañas del Cuzco, hormiga del Palo santo i en la provincia litoral, hormiga Tangarama. Esta especie es de un color amarillento, de talla pequeña y muy ágil; su picadura es muy dolorosa. Basta dar un pequeño golpe en el tronco del árbol para que salgan i traten de picar al que se acerca a su morada.

Por último, citaremos entre los insectos perjudiciales al hombre i que habitan la provincia litoral de Loreto, al destructor Comején (Termes obscurum). Este pequeño animal construye grandes nidos de barro, los que a veces se hallan colocados entre las ramas de los árboles i tienen más de dos pies de diámetro; otras veces se hallan pegados a un lado del tronco o lo rodean a manera de anillo, o también se elevan del suelo como pequeñas chozas. Este nido se halla en comunicación con el suelo, por medio de tubos de barro construidos por los mismos animales i que a veces bajan a lo largo del tronco desde la parte más elevada del árbol.— Mas lo que hace este animalito muy perjudicial al hombre, es que no se contenta con hacer sus galerías sobre los árboles, sino que las hace en las mismas casas, excavando todos los palos i destruyendo en muy poco tiempo la más sólida madera. Cuando estos animales no son perseguidos por el hombre, construyen en poco tiempo sobre todos los palos sus largas galerías cubiertas i trabajan después con mucha actividad en su interior; de manera que poco a poco, toda la madera se reduce a polvo, pierde su solidez, i cae bajo el peso del techo.

ANEXO F

En todos los lugares infestados por esta plaga se podría evitar la destrucción de las casas, puentes, iglesias, etc., preparando de antemano la madera que se debe emplear en estas construcciones, haciendo absorber a la madera una solución de alumbre o de alcaparrosa, empleando para esto el sencillo medio de Boncherie, que consiste en poner en comunicación la parte inferior del árbol recientemente cortado i provisto todavía de algunas ramas con hojas, con un barril que contenga el líquido que se quiere hacer absorber.

En las aguas poco corrientes de algunos puntos de la provincia litoral de Loreto, tales como en las inmediaciones de Jeberos se encuentra una especie de sanguijuela conocida en el país con el nombre de Callo-callo (Hoementaria Ghiliani, Filippi).

NOTAS AL CAPITULO XIV

1. PORRAS, "Esquema...", 159-161.
2. *Vide* ROMERO, FERNANDO, *Rodríguez de Mendoza.*
3. A. DEL BUSTO, t. III, v. 2, pp. 223-295, de la *Historia Marítima.*
4. *Vide* DEL BUSTO, *loc. cit.,* 415-469.
5. A. DEL BUSTO, *ob. cit.,* 470, notas 62, 63, 64 y p. 472, nota 155. También ROMERO, EMILIO, 335 y artículo VASQUEZ, FRANCISCO.
6. RAIMONDI, II, pp. 229-231.
7. PAZ SOLDAN, *Geografía,* 715.
8. BASADRE, II, p. 590.
9. FAURA, 286, 288, 323.
10. MAW, 1-2.
11. ROMERO, F., *Notas...,* 6-7.
12. *Loc. cit.,* 11, 24, 70, 79, 80, 96, 97, 99, 101, 104, 107, 114, 119, 120, 190, 191, 250, 252.
13. BASADRE, II, p. 517; FELIPE PARDO. *Poesías y escritos en prosa.* París, A. Chaix, 1869, p. 321.
14. *Vide* LARRABURE, II, p. 15; DENEGRI, 2, p. 214, nota Nº 30; RAIMONDI, III, pp. 111, 112, 136, 223, 341; BASADRE, II, pp. 516-517.
15. LARRABURE, IX, pp. 337, 348-349.
16. LARRABURE, V, pp. 6, 8, 10, 11, 16, 18, 23.
17. LARRABURE, XIII, pp. 474-476.
18. LARRABURE, IX, pp. 336-337.
19. LARRABURE, XIV, p. 278.
20. LARRABURE, VI, p. 420.
21. LARRABURE, IX, p. 405.
22. LARRABURE, V, pp. 483-485.
23. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 3, doc. 49, Lima, 30 de enero de 1848, Carrasco a Ministro de Guerra y Marina.
24. ROMERO, F., *Notas...,* 10-12.
25. CASTELNAU, IV, pp. 270, 286, 287, 297, 299, 302, 307, 316, 317, 330, 333, 335, 340.
26. *Ob. cit.,* 245.
27. MARCOY, I, p. 451.
28. *Ob. cit.,* 450, 451, 454, 492.
29. CARRASCO, 156-158.
30. RAIMONDI, III, p. 144.
31. *Vide* DENEGRI, v. 2, p. 42.
32. LARRABURE, II, pp. 15-16.
33. LARRABURE, IX, p. 308.
34. LARRABURE, IX, 332-335.
35. PORRAS, *Límites...,* 82-85; PUENTE ARNAO, 127-131.
36. *Vide* WILLIAMS, F.L., 67-72.
37. HARRISON, 187.

38. Cartas de Maury a Sims y a Carr. del 12 de mayo y 14 de julio de 1849. Citadas por HARRISON, 188.
39. *Bulletin of...*, 11.
40. HARRISON, 188.
41. HARRISON, 188-189; F.L. WILLIAMS, 198; MARTIN, 148.
42. *Vide* GIBBON y HERNDON, en nuestra bibliografía.
43. HERNDON, 37-38.
44. HARRISON, 191-192.
45. HARRISON, 190-191; MARTIN, 148-149; WILLIAMS, 198.
46. MARTIN, 150-152.
47. *Le Brésil,* París, 1856.
48. Montevideo, 1854.
49. *Vide* memorándun interno del Departamento de Estado sobre la navegación del río Amazonas, en NAUS, M 800, r. 3, Nº 115.
50. *El Comercio,* 5, 10, 12, 13, 14 de enero, 12 de febrero, 15 de marzo, 5, 18 y 25 de abril, 22 de agosto, 10, 13, 19, 20, 24, 25, 28, 29, 31 de octubre, 3, 5, 8, 23 y 29 de noviembre y 3, 5 y 7 de diciembre.
51. *El Comercio,* Nº 4,341, Lima, 18 de enero de 1865.
52. *El Comercio,* 10, 13, 23 y 24 de marzo, 23 y 24 de octubre, 9, 10 y 17 de noviembre y 3 y 6 de diciembre de 1854.
53. *Vide* NAUS, Diplomatic Instructions, T 52, r. 18, Lima, 10 de setiembre de 1862, Robinson a Secretario de Estado; *idem, idem,* M 77, r. 131, Departamento de Estado a Robinson, Washington, 10 de agosto de 1863; *idem, idem,* T 52, r. 19, Lima, 10 de julio de 1863, Ministro de los Estados Unidos a Secretario de Estado.
54. RAIMONDI, III, pp. 182, 196.
55. LARRABURE, I, p. 22.
56. RAIMONDI, III, pp. 193-195.
57. RAIMONDI, III, pp. 400, 426, 513.
58. SQUIER, "Observations...", 270-271.
59. RAIMONDI, III, p. 450.
60. RAIMONDI, III, pp. 35-36, 240-245, 258-259, 265.
61. LARRABURE, VII, p. 6.
62. LARRABURE, I, pp. 239-242; *vide op. cit.,* VII, p. 27, y ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 13 (a), doc. 248, Moyobamba, 15 de junio de 1859, Gobernador de la Provincia Litoral de Loreto a Ministro de Guerra y Marina.
63. *Vide* LARRABURE, IX, p. 275.
64. LARRABURE, VII, pp. 4-5; IX, pp. 397-398; ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 1, doc. 90, Gobierno de las Misiones de Maynas a Comte. de las Fronteras del Brasil.
65. *Vide* ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 1, doc. 60, Chasuta, 20 de julio de 1852, Alvarado Ortiz a Ministro de Guerra y Marina.
66. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 21, doc. 10, Chachapoyas, 27 de enero de 1849, Prefecto de Amazonas a Ministro de Guerra y Marina.
67. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 3, doc. 83, Ministro de Guerra al público en general, 14 de junio de 1850.
68. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 1, doc. 1, Loreto, 16 de junio de 1850, Comandante Militar de la Frontera del Brasil a Ministro de Guerra y Marina.
69. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 2, doc. 43, Trujillo, 5 de junio de 1852, Jefe Militar del Departamento a Ministro de Guerra y Marina.
70. ACEHM, 1853, carp. 54, legs. 19, 16, 21, 1, 23, docs. 177, 178, 160, 208, 60, 187, 209, 191, marzo-diciembre de 1853; LARRABURE, IX, pp. 399-405.

71. ACEHM, 1860, PAQ:0.1860.3. Loreto, 10 de octubre de 1860, Stevenson a Comandante General de la Provincia.
72. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 7, doc. 145, Cajamarca, 28 de octubre de 1850, Prefecto de La Libertad a Ministro de Guerra y Marina.
73. LARRABURE, I, pp. 242-243.
74. ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 1, doc. 1, Lima, 12 de enero de 1859, Aguilar a Ministro de Guerra y Marina.
75. ACEHM, 1859, carp. 60, legajos 13(a) y 1, docs. 236 y 251, Moyobamba, 17 de abril y 15 de junio de 1859, Prefecto de la Provincia Litoral de Loreto a Ministro de Guerra y Marina.
76. ACEHM, carp. 60, leg. 1, doc. 33, Chachapoyas, 5 de junio de 1859, Prefecto Alvarado Ortiz a Ministro de Guerra y Marina; leg. 13(a), doc. 257, Moyobamba, 30 de junio de 1859, *idem* a *idem;* leg. 17, doc. 237, *idem,* Stevenson a Ministro de Guerra y Marina; leg. 17, doc. 239, Moyobamba, *idem, idem, idem.*
77. ACEHM, 1860, carp. 61, leg. 17 (a), doc. 453, Moyobamba, 15 de agosto de 1860, Prefecto y Comandante General Stevenson a Ministro de Guerra; *idem,* PAQ:0.1860.3, Moyobamba, 17 de noviembre de 1860, *idem* a *idem; idem, idem,* 17 de noviembre (dos comunicaciones), de *idem* a *idem; idem.*
78. ACEHM, 1860, PAQ:0.1860.3, Moyobamba, 30 de noviembre de 1860, Prefecto Stevenson a Ministro de Guerra y Marina.
79. ACEHM, 1853, carp. 54, legs. 21, 23 (b), 13 y 19, docs. 89, 440, 184, 37, Ministros de Gobierno y de Justicia, Inspector de Artillería y Prefecto de Amazonas a Ministro de Guerra y Marina, 4 de junio, 29 de julio, 30 de agosto y 11 de diciembre de 1853.
80. ACEHM, 1853, 1855, 1856, carps. 54, 56, 57, legs. 23, 23 (c), 1, 11 (b), 19, 8 y 7, docs. 126, 154, 661, 99, 262, 63, 49, 113, 15, 25, Lima, 31 de enero de 1853 a 11 de junio de 1856.
81. ACEHM, 1853, 1854, 1856, 1857, 1858, 1859, carps. 54, 55, 57, 58, 59, 60, legs. 1, 3, 17, docs. 194, 272, 296, 59, 93, 25, 27, 28, 29, 110, 43, 46, 54, Nauta, Lima, Tarapoto, Moyobamba, 15 de enero de 1853 a 15 de diciembre de 1858.
82. ROMERO, F., *Notas...,* 16-17.
83. LARRABURE, I, p. 239.
84. *Idem, idem,* I, p. 240.
85. *Idem,* II, p. 45.
86. *Idem, idem,* 41.
87. *Idem, idem,* 45-46.
88. *Idem, idem,* 45.
89. *Idem, idem,* 42 a 44.
90. *Idem, idem,* 43.
91. *Idem, idem,* 44.
92. *Idem, idem,* 44.
93. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 21, doc. 113, Lima, 9 de agosto de 1853, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina.
94. Archivo de la familia Villar, Ministro de Gobierno a Villar y Vieyra, Lima, 25 de junio de 1853.
95. *El Comercio,* Lima, Nº 4242, 19 de setiembre de 1853, p. 3.
96. Archivo de la familia Villar, certificado de 16 de agosto de 1853, firmado por Juan I. de Osma.

97. Archivo de la familia Villar, memorándum al capitán de corbeta don Manuel Villar, Nueva York, 16 de agosto de 1853, firmado por J.I. de Osma.
98. *El Comercio,* Nº 4,341, Lima, 18 de enero de 1854.
99. ARREE, Washington, 1853, carp. 5-3, Juan I. de Osma al Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 17 de diciembre de 1853, con un anexo.
100. LARRABURE, II, p. 54.
101. Ctdo. NUÑEZ... *Brasileños...*, 21, 23 y 24.
102. Instrucciones ya citadas.
103. ARREE, Washington, 1854, carp. 5-3, Nº 55, Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 16 de noviembre de 1854.
104. AMNP. Expediente de Angela Arriaga Vda. de Villar, sección numerada, fs. 17, 18, 25, 25v., 36 y 52.— *Vide,* también, *La Prensa,* Lima, 7 de febrero de 1920.
105. ARREE, Washington, 1854, Nºs 45 y 55. Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 16 de setiembre y 16 de noviembre de 1854.
106. Ctdo. NUÑEZ..., *Brasileños...*, 29.
107. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 16, doc. 76, Prefecto de La Libertad a Ministro de Guerra y Marina, Trujillo, 23 de mayo de 1854.
108. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 18, Gobernador General de Loreto a Ministro de Guerra y Marina, Nauta, 12 de enero de 1855.
109. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, doc. 199, de Gobernador de la Frontera de Loreto a Ministro de Guerra y Marina, Loreto, 14 de junio de 1853.
110. ARREE, Washington, 1854, carp. 5-3, Nº 38, de Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores, Nueva York, 20 de agosto de 1854;
Nº 43, de *idem* a *idem,* setiembre de 1854; Nº 45, de *idem* a *idem,* Nueva York, 16 de setiembre de 1854; Nº 55, de *idem* a *idem,* Washington, 16 de noviembre de 1854.— NAUS, General Records 59, Diplomatic Instructions, M 77, rollo 130, Lewis Cass a John Randolph Clay, Washington, 19 January 1858.
111. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 19, doc. 75, Prefecto de Amazonas a Ministro de Guerra y Marina, 31 de diciembre de 1855.
112. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 18, Gobernador General de Loreto a Ministro de Guerra y Marina, Nauta, 12 de enero de 1855.
113. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 3, doc. 302, Gobernador General de Loreto a Ministro de Gobierno, Nauta, 8 de noviembre de 1854.
114. Doc. 51, precitado.
115. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 37.
116. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 18, doc. 38, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 11 de diciembre de 1855; Museo Naval del Perú, Comandancia General de Marina, Personal, 1856, documento Nº 51; y, sin número, del 4 de noviembre de 1856.
117. ARREE, Washington, 1855, carpeta 5-3, Gobernador General de Loreto a Ministro Plenipotenciario en los EE.UU., Nauta, diciembre de 1854, con tres anexos; Nº 76, Tirado a Ministro de Gobierno, Washington, 27 de febrero de 1855; Nº 8, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 19 de marzo de 1855; Nº 10, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, 30 de marzo de 1855.
118. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 37, Gobernador General de Loreto a Ministro de Gobierno, Nauta, 1º de agosto de 1855.
119. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 59, Gobernador General de Loreto a Ministro de Guerra y Marina, Nauta, 1º de diciembre de 1855.

120. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 1, doc. 64, Gobernador General de Loreto a Ministro de Gobierno, Nauta, 15 de diciembre de 1855.
121. *Itinerarios de Viajes,* Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1929, p. 81.
122. ACEHM, 1856, doc. s/n, del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 4 de noviembre de 1856.
123. AMNP, Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador de remitidos al ministerio del Ramo, Nº 38. Alzamora al Ministro, Iquitos, 25 de junio de 1864.
124. ROMERO, F., *Notas...,* 18-20.
125. LARRABURE, I, pp. 245-246.
126. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, doc. 204, Nauta, 15 de octubre de 1853, Gobernador General de Loreto a Ministro de Guerra y Marina.
127. ACEHM, 1854, carp. 54, leg. 1, docs. 4 y 5, Chachapoyas, 16 de febrero y 16 de marzo de 1853, Comandante Militar de la Frontera del Brasil a Ministro de Guerra y Marina.
128. LARRABURE, VII, pp. 31-33.
129. LARRABURE, V, pp. 24, 26-27, 30-31, 33, 35-37, 39-42, 44-49, 53-54, 57-59, 63, 78, 81, 97, 108, 116-117, 118, 122.
130. ACEHM, 1861, leg. 13 (a), doc. 181, 1º de setiembre de 1861, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina. Anexo de 22 de agosto de 1861, de Samuda Hnos. a Mariátegui.
131. *Loc. cit.* Anexo que contiene "Manifiesto de dos vapores...".
132. FERNANDEZ, 31-34.
133. ACEHM, 1861, leg. 13(a), doc. 181, anexo que contiene "Inventario de un dique flotante".
134. *Doc. cit.* Anexo que contiene el "Convenio estipulado el 24 de agosto de 1861".
135. MELO, III, pp. 107-108.
136. AMNP. Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, vapor *Pastaza,* doc. Nº 2, Londres, 26 de mayo de 1862, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
137. ELIAS, *Revista de Marina,* 1965, p. 469.
138. AMNP. Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, vapor *Pastaza,* doc. Nº 4, Londres, 15 de julio de 1862, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
139. AMNP. Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, vapor *Pastaza,* doc. Nº 5, Londres, 1º de octubre de 1862, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
140. AMNP. Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, vapor *Pastaza,* doc. Nº 7, Londres, 24 de noviembre de 1862, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina.
141. AMNP. Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, vapor *Pastaza,* doc. Nº 7; y Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, vapor *Morona,* docs. Nºs 1 y 2, de Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, 1º y 16 de enero de 1863.
142. Perú. *Memoria de Guerra y Marina,* 1862, p. 27.
143. *El Peruano,* 5 de enero de 1863, pp. 6-7.
144. El Peruano, 10 de diciembre de 1862, p. 301; *idem,* 5 de enero de 1863, pp. 6-7.
145. *Ibidem.*
146. *El Comercio,* Nº 7642, 5 de febrero de 1863, p. 2.

147. *El Comercio*, Nº 7631, 29 de enero de 1863, p. 1.
148. *El Comercio*, Nº 7660, 20 de febrero de 1863, edición de la tarde.
149. Brasil, *Relatorio...*, 202. A partir de aquí se expresará solamente como *Relatorio...*
150. *El Comercio*, Nº 7612, 18 de enero de 1863, p. 3.
151. *Ibidem.*
152. *Relatorio...*, 17. En su informe a Londres, Ferreyros dio el 8 como fecha de llegada, según AMNP, Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, Vapor "Pastaza", 1862, doc. Nº 7, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 24 de noviembre de 1862.
153. *Relatorio...*, 193.
154. *Relatorio...*, 18.
155. *El Peruano*, año 22, tomo 44, 25 de febrero de 1863, pp. 1, 2.
156. *Relatorio...*, 201.
157. *Relatorio...*, 202.
158. *Idem*, 203.
159. *Op. cit.*, 204.
160. *El Peruano*, tomo 44, 3 de enero de 1863, p. 4.
161. *El Peruano*, tomo 44, 12 de enero de 1863, p. 20.
162. *Relatorio...*, 18.
163. *Relatorio...*, 193.
164. *Relatorio...*, 214.
165. AMNP. Vapor *Pastaza*, anexo 3 (a), doc. 1, Arévalo a Mariátegui, Pará, 24 de octubre de 1862.
166. *Relatorio...*, 197.
167. *Relatorio...*, 19-20.
168. *Vide Relatorio...*, 204-208.
169. *Relatorio...*, 19.
170. *Relatorio...*, 210, 211.
171. *Relatorio...*, 22.
172. *El Peruano*, tomo 44, 11 de marzo de 1863, Nº 30, p. 1.
173. *Vide Relatorio...*, 222.
174. *Relatorio...*, 223.
175. *Relatorio...*, 225.
176. *Relatorio...*, 226.
177. *Relatorio...*, 226, 227.
178. *Relatorio...*, 227.
179. *Relatorio...*, 228, 231.
180. *Relatorio...*, 245.
181. *Relatorio...*, 23, 24.
182. *Relatorio...*, 233 a 237.
183. *Relatorio...*, 23-25.
184. *Relatorio...*, 244-246.
185. *Relatorio...*, 25, 249.
186. Archivo Familia Ferreyros, M. Ferreyros a Comandante Manuel Ferreyros, Lima, 18 de setiembre de 1863.
187. Archivo Museo Naval. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto. Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 17 de agosto de 1863.

188. *Vide,* en especial, lo siguiente, publicado en *El Peruano:* tomo 23, 10 de diciembre de 1862, p. 301; tomo 43, 31 de diciembre de 1862, p. 239; 2 de febrero de 1863, p. 63.
189. Archivo Familia Ferreyros, M. Ferreyros a comandante M. Ferreyros, Lima, 12 de agosto de 1863.
190. Correspondencia de Moyobamba y trascripción de un artículo de *El Demócrata* de Maynas, publicados en *El Comercio* de Lima, Nºs 7905 y 8036, del 14 de setiembre y 22 de diciembre de 1863.
191. Archivo Museo Naval, Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, vapor *Pastaza,* documento Nº 7, Ferreyros a Ministro de Guerra y Marina, Nauta, 11 de setiembre de 1863.
192. Archivo de la Familia Ferreyros, M. Ferreyros a comandante M. Ferreyros, Lima, 13 de abril de 1862 y 24 de marzo de 1863.
193. *Vide* GONZALEZ CLEMENT, III, pp. 71-72.
194. Perú. *Memoria... de Relaciones Exteriores...,* 1864, Anexo "Buques en Amazonas", 3-4.
195. DOMINGUEZ, 82-83.
196. CAPLAN, 22.
197. MENENDEZ, 159, 160, 161.
198. *Vide* RAIMONDI, II, pp. 190-191.
199. GARCIA, SANTOS, 79, 82.
200. Cit. TOYNBEE, t. I, p. 288.
201. *Vide* ROMERO, FERNANDO. "Yaimanco", en *Doce relatos de la selva.*
202. RAIMONDI, cit. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú,* I, p. 711.
203. P. GARCIA, 90-91.
204. BASADRE, II, p. 516; RAIMONDI, II. p. 104.
205. *Vide* ACEHM, 1856, carp. 57, legs. 7, 10, 15, docs. 1, 15, 54, 60, de 9 de enero a 11 de setiembre de 1856; *idem,* 1859, leg. 1, doc. 58, 22 de octubre de 1859; *idem,* 1859, carp. 61, leg. 1, doc. 8, 5 de enero de 1860; *idem,* 1860, carp. 51, leg. 17(a), doc. 480, 30 de noviembre de 1860.
206. *Guía...,* 109-112.
207. LARRABURE, VI, p. 419.
208. LARRABURE, VII, pp. 256-257.
209. LARRABURE, VII, p. 258.
210. Reproducidos por PAZ SOLDAN en la *Geografía del Perú,* I, pp. 176-178.
211. LARRABURE, VII, pp. 260-261.
212. ACEHM, 1863, s/n, PAQ:0.1863.7, Prefecto González Mugaburu a Ministro de Guerra y Marina, Moyobamba, 20 de octubre de 1863.
213. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, Vapor "Morona", doc. Nº 10, Ferreyros a Ministro del Ramo, Nauta, 9 de agosto de 1863.
214. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, Vapor "Pastaza", 1863, anexo 2 al documento Nº 9, Ferreyros al Comandante General del Departamento de Loreto, Nauta, 26 de setiembre de 1863; *idem,* anexo 3 al documento Nº 9, Pareja a Ministro de Guerra y Marina, París, 31 de mayo de 1864, con disposición ministerial al margen.
215. ACEHM, 1863, s/n. Ministro en Londres a Ministro de Guerra y Marina, 17 de setiembre de 1863.

216. AMNP. "Relación historiada de los contralmirantes...", t. I, f. 36.
217. FERNANDEZ, 53.
218. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto. Vapor "Pastaza", 1863, documento Nº 8, Mariátegui a Ministro de Guerra y Marina, Pará, 1º de diciembre de 1863.
219. AMNP. "Relación historiada de los contralmirantes...", t. I, f. 36.
220. ROBSON, s/n.
221. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, Libro copiador de remitidos al ministerio del Ramo, 30 de abril de 1864 a 29 de octubre de 1868, Nº 107, 5 de setiembre de 1864; *idem*, Nº 159, 29 de octubre de 1864.
222. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador de remitidos al Ministerio, abril de 1864 a setiembre de 1868, doc. 1, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 30 de abril de 1864; y *loc. cit.*, doc. Nº 34, *idem*, a *idem*, 25 de junio de 1864.
223. AMNP. "Relación historiada de los contralmirantes...", t. I, f. 36; FERNANDEZ, 5, 7, 8, 55.
224. AMNP. "Relación historiada de los contralmirantes...", t. I, f. 36.
225. GARCIA, SANTOS, S.J., 70.
226. VILLAREJO P., ctdo. FAURA, 67.
227. FUENTES, H., 273; BASADRE, III, p. 1462; *vide* DUBLE, BENJAMIN C., "Medio siglo de vida como departamento", en *El Oriente*, Iquitos, 22 de setiembre de 1918.
228. TEJEDOR, P. SENON F., *Breve reseña histórica de la misión agustiniana de San León del Amazonas... Perú*. Madrid, Real Monasterio del Escorial, 1927.
229. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador cit., Nº 1, 30 de abril de 1864, Alzamora a Ministro del Ramo.
230. FERNANDEZ, 6, 11.
231. FERNANDEZ, 6.
232. FERNANDEZ, 10.
233. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 91, 7 de agosto de 1865, Alzamora a Ministro del Ramo; *El Peruano*, año 23, Nº 28, 1865; LARRABURE, I, pp. 250-251; LUNA G.P., JULIO A. "El incendio de Iquitos en 1865", en *El Comercio*, Lima, 13 de octubre de 1978; ACEHM, libro copiador Nº 101, ff. 22-23..., 3 de enero de 1866.
234. FERNANDEZ, 11.
235. FERNANDEZ, 41.
236. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., doc. Nº 1, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 30 de abril de 1864.
237. FERNANDEZ, 5-6.
238. ROBSON, s/n.
239. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 1, Alzamora a Ministro del Ramo, Iquitos, 30 de abril de 1864.
240. *Ibidem*.

241. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 1 y 4, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 30 de abril y 1º de mayo de 1864; *vide* FERNANDEZ, 49-50, 81-83.
242. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 34, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 25 de junio de 1864.
243. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 7, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 19 de mayo de 1864; y "Arica", fragata, 1864, Nº 1, Camilo Carrillo a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 26 de mayo de 1864.
244. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 12, 30 de mayo de 1864, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina.
245. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 37 y 112, 25 de junio de 1864 y 5 de setiembre de 1864, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina.
246. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 107, 161, 7, Iquitos, 5 de setiembre de 1864, 15 de noviembre de 1864 y 15 de enero de 1865, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina.
247. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 42, 23 de marzo de 1865, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina.
248. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 5, 6 y 11, Iquitos, 4 de enero y 24 de enero de 1865; ACEHM, 1865, s/n. PAQ:0.1861, Iquitos, 3 de enero de 1865.
249. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, *"Putumayo"*, vapor, 1865, Nº 1; *"Pastaza"*, vapor, 1865, Nº 2, ambos de Alzamora a Ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 16 y 25 de febrero de 1865, respectivamente, cada uno con anexos que contienen los partes pasados por los comandantes de *Morona, Pastaza* y *Putumayo*.
250. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto. "Pastaza", vapor, 1865, Nº 5, Iquitos, 21 de abril de 1865, Alzamora a Ministro de Guerra y Marina.
251. AMNP. "Relación historiada de los contralmirantes...", t. I, f. 36; Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 25, 101, 63, de 25 de febrero y 25 de abril de 1865, y 23 de agosto de 1864, de Alzamora y de Carrasco al Ministro de Guerra y Marina; FERNANDEZ, 10, 50, 54, 55.
252. LARRABURE, I, pp. 24-25.
253. *Vide* FERNANDEZ, 11, 17, 44, 51.
254. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., 14 de julio de 1864, 15 de febrero y 30 de marzo de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
255. AMNP. Ministro de Guerra y Marina., 2º semestre, 1864, Nº 1938. José Allende a ministro en el Despacho de Hacienda. Lima, 24 de diciembre de 1864.— FERNANDEZ, 29-30.
256. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 76, 3 de agosto de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.

257. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 31, 25 de junio de 1864, Nºs 176, 177, 178, de 22 y 25 de noviembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
258. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 65, 18 de julio de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
259. AMNP. *loc. cit.*
260. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 36, 28, 156, 164, 185, 174, 28 de abril, 25 de junio, 26 de octubre, 17 de noviembre, 18 de noviembre y 20 de noviembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
261. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 103, 26 de diciembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
262. ACEHM, libro copiador Nº 101, 10 de enero de 1866.
263. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, Nº 25, 25 de junio de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
264. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 152, 32, 25 de octubre de 1864 y 20 de marzo de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
265. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, Nº 44, 24 de marzo de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
266. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 23, 25 de febrero de 1865.
267. AMNP. Comandante General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 26, 28 de febrero de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
268. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 14, 13 de febrero de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
269. ACEHM, 1863, s/n, 17 de julio de 1863, Sanz a ministro de Guerra y Marina.
270. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 179, 2 de diciembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
271. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 14 y 82, 13 de febrero y 28 de junio de 1865, ALzamora a ministro de Guerra y Marina.
272. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nºs 40, 71, 75, 43, 159, 81, de 14, 19, y 25 de Julio, 2 y 8 de agosto y 29 de octubre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
273. FERNANDEZ, 9.
274. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 41, 14 de julio de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
275. *Loc. cit.*, Nº 104, 1º de setiembre de 1864, *idem* a *idem*.
276. *Loc. cit.*, Nº 122, 10 de setiembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
277. *Loc. cit.*, Nº 131, 17 de setiembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.

278. ACEHM, 1865, PAQ: 0.1865.1, Moyobamba, 6 de febrero de 1865, Prefecto de la Provincia Litoral de Loreto a ministro de Guerra y Marina.
279. ACEHM, 1863 s/n, González Mugaburu a ministro de Guerra y Marina, Moyobamba, 20 de agosto de 1863.
280. ACEHM, s/n, PAQ: 0.1863.7, González Mugaburu a ministro de Guerra y Marina, Moyobamba, 20 de octubre de 1863.
281. ACEHM, 1863, s/n, PAQ: 0.1863.7, González Mugaburu a ministro de Guerra y Marina, Moyobamba, 20 de noviembre de 1863.
282. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 5, Alzamora a ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 1º de mayo de 1864.
283. FERNANDEZ, 40, 46, 47, 48.
284. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 21, Iquitos, 25 de junio de 1864, Nº 116, de 9 de setiembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
285. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 179, Iquitos, 2 de diciembre de 1864.
286. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 189 y anexo a Nº 14, de *Morona*, 24 y 28 de diciembre de 1864, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
287. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador "Morona" Nº 7, Iquitos, 22 de marzo de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
288. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 77, Iquitos, 6 de junio de 1865, Carrasco a ministro de Guerra y Marina.
289. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 87, Iquitos, 1º de julio de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
290. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 101, Iquitos, 25 de octubre de 1865, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
291. ACEHM, 1866, s/n, PAQ: 0.1866.1, Lima 3 de enero de 1866, Manuel Pardo a secretario de Guerra y Marina.
292. FERNANDEZ, 5.
293. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 1, 30 de abril de 1864, Alzamora a ministro del Ramo.
294. *Ibidem.*
295. *Ibidem.*
296. FERNANDEZ, 8.
297. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador, Nº 66, 13 de julio de 1864, Alzamora a ministro del Ramo.
298. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 81, 8 de agosto de 1864; Nº 155, 25 de octubre de 1864; Nº 190, 25 de diciembre de 1864, todos ellos de Alzamora a ministro del Ramo; y FERNANDEZ, 7.
299. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 161, 6 de diciembre de 1864, Alzamora a ministro del Ramo.

300. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 7 y Nº 8, ambos del 5 de enero de 1865, de Alzamora a ministro del Ramo.
301. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 86, 10 de julio de 1865, Alzamora a ministro del Ramo.
302. *Memoria...*, 1864, pp. 37-39.
303. *El Peruano*, tomo 45, Nº 7, 22 de julio de 1863.
304. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, *Pastaza*, doc. Nº 6, Callao, 17 de agosto de 1863, Mariátegui a ministro del Ramo.
305. AMNP. Comandancia General de Marina del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., docs. Nºs 78 y 158, de 4 de agosto y 29 de octubre de 1864. Alzamora a ministro del Ramo.
306. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, *Pastaza*, 1864, doc. Nº 9, Iquitos, 31 de octubre de 1864, Alzamora a ministro del Ramo.
307. *Ibidem.*
308. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, *Morona*, doc. Nº 10 , Iquitos, 1º de setiembre de 1864, Alzamora a ministro del Ramo, con anexos.
309. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 154, 25 de octubre de 1864, Alzamora a ministro del Ramo.
310. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 99, 6 de octubre de 1865, Alzamora a Ministro del Ramo.
311. LARRABURE, XIV, pp. 135-136.
312. FERNANDEZ, 41-42.
313. FERNANDEZ, 40.
314. AMNP. Comandancia General del Departamento Fluvial de Loreto, libro copiador ctdo., Nº 43, 24 de marzo de 1865.
315. LARRABURE, IX, pp. 73, 134, 144.
316. LARRABURE, II, p. 7
317. LARRABURE, II, p. 180.
318. LARRABURE, II, p. 180.
319. RAIMONDI, III, pp. 240-245.
320. RAIMONDI, III, pp. 246-249.
321. ACEHM, 1859, carp. 60, log. 1, docs. 27 y 58, del 23 de mayo y 22 de octubre de 1859, Prefecto de Amazonas a ministro de Guerra y Marina; LARRABURE, II, pp. 208-216
322. LARRABURE, II, p. 236.
323. LARRABURE, II, p. 197; VII, p. 115; RAIMONDI, III, pp. 289, 293.
324. LARRABURE, II, p. 206; VII, p. 119; BASADRE, III, p. 1368.
325. RAIMONDI, III, p. 380.
326. ROCHELLE, 70; TAVARA, 21, 40-41, 50, 51; ROMERO, F., *Notas...*, 37-39.
327. ROCHELLE, 61.— AMNP. Comisión Hidrográfica del Amazonas. Tucker al Presidente del Perú. Pará (Brasil), 6 de noviembre de 1872.
328. Memorándum de Enrique Carreño, en LARRABURE, II, pp. 84-86.— AMNP. Comisión Hidrográfica del Amazonas. Tucker al Presidente del Perú, Iquitos, 31 de enero de 1873.

329. ROCHELLE, 70-79.— AMNP. Comisión Hidrográfica del Amazonas. *Tambo*, al ancla en Iquitos. Tucker al Presidente de la Republica, 27 de octubre de 1873.
330. Carta del capitán de navío Eduardo Raygada a don Benito Arana fechada en Lima el 26 de mayo de 1896. En ARANA, 57.
331. *Vide* RAIMONDI, III, pp. 344 y 397.
332. *Vide* John William Nystron, *Informe al supremo gobierno sobre la expedición a Chanchamayo...*, Lima Prugue, 1869.
333. NAUS. Notes From Foreign Legations. T 802, r. 4, Legación del Perú en Washington a Departamento de Estado, 24 de abril de 1868; ministerio de Relaciones a ministro en Washington, 27 de marzo de 1868; Orton al Comandante del *Morona*, Pebas, 16 de diciembre de 1867; Legación del Perú en Quito a autoridades del Departamento de Amazonas, Quito, 18 de octubre de 1867; Legación del Perú a Departamento de Estado, Nueva York 24 de abril de 1848; ministro de Relaciones Exteriores a ministro del Perú en Washington, 27 de marzo de 1868; NUÑEZ, *Viajeros*. 34-39.
334. LARRABURE, II, pp. 249-251; ROMERO, F., *Notas...*, 30.
335. LARRABURE, II, pp. 252-266.
336. LARRABURE, II, pp. 356-386; RAIMONDI, III, pp. 350-355.; ROMERO, F., *Notas...*, 31-32; FERNANDEZ, 54.
337. LARRABURE, II, pp. 267-269.
338. ARANA, 25, 26.
339. ARANA, 20, 33.
340. ARANA, 28, 29.
341. ARANA, 30.
342. *Ibidem.*
343. *Ibidem.*
344. ARANA, 75, 76.
345. ARANA, 145, 149.
346. *El 2 de Mayo de 1866*, 218.
347. RAIMONDI, III, p. 363.
348. LARRABURE, II, pp. 267-269; RAIMONDI, III, pp. 355-364; ROMERO, F., *Notas...*,33, 36.
349. ARANA, 13-14.
350. LARRABURE, II, pp. 273-276; ROMERO, F., *Notas...*, 33-36; FERNANDEZ, 57-58.
351. Carta de Benito Arana al capitán de fragata Roberto Gutiérrez, fechada en Lima el 16 de junio de 1896. En ARANA, 67-68.
352. LARRABURE, II, pp. 270-272; ACEHM, 1866, PAQ: 0.1866.1, Lima, 20 de diciembre de 1866, secretario de Gobierno a secretario de Guerra y Marina.
353. LARRABURE, II, pp. 356-386; RAIMONDI, III, pp. 369-379; ROMERO, F., *Notas...*, 36; FERNANDEZ, 59.
354. LARRABURE, II, p. 387; TAVARA, 82-83; ROMERO, F., *Notas...*, 36-37.
355. LARRABURE, II, pp. 465, 478, 501, 507, 509-515; RAIMONDI, III, pp. 409-415; ROMERO, F., *Notas...*, 41-43.
356. LARRABURE, III, p. 3; ROMERO, F., *Notas...*, 50-51.
357. LARRABURE, III, p. 120; RAIMONDI, III, pp. 518-523; ROMERO, F., *Notas...*, 59.

358. LARRABURE, III, p. 170; RAIMONDI, III, pp. 530-532; ROMERO, F., *Notas...*, 59.
359. RAIMONDI, III, pp. 336-343, 483-489, 499-512; LARRABURE, II, pp. 330 y siguientes; ROMERO, F., *Notas...*, 29-30, 52-53.
360. LARRABURE, II, pp. 431-444; RAIMONDI, III, pp. 393-397; FERNANDEZ, 59-61; ROMERO, F., *Notas...*, 39-40.
361. RAIMONDI, III, pp. 438-442; ROMERO, F., *Notas...*, 51-52.
362. RAIMONDI, III, pp. 458-466; LARRABURE, III, p. 93; ROMERO, F., *Notas...*, 56-57.
363. RAIMONDI, III, pp. 466-468; ROMERO, F., *Notas...*, 57.
364. RAIMONDI, III, pp. 471-480; LARRABURE, III, pp. 473-475; ROMERO, F., *Notas...*, 57-58.
365. TAVARES BASTOS, 204-205.
366. FERNANDEZ, 28, 67.
367. Cáceres a Alzamora y Alzamora a ministro de Guerra y Marina, Iquitos, 28 y 29 de abril de 1868, en LARRABURE, XIV, pp. 137-142.
368. AMNP. s/n, 28 de abril de 1868, Alzamora a ministro de Guerra y Marina.
369. FERNANDEZ, 67.
370. J. HERRERA, 323.
371. FERNANDEZ, 23 y 35; BASADRE, IV, p. 1268.
372. FERNANDEZ, 37-38.
373. Alzamora a ministro de Guerra y Marina y Ministerio a Alzamora, de 26 de febrero y 21 de abril de 1870, en LARRABURE, V, pp. 508 y 509.
374. De un informe del comandante Carreño, en 1873, al hacerse cargo de la Comandancia General. En LARRABURE, V, pp. 521-522.
375. RAIMONDI, *Itinerarios...*, tercer fascículo, 72.
376. LARRABURE, II, pp. 81-82.
377. BONIFAZ, 12-13.
378. LARRABURE, II, pp. 80-81.
379. TAVARES BASTOS, 124-129.
380. *Ibidem.*
381. MAURTUA, 37.
382. RAIMONDI, *Itinerarios...*, tercer fascículo, 51-76.
383. MELO, tomo tercero, 111.
384. *Memoria...*, 68.
385. LARRABURE, IX, pp. 410-412.
386. Archivo de la Comandancia General de Marina de Loreto (el que a partir de esta nota se citará mediante la sigla ACGL), libro copiador de oficios de julio de 1875 a 3 de enero de 1878, 18 de noviembre de 1875, Nº 87.
387. ROMERO, F., *Notas...*, 58-59.
388. ACGL, lib. cop., 20 de diciembre de 1875, Nº 95.
389. ACGL, lib. cop., 16 de enero de 1876, Nº 1.
390. ACGL, lib. cop., 17 de febrero de 1876, Nº 13.
391. ACGL, lib. cop., 19 de febrero de 1876, Nº 15.
392. ACGL, lib. cop., 18 de marzo de 1876, Nºs 24 y 25.
393. ACGL, lib. cop., 19 de abril de 1876, Nº 19.
394. ACGL, lib. cop., 12 de abril y 20 de abril de 1876, Nºs 32 y 37.
395. ACGL, lib. cop., 20 de mayo de 1876, Nº 42.

396. ACGL, lib. cop., 17 de julio de 1876, Nº 53.
397. ACGL, lib. cop., 20 de setiembre de 1876, Nº 65.
398. ACGL, lib. cop., 7 de octubre de 1876, Nº 69.
399. ACGL, lib. cop., 20 de noviembre de 1876, Nº 114.
400. ACGL, lib. cop., 20 de noviembre de 1876, Nº 113.
401. ACGL, lib. cop., 20 de noviembre de 1876, Nº 115.
402. ACGL, lib. cop., 15 de febrero de 1877, Nº 35.
403. ACGL, lib. cop., 18 de febrero, 17 y 19 de marzo de 1877. Nºs 29, 44, 55.
404. *Ibidem.*
405. ACGL, lib. cop., 20 de diciembre de 1876, Nº 118.
406. ACGL, lib. cop., 16 de diciembre de 1876, Nº 131.
407. ACGL, lib. cop., 19 de diciembre de 1876, Nº 119.
408. ACGL, lib. cop., 20 de diciembre de 1876, Nº 141, y 1º de enero de 1877, Nº 1.
409. ACGL, lib. cop., 19 de marzo de 1877, Nº 57; 20 de marzo de 1877, Nº 62.
410. ACGL, lib. cop., 3 de abril de 1877, Nº 65.
411. ACGL, lib. cop., 19 de abril, 3 y 20 de mayo y 19 de junio de 1877, Nºs 77,84, 86, 99. 111.
412. ACGL, lib. cop., 5 de julio de 1877, Nºs 117, 118, 120.
413. ACGL, lib. cop., 21 de julio, Nº 133, y 6 de setiembre de 1877, Nº 152.
414. ACGL, lib. cop., 6 de octubre de 1877; ROMERO, F., *Notas...*, 67-69.
415. ACGL, lib. cop., 18 de diciembre de 1877, Nº 196 y 3 de enero de 1878, Nº 214; ROMERO, F., *Notas...*, 67-69.
416. Tomado de PAZ SOLDAN, MATEO, *Geografía del Perú,* tomo I, pp. 715-721. (Reproducción literal).
417. PAZ SOLDAN, MATEO. *Geografía del Perú.* tomo 1, pp. 706-709.
418. Tomado de PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú,* tomo I, pp. 663-673.
419. LARRABURE Y CORREA, CARLOS. *Colección de Leyes...*, Volumen VII, pp. 225-256.

Las estribaciones andinas, la iglesia de piedra, el lago y las embarcaciones de totora han dado los perfectos elementos para que Vinatea Reynoso presente la hermosa visión de Puno y el Titicaca.

Niños urus del Titicaca se adiestran en balsas pequeñas del Lago.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).









Los botes han comenzado a reemplazar a las balsas en el Titicaca.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).

Capítulo XV
EN LA MATRIZ ANDINA

1. EL LAGO SAGRADO

Misión semejante a la que había cumplido en el Nororiente le tocó a la Marina de Guerra realizar en el otro extremo del Perú, en el S.E., en la región donde se halla, con palabras de un eminente hombre de estudio que la recorrió por entonces, la que en las Américas es "la más vasta, más elevada y en todo sentido la cuenca [lacustre] más interesante", de "100,000 millas cuadradas", "con la gigantesca masa del Illampu o Sorata en un extremo y el no menos impresionante Illimani en el otro". El avisado viajero sigue expresando que "en su parte septentrional y más alta reposa el lago Titicaca, conjunto magnífico de agua dulce sólo comparable a los lagos norteamericanos en cuanto a su extensión, y tendido a la extraordinaria altura de aproximadamente 13,000 pies sobre el nivel del mar", que "por su tamaño y altura... es, quizás, la más extraordinaria masa acuática del mundo"[1].

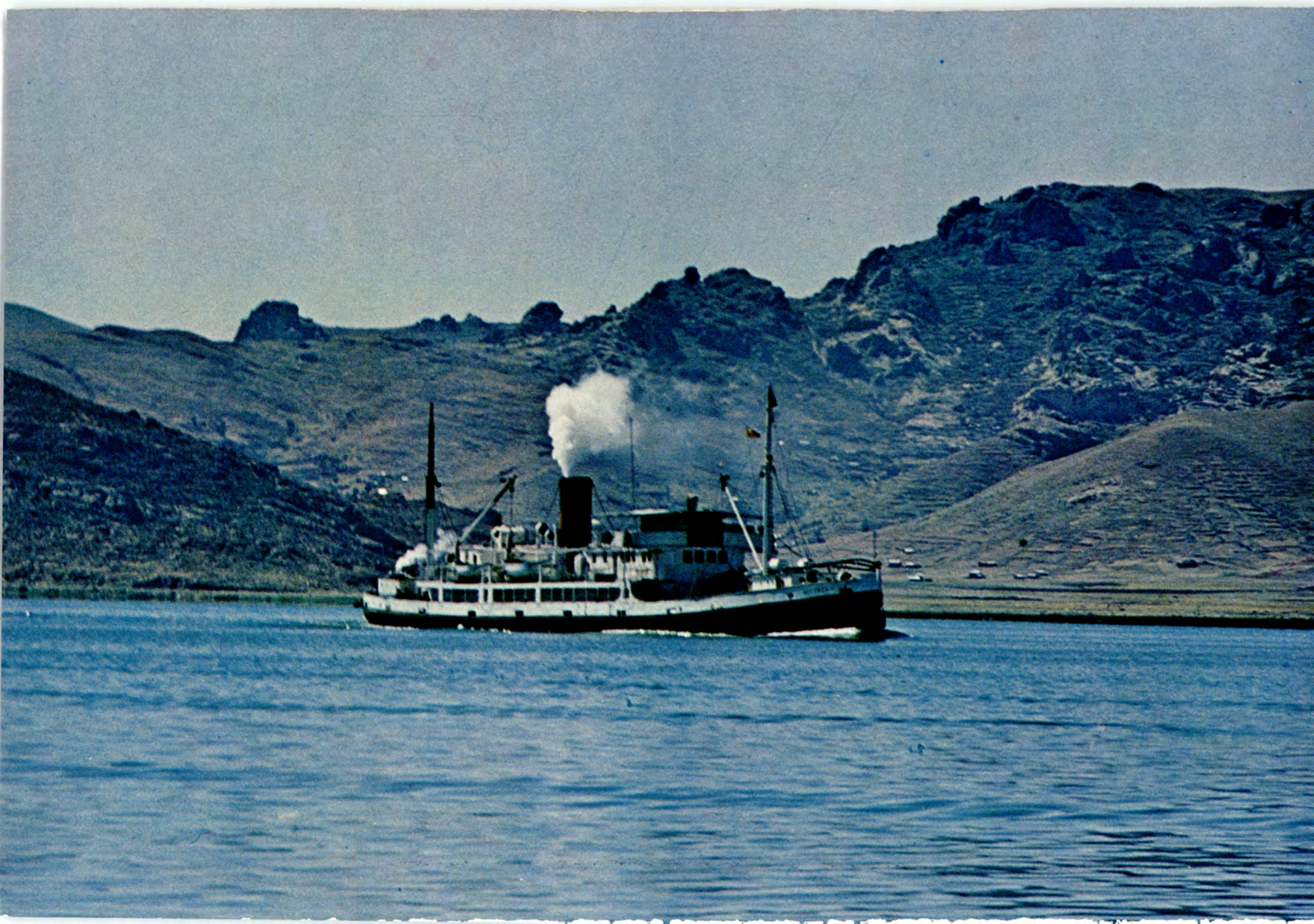
Si dentro de la geografía física de la Nación esta zona presentaba igual importancia que la del Amazonas, desde el punto de vista de su historia social difería enteramente. Los grupos humanos del Nororiente eran "los salvajes" para la mayoría nacional que los consideraba bárbaros sin historia y sin lazos de unión con el resto de habitantes del país con el que estaban amarrados mediante muy frágiles ataduras. Los del Suroriente, en contraste, en los años aurorales de la Era Cristiana habían colocado ya los cimientos de la que sería la gran Civilización Andina, como lo

ve Toynbee[2], quien dice que "las ruinas del Tiahuanaco atestiguan que las primeras posiciones de la civilización de la meseta estuvieron en las tierras altas de la cuenca del lago Titicaca...". Cinco o seis siglos después "la gente de la altiplanicie fue estimulada... por un contacto y conflicto con los de las tierras bajas", y en un segundo capítulo "la altiplanicie adquirió la delantera", de modo que "el monumento sobresaliente de ésta y de todas las demás edades de la historia andina es la ciudad de Tiahuanaco..., en el ángulo suroriental del Titicaca"[3]. Sean estas generalizaciones aceptables o no en el debate arqueológico, resulta evidente que el altiplano y particularmente su lago son los lugares genesíacos en los mitos y tradiciones cosmológicos y etnológicos recogidos por los historiadores y analizados por el maestro Luis E. Valcárcel. Garcilaso, a través de las informaciones de Diego de Alcabaza, es quien mejor describe el escenario en que debió actuar el Tiahuanaco clásico con "los numerosos y grandísimos edificios" y la "gran suma de piedras labradas con figuras de hombres y mujeres tan al natural que parecen que están vivos", y con esas construcciones "soberbias y espantosas" según el P. Murúa. A los P.P. Cobo y Acosta, así como a Cieza de León, se les dijo que en el Tiahuanaco [temprano] fue donde Ticciviracocha "formó todas las cosas". Y que cuando se verificó un diluvio y reinó la oscuridad, fue por el agujero de una peña existente en el sitio donde después edificaron el templo del Titicaca, que el Sol salió de su escondite para volver a lucir en el firmamento.

En una de las versiones incaicas del mito de la misión civilizadora, el Sol en figura de hombre, y en la isla Titicaca, se le presentó a Manco Cápac. En otra, el Sol colocó en el lago a la pareja fundadora. Mas se puede decir que todas ellas consideran el Titicaca como lugar de residencia de Manco Cápac y Mama Ocllo, del cual partieron hacia Pacaritambo, con la barra de oro que se hundiría en el Cusco, recogiendo antes en el camino a los hermanos de Tambotoco, según unas leyendas. Lo que pudo haber de cierto en esas tradiciones verbales, o simplemente el prestigio que alcanzaron, explica la simbiosis que llegó a existir entre la corte imperial del Cusco y el prestigio teocrático del Titacaca que merced a sus numerosos e importantes templos se convirtió en un Tibet al cual se acudía para adorar sus miles de huacas. Y esto no sólo por la gente del común sino hasta por los soberanos del Imperio que navegaban por el lago para llevar consigo las ofrendas que presentarían en el templo de la isla Titicaca; o que, como en

Un grupo de turistas se acerca
a las islas y balsas de totora que ocupan los
urus del Lago Titicaca.
(Colección: Wilfredo Loayza L.).





El vapor *Ollanta*, rumbo al puerto de Huaqui (en Bolivia) sigue las huellas de los primeros barcos de esta clase, que en 1865 los marinos llevaron por tierra, en piezas, desde el puerto de Arica. (Colección: Wilfredo Loayza L.).

el caso del nacimiento de Inca Roca, harían llevar al Cusco agua del lago sagrado, según la tradición que recogió Santa Cruz Pachacuti.

2. LOS ANFIBIOS URUS.

De los tiempos legendarios habían llegado hasta los mediados del siglo XIX relatos en que se mencionaba una activa y antiquísima navegación lacustre, en los que figuraban hasta enormes balsas que habían trasportado monolitos para los edificios de Tiahuanaco. De los tiempos históricos, por otra parte, se recordaban los bergantines que dirigía, al comenzar el período colonial, el piloto Juan Ladrillero; los viajes de los capitanes Anzures e Illescas; el exploratorio, de Hernando Pizarro; el acarreo, en bajeles, de los materiales para la construcción del templo de Copacabana, así como otras ocurrencias similares que Melo menciona[4] y que el Dr. Antonio del Busto ha presentado en apretada síntesis que está llena de interesantes detalles relacionados con la historia lacustre del siglo XVI[5]. Mas si la remembranza de esos acontecimientos relacionados con la navegación en el lago era voz del pasado que distraía durante las veladas nocturnas, había una realidad viviente, ligada con todas las actividades acuáticas de esa región, que habiendo formado una parte de esas leyendas tenía también una actualidad que no se podía soslayar: la existencia de los urus lacustres, que eran más seres anfibios que hombres.

Al talento descriptivo de Alfonsina Barrionuevo, quien ha utilizado inteligentemente las investigaciones de Jean Vallard, se debe un reciente y enjundioso ensayo, publicado en *Humboldt 76,* sobre el crepúsculo étnico de este grupo humano que se consideraba constituido por los fundadores del mundo. "Nosotros no somos seres humanos", decían. "Somos los Kat'suns, la gente del lago. Antes de los inkas, mucho antes que ese el Ta Ti Tu, el gran Padre del Cielo, creara a los kechuas, a los aimaras y a los blancos, antes que el sol alumbrara el mundo, cuando la tierra se encontraba en media oscuridad, sólo iluminada por la luna y las estrellas, cuando el Titiqaqa se extendía hasta las últimas fronteras de la puna, nuestros antepasados ya vivían aquí".

Según Posnansky "la raza más antigua del continente"[6], en realidad era poco lo que se sabía del origen de este grupo étnico, salvo lo que existía en la tradición referente a que en la etapa

prehistórica de la altiplanicie sus cuerpos se habían usado como material de ligamiento "al construirse las grandes estructuras collas"[7]. Siempre al pie del agua (en el Poopó, las costas de Tarapacá y de Tacna, el Desaguadero) y entendiéndose entre ellos en un idioma propio, mirados con desprecio por todos los otros aborígenes a quienes ellos también desdeñaban, vivían solos y altaneros dentro del núcleo social que habían creado, que podría llamarse la cultura de la totora. Moraba la mayoría de estos individuos en los bancos vegetales de las orillas del lago, usando para las actividades de subsistencia, habitación, manufactura y navegación, los tallos flexibles y livianos, sus raíces, sus flores, y consiguiendo utilizar esa anea que se cría en terrenos pantanosos y húmedos, hasta en la construcción de puentes. Con esa espadana fabricaban sus varias clases de redes para pescar, los techos de sus chozas, petates, esteras, embarcaciones, puertas, velamen para botes y alimentos para sí mismos (de las raíces) y para sus animales (de los tallos)[8]. De ese mundo frágil y resistente, duro y acogedor, lejos de otros aborígenes y de los blancos, salían a hacer su vida en la forma en que lo describe uno de los primitivos historiadores de Indias: "Apena verlos antes de amanecer en sus balsas de totora, casi desnudos, navegar y pescar y meterse tres o cuatro leguas y más. Por una parte es para dar gracias a Dios, por otra se les tiene mucha lástima, porque caminamos por tierra muy arropados valer del frío y estos desnudos en el agua no lo sienten o si lo sienten lo sufren con tanta mansedumbre como nosotros"[9]. Como es de suponer la pesca, hábilmente realizada, con diferentes clases de redes según los peces y el nivel en que vivían, era la principal actividad, que los mantenía tan largo tiempo en el agua abierta, como a los batracios. Esto, por otra parte, los había llevado a la perfección en la construcción y manejo de embarcaciones de totora, y un resultado de esa tradición es que hace apenas dos años Thor Heyerdahl llevara cuatro hombres del Titicaca para que dirigieran en la boca del río Tigris lejano y viejísimo, la reconstrucción de una balsa de totora sumeria que hicieron navegar en los golfos Pérsico y de Adén, así como en el Océano Indico, según muestran los grabados que en este tomo reproducimos. La Barre ha descrito estas embarcaciones urus del Titicaca, "muy navegables, aun en aguas bajas y pantanosas", que no sufren volcaduras ni siquiera en los temporales muy duros que se experimentan en el Titicaca[10]; y debemos al infatigable viajero Stevenson este relato de una travesía realizada en ese



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. La choza de totora.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. Construcción de una balsa de totora.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca El caserío de totora sobre la isla también de totora.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. El padre de familia sale a la pesca en su embarcación de totora.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. Squier, quien utilizó allí este medio de transporte, da en su libro la reproducción de la forma en que se navegaba en el Titicaca. (Squier, *Un viaje...*).



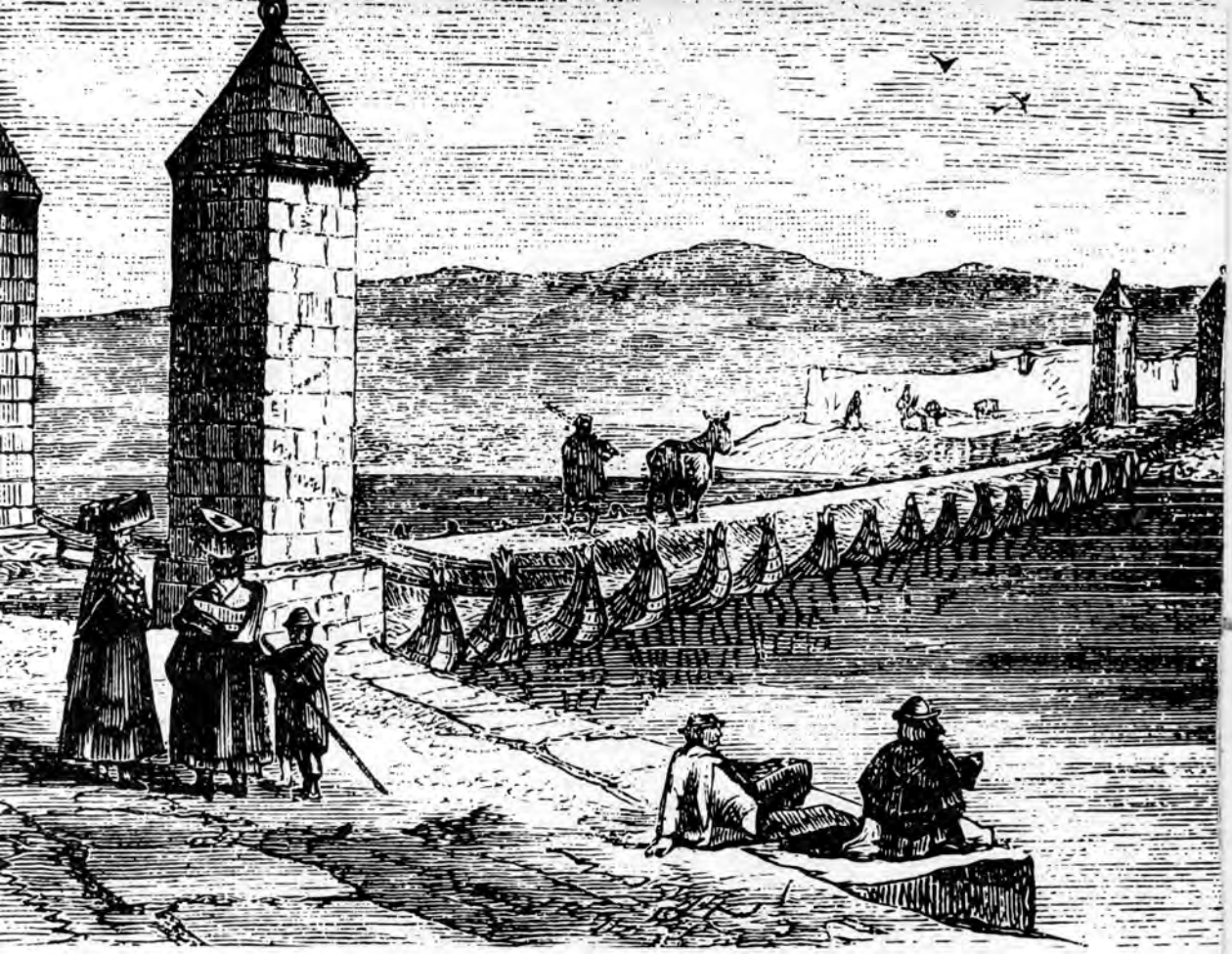
La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. La balsa es ayuda importante para los quehaceres de todos los días.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. La balsa puneña, con su vela de totora y tripulada por un marino lacustre y su esposa.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. Como caballos, o como automóviles, las balsas esperan a sus dueños en la orilla del lago próximo a la ciudad de Puno.



La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. Uno de los puentes hecho de balsas, sobre el río Desaguadero, que Squier cruzó en su viaje. (Squier, *Un viaje...*).

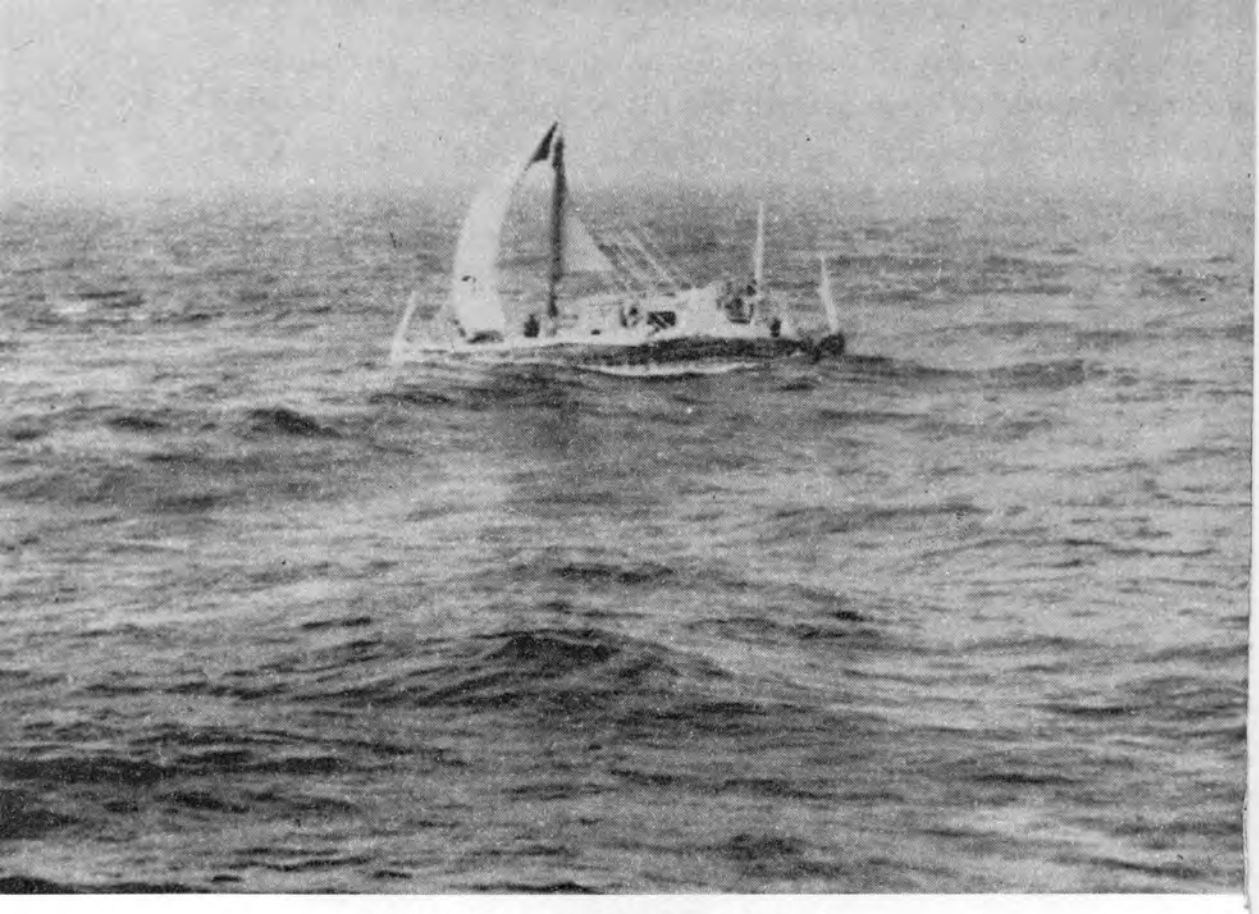
La influencia de la totora en la vida diaria de los aborígenes lacustres del Titicaca. Otro puente de totora, construido sobre balsas del mismo material, en un río de desagüe del Titicaca. (Squier, *Un viaje...*).







La balsa de papiro denominada Ra 1, acoderada a un muelle del puerto de Safi (Marruecos). Hecha bajo la dirección de Santiago Genovese, quien vino a estudiar las técnicas que utilizan los constructores de embarcaciones del lago Titicaca, medía quince metros y usaba una vela de algodón egipcio tejida de la manera que se hacía en la antigüedad. Con una dotación de siete hombres que hablaban lenguas diferentes entre sí, recorrió, 5,000 kilómetros sobre el Atlántico terminando su navegación en Barbados. Una de las fotografías que tomó Genovese muestra que en el trabajo de ensamblaje aparecen tres individuos que cubren con *chullos* su cabeza, lo que contribuye a certificar que eran gente del Titicaca. Expresa Genovese que la técnica de construcción que se usa en nuestro lago "ofrece varias ventajas sobre la de otros lugares".
(*Journal de la Société des Américanistes,* Paris, t. LVIII, MCMLXIX).



La balsa de papiro Ra 1, construida con la técnica puneña, navega en el Atlántico. En el artículo al que acompañaban estas fotografías, Genovese da a saber que se encuentra el papiro en Africa del Norte, Mesopotamia y Africa Occidental (Egipto, Marruecos, lagos Tana, Tchad, Zwai); pero agrega que la gramínea que en el Perú se llama *totora* crece en varios lugares del Viejo Mundo. Da a saber que también se la encuentra en California, México, isla de Pascua y Norte de Chile. (*Ibidem*).





Mujer de Puno, según Squier.

◁ Tipo de aborigen de la cuenca del Titicaca.

lago a mediados de setiembre de 1868: "Al volver a cruzar el estrecho, ahora con viento favorable, el hombre izó una vela cuadrada hecha de tejido basto [totoral], en un curioso mástil formado por un trípode de tres largas piernas... Uno de los balseros colocó el bote a rumbo, al parecer con dificultad, aplicando vigorosas paladas, precisamente detrás de mí y con mucho ruido y salpicar de agua que me cayó encima"[11]. Es de advertir que este viajero llegó al lugar de su destino, aunque con lentitud, porque los urus son y han sido siempre magníficos hombres de mar, y desde los tiempos del P. Calancha se reconocía que conducían sus embarcaciones "con grandísima destreza". Emilio Romero, por su parte, en 1925 decía de ellos que tenían "una pericia admirable" para dirigir sus balsas; y quien esto escribe vio en nuestros buques de guerra, en la década de los veintes, urus que venían de Puno a servir en la Marina, que siempre resultaron excelentes marineros. Por eso nos parece extraña la leyenda negra que ha existido sobre los urus, que bien podría deberse a que como consecuencia de habérseles tratado de manera poco apropiada reaccionaron en forma negativa, lo que tampoco ocurrió cuando nuestros oficiales llegaron al Titicaca en misión de ayuda a la navegación lacustre. Quizás habría que buscar las causas reales que originaron las dificultades que en diversas épocas tuvieron los urus con quienes gobernaban la región. El P. Murúa dice que Huayna Cápac les impuso límites territoriales y áreas de pesca. En la Relación de los Pacajas se comenta que "no tuvieron concierto en su vivir, ni tenían caciques que los mandasen... y cuando los incas vinieron conquistando los mandaron vivir con los aymaras". El P. Ramón Gavilán los señala como piratas lacustres que aprovechaban los totorales escondiéndose en ellos para atacar a quienes entraban en el Lago. Y el P. Calancha da a saber que en la rebelión de 1632, a los parlamentarios que se les envió les dijeron que no eran cristianos ni querían obedecer al rey[12].

"El hecho de creerse pro-hombres los convirtió en parias", dice Alfonsina Barrionuevo. Los urus prefirieron la soledad de sus islas de totora, a la societaria economía de mercado. Nunca se mestizaron. Sus vecinos los tenían por brujos. "El orgullo y el hambre minaron su vida. Prolongadas sequías acortaron paulatinamente su ciclo vital. Por la excesiva miseria las mujeres perdieron fertilidad. Los más jóvenes emigraron. Sólo quedaron los ancianos..."

Reconstrucción de una balsa de totora sumeria. Fotografía que el *National Geographic Magazine* publicó mostrando a Thor Heyerdahl vigilando en la boca del río Tigris la construcción de una balsa de totora, con la ayuda de hombres del Titicaca. Esta cooperación de nuestros arquitectos lacustres aborígenes permitió que volviera a navegar por los golfos Pérsico y de Adén, así como por el Océano Indico, una embarcación que reproducía las que se hallaban en esos mares unos 4,000 años a.J. C.



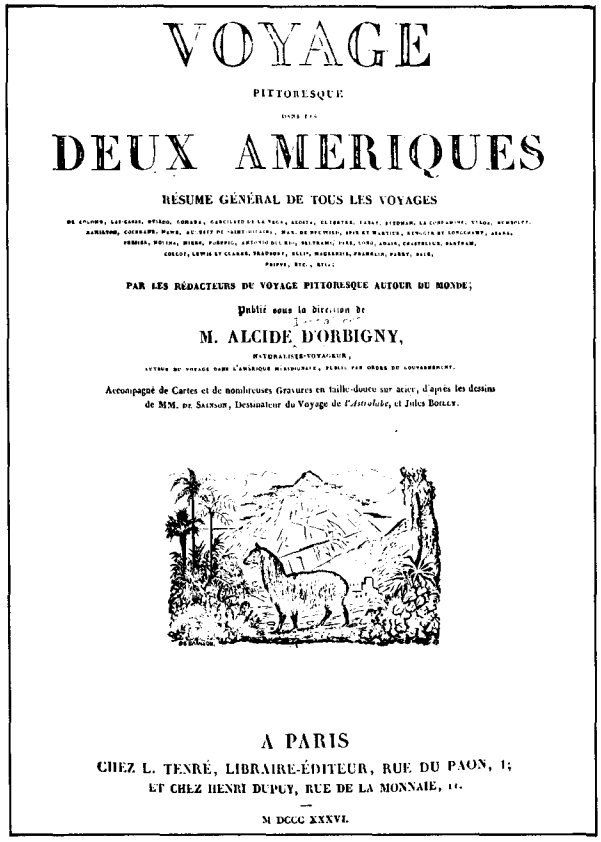


Con toda su belleza frágil, en las aguas del río Tigris que es un nombre que hace recordar a Asiria, Mesopotamia, Babilonia, Persia, el Imperio de Sargón el Antiguo (creado 2652 años antes de Cristo), el buque construido de material semejante a nuestra totora y con la ayuda de nuestros arquitectos lacustres del Titicaca, está a punto de ser lanzado al agua para comenzar a navegar en el Golfo Pérsico.

3. EL ALTIPLANO DE PENTLAND Y DE SQUIER

En capítulos precedentes hemos tenido ocasión de mencionar ligeramente las consecuencias para el Perú del lapso 1850-1870, de la tensión internacional que existió desde los primeros años de nuestra vida republicana en cuanto a nuestras relaciones con Bolivia. Los resultados de tal situación han sido cuidadosa y detalladamente analizados por el Dr. Denegri, en lo que respecta al período 1826-1847, en los bien informados capítulos VIII, XXI a XXVI, XXIX y XXXIII de su apreciable contribución a la *Historia Marítima del Perú*. Poco es lo que aquí resta por añadir, debido al muy limitado aspecto naval que apareció en nuestros conflictos posteriores con Bolivia, y también a causa de que ocurrencias tan frecuentes como los cruceros en el litoral marítimo de este país, y la ocupación de Cobija, ya han sido mencionados, así como los problemas que se derivaron del uso de la moneda feble boliviana y de las restricciones impuestas por el Perú al comercio que ese país realizaba con el exterior, a través de Arica. Sin embargo, aun a riesgo de incurrir en repeticiones, como telón de fondo necesario para que destaquen los antecedentes que llevaron al Perú a la creación en el área del Titicaca de una base de operaciones acuáticas de guerra, es menester recordar ciertos acontecimientos de la década de los cincuentas. Esta decena de años fue pródiga en la aparición que se sucedió en la escena política boliviana, de personas (Belzú, Linares, Melgarejo) que constituían un riesgo viviente para la tranquilidad del Perú. Entre 1852 y 1853 los atropellos de Belzú a nuestros representantes en su país y la movilización de tropas hacia nuestra frontera llevaron al Congreso del Perú a autorizar la declaratoria de guerra a Bolivia, con un subsecuente aplazamiento de las operaciones bélicas por parte de Echenique. Derribado este gobierno por la revolución de Castilla, no pasa mucho tiempo sin que nuevamente (21 de noviembre de 1860) el Congreso autorice a nuestro Ejecutivo a establecer el estado de guerra contra el vecino meridional.

Cuando, poco después, esta agitada política internacional lleva a la creación de un apostadero y a la adquisición de buques para el Titicaca, a pesar que el altiplano es una región peruana de importancia por su superficie, número de habitantes, riqueza ganadera y tradición autóctona así como por constituir una vital



VOYAGE

PITTORESQUE

DANS LES

DEUX AMERIQUES

RÉSUME GÉNÉRAL DE TOUS LES VOYAGES

DE COLOMB, LAS CASAS, SOLIS, CORTEZ, CANCELLO DE LA VEGA, ACOSTA, CLAVIJERO, RAYNAL, ROBERTSON, LA CONDAMINE, ULLOA, ROCHEFORT, DAMBERGER, COCHRANE, MAWE, AZ. DIEU DE SAINT-HILAIRE, MAM. DE DEMIDOFF, SPIX ET MARTIUS, RENGGER ET LONGCHAMP, AZARA, FERMIN, MOLINA, HERVAS, PARPPIG, ARTHUR DILLON, BELTRAMI, FIDEL LOPEZ, AMAIN, CHATELLUX, BARTRAM, CATLIN, LEWIS ET CLARKE, TRAUBENBERG, BAUDIN, MICHAUDIÈRE, FRANKLIN, HARDY, ALIA,

PARPPIG, ETC., ETC.;

PAR LES RÉDACTEURS DU VOYAGE PITTORESQUE AUTOUR DU MONDE;

Publié sous la direction de

M. ALCIDE D'ORBIGNY,

NATURALISTE-VOYAGEUR,

AUTEUR DU VOYAGE DANS L'AMÉRIQUE MÉRIDIONALE, PUBLIÉ PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT.

Accompagné de Cartes et de nombreuses Gravures en taille-douce sur acier, d'après les dessins de MM. DE SAINSON, Dessinateur du Voyage de *l'Astrolabe*, et Jules BOILLY.

A PARIS

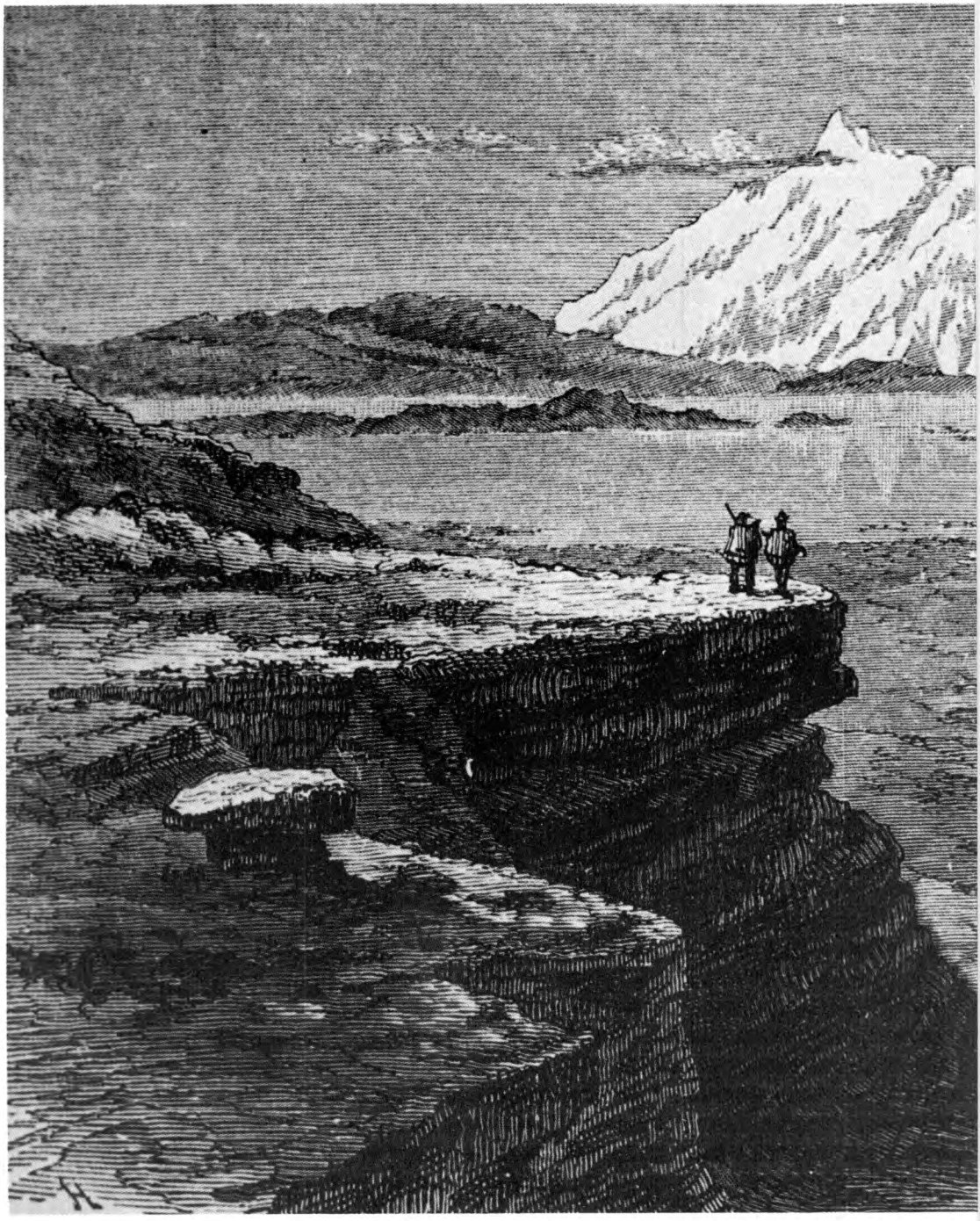
CHEZ L. TENRÉ, LIBRAIRE-ÉDITEUR, RUE DU PAON, 1;

ET CHEZ HENRI DUPUY, RUE DE LA MONNAIE, 11.

M DCCC XXXVI.

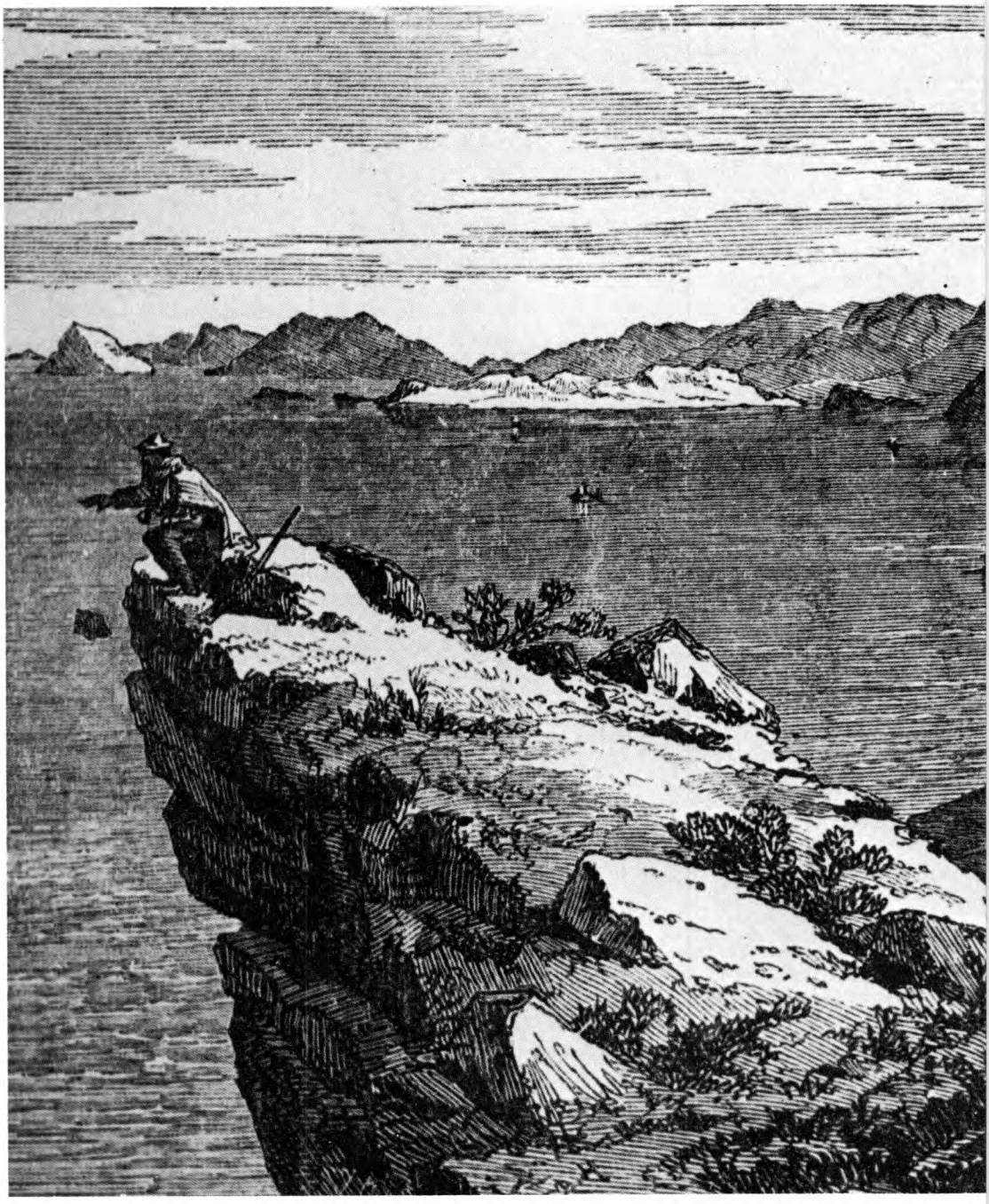
Carátula de una de las obras del naturalista francés Alcide Dessalines D'Orbigny, quien en su exploración científica de Sudamérica (1826-1834) estudió el Titicaca. (Biblioteca del Congreso, Washington, D.C.).

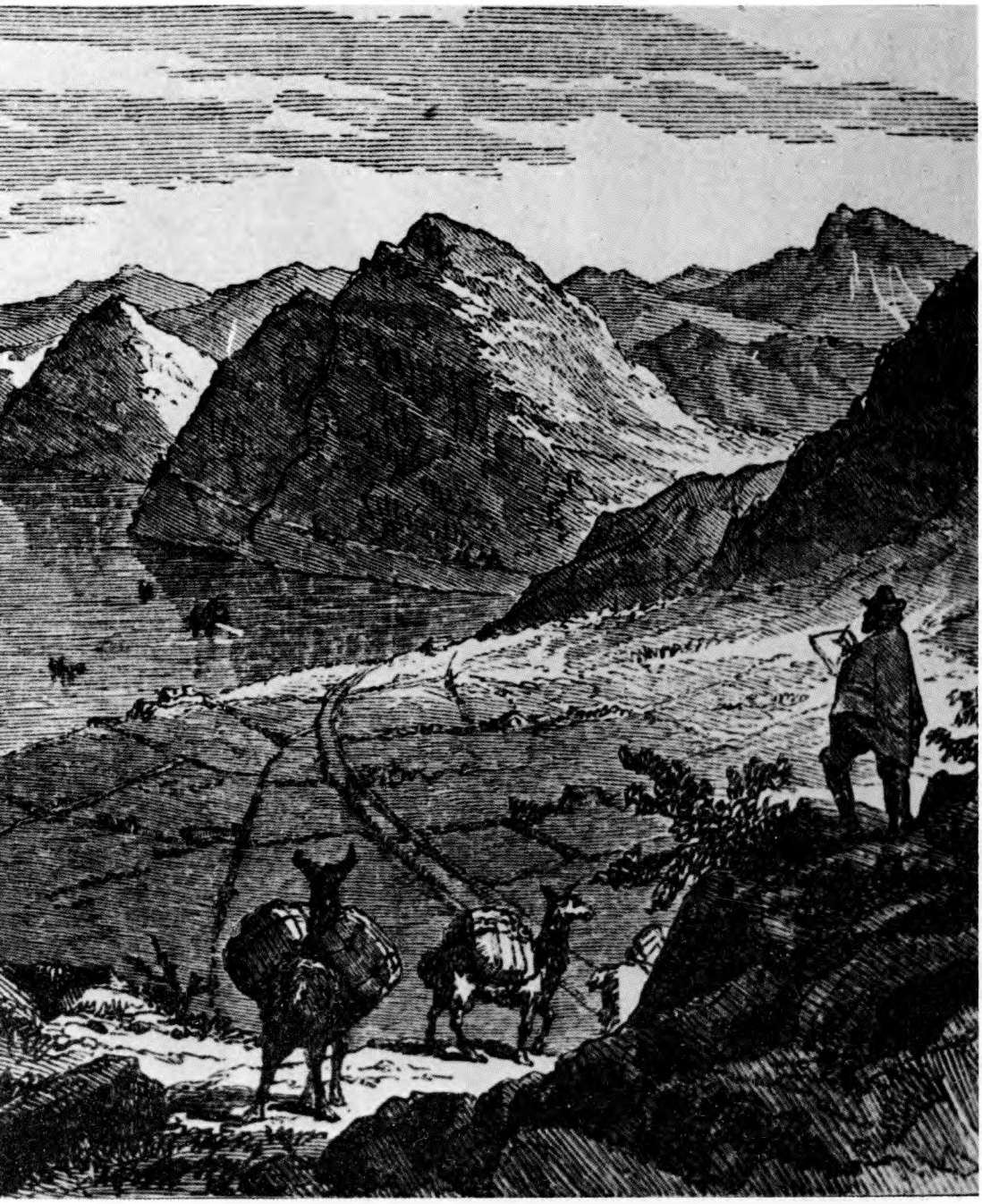
zona de frontera, no es un territorio conocido científicamente. Después de los planos topográficos del partido de Chucuito y de la intendencia de Puno, de los comienzos del siglo XIX[13], sólo en 1835 aparece la carta geográfica del Titicaca, del naturalista francés Alcide d'Orbigny[14], que pronto (1848) es superada por el mapa de J.B. Pentland[15] que durante muchos años sería la mejor pieza cartográfica de esa región, no obstante las imperfecciones que contiene, según Squier[16]. Sin embargo, no se puede dejar de citar el mapa de Bolivia que prepararon Orderza, Mujía y Camacho, porque contiene abundantes datos sobre el Titicaca y sobre las áreas territoriales del Perú que por entonces codiciaba nuestro vecino[17]. En el orden estadístico sólo se contaba por entonces con la obra de José Domingo Choquehuanca, sobre Azángaro, y la de Delance relativa a Bolivia[18]. Se podría decir, en verdad, que además de los informes de un carácter muy general que Orbigny había consignado sobre el hombre del Altiplano, en sus trabajos antropológicos, lo que en el mundo se conocía sobre la región geográfica donde la Marina de Guerra iba a realizar su tarea de desarrollo, se concentraba en las obras de Pentland y de Squier. El primero, geógrafo y físico con largos años de residencia en Bolivia, hizo numerosas y completas observaciones geodésicas, astronómicas e hipsométricas en la hoya del Titicaca, que fueron divulgadas por el célebre Arago y que proporcionaron un conocimiento sobre esa región, que era sobresaliente con respecto a los que se habían obtenido en otros países. Squier, por su parte, mediante excelente tarea de investigación y de campo, al mismo tiempo que con sensibilidad y calor humano, nos dio el primer gran esquema moderno de la arqueología de una región cuyo pasado era de importancia para fortalecer las raíces de nuestra personalidad histórica. La publicación de sus artículos en el *Harper's Magazine* neoyorquino, a partir de 1868, sus conferencias en la *American Geographycal Society* y posteriormente el libro sobre sus viajes en el Perú, unidos a la obra divulgatoria de Pentland hicieron aparecer los verdaderos perfiles físicos y humanos de la cuenca del Titicaca que hasta entonces no se había podido percibir claramente debido al humo de la pólvora gastada en revoluciones y guerra.



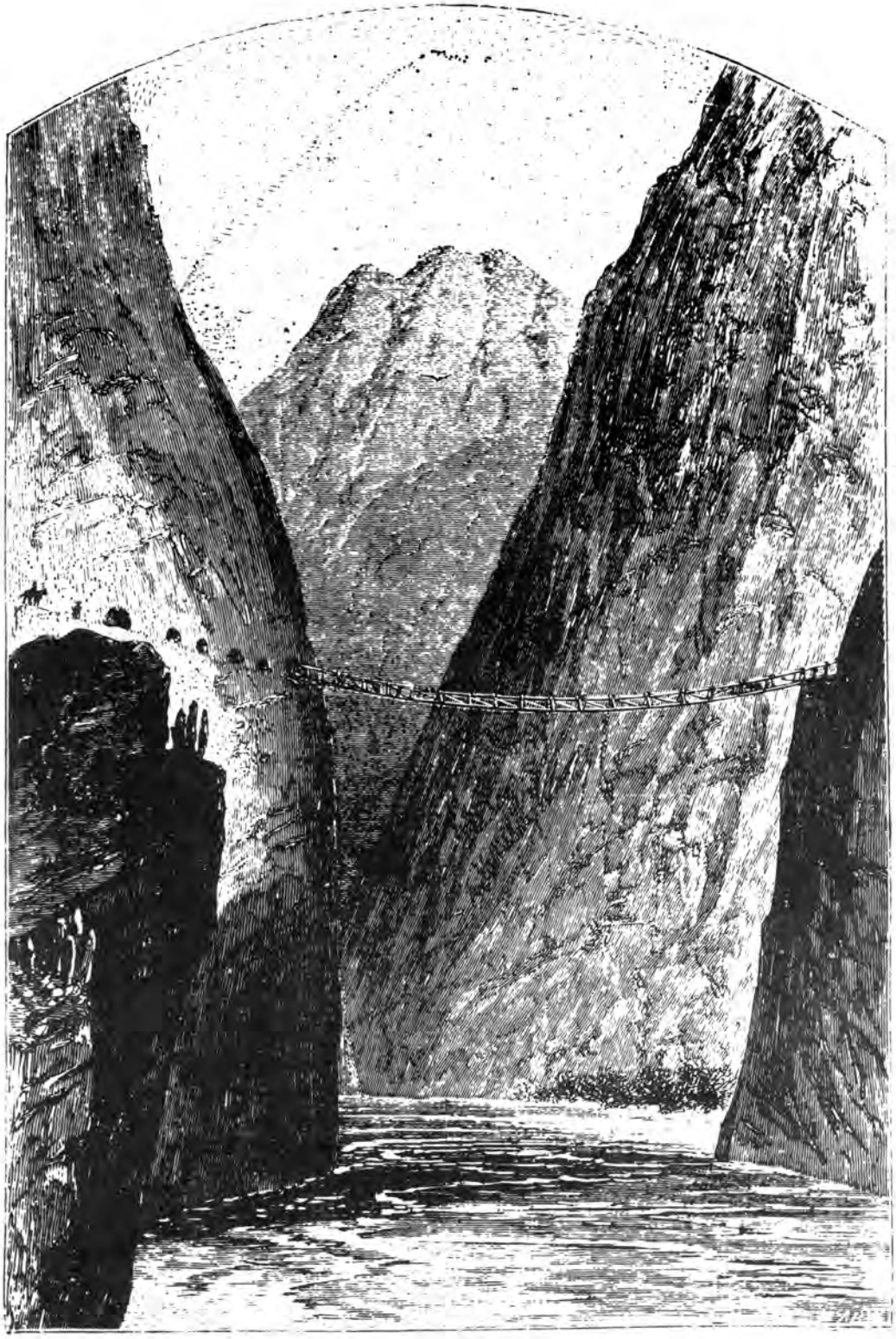


Illampu (la corona de los Andes) y el lago Titicaca tal como Squier los presenta. (Squier, *Un viaje...*).





La bahía de Copacabana tal como la vió Squier. (Squier, *Un viaje...*).



4. UNA LARVAL GEOPOLITICA LACUSTRE

Rosendo Melo fue contratado en 1873 por la Marina de Guerra para que prestara servicios en los vapores del Titicaca en calidad de piloto[19]. Durante su permanencia en el departamento de Puno hizo, con la seriedad y el espíritu investigador que lo caracterizaban, un estudio muy completo de la geografía y navegación del Lago, que presentó en cincuentisiete páginas del tomo tercero de su *Historia de la Marina del Perú,* publicado posiblemente en 1915 a su costo, es decir, sin las succiones presupuestales hoy de moda entre algunos "historiadores". En lo que se refiere a la historia de la marina lacustre durante el lapso 1832-1873 es dudoso que pueda haber encontrado información documentaria, debido a varias circunstancias, de modo que con muchos visos de posibilidad debió utilizar la información verbal que se le proporcionaría, la que parecería que fue algo equivocada, así como los datos que dijo haber tomado de Marcoy (pseudónimo de Saint Cricq, *vide*). Este ágil, entretenido e imaginativo periodista francés relató haber visto "el lanzamiento, en Puno, de una goleta de fierro, de nombre *Independencia,* de 200 toneladas... [que] se perdió en su primer viaje...", dato el primero al que no nos sentimos muy dispuestos a dar crédito. El costo de un vapor de ese desplazamiento, más los gastos de flete marítimo a los que hubiera habido que agregar los de su trasporte por tierra y el pago de operarios capaces de armarlo (los que hubiera sido preciso llevar a Puno, pues en ese lugar no se encontraba tal clase de maestranza) rebasaba por entonces las posibilidades de inversión industrial privada. Además, parece que Melo no tuvo en cuenta cierto desajuste cronológico en cuanto a los datos que recogió: Marcoy estuvo en Puno en 1846, inmediatamente antes de pasar al Cusco para unirse a la expedición Carrasco-Castelnau, de la que hemos tratado en relación con el viaje de ésta al Amazonas. También debió haberse dado a Melo una versión inexacta sobre el viaje a las islas (y no la exploración del lago, como él expresa) que realizaron Squier y Raimondi en "la goleta de fierro de nombre *Aurora*" que "había venido de Estados Unidos en piezas". El diplomático y arqueólogo norteamericano no dice nada sobre eso y, en cambio, refiere que Raimondi y él hicieron un azaroso viaje en la *Natividad,* embarcación "descubierta, de cuatro remos, de 45 metros de largo" que su anfitrión hizo arreglar con madera de cajones[20]. En la conferencia que dio en Nueva York, en 1873, al tratar del Titicaca

◁ El puente sobre el Apurímac, en los viajes que llevaron a Squier al Titicaca, (Squier, *Un viaje...*).

pronunció una frase que parecería indicar que Squier no vio ningún vapor en las aguas del lago: "Esfuerzos grandes pero mal dirigidos se han hecho para colocar vapores en el lago, y partes de dos pequeños de hierro han estado siete años en la ciudad de Puno..."[21], con lo cual se está refiriendo al *Yavarí* y al *Yapurá* de que luego vamos a tratar.

Si se recuerda el proverbio que expresa "cuando el río suena piedras trae", cabe admitir que en los datos que Melo recogió hay elementos verdaderos pero los cuales no nos es dado precisar todavía a base de las informaciones que hemos recogido. La primera de éstas es muy interesante, pues parecería indicar que la idea concebida por el presidente Castilla, en 1850 según se dice, de comprar buques en piezas para meterlos en el Ucayali, Huallaga y lago Titicaca, surgió de la iniciativa de un ciudadano puneño de carácter particular. Hemos encontrado un interesante documento según el cual nuestro cónsul en Nueva York da a saber, el 10 de noviembre de 1849, que en el astillero Aguirre-Golwey de ese puerto, ha examinado "un pequeño vapor de hierro, que está a punto de concluirse con destino al Lago Titicaca, y que debe aplicarse al tráfico de lanas y otras materias de dicho punto". Añade el Cónsul: "Este buque es todo de hierro, y mide unas 45 toneladas de registro. Tiene 55 pies de eslora, 12 de manga y 5 de puntal. Lleva 2 pequeñas máquinas inclinadas, y que se mueven a ángulos rectos con una fuerza de 10 a 11 caballos cada una. Las ruedas tienen 10 pies de diámetro y son también de hierro. Tendrá un salón de cámara y cuartos para el piloto, para las ruedas, etc.; cuando esté cargado no calará este buque más que dos pies de agua. Su material es excelente y el costo total vendrá a ser de 4,500 a 4,800 pesos. El constructor ha contratado también el dar doble número de piezas de las más expuestas a romperse, y un juego completo de herramientas para armar el buque, con una fragua portátil si fuese necesario quedando responsable del buen estado del buque y de las máquinas cuando lleguen a su destino. Las piezas de que se compone no excede ninguna del peso de 350 libras... Tengo entendido que la idea de su construcción ha sido de un vecino de Puno a quien pertenece. Ruego a VS dé conocimiento de esta nota a S.E. el Presidente, para quien será altamente satisfactorio el ver que la primera obra que se ha emprendido en Sud América es propiedad de un peruano..."[22].

Melo dice que "desde antes de 1860 existía en el lago, navegando, una goleta de fierro de nombre *Aurora*", que en 1876 cambió

de dueño y que se hizo pedazos contra la isla Amantani[23]. Mas no menciona que fuera a vapor. Tampoco expresa nada al respecto el Dr. Emilio Romero, puneño ilustre y tratadista de geografía económica de su departamento, quien en comunicación personal nos dice que en 1860 la goleta de hierro *Aurora* (no precisa que fuera a vapor) "fue adquirida por un ciudadano puneño, don Jerónimo Costa y Zavala, hijo de don Francisco Costa y de doña Juana Ondarza, emigrados argentinos que llegaron huyendo de las 'mazorcas' del dictador Rosas en la Argentina... Al adquirir la goleta *Aurora* se le cambió de nombre llamándola *Aurora del Titicaca,* bajo la bandera peruana, transformándola en un moderno pailebot, asumiendo el cargo de capitán Pedro Larriviera, de contramaestre Juan Palacios, marinero, y Lorenzo Nieto, grumete. Trasportó carga entre Perú y Bolivia hasta su naufragio al chocar contra unas rocas de la isla Amantani, en la rada de Surupe".

La decisión gubernativa de llevar al Titicaca buques a vapor se tomó el 14 de mayo de 1861, día en que el ministro de Guerra y Marina envió al representante permanente del Perú en Londres instrucciones sobre la construcción de uno que desplazara 300 toneladas[24]. Osma dio a conocer esta decisión a quienes podían estar interesados en construirlo, pidiendo un presupuesto a base de los datos que suministró. De inmediato le hicieron saber los astilleros que el precio no sería muy inferior al que había tenido la fragata *Apurímac,* pero que en cuanto al deseo que nuestro gobierno manifestaba en el sentido que el vapor para el Lago se enviara en piezas, no sería posible satisfacer el requisito peruano de que las piezas pesaran catorce arrobas como máximo, en especial en relación con las partes de la maquinaria. Ante tal objeción nuestro gobierno comunicó al Ministro en Londres que cambiara el pedido en el sentido de que en lugar del buque de 300 toneladas se nos hicieran dos de 80 a 100 toneladas, con propulsión a hélice, decisión que se tomó en Lima el 29 de agosto de 1861[25]. Debe agregarse que al cambio en las órdenes gubernativas influyó una carta de Gibbs e Hijos, de la cual Osma envió copia, en que manifestaba las dificultades que encontraría la satisfacción del pedido original. Había en este documento un párrafo que posteriormente debió haber servido mucho para orientar a quienes con algo de ignorancia técnica habían dado las órdenes: "Sería preciso enviar al Lago constructores, con todos sus útiles para unir las piezas que han de formar el buque, y lo mismo ingenieros para la maquinaria y calderas, obras muy importantes, que

requieren para llevarlas a efecto todo lo indispensable en establecimientos de esta clase, como son talleres; y aun es preciso saber qué clase de combustible se encuentra cerca del Lago, y si sería a propósito para obras de esta importancia que, a más, sería sumamente costosa"[26].

Reorientado que fue el pedido gubernativo, el Ministro en Londres procedió a contratar con James Watt y Cía. la construcción de los dos vapores, que debía tomar cuatro meses. Serían de fierro y "de tornillo", del porte de 140 toneladas, con máquinas de 60 caballos y provistos ambos de dos cañones giratorios de a 24 pdr., del sistema Armstrong; todo ello al precio de £e 8,500 cada uno, calculándose en £e 3,000 el valor de los instrumentos y máquinas que tendrían que llevar en los vapores[27]. Las otras dos características de esos buques resultaron, una vez que estuvieron armados en el Titicaca, las siguientes, en pies: eslora entre perpendiculares 100, manga 17, puntal 10, calado a popa 7, calado a proa 6, aparejo de pailebote, andar 10 nudos, capacidad de carboneras 18 toneladas, consumo de carbón en 24 horas 12 toneladas, embarcaciones menores 2[28]. Ha de tenerse en cuenta que varias de esas características cambiaron posteriormente, cuando la *Peruvian Corporation* les hizo modificaciones al entrar en posesión de los buques. La eslora del *Yavarí*, por ejemplo, creció a 157 pies y la manga del *Yapurá* aumentó a 20 pies disminuyendo su andar a 5.3 nudos[29]. Como en otras ocasiones, a causa de las órdenes que no se consultaban con la Comandancia General de Marina y que después se querían variar, tres meses más tarde nuestro gobierno ordenó a Londres que hiciera convertir los dos buques en vapores de ruedas, a lo que el contralmirante Mariátegui contestó que ya era imposible[30]. El Gobierno, poco después, apresuró, mediante un decreto del 15 de abril de 1862, a la Comisión para que despachara de Londres la carga que contenía los vapores en piezas, orden que el contralmirante Mariátegui cumplió remitiéndola, el 28 de junio y consignada a la oficina de Gibbs en Arica, en el vapor *Magala*[31]. Al cerrar el año el ministro del Ramo dio a conocer al Congreso tal hecho expresando "que tal vez se hallaban ya en Arica los vapores en piezas"[32], lo que no había sucedido, pues aunque no hemos podido precisar documentariamente la fecha de llegada de ese buque mercante, calculamos que debió haber sido a mediados de abril de 1863. La carga, que constaba de 2,766 bultos, fue recibida por el Subprefecto y el Capitán de Puerto (teniente primero Federico Iladoy). Este último cuidó del

desembarco y almacenaje, juzgándose que el peso total era de 210 toneladas inglesas[33]. A base del conocimiento que se tuvo de la carga, el 1° de mayo se realizaron los primeros trámites para rematar la contrata de conducción de las piezas de los vapores desde Tacna a Puno, y al cerrarse el nuevo remate, el 29 del mismo mes y año, el 10 de junio una resolución suprema aprobó la buena pro a favor de Santiago Eyzaguirre, natural y vecino de Tacna, por 36,000 pesos, dándosele un plazo máximo de seis meses, con la responsabilidad de los daños que sufrieran las piezas (salvo caso fortuito). Se verificaría la conducción en forma que se diera preferencia a las que designara el Jefe del Apostadero del Lago Titicaca o quien lo reemplazara en ese cargo, y se haría el pago en mesadas adelantadas de a cinco mil pesos "que empezarán a satisfacerse el día que se notifique haber llegado el momento de cargar y transportar las piezas"[34].

El 11 de mayo de 1863 el capitán de fragata Amaro Tizón, a quien se había nombrado jefe del apostadero, salió del Callao hacia Arica para inspeccionar el cargamento y tomar las medidas más adecuadas para su transporte por ferrocarril de Arica a Tacna, y por el contratista y su personal de Tacna a Puno. De regreso al Callao, el 8 de junio de 1863, rindió al Comandante General de Marina el parte de su comisión, y propuso que el Capitán de Puerto fuera despachando los bultos a Tacna, y que verificadas las primeras remesas se ordenara a la comisión receptora de Puno que formara una ramada protectora contra la lluvia, con madera que debía proporcionar la prefectura y utilizando un oficial de mar y seis marineros. Sugirió, también, que la pólvora se depositara en el pontón *Margarita* hasta que los vapores estuviesen armados[35]. Infortunadamente una seria enfermedad retrasó las gestiones de Tizón en el Callao, a quien en agosto fue necesario reemplazar con el capitán de fragata Ignacio Dueñas. Mientras tanto el teniente primero Eduardo Robinson, a quien se había mandado a Arica formando parte de la comisión del Titicaca, el 3 de setiembre hizo el primer envío de bultos a Tacna[36] y pocos días después (18 de setiembre) llegó Dueñas a ese puerto para examinar la situación existente y dictar las medidas más convenientes[37]. Encontró en Arica a ocho de los ingleses contratados en Londres, de los cuales tres eran "ingenieros", para quienes pidió ciertas facilidades, cómo se verá cuando tratemos del personal. Después de permanecer quince días en el puerto, señalando aquellos bultos a los que se les debía dar preferencia de transpor-

te a fin de facilitar el trabajo de ensamblaje que se haría en Puno, volvió al Callao. Con el fin de que se obtuviera una remisión pronta y cuidadosa tanto al embarcar los bultos en el tren cuanto en Tacna al retirarlos del ferrocarril, dejó en el puerto al guardia marina Honorato Tizón, con el segundo ingeniero Atsburi, y en Tacna al teniente segundo José Manuel Silva, con instrucciones precisas[38]. La permanencia de Dueñas en Arica fue muy estimulante. El primer ingeniero William Partridge le manifestó creer que con los operarios que habían llegado con él de Europa podría armar y hacer navegar uno de los vapores en el término de seis meses y que tal lapso se disminuiría si el Gobierno contrataba un primer y segundo maquinista, así como un calderero, los cuales podrían prestar sus servicios a bordo después que concluyeran el ensamblaje[39]. Para estar debidamente preparado el británico pidió los planos de construcción de los buques, solicitud que provocó comunicaciones escritas que se intercambiaron durante varios meses, a causa de la intervención directa del Palacio de Gobierno en aquellos asuntos técnicos que correspondían a la Comandancia General de Marina. A Tizón no se le habían dado los planos, ni a Dueñas tampoco. Partridge aseguraba que el constructor naval los había entregado en Londres, y que debían estar en manos del presidente Castilla o en el ministerio de Guerra, al cual los reclamaba la Comandancia General de Marina, como poco antes Domingo Valle Riestra había tenido que verificarlo con respecto a las facturas de esos buques, de los que tenían que hacerse cargo los jefes superiores de la Marina, aunque ignoraban cuáles eran los inventarios con que se les había recibido en Londres[40].

5. EL TRASLADO DE LA CARGA: UNA DIFICIL TAREA

De un carácter completamente diferente a la tarea hecha por nuestros oficiales en el Nororiente fue la de aquellos a quienes tocó realizar, casi al mismo tiempo, la que debía verificarse en el Suroriente. No era, por cierto, menos dura. Conseguir el traslado de la gran cantidad de bultos pesados en que estaban divididos el *Yavarí* y el *Yapurá,* del puerto de Arica a Puno era, en verdad, obra de romanos. No había entre esos puntos una gran distancia, pues sólo se trataba de unos trescientos sesenta kilómetros. Pero el ferrocarril de Arica a Tacna sólo cubría sesenticinco kilómetros de ese total. El viaje por tierra de Tacna a Puno no era nada

suave para estos oficiales costeños. Precisaba subir por la cordillera, agresiva como todas las alturas andinas, a la vista de los varios volcanes meridionales, para ganar la meseta del Collao que se extiende a un promedio de 4,000 metros, sufriendo la agresión climática del *soroche* y el polar frío nocturno de la puna[41]. Animales y hombres acostumbrados a ese clima y a esa dureza, no podían aceptar con complacencia el peso de esos bultos que debían transportar en sus lomos o en sus espaldas. Cualquier ocasión de deshacerse de ellos era utilizada de inmediato. Así el viaje era lento, cuando podía emprenderse, y riesgoso para la buena conservación del material pues la descarga de los bultos se hacía con brusquedad. Además, el número de piezas por transportar era muy numeroso y esto exigía una gran cantidad de bestias, de arrieros y de cargadores, en su mayoría recolectados por las prefecturas usando de la fuerza. El Contratista y sus empleados, por lo demás, utilizaron cuanto medio se hallaba a sus alcances para ganar dinero sin mayor esfuerzo. Todos estos factores se sumaron para dar por resultado que la operación del traslado de los bultos que contenían las partes de los vapores por ensamblar, se convirtiera para nuestros oficiales en una tarea ingrata por demás porque todo el interés y el esfuerzo que pusieron en juego para resolver el problema, se estrellaron contra dificultades que no podían vencer, como ha de apreciarse en la relación que sigue.

El despacho de los bultos de Arica hacia Tacna lo realizó con toda diligencia el teniente Robinson que a principios de setiembre ya había visto salir de la estación del ferrocarril nueve carros que contenían 1,323 quintales y 5 libras[42]. Pero, en cambio, muy diferente era la situación en el otro extremo de la línea de transporte. Después de dejar en Tacna todo dispuesto para un diligente y apropiado envío de los bultos bajo la vigilancia del teniente segundo José Manuel Silva y un técnico inglés, Dueñas partió de Tacna con los otros oficiales y británicos el 7 de octubre, llegando a Puno después de nueve días "perversos" en uno de los cuales el alférez Oyague tuvo una grave caída. Apenas salió de Tacna el comandante Dueñas, el teniente Silva comenzó la tarea que se le había encomendado y durante año y medio mostró consagración a su trabajo. Organizó muy bien su almacén, después que dio a conocer al Prefecto el orden en que se debía transportar los bultos a fin de que llegaran a Puno de acuerdo con el cronograma de necesidades técnicas que Dueñas había establecido, y no cejó en su empeño de exigir que se cumpliera el orden de despacho esta-

blecido[43]. No recibió Dueñas ayuda por parte de las autoridades del tránsito y al llegar al lugar de su destino no tuvo con quien entenderse adecuadamente pues se hallaban ausentes el Prefecto y el Subprefecto y en cuanto al Gobernador no dio ninguna facilidad para que se lograse alojamiento, lo cual incrementó las incomodidades de los ingleses, quienes no la habían pasado muy bien al trepar las alturas cordilleranas[44]. Con disgustar al Comandante del Apostadero este estado de cosas, su verdadera preocupación comenzó en relación con la carga, cuyos primeros e inapropiados bultos sólo llegaron, con averías, el 18 de noviembre, a pesar de que el primer despacho de Silva fue hecho el 29 de agosto[45]. No resignándose a que se le paralizara en tal forma el desempeño de su comisión, Dueñas comenzó a bombardear con quejas al contratista de la conducción, lo que continuó haciendo incesantemente, aunque con poco éxito, durante largo tiempo. El 5 de noviembre ofició al prefecto de Puno quejándose de que las primeras cargas, que habían salido hacía un mes de Tacna, se hallaban depositadas en Maure, dándole a conocer la sospecha que abrigaba de que se estaba procediendo maliciosamente para conseguir que el Gobierno pagara 10,000 pesos. Expresó conocer que de Tacna habían salido 250 cargas para trasladar las cuales el Contratista pidió en Moquegua 30 mulas, y le solicitó que se cumpliera con despachar los bultos de acuerdo al orden de necesidad, trasladando en hombros las piezas que no podían ser conducidas en acémilas[46]. Al llegar a la Comandancia General (Callao) la copia de esta comunicación, se consiguió allí que se enviase un oficio a ese Prefecto ordenándole que tomara ciertas providencias[47]. También Dueñas dirigió una comunicación al Callao en que explicaba que se le estaban mandando las partes más innecesarias de las cargas, para iniciar el ensamblaje de los cascos, pues el Contratista reservaba las piezas más difíciles de transportar, remitiendo antes las más livianas. Añade una información de la mayor importancia, que después se va a confirmar: el peso neto de los bultos es 4,200 quintales en total, y no 3,000 como aparece en el contrato para el transporte[48], hecho que ha dado a conocer al Prefecto de Puno, según copia de una comunicación que le ha enviado. En vista de las informaciones de Dueñas, nuevamente el Comandante General de Marina da a saber al ministro de Guerra y Marina que el contratista del traslado de la carga está procediendo en forma ilegal[49].

El primer semestre de 1864 se pierde en dificultades administrativas que se originan en dos hechos: el contratista Eyzaguirre traspasa (22-28 de setiembre de 1863) su concesión al coronel Mateo González Mugaburu, y al confirmarse que la Prefectura cometió el error de haber considerado el paso total de la carga como de 3,000 quintales cuando en realidad era mayor, resulta que el contratista sólo está obligado a trasportar esa cantidad. En los informes que el Comandante del Apostadero se ve precisado a presentar a solicitud de las autoridades locales, aprovecha para insistir en sus quejas sobre la forma y el ritmo de trabajo con que se está procediendo en el envío de la carga. En el fechado en Puno el 23 de junio de 1864 Dueñas hace ver que el Contratista se ha negado a seguir el orden de envío que se le ha asignado, que en 12 meses y 13 días sólo ha conducido a Puno 363 cargas con el peso de 1,119 quintales y que a ese ritmo de trabajo empleará 2 años, 9 meses, 13 días más, cuando en total hubiera debido utilizar seis meses según el contrato; y que "la mayor parte del cargamento que hasta ese día había llegado, se componía sólo de herramientas, clavos, remaches, pintura", sin que se hubiera recibido "los de indispensable precisión para dar principio a la armazón de los busques". Por último expresa que "nada habremos avanzado con que el Sr. Mugaburu conduzca toda la carga que le pertenece, si de preferencia no se le obliga a trasladar las partes esenciales"[50]. El Prefecto disculpó al coronel González Mugaburu alegando el incumplimiento de los arrieros; pero el hecho es que el tiempo trascurre en trámites judiciales y peritajes, a causa de las desavenencias entre Mugaburu y los arrieros representados por Quelopana[51], y en la *Memoria* ministerial no se mencionaron esas dificultades. Por el contrario, se hizo una exposición que más tarde tendría que ser calificada de excesivamente optimista, ante lo que ocurrió. En ella se expresaba lo que sigue: "Desembarcadas en el puerto de Arica las piezas de dos vapores pequeños que vinieron de Inglaterra, a cargo de ocho oficiales constructores y maquinistas contratados en Londres para armarlos, se principió, a mediados del próximo pasado año, a transportarlas de Arica a Tacna y de esta ciudad a la de Puno; operación que ha presentado algunas dificultades por ser varias de ellas pesadas y de una forma tan irregular, que no es posible conducirlas sobre el lomo de las mulas. Con el fin de armarlos se han verificado varias obras preparatorias; y aparte de estas, está muy avanzada la del largo muelle que, sin las emergencias de la actualidad, se encon-

traría próxima a su término. Nombrado un Capitán de Fragata de Jefe del Apostadero, se empeña éste, ayudado por la dotación de oficiales que llevó en su compañía, en dar cima a los trabajos que han de poner en comunicación periódica y frecuente las márgenes de ese majestuoso lago. Día vendrá, y muy pronto, en que surquen sus aguas el "Yapurá" y el "Yavarí", del porte de 120 toneladas, de la fuerza de 40 caballos en sus máquinas y con el armamento de dos cañones rayados; y en que sea más activo el movimiento mercantil de aquellos pueblos.— Y aunque, para proveer de combustible a estos vapores, no se ha cateado en aquel departamento minas de carbón de piedra que ofrezcan, atenta la caja de sus vetas, explotarse con abundancia y poco gasto, no hay razón para no esperar que, de nuevas exploraciones, se obtengan mejores resultados que de las primeras: más si así no sucediese, se acudirá entonces al laboreo de las ya descubiertas"[52].

6. *EL MUELLE, EL APOSTADERO Y EL COMBUSTIBLE PARA LOS VAPORES*

Está fuera de las posibilidades de Dueñas resolver el importante problema relacionado con la carga, sin lo cual no puede cumplir la parte más importante de la misión que se le ha encomendado. Mas no por ello va a cruzarse de brazos y a mantener a sus oficiales y técnicos británicos en la ociosidad. De allí que acometa la preparación de las obras complementarias que deben realizarse: el muelle y los módulos con que ha de estructurarse el apostadero para armar los vapores y mantenerlos después en operación, asunto al que ha aludido ya en su correspondencia con el Callao[53]. Su proyecto es que el muelle tenga 1,164 pies de largo por 60 de ancho, y los almacenes que deben estar en la ribera del lago, 100 x 26 cada uno de ellos, destinado uno para herramientas, uno para combustibles y útiles portuarios y otro para almacén general. Unida a este conjunto debe quedar la grada para armar los vapores[54]. A partir del 9 de noviembre organiza sus listas de pedidos de material, que remite el 12 de ese mes, con el plano; y continúa especificando metódicamente las necesidades que Lima ha de satisfacer, en vista de la gran modestia en que vive la plaza de Puno, por lo que no ha de extrañar que para el 11 de enero de 1864 se haya formado en el Callao un expediente que consta de 21 fojas y un cuadro. El 25 de diciembre, para acelerar el despacho del material que de Lima debe recibir, envía al

Callao al teniente segundo Prudencio León[55]. No consigue gran cosa en cuanto a acelerar la tramitación de pedidos. Pero, en cambio, como consecuencia de las gestiones que realiza, logra descargarse de una responsabilidad que no tiene por qué asumir y que no está capacitado para afrontar. El Prefecto le pide que formule un presupuesto para la construcción del muelle, y Dueñas acude al Comandante General dándole a conocer que no podrá satisfacer a ese funcionario porque "no posee los conocimientos científicos de la profesión [de ingeniero civil]"[56]. La dificultad se elimina: el ministro de Gobierno designa al ingeniero Davis como director[57]. Al parecer la obra del muelle sufrió con el ingeniero Davis una paralización, pues un documento de nuestro Archivo Histórico permite conocer que el 9 de octubre de 1864 "se inició la continuación del trabajo del muelle", otra vez a cargo de los oficiales de marina[58]. Pasó esta obra por otras dificultades pero se llegó a completar y parece que de manera satisfactoria a juzgar por lo que dice un historiador: "se había construído un buen muelle de piedra, que tenía en su extremo más saliente su picadero o grada para lanzar los vapores, y a la entrada los talleres de carpintería y mecánica; algo como un astillero que después ha sido y es hoy mismo exclusivamente muelle[59]. Los elementos que Melo menciona los fueron acondicionando los oficiales, a fin de crear un verdadero apostadero, según se advierte en los documentos de archivo. En octubre de 1863 Dueñas menciona la necesidad de "preparar el local donde deben armarse los vapores"[60] y un año después se ratifica en lo dicho, con ocasión de que ante el deseo que el Ministro ha expresado en el sentido de que se arme en Arica uno de los vapores, el Comandante del Apostadero se ha opuesto dando a conocer los "inconvenientes", tales como los ve el Primer Ingeniero (Partridge)[61]. El taller de carpintería se convierte en una necesidad urgente desde que se constatan deterioros en los mamparos y en el pino que se ha recibido para el forro de los vapores[62]; y el de mecánica es preciso para mantener en aptitud de trabajar, a las herramientas que se emplean para labrar un canal que disminuya las dificultades que los vapores iban a experimentar para salir de la bahía de Puno que estaba cerrada por una calzada cuyos efectos se logró anular mediante esa obra[63]. Fue esta una labor difícil y que duró mucho, principalmente debido a los trastornos políticos. Todavía a mediados de 1872 la Prefectura hacía notar que el muelle construido resultaría inútil si no se lograba obtener "el fondo necesario para el

libre paso de los vapores"[64]. Fue parte, también, de dar al apostadero su carácter, el proveerlo de oficina y elementos[65]. Y, algo más importante, tuvo que estudiarse un serio problema que se había mirado desaprensivamente al mandar construir los buques: encontrar una fuente cercana y segura de ese carbón que según se había dicho abundaba en la zona pero que en realidad era un combustible de alcance sólo potencial pues nadie aseguraba que se podía extraerlo y colocarlo en Puno, en una cantidad abundante como iba a ser la que los vapores habrían de requerir para sostener la línea de navegación que se deseaba establecer. De allí que el 1º de diciembre de 1863 salió Dueñas de Puno, en compañía de Partridge, a inspeccionar los yacimientos carboníferos de la región, comprendiendo los que se hallaban en territorio boliviano de los que se decía que superaban al nuestro en un 75%[66]. El Comandante del Apostadero halló poco carbón en Juli y de costosa extracción, pero pudo apreciar que el de Copacabana era de mejor calidad, abundaba y ofrecía la ventaja de hallarse cerca de la ribera del lago; mas dio a saber que el de La Paz, que estaba en el cerro Tembladera, superaba a todos los otros, como esperaba que lo podría confirmar un ingeniero que pedía a Lima que enviara[67]. Después que se dieron estos pasos, la paralización que se produjo en Puno a causa de la guerra con España y también de las dificultades políticas locales, impidieron que se tomaran las medidas apropiadas para resolver el problema del combustible. Sólo cuando el Apostadero revivió, y luego llegó a lanzarse al agua el *Yavarí*, se reexaminó el asunto. De Carumas, en la región moqueguana, un contratista llevó a Puno un carbón que resultó "superior al mejor carbón inglés" pero que tuvo que pagarse a 45 soles la tonelada, resultando, también que llegó muy deshecho a causa del largo tiempo que tomó el traslado, todo lo cual condujo a que no se comprara más de ese combustible, una vez que la cantidad almacenada se agotó durante las pruebas del vapor nombrado. El Jefe del Apostadero informó que al no existir ninguna mina en territorio peruano y cercana al lago, creía que resultaba indispensable acudir a Copacabana, donde habían varios yacimientos. De los que se explotaban, expresó, "se obtiene carbón de baja calidad"; pero añadió que era de esperar que al profundizar el laboreo se sacara mineral de poder calorífico superior y que las minas estaban a menos de tres millas de la orilla, donde se encontraban seguros fondeaderos, por todo lo cual se podía colegir que el precio resultaría económico. Termi-

naba dando a saber que era probable que "dentro de veinte días un señor de nombre Angel Marquina enviara al Apostadero una muestra que se sometería a pruebas"[68]. No parece que se resolvió a largo plazo el problema, según Melo nos da a saber: la falta de carbón obligó a los vapores al empleo de excremento animal seco (*taquia* o *bosta*) "que se encontraba en uso más general"[69].

7. EL PROBLEMA DEL PERSONAL

Los problemas del personal no tenían en Puno los abundantes y muy serios caracteres que se encontraban en el Nororiente pero no dejaban de presentarse. La comunicación con Lima era, naturalmente, más frecuente, segura y fácil; y los recursos que la ciudad y la región del lago presentaban eran mayores que en cualesquiera partes de Loreto. En cuanto al clima, para el personal de marina, que era todo costeño, resultaba tan duro el frío del altiplano como el calor de la hoya amazónica.

Puesto que los vapores lacustres eran, como se habrá advertido, más pequeños que los exploradores *Napo* y *Putumayo*, los efectivos navales fueron en el Titicaca más reducidos que los fluviales. El primer oficial que, después del nombramiento del capitán de fragata Amaro Tizón, se destinó a Puno, a propuesta hecha el 25 de abril de 1863 por el Comandante General de Marina, "para que asistiera al jefe del Apostadero", fue el teniente segundo Manuel Silva. El 2 de mayo de ese año se le nombró al Titicaca expresándose, con algo de ligereza, que asumiría el comando del *Yavarí*, una vez armado, a fin que el capitán de fragata Tizón, a quien se le había dado ese cargo respecto a los dos vapores, quedara solamente como Jefe del Apostadero, para conseguir lo cual también se daría el mando del *Yapurá* a otro oficial[70]. El teniente Silva llegó el mes siguiente a Arica y, como se ha expresado en páginas anteriores, cuando se le reunió Tizón lo destacó a Tacna para que organizara allí el despacho de la carga a Puno. En agosto Silva pasó a ser segundo comandante del *Yavarí* porque se nombró comandante del mismo a un oficial de mayor jerarquía que la suya.

Entre las dos fechas anteriores se dispuso en Lima que el oficial primero del cuerpo político José Angulo pasara a Puno para que se hiciera cargo de las siguientes actividades: contaduría general del Apostadero, contabilidad de los dos buques y secretaría de la comandancia[71], y al volver al Callao el comandante Tizón,

procedente de Arica donde en mayo había inspeccionado la carga llegada de Londres, la Comandancia General de Marina comenzó a dar forma definitiva al cuadro del personal que debía mandarse a Puno, lo que solicitó al ministro del Ramo que se pospusiera hasta agosto[72]. El cuadro quedó listo el 12 de ese mes[73] y comprendía veintiséis personas, a saber: capitán de corbeta Amaro Tizón y guardia marina Honorato Tizón como su ayudante; teniente primero Eduardo Robinson; teniente segundo Manuel Silva; oficial de contabilidad Manuel Angulo; guardias marinas Antonio Villamar y Pedro Bernales; un segundo contramaestre, dos primeros guardianes, seis artilleros de preferencia y diez artilleros ordinarios[74]. Los oficiales y guardias marinas se embarcaron el 20 de agosto[75] pero en cuanto a Tizón no pudo hacerlo por haberse enfermado, según lo dimos a saber en páginas anteriores. En su lugar se nombró al capitán de fragata Ignacio Dueñas, quien presentó un cuadro que contenía las necesidades de personal que tendría el Apostadero, de acuerdo a su criterio[76], el cual cuadro se compatibilizó con el que se había preparado anteriormente, realizándose los ajustes necesarios[77]. Resta por añadir que el 12 de agosto se nombró al teniente segundo Manuel Mariano Melgar para que sirviera de auxiliar del Jefe del Apostadero, y un mes después el alférez de fragata Emilio Oyague fue agregado a la dotación[78].

El personal británico contratado para armar los vapores del Titicaca y para inicialmente formar parte de las dotaciones, tomando a su cargo las máquinas, fue menos numeroso que el del Nororiente. Sin pasar dificultades a causa del clima frío, y habituados los ingleses a vivir en Arica, primero, y luego en Puno, no dieron mayormente preocupaciones, a lo que contribuyó que la jefatura del Apostadero velara por ellos. Durante su breve permanencia en ese cargo, Tizón dio a los ocho contratados la facilidad de entregarles en dinero el valor de la ración que debían recibir diariamente, valorizándola en 24 pesos por mes, medida que ratificó Dueñas al substituirlo en el cargo[79]. Las armoniosas relaciones propiciaron que se aceptara la sugerencia de Partridge en el sentido que se trajeran más británicos, formulándose un proyecto de contrato en cuya redacción intervino Ramón Valle Riestra, quien era por entonces supervisor de la Factoría de Bellavista[80]. Algunos decesos, por otra parte, llevaron a nuevas contrataciones de británicos. George Blaxland, calderero que en Londres había trabajado en la construcción y posteriormente en la opera-

ción de marcar las piezas para facilitar el ensamblaje en el Perú, a consecuencia de una caída a la bodega del buque en que llegó a Arica procedente de Inglaterra, después de cuatro meses de padecimiento falleció, poniendo en aprietos al personal peruano que contaba con él para reconstruir piezas que habían sufrido deterioros en la carga y traslados, contratándose en su reemplazo a John Thomas[81]. Nuevamente el Apostadero arrastró el pesar de perder profesionales británicos que tenía contratados. El 19 de febrero de 1869 se volcó un bote del vapor *Yavarí* en que iban de paseo a la isla Esteves el prefecto del Departamento y otras personas, y como consecuencia de tal accidente se ahogaron el ingeniero Frank Martin, el constructor naval Jacques Sutherland y el calderero George Hill[82]. No se puede terminar de exponer la acertada política que sobre el personal empleó Dueñas, si no se mencionan el gran interés que puso en favorecer a los marineros que tenía en el Apostadero (en especial en lo que se refiere al vestuario que debían recibir regularmente)[83], así como en resaltar los méritos que sus oficiales habían hecho para merecer que se les promoviera a la clase superior. Durante el tiempo de su comando fueron ascendidos el teniente segundo Manuel Mariano Melgar, que tenía nueve años en el grado[84] y el guardia marina Honorato Tizón, que hacía nueve años aguardaba el alferazgo[85]. Al comenzar julio de 1864 Dueñas pidió una licencia para pasar a Lima, concediéndosele luego una de tres meses "con el objeto de restablecer su salud", pero el 9 de agosto cesó en el cargo[86]. El capitán de corbeta graduado Julio Tellería se encargó por breve lapso de la comandancia del Apostadero; pero como fue trasladado a Lima asumió temporalmente la comandancia el teniente primero Manuel Mariano Melgar[87]. No tuvo mucha suerte en su gestión y precisamente por dificultades debidas a asuntos del personal, que escaseaba a causa de la difícil situación internacional con España, Melgar dio a saber a la Comandancia General de Marina que además del cargo que se le había encomendado, tenía que atender deberes que correspondían a los oficiales subalternos, a causa de que carecía de oficiales, y pidió reemplazos de aquellos a quienes se llamaba al Callao[88]. No se le atendió debido a las circunstancias que se han mencionado. A causa de ellas y de la difícil situación política que se presentó en el departamento de Puno, se entró en una crisis que sólo se solucionó en la década de los setentas. En el intervalo, en forma breve pasó por la jefatura del Apostadero, reemplazando a Melgar, el capitán de fragata Ricardo Pimentel, quien permaneció en Puno un año[89].

8. LAS REBELIONES INDIGENAS EN PUNO

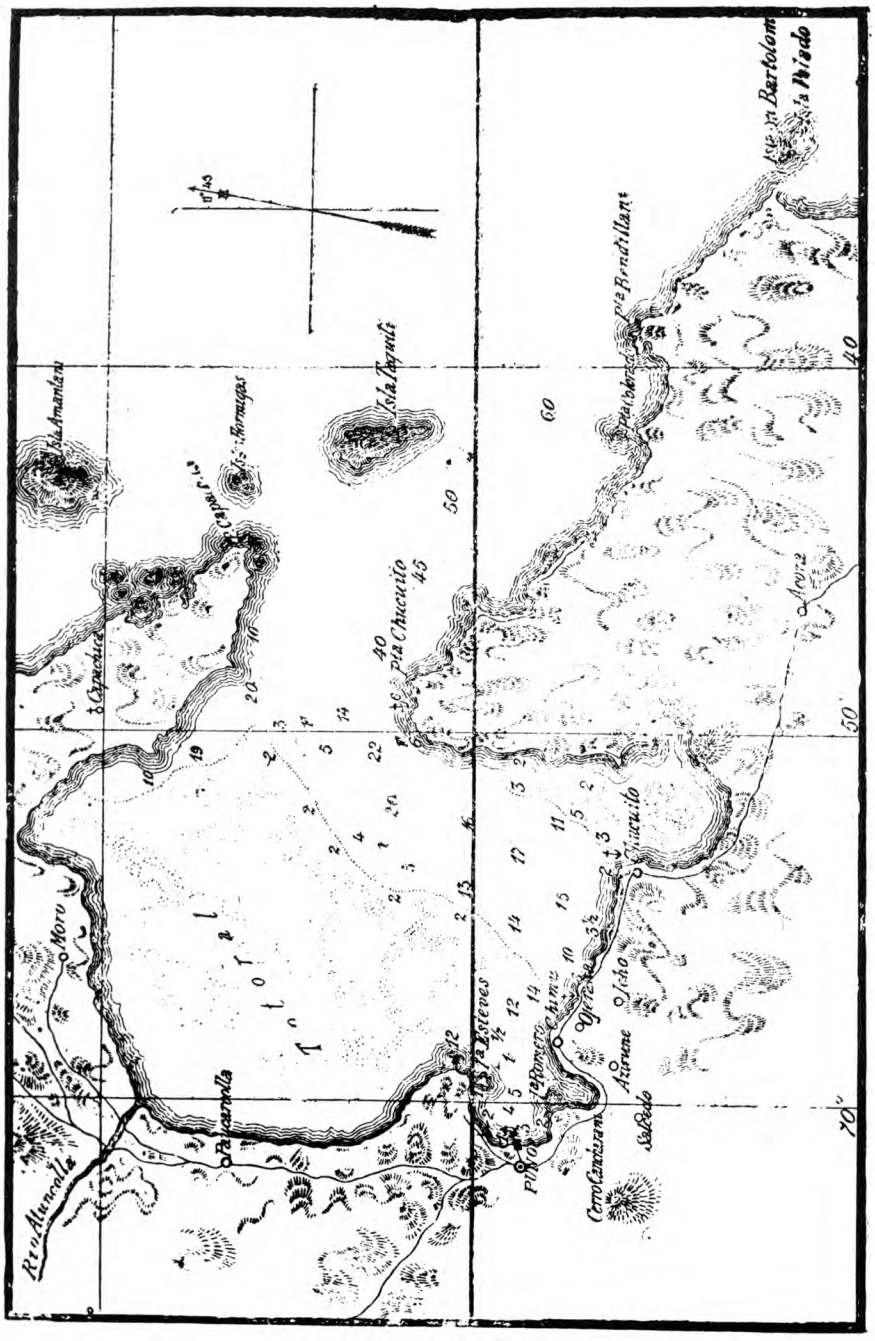
Al desaparecer el presidente boliviano Linares del escenario internacional, y también como consecuencia de los sentimientos amistosos que el ataque español despertó, las relaciones diplomáticas entre el Perú y Bolivia perdieron la tensión en que durante muchos años se habían hallado, entrando en una etapa de relativa tranquilidad. No fueron pues diferencias con nuestro vecino meridional lo que perturbó la estabilidad en Puno, retrasando la tarea creadora de la marina lacustre, sino ciertas dificultades políticas nacionales provenientes, principalmente, de la resistencia que despertaba en el conservadorismo, el gobierno liberal y renovador que Prado presidía, en particular en cuanto a la manera en que quiso combatir la muy precaria situación fiscal que era la consecuencia de los grandes gastos a que nos había llevado la guerra con España.

La dictadura estuvo varias veces amenazada por intentos revolucionarios realizados por algunos conspiradores de los cuales el más activo era Castilla. Pero ni la deportación del viejo mariscal, ni la convocatoria a elecciones y el establecimiento de un congreso constituyente y de un presidente constitucional variaron el cuadro, aunque cambiaron los descontentos, que polarizaron sobre Manuel Pardo la oposición al Gobierno. El joven secretario de Hacienda había juzgado que la difícil situación fiscal y los pocos caminos que ofrecía para salir de ella obligaba a la creación de impuestos, a lo que los peruanos no estaban acostumbrados. Peor aun: en su plan hacendario consideró indispensable gravar el trabajo. Esto lo llevó en 1866, a establecer cargas tributarias sobre la contribución personal, lo cual provocó una resistencia considerable. Pardo renunció el 14 de noviembre de 1866, creyendo que su salida del gabinete salvaría la situación. No fue así. No había sido muy atinado volver al tributo del indígena, que Castilla abolió en 1854. La masa serrana, posiblemente empujada por agentes provocadores que aprovecharon su viejo y justo resentimiento, se lanzó a la lucha llegando a extremos sangrientos. Puno fue la región más agitada, con el consecuente resultado de obstaculizar la ya atrasada tarea de establecer el Apostadero y la navegación lacustres.

En octubre de 1866, es decir, cinco meses después del combate del 2 de mayo en el Callao y cuando se había afirmado la creencia de que las operaciones de guerra habían terminado, el capitán

de fragata graduado Ricardo Pimentel fue nombrado jefe del Apostadero, y al recibir el cargo de manos del teniente Melgar participó el hecho a Lima y solicitó que se entregara al Apostadero la cantidad apropiada para la residencia del jefe y para los gastos de escritorio de la dependencia, pedido que ratificó el 27 de noviembre[90]. Casi simultáneamente tuvieron lugar en Huancané luctuosos acontecimientos. A la voz de "¡Viva Castilla!", y debido a que sus quejas y reclamos fueron del todo desatendidos por los juzgados y tribunales [de Puno][91], se alzaron los campesinos siguiendo el ejemplo de un conato cusqueño, expresando sus quejas contra "las violencias cometidas con los indígenas al cobrárseles la contribución personal" establecida por el ministro Pardo. Se quejaron también los insurrectos de diversas costumbres abusivas como el *pongaje*, limosnas obligatorias, abusos de las autoridades y otros agravios. En forma brutal "la pacificación fue efectuada por una división del ejército... El subprefecto de Azángaro, coronel Andres Recharte, solicitó auxilio de Bolivia", de donde salieron tropas que, afortunadamente, no llegaron a entrar en el Perú. Recharte fue destituido y enjuiciado pero sólo temporalmente[92]. Fue el comienzo de una agitación que iba a durar año y tres meses, comprendiendo tres provincias del Departamento más la capital del mismo, y que llevaría al representante de S.M. Británica en Lima, a informar a su gobierno sobre sangrientas revueltas en el interior del país, llegando a mencionar una "guerra de castas que opondría a la población mestiza y a la población india"[93]. En el confuso panorama de esos quince meses surgió la figura de un admirable héroe civil cuya biografía ha presentado en forma brillante el Dr. Emilio Vásquez: Juan Bustamante, el *Mundo Purikuj*, quien a raíz de los sucesos de Huancané asume el papel de apoderado general de los indígenas de esa provincia, presentando en un manifiesto y en forma detallada, "...los abusos, depredaciones, despotismo y pillaje que en todas las localidades de la República cometen los mandatarios y los mestizos contra los indefensos y desvalidos indios", refiriéndose a los cuales Bustamante pregunta a los peruanos "¿Hasta cuándo serán los indios considerados como cosas y tratados como esclavos?", explicándoles que "si se lanzaron al terreno de la insurrección fue porque sus quejas y reclamos fueron del todo desatendidos por los juzgados y tribunales [de Puno]"[94].

La situación que se había presentado tuvo que afectar al personal de marina. El 30 de abril de 1867, en que la sublevación del



La bahía y el puerto de Puno según reducción del teniente primero Enrique Gamero. (Melo, t. III).



La vega puneña a la orilla del lago
(de *Progreso*, noviembre de 1979).

pueblo de Capachica y todas sus islas hizo temer un ataque a la ciudad de Puno, en las fuerzas que se reunieron para impedirlo figuró una pieza de artillería (el *Astuto*) que sirvió de núcleo a la dotación del Apostadero, comandada por el teniente primero Manuel Mariano Melgar[95]. Posteriormente, cuando el 22 de setiembre de ese mismo año comenzó en Arequipa el levantamiento contra Prado, "se mezclaron a los factores políticos rencillas lugareñas y personales, así como también elementos derivados de los problemas sociales"[96]. Al caer Puno en manos de los revolucionarios, el Comandante del Apostadero y el guardia marina Alfredo Romero fueron destituidos, y el Presidente, por entonces en Sachaca, dispuso que pasaran a Lima[97]. La última circunstancia que relaciona al Apostadero con los hechos ocurridos y las personas que en ellos han intervenido, tiene que hacer con el nuevo prefecto y con la carga que pertenece a la marina. Poco después de la renuncia de Prado (5 de enero de 1868) el cargo mencionado comenzó a ser desempeñado por el general Rivas, amigo y protector del coronel Recharte. En vista de las múltiples acusaciones que existían contra éste, en especial debido a su participación en el asesinato del valiente Juan Bustamante, Rivas lo mandó a Tacna para que se hiciera cargo del trasporte de las piezas de los vapores[98] que se había paralizado como consecuencia de los desórdenes que existían en el departamento de Puno. El prefecto Rivas fue subrogado el 10 de agosto de 1868 a causa de las muchas quejas contra él que recibió el gobierno de Balta.

9. *SE REANUDA LA TAREA, SE ARMA EL* YAVARI *Y COMIENZAN LOS VIAJES*

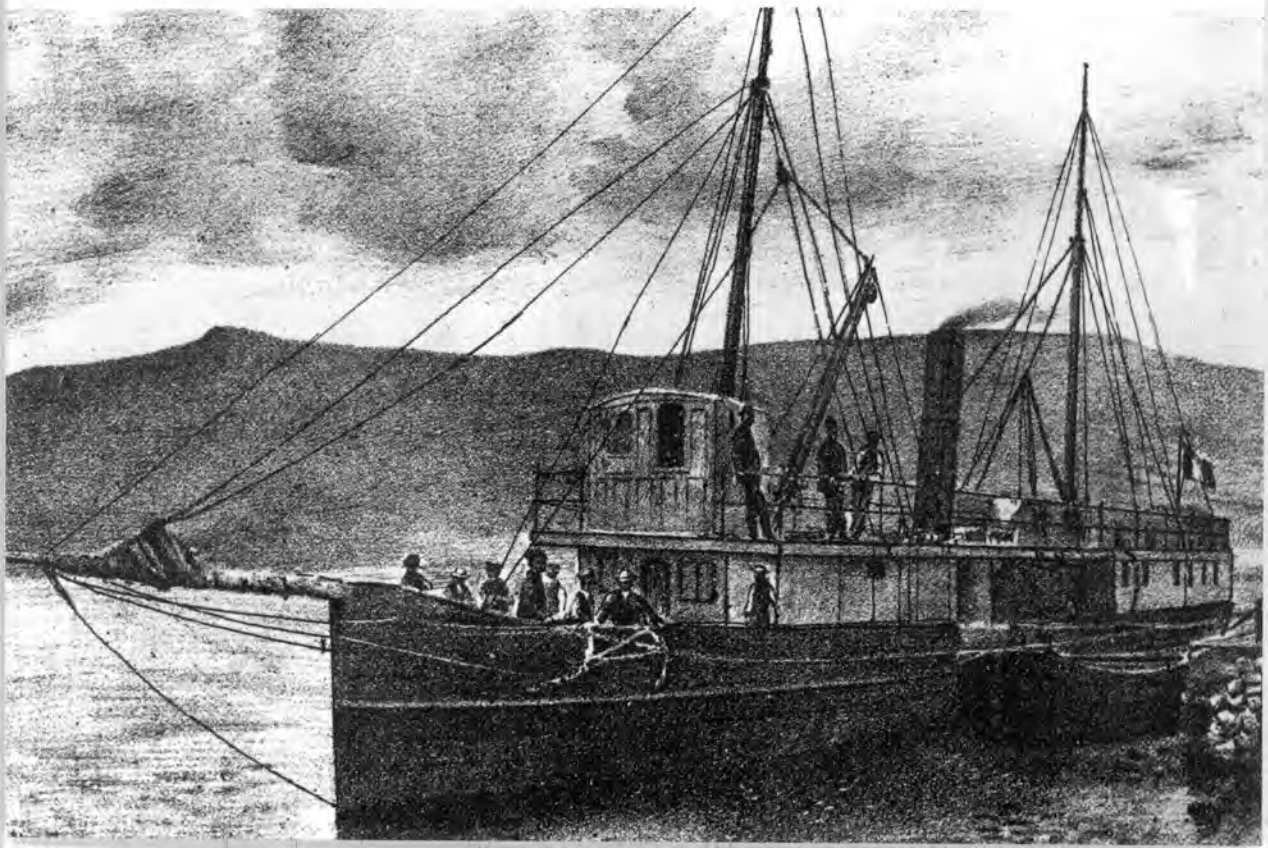
Si merced a Recharte, o a otra persona, se reanudó a comienzos de 1868 el traslado hacia Puno de los bultos que anteriormente se habían acumulado en Tacna, tal faena fue muy lenta, o se realizó de manera inapropiada, pues la quilla del vapor *Yavarí* no se puso en el picadero hasta el 1º de enero de 1869[99]. A partir de entonces bajo la dirección de Melgar se hizo todo lo posible por acelerar el ensamblaje de los vapores que tan atrasado estaba. El procedimiento que se empleó no fue muy ortodoxo: sin dar mucha importancia al vapor destinatario de las piezas que ya estaban en Puno, se fueron utilizando para el ensamblaje del *Yavarí*. Mas esto encontró límites que no se podían rebasar. Con respecto a las cuadernas maestras, por ejemplo, aunque las de los

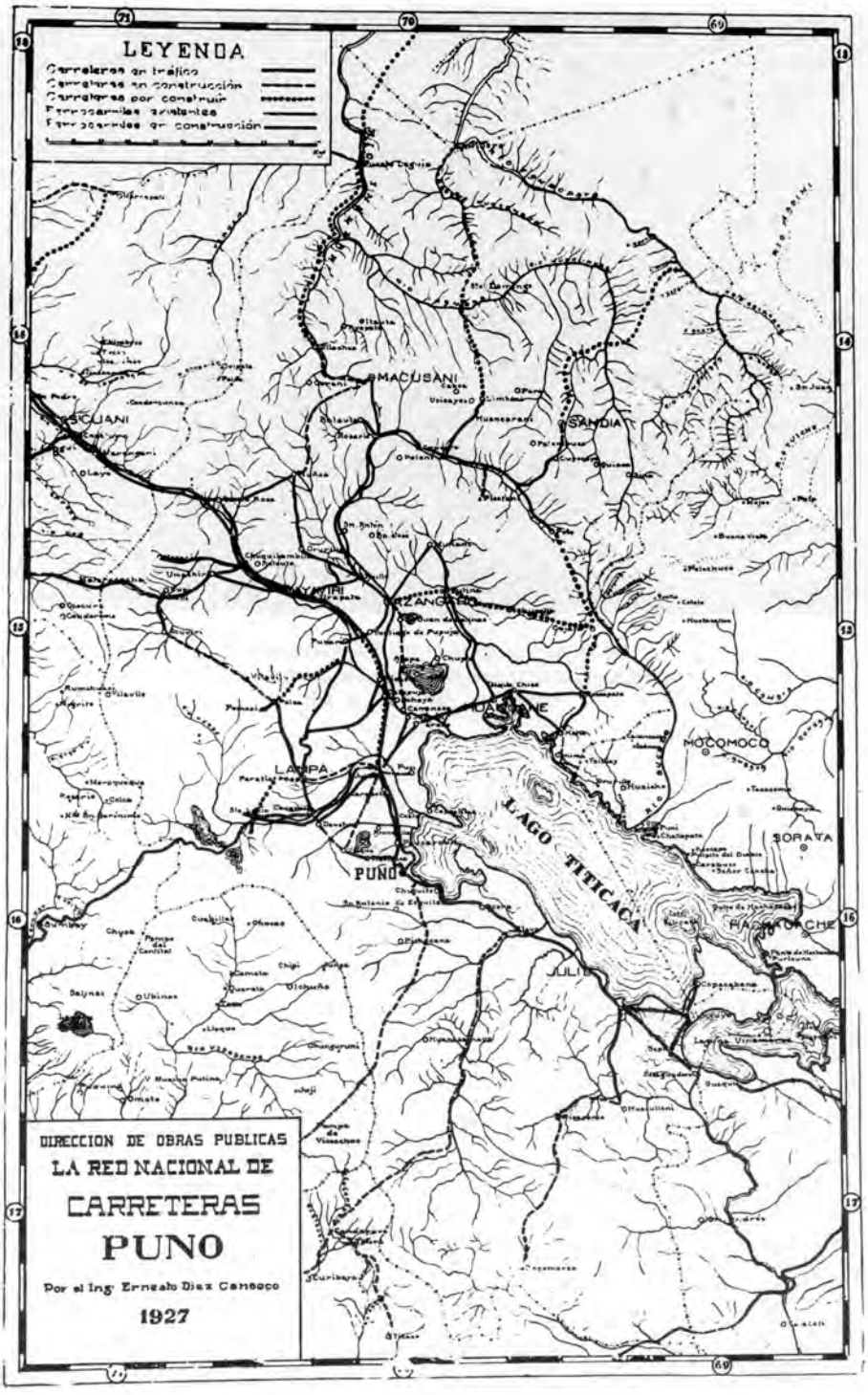
dos buques eran iguales, no coincidían las posiciones de los huecos horadados con taladros, y abrir otros significaba debilitarlas[100], por lo cual Melgar pidió que con urgencia se dictaran al prefecto respectivo las órdenes adecuadas para que acelerara el traslado de esas piezas[101]. Posiblemente para conseguir en Tacna o Arica el personal de maestranza que le faltaba en Puno, pero principalmente para organizar por sí mismo el despacho de los bultos, el comandante del Apostadero viajó a Tacna. Allí seleccionó los que contenían parte del *Yavarí*, los pesó e hizo todo lo que podía a fin de que se le proporcionaran animales y arrieros para el traslado. En una comunicación que por entonces envió a la Comandancia General de Marina, informó que la obra del almacén estaba muy avanzada. El año anterior, por otra parte, se había terminado con el muelle. Pero, en cambio, Melgar se mostraba muy deprimido respecto al atraso en el ensamblaje de los vapores, por falta de las piezas que estaban en Tacna. Expresaba el Comandante General de Marina que le era penoso decirle que "si las piezas... no se traen en los últimos tres meses que faltan de este año, las aguas que principian desde enero con fuerza, y la fiebre que quizás reaparezca, impedirían la traída de ellas quizás durante los seis primeros meses del próximo año, dando lugar esa demora no sólo al atraso del trabajo sino también a ocasionar mayores gastos en los sueldos de los operarios"[102].

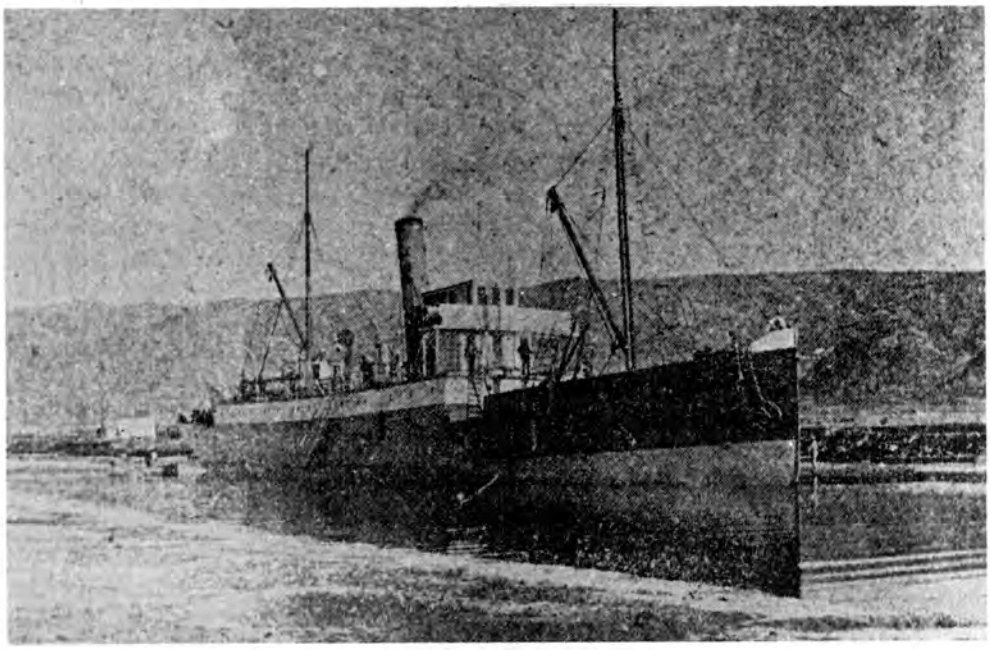
Después de casi dos años de haberse puesto la quilla, es decir, el 25 de diciembre de 1870, a 3 hs. p.m., se lanzó el *Yavarí* al Titicaca, con su casco, la mayoría del amurado, cubierta, trancaniles y otras partes de madera de la obra muerta. Las calderas se hallaban sobre sus bases pero sin asegurar, pues esto no podía realizarse hasta que se colocara en su sitio la máquina. Melgar daba a saber que era preciso hacer en popa una camareta para dos guardias marinas y en el sollado otro para dos maquinistas, e informaba que como el Apostadero sólo tenía dos carpinteros, dos remachadores y un calderero, antes de veinte días no se podría arreglar el picadero para el *Yapurá*[103]. Fue el 30 de abril de 1871 que se puso la quilla del *Yapurá*, el cual se lanzó al Titicaca el 18 de marzo de 1872, mientras que el *Yavarí* hizo su primer viaje el 14 de junio de 1871. (Estos tres datos han sido proporcionados al autor por el Sr. Arguedas, ya mencionado anteriormente). Según una información escrita del Dr. Emilio Romero, el primer comandante del *Yavarí* fue el teniente primero Rómulo B. Espinar, "fundador de la dinastía de los grandes capitanes lacustres del

El área de influencia del lago Titicaca y el sistema de comunicaciones terrestre al comenzar el siglo XX. (Mapa de la Dirección de Obras Públicas, 1927).

El *Yavarí* cuando los oficiales de marina habían abandonado Puno y los vapores, sacados a licitación, se transfieren a Speedie. (Tomado de *El Perú Ilustrado*, 1887)




LEYENDA
Carreteras en tráfico
Carreteras en construcción
Carreteras por construir
Ferrocarriles existentes
Ferrocarriles en construcción
MACUSANI
SANDIA
AZANGARO
LAMPA
PUNO
MOCOMOCO
SORATA
LAGO TITICACA
DIRECCION DE OBRAS PUBLICAS
LA RED NACIONAL DE
CARRETERAS
PUNO
Por el Ing. Ernesto Diez Canseco
1927



El *Yavarí* después que fue alargado y
refaccionado por la *Peruvian Corporation*.
(Tomado de Melo, t. III).

mismo apellido que por tres generaciones sirvieron en el Titicaca". Los datos que consignamos permiten llenar cierta carencia documental que se experimenta a causa de que los vapores fueron entregados a manos particulares, como se dará luego a saber, perdiéndose parte de sus archivos.

A mediados de 1872, y en obediencia a instrucciones que del Ministro de Guerra y Marina recibió, Melgar rindió un informe completo sobre todo lo que se relacionaba con el Apostadero. En este documento aparece un cuadro que contiene, en detalle, las características de los vapores, las que no vale la pena insertar aquí puesto que las hemos consignado en páginas precedentes. Dice del *Yavarí* que "se halla expedito y listo para viajar a la vela, no pudiendo hacerlo a vapor por falta de combustible"; y del *Yapurá*, que se le está poniendo la cubierta, "la que tiene colocada de popa a proa en su centro, teniendo en el día por ambas bandas cuatro rumbos fuera de la escotilla de la máquina que es la más grande". Manifiesta que la dotación de este buque es de "3 oficiales, 8 dependientes de maquinaria y 12 de marinería", que especifica como sigue: 1 teniente primero, 1 alférez de fragata, 1 oficial tercero del cuerpo político, 1 primer maquinista, 1 segundo maquinista, 1 primer guardián, 1 cocinero, 1 segundo carpintero, 1 calafate, 1 artillero de preferencia, 2 artilleros ordinarios, 4 grumetes, 1 paje, 3 fogoneros y 3 carboneros. En cuanto al *Yapurá*, sólo cuenta todavía con un oficial tercero del cuerpo político y un primer guardián [104]. Con la misma fecha, y en respuesta a un oficio del 8 de mayo, recibido de ese funcionario, hace interesantes apreciaciones y sugerencias sobre la navegación en el Titicaca. Se manifiesta partidario de que "se establezca a la brevedad posible [pues] aunque el *Yavarí* no tiene bodegas, en su cubierta puede acomodarse hasta cien toneladas [por ahora]". Opinaba que por entonces los viajes debían limitarse "a uno por mes, tocando en Vilque Chico, Moho, Coima (ribera peruana por el Norte) y continuar a Huata, Aigache, isla de Titicaca y Copacabana (costa de Bolivia) y de allí seguir al Perú tocando en Yunguyo y Juli"; pero añade que "si más tarde, como es de esperar, progresa el comercio, para cuya época ya estará listo el *Yapurá*, se puede de acuerdo con las necesidades hacer viajes quincenales o más [frecuentes] y tocar según ellas en otros puntos..., entre ellos, con el tiempo..., la desembocadura del río Ramis, por el que desde larga distancia pueden traerse los abundantes productos de la provincia de Carabaya, siendo muy sensible que el mucho calado de

estos vapores no les permita hacer esa navegación fluvial hasta cerca de Azángaro". En relación con el inicio de la línea que proponía, era del parecer que el primer viaje fuera de reconocimiento "a fin de calcular las distancias de uno a otro, para fijar en el itinerario las distancias", haciendo notar que el total era de unas 287 millas que se podían recorrer en 29 horas de navegación, de manera que el viaje redondo venía a ser de 58 a 60 horas, comprendidas las detenciones. Consideraba que después de esa preparación cabía hacer los anuncios de los itinerarios y del arancel de pasajes y fletes. "Ahora que se hallan aquí los maquinistas, agregaba, hay bastante tiempo para que el primer viaje de cabotaje se haga para la feria de Yunguyo y Cohata que tiene lugar el próximo 15 de agosto, haciendo uso de la *carca* como combustible, pues para conseguirla no se necesita más que una orden de la Prefectura para que las autoridades de las provincias en cuyas riberas debe tocar el vapor, hagan con anticipación depositar ese material que puede suplir mientras se proporciona el carbón". También sugería que en los puertos se alistaran balsas grandes para trasbordar las cargas[105]. Como puede apreciarse en Melo, quien en 1873 prestó servicios como piloto de los vapores del Titicaca según lo hemos dicho, parece que el Ministerio adoptó todas las ideas de Melgar en cuanto a itinerario y combustible. "Los viajes, dice el historiador chalaco, duraban ocho días; se principiaba uno de Puno al Sur por la banda occidental para regresar por Vilque Chico, y otro en sentido inverso"[106]. En cuanto al uso de la boñiga, Emilio Romero nos da a saber que se gastaban 1,400 sacos por viaje, al costo de 0.30 centésimos por saco, y que como "los barcos no podían resistir más el combustible de excremento animal", que dañaba las calderas de los vapores, el coronel Moya, prefecto del departamento, hacía gestiones "para que se aprobara el contrato de provisión de carbón de piedra en forma permanente por una firma inglesa"[107].

10. EL CANCER FINANCIERO

Aunque recién se inauguraba la línea comercial de vapores del Titicaca y habían aparecido otros síntomas de progreso en la meseta, el Apostadero de ese lago estaba herido de muerte, atacado por el mismo irresistible cáncer que también estaba destruyendo la obra de la Marina en el Departamento Fluvial de Loreto: la política financiera de gran tono que ocasionaría al Perú un tremendo daño.

A principios de 1873 llegaron a Puno varios oficiales[108], y el *Yavarí* vino a contar con su dotación completa, que en abril se componía de las siguientes personas:

Oficiales de Guerra

Comandante:	Teniente 2º graduado	Don	Bernardo Smith
	Alférez de fragata	„	Ruperto Espinoza
	Guardia marina	„	Eduardo S. Carrión

Oficial Mayor

Oficial 3º del Cuerpo Político Contador Don Pedro R. Bocanegra

Ingenieros

1er.	maquinista	Don	Benjamín Bolsford
2º	íd	„	James Stoddart

Oficiales de Mar

2º guardián	Francisco Eres
íd. calafate	Guillermo Linch
Cocinero de equipaje	Bernardo Flores

Marinería

Artillero de	preferencia	José Chamorro
íd.	ordinario	Ascensión Hernández
íd	íd	Lorenzo Lira[109]

11. LOS PILOTOS Y LA PERUVIAN CORPORATION

Por entoces, también, llegaron a Puno las siguientes personas contratadas como pilotos para el Titicaca: Rosendo Melo, Tomás Lerou, Wenceslao Gianella y José Carrillo, según da a saber un oficio del archivo del *Yapurá;* e hizo el *Yapurá* su primer viaje, aunque a vela, bajo el mando del capitán de corbeta Manuel Mariano Melgar, el 2 de mayo. El año 1874, por lo demás, se inició con un acontecimiento muy promisorio para esa región geográfica: la llegada a Puno del ferrocarril que unía esa ciudad con Mollendo. No es de extrañar que el último informe del Jefe del Apostadero del Titicaca demuestre un sentimiento de agrado por la

situación a que se ha llegado en los mediados de 1874, y una optimista visión de las posibilidades abiertas a la dependencia que comanda[110]. No preveía este jefe, que tantos y tan fructíferos años de su vida había dado a la dificilísima tarea de hacer flotar en el Titicaca los vapores *Yavarí* y *Yapurá,* que un año después tendría que entregarlos a la empresa privada de don Guillermo Speedie, quien iba a explotarlos justamente cuando todo se había encauzado en tal forma que tenían asegurado el éxito de su misión mediante el comercio ultramarino de importación del norte de Bolivia y la exportación hacia Arica de los metales de esa república. Esta situación sólo duró unos años. El Gobierno dispuso en 1887 que se sacaran a licitación esos vapores que iban a quedar comprendidos en la negociación con la *Peruvian Corporation*[111]. Apenas se realizó la transferencia a Speedie, varios británicos contratados por el Apostadero renunciaron a los cargos que habían tenido, "por no creer que era conveniente seguir prestando sus servicios" en esa empresa particular[112]. Una sola muestra permite apreciar el inmediato desmoronamiento de toda la obra naval: el Comandante General de Marina da a saber al Ministro que "la lancha a vapor cuya compostura costó tanto dinero al Gobierno, lo mismo que su remisión, se ha perdido en el lago, a consecuencia de haber puesto en ella para su manejo a un individuo que no era competente, el cual apuró tanto la máquina que la lancha no resistió... y abriéndose por los pantoques se fue a pique"[113]. En cuanto a la *Peruvian Corporation,* las negociaciones del Perú con esta compañía formada en Londres, en 1890, para subrogar al comité de tenedores de bonos de la deuda interna, fueron largas[114]. Sólo nos interesa expresar que nuestra pérdida material puede medirse por los beneficios que esos dos vapores le rindieron. La *Peruvian* mejoró los buques en Puno, aumentando al *Yavarí* la eslora y al *Yapurá* la manga y el puntal[115], y se sirvió de ellos en forma que pasaron su medio siglo de vida realizando un servicio eficaz. La Marina de Guerra, mejor dicho el Gobierno del Perú, lo perdió todo: buques, muelle, almacenes, apostadero. Es decir, se repitió el descalabro del Nororiente.

NOTAS AL CAPITULO XV

1. SQUIER, *Observations...*, 255-257.
2. TOYNBEE, I, p. 228
3. TOYNBEE, I, pp. 144-148, 357; *vide* BENNETT, 79-81.
4. MELO, III, pp. 37-38.
5. DEL BUSTO, t. III, v. 1, pp. 583-599.
6. Ctdo. ROMERO, E., *Monografía...*, 167.
7. LA BARRE, 576.
8. LA BARRE, 580.
9. Ctdo. MELO, III, pp. 4-5.
10. LA BARRE, 579-580.
11. TIMINS, 273.
12. *Vide* ROMERO EMILIO, *Monografía...*, 163-165; VALCARCEL, *Perú Antiguo...*, I, pp. 217, 280, 286, 299, 300-301, 552, 672.
13. PORRAS, *Fuentes*, 420.
14. ROMERO EMILIO, 230.
15. Reproducido por el Dr. DENEGRI en su v. 1, pp. 102-103.
16. SQUIER, "Observations...", 261-263.
17. *Vide* RAIMONDI, III, pp. 79-86.
18. RAIMONDI, III, pp. 79, 80, 105.
19. AMNP. Apostadero del Titicaca, vapor *Yapurá*, 1873.
20. SQUIER, *Viaje...*, 193.
21. SQUIER, "Observations...", 259.
22. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 7, doc. 6, Lima, once de enero de 1850, ministro de Relaciones Exteriores a ministro de Guerra y Marina.
23. MELO, tomo III, pp. 38-39.
24. ACEHM, 1861, leg. 15, doc. 21, Londres, 1° de julio de 1861, Juan I. de Osma a ministro de Relaciones Exteriores.
25. *Ibidem.*
26. ACEHM, 1861, leg. 15, doc. 22, Londres, 16 de julio de 1861, Osma a ministro de Relaciones Exteriores.
27. ACEHM, 1861, leg. 15, doc. 30, Londres, 15 de octubre de 1861, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores.
28. AMNP. Comandancia General del Apostadero del Lago Titicaca, Apostadero, 1872, Cuadro anexo al documento N° 3, 3 de junio de 1872, foja 3.
29. Informe personal del señor Arguedas al autor, con datos proporcionados por el teniente primero Rómulo Espinar, de importante desempeño en la flota del Titicaca y último miembro de una respetable familia de marinos.
30. AMNP. Comisión Naval en Londres. Vapores del lago Titicaca, documento

Nº 7, Mariátegui a ministro de Guerra y Marina, Londres, 31 de enero de 1862.

31. AMNP. Comisión Naval en Londres, vapores del Titicaca, Nº 33, Londres, 15 de julio de 1862, Mariátegui a ministro de Relaciones Exteriores.
32. *Memoria...*, 1862, p. 28.
33. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno. Vapores *Yavarí* y *Yapurá*, anexo al documento Nº 33.
34. *El Peruano*, tomo 44, año 22, número 62, 20 de junio de 1863.
35. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno. Callao, 8 de junio de 1863, Tizón a Comandante General de Marina, en anexo a doc. 33.
36. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, doc. Nº 20, Callao, 7 de setiembre de 1863, Valle Riestra al ministro de Guerra y Marina.
37. Archivo Mariátegui [Nº8], Nº 736, Callao, 22 de setiembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
38. Archivo Mariátegui (Nº9], Nº 793, de Silva Rodríguez al ministro de Guerra y Marina, Callao, 8 de octubre de 1863, con anexo de Dueñas a Comandante General de Marina, Arica, 3 de octubre de 1863; AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, Anexo 2 al doc. Nº 11, Arica, 3 de octubre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina.
39. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, doc. Nº 10 y anexo 1 a doc. 10, Arica, 28 de setiembre de 1863, Partridge a Dueñas.
40. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, docs. Nºs 18, 21 y 21, de 4 de setiembre de 1863, Valle Riestra al ministro de Guerra y Marina; de 3 de diciembre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina, 11 de diciembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina, Archivo Mariátegui [Nº 6], Nº 980, Callao, 11 de diciembre de 1863, Siva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
41. *Vide* REATEGUI LOPEZ, LUIS. "La Marina de Guerra cumple sus tareas en el lago más alto del mundo", en *El Monitor*, Lima, junio de 1981.
42. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, anexo a doc. Nº 20, Arica, 3 de setiembre de 1863, Robinson a Comandante General de Marina.
43. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, 27 de octubre de 1863, anexo a documento Nº 21, Dueñas a Comandante General de Marina.— Legajillo Silva, fs. 1, 1v.
44. Archivo Mariátegui [Nº 7], 988, Callao, 4 de noviembre de 1863. Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina, con anexo de Dueñas, datada en Puno el 24 de octubre de 1863.
45. Comunicación del señor Arguedas, ya citado.— Legajillo Silva, fs. 1, 15.
46. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, anexo 1 a documento Nº 43, Puno, 5 de noviembre de 1863, Dueñas a Prefecto de Puno.
47. Archivo Mariátegui, Nº 929. Callao, 25 de noviembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina; y AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, documento Nº 43.

48. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, anexo a doc. Nº 24, Puno, 27 de noviembre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina.
49. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores *Yavarí* y *Yapurá*, doc. Nº 24, 11 de diciembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
50. ACEHM, 1864, PAQ:0.1864.2, Puno, 26 de junio de 1864. Anexo: 23 de junio de 1864, Comandante del Apostadero al Prefecto de Puno.
51. *Loc. cit.*— AMNP. Apostadero de Puno. Legajillo Silva, fs. 31-41.
52. *Memoria...*, 1864, p. 29.
53. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Anexo 2 al doc. Nº 11, Arica, 3 de octubre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina.
54. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Anexo al documento Nº 46, Puno, 12 de noviembre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina; *idem, idem*, documento Nº 46, Callao, 25 de noviembre de 1863, Comandante General a ministro de Guerra y Marina.
55. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Documentos Nºs 24, 46, anexo a doc. Nº 46, 23 a, anexo a doc. 23 a, 9 de noviembre, 12 de noviembre, 25 de noviembre, 25 de diciembre, Dueñas a Comandante General de Marina y Comandante General de Marina a ministro de Guerra y Marina.
56. AMNP. Comandancia General de Marina. Nº 239, Callao, 29 de marzo de 1864, de Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina, con anexo de Dueñas a Comandante General de Marina, Puno, 19 de marzo de 1864.
57. AMNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina. O.L. 465-150, 1864.
58. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Anexo al documento Nº 21, Puno, 28 de octubre de 1864, M.M. Melgar, ayudante del Jefe del Apostadero, al Comandante General de Marina.
59. MELO, t. III, pp. 41-42.
60. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, anexo al doc. Nº 11, Arica, 3 de octubre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina.
61. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, 12 de setiembre de 1864. Dueñas a Comandante General de Marina.
62. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Documento Nº 24, Expediente de 21 ff. con los pedidos de material, 30 de noviembre de 1863 y 11 de enero de 1864, Silva Rodríguez al ministro de Guerra y Marina.
63. MELO, III. p. 41.
64. AMNP. s/n, 3 de junio de 1872. Prefectura de Puno a ministro de Guerra y Marina.
65. AGNP. Ministerio de Guerra y Marina. O.L. 479-752. 27 de noviembre de 1866. Comandante del Apostadero de Puno a Director de Marina.
66. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, documento Nº 57, Callao, 28 de diciembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.

67. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, anexo al doc. Nº 15, Puno, 27 de enero de 1864, Dueñas a Comandante General de Marina; Archivo Mariátegui, Nº 134, Callao, 11 de febrero de 1864, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
68. AMNP. Prefectura de Puno, Puno, 3 de junio de 1872, M.M. Melgar a ministro de Guerra y Marina.
69. MELO, III, p. 41.
70. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores, doc. Nº 32, Callao, 25 de abril de 1863, Domingo Valle Riestra a ministro de Guerra y Marina, con disposición ministerial del 2 de mayo, al margen.
71. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores, doc. Nº 20, 9 de mayo de 1863, Valle Riestra a ministro de Guerra y Marina.
72. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores, doc. Nº 34, Callao, 20 de julio de 1863, Valle Riestra al ministro de Guerra y Marina.
73. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, doc. Nº 16, 12 de agosto de 1863, Valle Riestra al ministro de Guerra y Marina.
74. *Ibidem.*
75. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, doc. Nº 41, ... agosto de 1863, Valle Riestra a ministro de Guerra y Marina.
76. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno. Anexos 1 y 2 a doc. Nº 42. Callao, 26 de agosto de 1863. Dueñas a Comandante General de Marina.
77. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores, doc. Nº 42, Callao, 26 de agosto de 1863, Valle Riestra al ministro de Guerra y Marina.
78. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, docs. Nºs 23 y 26, Callao, 12 de agosto y 12 de setiembre de 1863, Valle Riestra a ministro de Guerra y Marina.
79. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Anexo a doc. Nº 11, Arica, 3 de octubre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina; *idem, idem,* doc. Nº 22 y anexo a doc. Nº 22, Puno, 3 de diciembre de 1863, *idem* a *idem,* Archivo Mariátegui, [Nº 4], Nº 982, de Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina, Callao, 11 de diciembre de 1863; AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina. O.L. 465-12, 1864. Ministro de Guerra y Marina a ministro de Hacienda.
80. Archivo Mariátegui, Nº 792, Callao, 8 de octubre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina; AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, vapores, anexo 2 a doc. Nº 10, Arica, 3 de octubre de 1863, Dueñas a Comandante General de Marina; Nº 47, Callao, 25 de noviembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina; anexo 5 a doc. Nº 47, Bellavista, 18 de noviembre de 1863, Ramón Valle Riestra a Comandante General de Marina; Nº 935, Callao, 25 de noviembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
81. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Doc. Nº 20 y anexos 1, 2 y 4 al mismo, Puno, de 12, 18, 23 de febrero y 12 de marzo de 1863, cirujano Velásquez a Comandante del Apostadero, Dueñas a Coman-

dante General de Marina, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina; anexo 1, 2 y 4 al doc. Nº 47, Londres, 12 y 31 de mayo, y 15 de julio de 1864, Gibbs e Hijos a ministro de Guerra y Marina; AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-485, 1864.

82. AMNP. Comandancia General de Marina. Vapor *Yavarí*, 1869, doc. Nº 2, Callao, 19 de febrero de 1869, Forcelledo a ministro de Guerra y Marina.
83. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero de Puno, documentos Nºs 22 y 23, Callao, 11 de diciembre de 1863, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
84. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca, vapores. Documento nº 15 a y anexo al mismo, 26 de diciembre de 1863 y 8 de enero de 1864. Dueñas a Comandante General de Marina, y Comandante General de Marina a ministro de Guerra y Marina.
85. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Documento Nº 4, Callao, 2 de enero de 1864, Silva Rodríguez a ministro de Guerra y Marina.
86. AGNP. Hacienda. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-480 y O.L. 465-523, 1864; ACEHM, PAQ: 0.1864.2, Puno, 27 de julio de 1864, Prefectura a ministro de Guerra y Marina.
87. Archivo Mariátegui, Nº 1423, Callao, 30 de diciembre de 1864, Mariátegui a ministro de Marina.
88. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Documento Nº 21 y anexo a doc. Nº 21, Puno, 28 de octubre de 1864 y Callao, 10 de noviembre de 1864. Melgar a Comandante general de Marina y Mariátegui a ministro de Guerra y Marina.
89. AGNP. Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 479-752; ACEHM, s/n, PAQ: 0.1867.2, Sachaca, 5 de noviembre de 1867, M. I. Prado a ministro de Guerra y Marina.
90. AGNP. Ministerio de Guerra y Marina. O.L. 479-752.
91. VASQUEZ, 167.
92. VASQUEZ, 257-260; BASADRE, IV. pp. 1699-1700.
93. Ctdo. BONILLA, *Burguesía...*, 37.
94. VASQUEZ, 165-167.
95. VASQUEZ, 276.
96. BASADRE, IV, p. 1701.
97. ACEHM, 1867, PAQ: 0.1867.2. Sachaca, 5 de noviembre de 1867. Presidente de la República a ministro de Guerra y Marina.
98. VASQUEZ, 236-242.
99. AMNP. Comandancia General de Marina. Vapor *Yavarí*, 1869. Callao, 12 de enero de 1869, Forcelledo a ministro de Guerra y Marina, con anexo s/n del Comandante del Apostadero, datado en Puno el 3 de enero de 1869.
100. AMNP. Comandancia General de Marina. Vapor *Yavarí*, doc. Nº 5, Puno, 26 de abril de 1869, Melgar a Comandante General de Marina.
101. *Ibidem.*
102. AMNP. Comandancia General de Marina. Documento adjunto al Nº 41 del 21 de setiembre de 1869. Puno, 12 de setiembre de 1869. Melgar a Comandante General de Marina.

103. AMNP. Comandancia General de Marina, vapor *Yavarí*, 1871, doc. Nº 1, anexo a oficio de Ferreyros, de 5 de enero de 1871, doc. 1 de Comandancia del Apostadero de Puno, Puno, 27 de diciembre de 1870. Melgar a Comandante General de Marina.
104. AMNP. Comandancia General del Apostadero del Titicaca, 1872, doc. Nº 3, Puno, 3 de junio de 1872, Melgar a ministro de Guerra y Marina.
105. AMNP. Apostadero del Titicaca, Puno, 3 de junio de 1872. Melgar a ministro de Guerra y Marina.
106. MELO, III, p. 42; *El Peruano*, año 32, Nº 77, 8 de octubre de 1874.
107. ROMERO EMILIO, informe personal, ya citado.
108. AMNP. Comandancia General de Marina. Callao, 7 de febrero de 1873. De la Haza a ministro de Guerra y Marina.
109. AMNP. Comandancia General de Marina. Apostadero del Titicaca. Puno, 15 de abril de 1873. Lista de revista de comisario.
110. Memoria de Manuel M. Melgar, de 29 de junio de 1874, en *El Peruano*, año 32, Nº 77, 8 de octubre de 1874.
111. MELO, III, p. 56.
112. AMNP. Comandancia General de Marina. Vapor *Yavarí*, 1875, doc. Nº 1. Callao, 24 de agosto de 1875. De la Haza a ministro de Guerra y Marina.
113. AMNP. Comandancia General de Marina, Callao, 25 de agosto de 1875. De la Haza a ministro de Guerra y Marina.
114. *Vide* BASADRE, VI, pp. 2769, 2870; VII, pp. 3142-3143, 3392-3393.
115. MELO, III, pp. 57, 59.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFICAS

I. Fuentes documentales y abreviaturas y siglas que las representan

(Por orden alfabético de las últimas)

ACFD Archivo de la familia Forcelledo
ACEHM Archivo del Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú
ACGL Archivo de la Comandancia General de Marina de Loreto
ACMC Archivo del Comandante Mariátegui Cisneros, o Archivo Mariátegui
AFBE Archivo de la familia Bryce Echenique
AFFA Archivo de la familia Ferreyros Alayza
AFFR Archivo de las familias Freyre Raygada y Conroy Raygada
AFGA Archivo de la familia Grau Astete
AFPT Archivo de la familia Panizo Talamantes
AFRP Archivo de la familia de D. Ricardo Palma
AFSS Archivo de la familia Salaverry Salaverry
AGNP Archivo General de la Nación (Perú)
AFVM Archivo de la familia Villar M.
AMNM Archivo del Museo Naval de Madrid
AMNP Archivo del Museo Naval del Perú
IBBN Archivo de la Oficina de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional de Lima
LPRO *London Public Record Office*
NAUS *National Archives of the United States*
RREE Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores
RELATORIO. (Brasil) *Relatorio da Reparticao dos negocios Extrangeiros que tinha de ser apresentados a Assembléa Geral Legislativa na terceira sessao da decima-primeira Legislativa pelo respectivo Ministro Secretario de Estado Marquez de Abrantos; y Relatorios Relativos Aos Anos de 1863, 1864, 1866, 1868. 1871, Apresentados a Asamblea Geral Legislativa pelo Ministro o Secretario de Estado dos negocios da Marinha.*
USOR *United States. Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion. From January 19, 1861 to December 31, 1862, and from April 1, 1864 to December 30, 1865.*
USPFF *United States. Papers Relating to Foreign Affairs.... 1867 (I y II), 1869, 1870.*
El Comercio Documentos insertados en el diario oficial y en el diario
El Peruano de más antigüedad y continuidad de presentación en la Capital.

II. Bibliografía (Por orden alfabético de autores)

ADAMS, James Truslow. *The Epic of America.* New York, Triangle Books, 1941.

AGUIRRE MOLINA, Raúl. "Homenajes argentinos al mariscal Castilla", en *Castilla estadista y soldado.* Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1964.

ALBION, Robert G. "British Shipping and Latin-America, 1806-1914", en *The Journal of Economic History,* v. XI, n. 4.

ALBORNOZ, Alvaro de. *El gobierno de los caudillos militares.* Madrid, Historia Nueva, 1930.

ALCEDO, Antonio de. *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América.* Madrid, Benito Cano, 1786.

ALDEN, John D. *"Monitor's Round Cape Horn",* en *United States Naval Institute Proceedings.* Annapolis, C:9. September 1974.

ALVAREZ THOMAS, José. *Apuntes para la historia de la artillería del Perú.* Lima, 1860. (Aunque no me ha sido posible conseguir un ejemplar de este libro, lo cito basándome en la obra de Zuleta —*vide*—. De las 66 pp. que integran el folleto de este último autor, 50 constituyen una trascripción de los *Apuntes...* de Alvarez Thomas, según lo da a saber honestamente Zuleta (p. 51).

--------*Manual de artillería para el uso de los oficiales de todas las armas, publicado con autorización y bajo los auspicios del Ministerio de la Guerra.* Lima, Imprenta de *El Comercio,* 1846.

ALLER, Domingo Enrique. *Las grandes propiedades rústicas en España. Efectos que producen y problemas jurídicos, económicos y sociales que plantean.* Madrid, Jaime Ratés, 1912.

American Geographical and Statistical Society. *Bulletin of...* . New York, G.P. Putnam, 1852, Vol. I. For the Year 1852.

ANGELIS, M. de. *De la Navigation de l'Amazone, Réponse a un memoire de M. Maury, Officier de la Marine des Etats-Unis.* Montevideo, Impremerie du Rio de la Plata, 1854.

ANGULO PUENTE ARNAO, Juan. *Historia de los límites del Perú.* Lima, Intendencia General de Guerra, 1927 (segunda edición).

ARANA, Benito. *De Lima al Amazonas vía Mayro. Colección de las opiniones más competentes y autorizadas en favor de esta vía. por el ciudadano...* Lima, Imprenta y Librería de San Pedro, 1896.

ARCA PARRO, Alberto. "Comentarios y estudio analítico sobre el Censo de Población y Ocupación de 1940" (*Vide* Perú. *Censo Nacional de Población y Ocupación 1940.*) Lima, 1944.

Archivo Alvaro de Bazán, Sección Expediciones del Ministerio de Marina de España. (Publicado en *Documentos relativos a la campaña del Pacífico, 1863-1867.* Madrid, Museo Naval, 1966, 2 v.).

BIBLIOGRAFIA

ARIAS SCHREIBER PEZET, Jorge. *El General Juan Antonio Pezet Presidente de la República del Perú (1863-1865).* Lima, el Autor, 1963.

ARONA, Juan de. Véase Paz Soldán y Unanue, Pedro.

ARRANZ VELARDE, Fernando. *Compendio de historia marítima de España.* Santander, J. Martínez, 1940.

ARRÚS, M. Darío. *El Callao en la época del coloniaje antes y después de la catástrofe de 1746...* Callao, Imprenta de *"El Callao"*, 1905.

BAILEY, Thomas A. *A Diplomatic History of the American People.* New York, Appleton-Century-Crofts, Inc., 1950.

BAISTROCHI, Alfredo. *Arte Naval.* Barcelona, Gustavo Gili MCMLII. Traducción de Juan Navarro Dognino.

BAQUIJANO Y CARRILLO, José. (*Cephalio,* seudónimo). "Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú", en *Mercurio Peruano,* Lima, 1791, t. 1.

BARREDA, Federico L. *El Ministro del Perú en los Estados Unidos y su calumniador.* Lima, 1867. (Siete fascículos), II "Armamento y ofertas", III "Acción diplomática". X "La compra de las corbetas".

BASADRE, Jorge. "Chile, Perú y Bolivia independientes", en *Historia de América y de los pueblos americanos,* dirigida por Antonio Ballesteros y Berreta. Barcelona, Salvat Editores, S.A., 1948, tomo XXV.

--------"La formación de la imagen histórica de Ramón Castilla", en *Castilla estadista y soldado.* Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla. 1964.

--------*Historia de la República del Perú.* Lima, Ediciones "Historia", 1961. (Quinta edición aumentada y corregida). 10 v.

BAXLEY, Henry Willis. *What I Saw on the West Coast of South and North America.* New York, D. Appleton & Company, 1865.

--------NAUS. *Record Group* 59. *Reports of the Diplomatic Bureau,* v. 5. *reports* n. 71 and 74. *Despatches from Special Agents,* v. 21, *despatches H.B. Baxley.* pp. 856-866. (A este valioso informe nos referiremos como sigue: "Baxley, *Report*").

BAXTER, James Phinney. 3rd. *The Introduction of the Ironclad Warship.* Cambridge, Harvard University Press, 1933.

BAZADRE (*sic*), Carlos. "Apuntes sobre la provincia de Tacna", en *Revista de Lima,* Lima, 1862, t. VI.

BEDOYA, Manuel. *Diccionario Militar Ilustrado.* Lima, Imp. Gloria, 1918. t. I.

BELAÚNDE, Rafael. (*Vide* Perú. Congreso. *Leyes y resoluciones expedidas en la legislatura de 1864-1865...*).

BENNETT, Wendell C. *"The Archeology of the Central Andes"*, en *Handbook of South American Indians.* Washington, *Smithsonian Institution.* 1946. v. 2.

BERAÚN, Mariano D. *Refutación de la doctrina del astrónomo Folb acerca de los temblores y nueva teoría sobre las mareas.* Lima, A. Alfaro, 1869.

BERMÚDEZ MIRAL, Oscar. *Historia del salitre desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico.* Santiago, Universidad de Chile, 1963.

BESSE, S.B. *U.S. Ironclad Monitor.* Newport News, Va., The Mariner's Museum, 1936.

BILBAO, Manuel. *Compendio de la Geografía del Perú adoptado para la enseñanza de la juventud peruana por la Dirección de Estudios y el Supremo Gobierno.* Lima, 1856.

BILLINGHURST, Guillermo E. *Rápida ojeada sobre la cuestión salitre.* Valparaíso, Imp. de *El Mercurio,* 1875.

BILLINGS, L.G. «*Some personal experiences with earthquakes*». Washington, D.C. *National Geographic Magazine.* January, 1915, v. XXVII, n. 1.

BOLLAERT F.R.G.S., William. *Antiquarian, ethnological and other researches in New Granada, Equador, Peru and Chile, with observations on the pre-incarial, incarial, and other monuments of Peruvian Nations.* London, Trübner & Co., 1860.

Bombardement de Valparaiso (documents oficiels) suivi de Combat du Callao. Paris, Imprimerie Vallée, 1866. Deuxiéme Edition. corrigée et augmentée.

BONIFAZ, Emilio. *Los tratados y otros convenios internacionales del Perú, desde su independencia hasta el año de 1874.* París, F. Debons et Cie., 1874.

BONILLA, Heraclio. *Guano y burguesía en el Perú.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1974.

--------*Islay y la economía del Sur peruano en el siglo XIX.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, (mimeografiado), 1973.

--------"La coyuntura comercial del siglo XIX en el Perú", en *Revista del Museo Nacional,* Lima, 1967-1968, t. XXXV.

--------*La expansión comercial británica en el Perú,* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, (mimeografiado), 1974.

BOUËT-WILLAUMEZ, E. *Batailles de Terre et Mere Jusque et y compris la Bataille de L'Alma.* Paris, J. Dumanine, 1855.

BOWSER, Frederick P. *The African Slave in Colonial Peru 1524-1650.* Stanford, California, Stanford University Press, 1974.

BRANDIS, Royall. *Economía. Principios y Política.* México, UTEHA, 1962. Traducción de Nelly W. de Espinosa.

BRASIL. *Relatorio de Reparticao dos Negocios Estrangeiros que tinha que ser apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessáo da Decima-Primeira Legislatura pelo respectivo Ministro e Secretario de Estado Marquez de Abrantes.* Rio de Janeiro, Typographia Universal de Laemmert, 1863.

BRASIL. *Relatorio apresentado a Assembléa Geral Legislativa na Terceira Sessáo da Decima Primeira Legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha o Chefe de Divisão Joaquim Raimundo de Lamare.* Rio de Janeiro, Typographia Persevéranca, 1863.

BRASIL. *Idem, idem,* 1864.

BRASIL. *Idem,* Francisco de Paula da Silveira Lobo..., 1866.

BRASIL. *Idem.* Alfonso Celso de Assis Figueiredo..., 1868.

BRENAN, Gerald. *The Spanish Labyrinth. An Account of the Social and Political Background of the Civil War.* Cambridge, University Press, 1943.

BROWNE, Douglas G. *The Floating Bulwark. The Story of the Fighting Ship: 1514-1945.* New York, St. Martin Press, 1963.

BRUÑO, G.M. *Compendio de la historia del Ecuador.* Quito, La Salle, 1929.

BUENAÑO M., Javier. *"Peruvian Landing Party. San Francisco, 1849",* en U.S. Naval Institute Proceedings, Annapolis, 1938, v. 64, n. 10.

BURR, Robert N. *By Reason or Force.* Berkeley, Ca. University of California Press, 1974.

BUSE, Hermann. "Epoca prehistórica", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la ..., 1973, t. II, 2 v.

BUSK, Hans. *The Navies of the World; Their Present State, and Future Capabilities.* London, Routledge, Warns, and Routledge, 1859.

BUSTAMANTE Y RIVERO, José Luis. "Prólogo", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la ..., 1973, t. I. v. 1.

BUSTO DUTHURBURU, José A. del. "Siglo XV", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la..., 1973. t. III. 2 v.

BIBLIOBRAFIA

CABADA, Teodosio. "La política naval del presidente Castilla", en *Castilla estadista y soldado*. Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1964.

CABELLO, Pedro Mariano y otros. *Guía política, eclesiástica y militar del Perú* (a veces con ligeras alteraciones en el nombre). Lima, Correspondientes a los años 1858, 1859, 1860, 1861, 1862, 1863, 1864, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869, 1870, 1871 y 1872. (*Vide* Carrasco, Eduardo).

CALVERT, James. *The Naval Profession*. New York, McGraw-Hill Book Company, 1971.

CANFIELD, Eugene B. *Civil War Naval Ordnance*. Washington, Naval History Division, Navy Department, 1969.

--------*Notes on Naval Ordnance of the American Civil War. 1861-1865*. Washington, D.C., *The American Ordnance Association*, 1960.

CAPLAN, M. *Geografía descriptiva del Perú, teniendo por base los trabajos especiales de Weddel, Gillis, Herndon, Tschudi, Rivero y propias observaciones*. Lima, Tipografía Americana, 1859.

CARRASCO, Eduardo. *Guía de forasteros de la República Peruana para el año de ...* (1841-1857), Lima, J.M. Masías, J. Montoya, F. Moreno. (*Vide* Cabello, Pedro Mariano).

CARRASCO, Francisco. "Viaje por los ríos Huillcamayo y parte del Ucayali, ejecutado de orden del Gobierno del Perú por el Capitán de Fragata D. ...". En *El Perú*, por Antonio Raimondi (*vide*), t. III, pp. 154-192, con un mapa de la región.

CASTELNAU, Francis de. *Expéditions dans les parties centrales de l'Amérique du Sud de Rio de Janeiro á Lima, et Lima au Pará, excecuté par ordre du gouvernement francais pendant les années 1843 á 1847, sous la direction de...* Paris, 1850-1851, 6 v.

CAVERO, Ricardo. *Monografía del Departamento de San Martín*. Lima, 1928.

CERRUTI, F.E. *Narración de los acontecimientos que precedieron y siguieron a la toma de las islas de Chincha, con el análisis del despacho del Sr. Salazar y Mazarredo, detallando las aventuras de su vuelta a casa*. Lima, Imp. de *El Comercio*, 1864.

CISNEROS, Luciano. *Apuntes sobre la comisión al Sur por el ex-Ministro de Beneficencia...* Lima, Imprenta del Estado, 1868.

CISNEROS, Luis Benjamín. "Al Perú en el aniversario de su independencia. 1860", en *Parnaso Peruano*, ed. por José Domingo Cortés. Valparaíso, Imp. Albión y Taylor, 1871.

CLARK, Henry Butler. *Modern Spain, 1815-1898*. New York, Ams Press, Inc., 1962.

COGGINS, Jack. *Arms and Equipment of the Civil War*. New York, Doubleday & Company, Inc., 1962.

COLE, Allan B., edt., *Yankee Surveyors in the Shogun's Seas. Records of the United States Surveying Expedition to the North Pacific Ocean, 1853-1856*. Princeton, Princeton University Press, 1942.

COLOMA Y PORCARI, César. "El capitán de navío don José Manuel Marquina y Dávila Conde Marín (1829-1896)", en *Revista Histórica*, Lima, 1978, t. XXXI.

COLÓN Y LARRIATEGUI, XIMÉNEZ DE EMBURN, Félix. *Juzgados Militares de España y sus Indias*. Madrid, Viuda de Ibarra, Hijos y Compañía, MDCCLXXXVIII, t. I.

Compañía Agrícola. Lima, Imp. del *"Journal du Perou"*, ¿1872? (Solicitud para su creación, decreto supremo en que se dispone sea elevada al Congreso y estatutos provisionales).

CONDEMINAS MASCARO, F. *La Marina Española.* Barcelona, Apolo, 1923.
CONDEMINAS, Joan. *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana.* Madrid, Gredos, 1961
CORNWALLIS, Kinahan. *A Panorama of the New World.* London, T.C. Newby, 1859, v. 2.
CORTÉS, José Domingo, ed. (*Vide* Larriva, Juan Francisco).
COWBURN, Philip. *The Warship in History.* New York, the MacMillan Company, 1965.
COX, Guillermo E. *Derrotero para las costas de Chile.* Santiago, Imp. del Ferrocarril, 1860.
CRAVEN, Tums Augustus Macdonough. *"Journal of lieutenant...".* (Diario inédito, en USNA. *Record Group* 45. *Serie* Nº 126. *Naval Records Collection of the Office of Naval Records and Library; Appendix* D. *Item* 74).
CUNILL GRAU, Pedro. *Geografía de Chile.* Santiago, Editorial Universitaria, S.A., 1971.
CHABAUD-ARNAULT, Ch. *"Des passages de vive force et de l'attaque des places maritimes par les flottes actuelles",* en *Revue Maritime et Coloniale,* Paris, 1877, v. LII, février, mars.
CHAPELLE, Howard I. *The History of The American Sailing Navy. New York, W.W. Norton and Co., Inc., 1949.*
CHILDRESS, William. *"Westward Ho, the Whalers",* en *The Compass,* New York, Summer 1974, v. XLIV, n. 3.
CHILE. Cámara de Diputados. *Sesión 18ª Ordinaria-30 de Junio 1868.* Santiago.
CHILE. Derrotero de la costa de Chile desde Arica al Canal Chacao. Valparaíso. Departamento de Navegación de la Armada Nacional, 1935.
CHILE. *Derrotero de la costa de Chile.* Valparaíso, Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada, 1944. Vol. III.
CHILE. *Derrotero de la costa de Chile.* Instituto Hidrográfico de la Armada, 1972. Vol. III.
CHILE. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1866.* Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1866.
CHILE. *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1867.* Santiago de Chile, Imprenta Nacional, agosto de 1867.
CHINN. George M. *The Machine Gun. History, Evolution. and Development of Manual, Automatic, and Airborne Repeating Weapons.* Washington, D.C., U.S. Government Printing Office, 1951.
DAHLGREN, John Adolphus. *Shells And Shell-Guns.* Philadelphia, King and Baird, 1856.
DAHLGREN, Madeleine Vinton. *Memoirs of John A. Dahlgren Rear-Admiral United States Navy.* Boston. James R. Osgood & Co., 1882.
DANCUART, Emilio (editor). *Anales de la Hacienda Pública del Perú. Leyes, Decretos, Reglamentos y Resoluciones; Aranceles, Presupuestos, Asientos y Contratos que constituyen la Legislación y la Historia Fiscal de la República.* Lima, 1902-1920, t. V y VI.
DAVIS, William H., *feature editor.* 84.73. *"Navies of Chile, Peru and Ecuador during Spanish Intervention of 1866",* en *Warship International,* Toledo, Ohio, 1975, v. XII, n. 4.

BIBLIOGRAFIA

DEACON, E.R. y Margaret B. Deacon. "Historia de la Oceanografía", en Richard C. Vetter, compilador, *Oceanografía: la última frontera.* Buenos Aires, El Ateneo Editorial, 1976. Traducción de Amanda D. Ares, Silvia Z. Orfali y Patricia E. Nigro.

DELGADO DE LA FLOR, Mariano. *Apuntes sobre artillería.* Lima. Tip. de Aurelio Alfaro, 1860.

DELGADO, Luis Humberto. *Guerra entre el Perú y España-1866.* Lima, Ariel, 1965.

DELLEPIANI, Carlos. *Historia Militar del Perú,* Lima, Lib. e Imp. Gil, 1921, Tomo I.

DENEGRI LUNA, Félix. "La República-1826 a 1851", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la..., 1976, t. VI, 2 v.

DERPICH GALLO, Wilma. "Canacas o polinesios en el Perú del siglo XIX", en *La Imagen Cultural,* Lima, 19 de junio de 1977, Nº 116.

DEUSTUA PIMENTEL, Carlos. "El comercio en el Perú a fines del siglo XVIII", en *Revista Histórica.* Lima, 1978.

DEUSTUA, Ricardo. *El petróleo en el Perú.* Lima, Imp. Americana, 1921.

DIBDIN, T., collector. *Songs of the Late Charles Dibdin; With a Memoir.* London, Henry G. Bohn, 1864.

DIEZ CANSECO, María Rostworowski de. *Etnía y sociedad. Costa peruana prehispánica.* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1977.

DISLÈRE, M.P. *La Marine Cuirassée.* Paris, Gauthier-Villars, 1873. *The Iron-Clad Ships of the World.* Washington, Government Printing Office, 1875. Translated by Commander R.W. Meade, U.S. Navy.

DIX, Arthur. *Geografía Política.* Barcelona, Labor, 1929.

DOERFLINGER, William Main, collector and compiler. *Shantymen and Shantyboys.* New York, MacMillan Co., 1951.

DOMINGUEZ, Pedro P. *Compendio de Geografía del Perú.* Lima, Imp. El Católico, 1859.

DORADO, Mariano. *Indemnizaciones. Cuestión hispano-peruana. Exposición que los Comisarios Peruanos presentan a los Señores Comisarios Españoles, para manifestarles que el Gobierno de la República no está obligado a indemnizar a los súbditos de España residentes en la ciudad del Callao; los perjuicios que dicen haber sufrido en sus intereses á consecuencia del motín popular ocurrido en dicha ciudad el 5 de febrero de 1863. Escrita por el D. D. Comisario nombrado por parte del Gobierno peruano, y publicado de órden suprema.* Lima, Imp. del Estado, 1866.

DORNIN, Thomas. *"Journal of..."* (Diarios inéditos del comandante de U.S.S. *Dale,* 1842-1843, 1852-1855. USNA. *Record Group* 45. *Naval Records Collection of the Office of Naval Records and Library; Appendix D, Items* 65, 83).

DOUGLAS, Howard. *A Treatise of Naval Gunnery.* London, John Murray, 1860. Fifth Edition, Revised.

DREYFUS FRERES ET CIE. *Las armas del señor don L.M. de la Barrera Inspector Fiscal del Perú.* París, 1879.

Las glorias del señor don L.M. de la Barrera, Nº 3. París, 1879.

Las armas de los señores D. José Aranibar y D. Emilio Althaus, Nº 5. París, 1880.

Las armas de los señores D. J. Aranibar i D. E. Althaus, Nº 7. París, 1880.

Las armas de los señores La Barrera, Aranibar y Althaus, Nº 9. París, 1880.

Las armas de los señores D. J. Aranibar i D.E. Althaus, Nº 12. París, 1880.

Las armas de los señores D. J. Aranibar i D.E. Althaus, Nº 13. París, 1880.

Nueva calumnia. París, 1886.

DU BOIS LUKIS, Ernesto. "Yacimientos carboníferos en los departamentos de La Libertad, Cajamarca y Ancash", en *Boletín del Cuerpo de Ingenieros de minas del Perú.* Nº 69. Lima, Ministerio de Fomento, 1909.

EASTMAN, Thomas H. *Correspondence of Lt. Com. ...*, comandante del U.S.S. *Nyack,* 1869-1870". (Correspondencia inédita en USNA. *Record Group* 45 —*serie* Nº 128. *Naval Records Collection of the Office of the Naval Records and Library; Appendix* E, *Item* 108).

ECHENIQUE, José Rufino. *Exposición que dirige a los pueblos del Perú.* Valparaíso, 1861.

——*Memorias para la historia del Perú (1808-1878).* General... Presidente de la República de 1851 a 1854. Lima, Ed. Huascarán, 1952. Prólogo de Jorge Basadre. Notas de Félix Denegri Luna, 2 t.

El Coronel de Artillería D. Arnaldo Panizo y el Combate de Acuchimay el 22 de Febrero de 1882. Lima, Imp. Minerva, s/f.

El 2 de Mayo de 1866. (Documentos esenciales para el estudio de la consolidación de la independencia americana). Lima, Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, 1941.

ELÍAS, Domingo. *El señor don... a la faz de sus compatriotas.* Valparaíso, Imp. de *El Mercurio,* Setiembre de 1853.

ELÍAS MURGUIA, Julio J. y NIETO VÉLEZ, S.J., Armando. "Conflicto peruano-ecuatoriano", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la ..., 1976, t. VI, v. 2.

ELLER, E.M. "The Scientific Navy", en *The Magazine of Sea Power,* Washington, D.C., v. 1, n. 1, May 1958.

ENKE, Stephen. *Economía para el Desarrollo.* México, UTEHA, 1965. Traducción de Mario G. Monocal y de Almagro.

ESPAÑA. Cortes. *Diario de las Sesiones de Cortes. Congreso de los Diputados. Legislatura de 1866 a 1867.* Madrid, J. Antonio García, 1867, t. I.

ESPAÑA. *Documentos Relativos a la Campaña del Pacífico (1863-1867).* Archivo Alvaro de Bazán. Sección de Expediciones. Madrid, Museo Naval, 1966, 2 v.

ESPAÑA. *Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S.M.* Madrid, Imprenta Real, 1802.

ESPAÑA. "Traslación al cementerio de Lima de los restos de los marinos españoles que murieron en el glorioso combate del Callao de 2 de Mayo de 1866", en *Revista General de Marina.* Publicada en la Dirección de Hidrografía. Madrid, Depósito Hidrográfico, 1833 t. XII.

ESPINAR, Enrique, comp... *Organización del servicio interior abordo de los buques de la Armada Nacional.* Lima, Julio 22 de 1858. Manuscrito. (Compilación, hecha por el mencionado oficial, del Tratado V, Títulos I y III de las Ordenanzas Generales y de "órdenes generales posteriores").

ESTEVES, Luis. *Apuntes para la historia económica del Perú.* Lima, 1882 . (Reproducción facsimilar de Pablo Macera. Lima, Centro de Estudios de Población y Desarrollo, 1971).

FANO, Julián y Juan Ignacio Sorazu. *La inmigración vascongada.* Lima, 1864 (¿?)

FAULKNER, Harold Underwood, Tyler Kepner y Hall Bartlett. *Vida del Pueblo Norteamericano.* México, Fondo de Cultura Económica, 1941. Traducción de Ernestina de Champourcin.

BIBLIOGRAFIA

FAÚNDEZ REBOLLEDO, Antonio. "Los inicios del positivismo en Chile". *Humboldt* año 18, 1977, número 64.

FAURA GAIG, Guillermo S. *Los ríos de la Amazonía Peruana.* Callao, Imp. Colegio Militar Leoncio Prado [¿1964?]

FEBRES VILLARROEL, Oscar. "La crisis agrícola del Perú en el último tercio del siglo XVIII", en *Revista Histórica.* Lima, 1964, t. XVII.

FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor. Política naval de la España moderna y contemporánea. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1946.

FERNÁNDEZ, Francisco Emilio. *El progreso del apostadero de Iquitos.* Lima, *El Comercio,* 1869.

FERY Y TORRES, Alejandro. *Viaje de regreso de la "Resolución".* Madrid, Biblioteca de Camarote de la Revista General de Marina, nº2, s/f.

FIRTH, C. H., selection and edition. *Naval Songs and Ballads.* London, MDCCCCVIII, Publications of the Navy Records Society. Vol. XXXIII.

FITZ-GERALD, S. J. Adair. *Stories of Famous Songs.* London, Lippincott Co. MDCCCXCVIII.

FITZ-ROY, Robert. *Instructions Nautiques sur les Cotes Occidentales de l'Amérique du Golfo de Peñas a la Riviere Tumbes.* Paris, Institute de la Marine, 1863. Traduit de l'Anglais par M. Marc-Dermott, lieutenant de vaisseau.

--------*Sailing Directions for South America.* Part II. London, *The Hidrographic Office,* 1848.

FLANDERS, Helen Hartness and Marguerite Olney, collectors. *Ballad Migrant in the new England.* New York, Farrar, Straus and Young, 1953.

FLORES, J. Toribio. *Compilación de las leyes expedidas desde el año 1821, en lo relativo al servicio de las capitanías de puerto y de las matrículas, o sea, guía del comerciante y del barquero en cuanto a las leyes de la marina mercante.* Callao, Imp. M. A. Gómez y J. Aparicio, 1862.

FOOTE, Shelby. *The Civil War: A narrative.* New York, Random House 1958 (Eight Printing), 3 v.

FRÍAS V., Francisco. *Manual de Historia de Chile.* Santiago, Nascimento, 1971.

FUENTES, Hildebrando. *Loreto. Apuntes geográficos, históricos, estadísticos, políticos y sociales.* Lima, 1908

FUENTES, Manuel Atanasio. *Estadística de Lima.* Lima, M. N. Corpancho, 1858.

GARCÍA CALDERÓN, Francisco. *Diccionario de la Legislación peruana.* Lima, 1861-1862, 2 vols. y un apéndice.

GARCÍA CASTELBLANCO, Alejandro. *Estudio crítico de las operaciones navales de Chile.* Santiago de Chile, Imprenta de la Armada, 1929.

GARCÍA Y GARCÍA, Aurelio. *Apuntamientos sobre la fragata blindada "Independencia", construida en Londres, para la marina de guerra peruana, bajo la dirección e inspección del capitán de fragata de la armada nacional D. ... de abril de 1864 a enero de 1866.* Lima, Alfaro y Cía., 1886.

--------*Derrotero de la costa del Perú.* Lima, Aurelio Alfaro, 1863.

--------*Suplemento indispensable a los folletos dados a luz por don José María Salcedo durante su escapada a Europa en 1867 y después de su fuga a Chile en 1869.* Lima, *"El Nacional",* 1869.

GARCÍA Y GARCÍA, José Antonio. *Defensa del capitán de fragata don Aurelio García y García, ex-comandante de la fragata blindada "Independencia", pronunciada ante el Consejo de guerra de Oficiales Generales por el Dr. D. ....abogado*

de los tribunales de justicia de la República. Lima, Imp. de Aurelio Alfaro y Cía., 1867.

GARCÍA SALAZAR, Arturo. *Resumen de Historia Diplomática del Perú. 1820-1884.* Lima, Sanmarti y Cía., 1928.

GARCÍA S. J., Santos. *La geografía del oriente peruano y los jesuitas.* Lima, Torres Aguirre, 1945.

GEORGE, Dorothy. *England in Transition.* London, Penguin Books, 1953.

GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio. "Historia industrial naval y marítima mercante", en *Temas de historia marítima argentina.* Buenos Aires, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1970.

GONZÁLEZ CLIMENT, Aurelio y Anselmo. *Historia de la Marina Mercante Argentina.* Buenos Aires, Los Autores, 1972, 3 tomos.

GONZÁLEZ DITTONI, Enrique. *El Teniente Grau y La Corbeta Unión.* Lima, Ediciones Peruanas, 1961.

GONZÁLEZ LONZIEME, Enrique. "La Armada Argentina de 1850 a 1950", en *Temas de historia marítima argentina.* Buenos Aires. Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1970.

GRANT, Albert. "*Journal of...*". (Diario inédito, octubre de 1882, pp. 75-78. NAUS. *Record Group* 45. *Naval Records Collection of the Office of the Naval Records and Library; Apendix* D. *Item* 145).

GREAT BRITAIN. *A Consecutive list of the Admiralty Charts.* London, Hydrographic Office; Admiralty, 1900.

GREAT BRITAIN. *Admiralty Catalogue of Charts. Plans. Views and Sailling Directions.* London, The Lords Commissioners of the Admiralty, 1860. [Además, ediciones de 1862, 1866 y 1868].

GREAT BRITAIN. *Catalogue of Admiralty Charts and Other Hidrographic Publications 1933. Also Report of Hidrographer of Navy for 1932.* London, The Lords Commissioners of the Admiralty, 1933.

GREAT BRITAIN. *Catalogue of Charts, Plans, Views and Sailing Directions.* London, The Lords Commissioners of the Admiralty, 1849. [Además, ediciones de 1852, 1855 y 1857].

GREAT BRITAIN. Admiralty. *Charting the Seas in Peace and War, The story of the Hydrographic Departament of the Admiralty over a hundred and fifty years, 12 August, 1795 to 12 August 1945.* London, H.M. Stationary Office, 1947.

GREAT BRITAIN. *Charting the Seas in Pace and War.* London, Hydrographic Departament of the Admiralty, 1947. *Guías* del Perú. (*Vide* Cabello, Pedro Mariano y Carrasco, Eduardo).

GUTHRIE, John A. *Economía.* México, UTEHA, 1963, traducción de Manuel de J. Fernández Cepero.

HALEVY, Elie. *The Liberal Awakening.* London, Ernest Benn Limited, 1949. Translated from the French by E.I. Watkin.

HANNAY, David. *El poder naval y la armada.* La Punta, Callao, Escuela Naval, 1927. Trad. del Departamento de Literatura e Historia. (Mimeografiada).

HARRISON, John P. "*Science and Politics: Origins and Objetives of Mid-Nineteenth Century Government Expeditions to Latin America*", en *The Hispanic American Historical Review.* Durhan, N.C., May 1955.

HAUCH, Charles. "La actitud de los gobiernos extranjeros frente a la reocupación española de la República Dominicana", en *Boletín del Archivo*

General de la Nación . Ciudad Trujillo, R.D., enero de 1948, año XI, núm. 56.

HAWKS, Francis L. *Narrative of the Expedition of an American Squadron to the China Seas. Performed in the years 1852, 1853 and 1854. Under the command of commodore M.C. Perry. United States Navy, by Order of the Government of the United states.* New York, Appleton and Company, 1862.

HEADLEY, J.T. *Farragut And Our Naval Commanders.* New York, E.B. Treat & Co., 1867.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. *Economía Marítima.* Barcelona, Ed. Cadí, 1968.

HERNDON, W.M. and L. Gibbon. *Exploration of the Valley of the Amazon... (Vide* United States. Senate. 21 Congress).

HERRERA ALDANA, Raúl. *Atlas Hidrográfico de Chile.* Valparaíso, Instituto Hidrográfico de la Armada, 1974.

HERRERA, JENARO E. *Leyendas y tradiciones de Loreto.* Iquitos, 1918.

HOLLEY, Alexander L. *A treatise on ordnance and Armor: Embracing Descriptions, Discussions, and Professional Opinions Concerning the material, Fabrication, Requirements, Capabilities, and Endurance of European and American Guns for Naval Sea-Cost and Iron-Clad Warfare, and Their Rifling, Projectils, and Breach-Loading. Also Results of Experiments Against Armor, from Official Records. With An Appendix Refering to Gun-Cotton, Hooped Guns, etc., etc. New York, Van Nostrand, 1865.*

HOVGAARD, William. *General Dosing of Warships.* London, E. & F.N. SPOR, Ltd., 1920.

--------*History of Development of Modern Warships.* (Edición mimeografiada, existente en la Biblioteca del Congreso, de Washington, D.C., que sólo lleva la fecha: 1904).

--------*Modern History of Warships.* Washington, D.C., United States Naval Institute, 1971.

HOWSE, Derek and Michael Sanderson. *The Sea Chart.* New York, Mac Graw-Hill...

HUAPAYA, Roberto. *Leyes, disposiciones, resoluciones y contratos, acerca de los muelles de la República.* Lima, 1924.

HUME, M.A.S. *Modern Spain. 1788-1898.* New York, G.P. Putnam's Sons, 1900.

HURTADO LARRAIN, Homero. *Grandes Almirantes.* Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1935.

HUTCHINSON, H. "Informe sobre el movimiento comercial del Callao, de 1867 a 1870 y parte de 1871", en Bonilla, Heraclio, comp. *Gran Bretaña y el Perú; informes de los cónsules; Callao, Iquitos y Lambayeque (1867-1914).* Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1976, vol. III.

--------"Informe sobre el comercio del Callao, 1872", en *Ibidem.*

IDIAQUEZ, José Ramón de. *Reglamento de Comercio del Perú, anotado con todas las modificaciones introducidas en él hasta 31 Diciembre de 1877.* Lima, 1878, Imp. de J. Francisco Solís.

IRIONDO, Eduardo. *Impresiones del viaje de circunnavegación de la fragata blindada "Numancia".* Madrid, Biblioteca de Camarote de la Revista General de Marina, nº 2, s/f.

J.A. *Estudio sobre la idea de una liga americana.* Lima, Huerta y Cía, 1864.

JIMÉNEZ GRULLÓN, Juan I. *Sociología Política Dominicana. 1844. 1966.* Santo Domingo, Editora Taller, 1974.

JOHNSON, Maizie and William J. Heynen (compilers). *Inventory of the Records of the Hydrographic Office. Record Group 37.* Washington, National Archives and Records Office, 1971.

JOHNSON, Robert Erwin. *Thence Round Cape Horn. The Story of United Naval Forces on Pacific Station. 1818-1923. Annapolis, Maryland, United States Naval Institute, 1963.*

JUENGER, Friedrich Georg. *The Failure of Technology.* Hinsdale, Illinois, Henry Regnery Company, 1949. Traducción de F.D. Wieck.

JUNTA DE VÍAS FLUVIALES. Lima, 1904, 1905 y 1907 (varias publicaciones).

KAPSOLI, Wilfredo. "Lima en el siglo XVIII: la ruina de los molineros", en *Suceso,* año VII, Nº 460, 8 de agosto de 1976.

KIERNAN, V.G. *The Revolution of 1854 in Spanish History.* Oxford, Clarendon Press, 1966.

KING, Phillip Parker y Robert Fitzroy. *Derrotero de las costas de la América meridional, desde el río de La Plata a la bahía de Panamá con inclusión del estrecho de Magallanes y de las islas Malvinas y Galápagos.* Madrid, Dirección de Hidrografía, 1865. Traducción de la 5ª. edición por el capitán de fragata honorario Joaquín Navarro.

--------*Instructions Nautiques sur les Cotes Occidentales d'Amérique.* Paris, Didot Fréres, 1863. (Traducción al francés, de la edición de 1860, por M. Mac-Dermott).

--------*Sailing Directions for South America.* London, The Hydrographic Office, 1850. Second Edition.

--------*The South American Pilot.* London, *The Hydrographic Office,* 1860. Fifth Edition. [Además, edición de 1865].

--------*The South American Pilot.* Part II. London, *The Hydrographic Office,* 1865. Sixth Edition.

KNOX, Dudley W. *A History of The United States Navy.* New York, G.P. Putnam's Sons, 1948.

--------"Information re. U.S.S. MERRIMACK renamed C.S.S. VIRGINIA". Carta A12-1/Ship's Hist., del 4 de marzo de 1931, a Mr. C.I. Millard. Documento perteneciente a la *Office of Naval Records and Library,* actualmente en el archivo de la *Naval History Division* del *Department of the Navy,* Washington, D.C.

KRETSCHMER, Konrad. *Historia de la Geografía.* Barcelona, Labor, 1926.

LA BARRE, Weston. "The Uru-Chipaya", en el *Handbook of South American Indians.* Washington, Smithsonian Institution, 1942, v. 2.

LABRÉS, Rudolf, von. *Táctica Naval.* Traducción de Salvador Carvia y Caravaca. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1904.

La Excma. Corte Suprema en el juicio sobre el contrato celebrado por el Supremo Poder Ejecutivo con la casa de Dreyfus HH. y Ca. Lima, El Nacional, 1869.

LANGLOIS, Luis. *Influencia del poder naval en la Historia de Chile desde 1810 a 1910.* Santiago, Imp. de la Armada, 1910.

LARRABURE CORREA, Carlos. *Colección de leyes, decretos, resoluciones y documentos oficiales referentes al departamento de Loreto.* Lima, 1905-1909. 18 vs.

LARRIVA, Juan Francisco. "A la Marina Peruana por su respeto a la lei. 1861", en *Parnaso Peruano,* ed. por José Domingo Cortés. Valparaíso, Imp. Albión y Taylor, 1871.

--------"Al vapor". *Idem,* ps. 362-364.
LASTARRIA, José V. *Carta sobre Lima.* Valparaíso, Imp. del Comercio, 1851.
LAVALLE, J. A. de. "Ramón Castilla Presidente del Perú", en *Castilla estadista y soldado.* Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1964.
LEDESMA, Valentín. *"Outlines of the Geography of Peru",* en *Geographic Society Journal,* London, 1856. *(Communicated and translated by W. Bollaert).* Según Paz Soldán, (*Atlas,* p. 78) existe una edición francesa: *Apercu géographique sur le Perou,* 1857.
LEDIEU, A. *Les nouvelles méthodes de navigation. Etude critique.* Paris, Dunod, 1877.
LEGUÍA, Jorge Guillermo. *D. Ricardo Palma.* Lima, Compañía de Impresiones y Publicidad, 1934.
LEMÉTHÉYER, Le Chever. *Dictionnaire moderne des termes de marine et de la navigation a vapeur.* Havro, A. Lamy, 1843.
LEUBEL, Alfredo G. *El Perú en 1860 ó sea Anuario Nacional.* Imp. de *El Comercio,* Lima, 1861.
LEWIS, Michael. *A Social History Of The Navy.* London, George Allen and Unwin Ltd. 1960.
--------*England's Sea-Officers.* London, George Allen and Unwin Ltd., 1948.
LIVERMORE, Seward W. *"American Strategy Diplomacy in the South Pacific, 1890-1914",* en *Pacific Historical Review, 1930*
LOHMANN VILLENA, Guillermo. "Siglos XVII y XVIII", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la..., t. IV.
LONG, E. John, edt. *Ocean Sciences.* Annapolis, United States Naval Institute, 1964.
LÓPEZ DE CASTILLA, Jacobo. *Apuntes sobre pirotecnia o primera parte de artillería.* Lima, Imp. Prugue, 1862.
LÓPEZ, JACINTO. *Manuel Pardo.* Lima, Gil, S.A., 1947.
LÓPEZ URRUTIA, Carlos. *Historia de la Marina de Chile.* Santiago, Ed. Andrés Bello, 1969.
LOVETE, Lelande P. *Naval Customs, Traditions, and usage.* Maryland, United States Naval Institute, 1939.
LLORCA, C. *Isabel II y su tiempo.* Alcoy, Ed. Marfil, 1956.
MACBRIDE, Robert. *Civil War Ironclads. The Dawn of Naval Armor.* Philadelphia, Chilton Company, ...
MAC-DERMOTT, M. (*Vide* Fitz-Roy, Robert, 1863).
MACERA, Pablo. *Las plantaciones azucareras en el Perú. 1821-1875.* Lima, Biblioteca Andina, 1974 (mimeografiada).
--------*Los archivos de la casa Dreyfus y la historia del Perú republicano.* Lima, 1967.
--------*Historia del petróleo peruano, I. Las breas coloniales del siglo XVIII.* Lima, Imprenta de la Universidad de San Marcos, 1963.
--------*Historia de la Compañía Administradora del Guano.* Lima, Corporación de Fertilizantes, 1968.
MADUEÑO, Ricardo. *La industria salitrera del Perú, antes de la guerra con Chile.* Lima, Sanmarti y Cía., MCMXIX.
MAHAN, A.T. *Influencia del Poder Naval en la Historia 1660-1783.* Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 1935. Traducción de los tenientes Cervera y Sobrini, 2 vs.

--------*The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire 1793-1812.* London, Sampson Low, Marston, Seaule and Rivington, 1892, 2 v.

MANDEL, Ernest.*Tratado de economía marxista.* México, D.F. Ediciones Era, S.A. 1962, 2 t.

MARCOY, Paul [Laurent de Saint Cricq]. *Scenes et pasages dans les Andes.* Paris, ..., 1861, 2 t.

--------*Voyage á travers l'Amérique du Sud de l'Océan Pacifique a l'Océan Atlantique.* Paris, L. Hachete et Cie., 2 v., 1869, v. I.

MARGUET, V. *Histoire géñerale de la navigation du XV° au XX° siécle.* Paris, Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1931.

MARIÁTEGUI Y CISNEROS, Salvador. *Biografía del almirante Ignacio Mariátegui, prócer marino del Perú.* Lima, ...

--------*El Almirante Mariátegui y la Fundación de Iquitos.* Lima, 1957.

MÁRQUEZ, J. Arnaldo. *El Perú y la España moderna.* Lima, *El Nacional,* 1866, 2 t.

MARQUINA, José Manuel. "Diario del viaje alrededor del mundo de la fragata de guerra a hélice 'Amazonas' de 33 cañones", en *Revista Histórica,* Lima, 1978. t. XXXI.

--------*Solicitud que presenta al Supremo Gobierno el teniente primero de la Armada Nacional..., acusando al señor capitán de navío José María Salcedo.* Lima, Imp. Aurelio Alfaro y Cía., 1866.

MARTIN, Percy Alvin. *"The influence of the United States on the Opening of the Amazon to the World Commerce",* en *Hispanic American Historical Review,* Durham, N.C., May, 1918, v. II.

MARTINES DE CAMPOS Y SERRANO, Carlos. *España Bélica.* Madrid, Aguilar, 1931.

MARX, Wesley. *El frágil océano.* Buenos Aires, IMAPA, s/f. Traducción de José Clementi.

MATHEW, W.M. *"Anthony Gibbs and Sons, The Guano Trade and the Peruvian Government, 1842-61"* (artículo aún no publicado).

--------*"A Primitive Export Sector: Guano Production in Mid-Nineteenth Century Peru",* en *Journal of Latin American Studies,* v. 9, part 1, May 1977.

--------*"Peru and the British Guano Market, 1840-1870",* en *The Economic History Review,* London, 1970, 2nd. ser., v. XXXIII.

--------*"Shipping in the Mid-Nineteenth Century Peruvian Guano Trade"* (artículo aún no publicado).

--------*"The Imperialism of Free Trade: Peru, 1820-1870",* en *The Economic History Review,* London, 1968, 2nd. ser., v. XXI, n. 3.

MATOS MAR, José (compilador). *La oligarquía en el Perú.* Buenos Aires, Amorrortu, 1972.

MAURO, Frédéric. *La Expansión Europea (1600-1870).* Barcelona, Labor, 1968. Traducción de Ramón Garrabou.

MAURY, M [atthew] F [ontaine]. (Discurso de 1852, en la Geographical and Statistical Society: *Vide Bulletin of the American...).*

--------*The Physical Geography of the Sea and its Meteorology.* New York, Harper and Brothers, 1868. Eighth Edition.

MAÚRTUA, Aníbal. *Geografía económica del departamento de Loreto.* Lima, Lit. Tip. Carlos Fabri, 1911.

MAW, Lester. *Journal Of A Passage From The Pacific to The Atlantic, Crossing The*

Andes In The Northern Provinces of Peru And Descending The River Marañón or Amazonas. London, John Murray, 1829.

MELADY, Thomas & Margaret. *Casa Dividida.* Buenos Aires, 1973, Ed. Americana S.C.A. Traducción del Dr. Mario A. Marino.

MELÉNDEZ, María J. de. "La Separación de Panamá de Colombia", en *Lotería,* Panamá, noviembre-diciembre de 1975, n. 237-238.

MELGAR, Manuel Mariano. "Memoria del Jefe del Apostadero" [de Punol, en *El Peruano,* Lima, 8 de octubre de 1874.

MELO, Rosendo. *Derrotero de la costa del Perú, Guía marítima-comercial.* Lima, C.F. Southwell, 1906.

--------*El Callao, Monografía histórico-geográfica. Callao moderno.* Lima, Carlos Prince, 1900, Tomo Tercero.

--------*Historia de la Marina del Perú.* Lima, Carlos F. Southwell, 1907, Tomo Primero.

Id. Id. Id. Id. Lima, "El Auxiliar del Comercio", 1911, Tomo Segundo.

Id. Id. Id. Id. *Navegación Lacustre y fluvial.* Lima, "El Auxiliar del Comercio", 1915, Tomo Tercero.

MENDIBURU, Manuel de. *Reglamento de la Maestranza de Artillería y funciones del Jefe de Obreros y del Oficial de Detall. Formado por el General Comandante General D. ... y aprobado por Supremo decreto de 15 de marzo de 1864.* Lima, Imp. de la "América", 1864.

--------*Reglamento para el manejo de los almacenes del Parque de Artillería, funciones del Jefe Interventor y del Guarda Almacén y método para la cuenta y razón. Formado por el General Inspector y Comandante General D. ... y aprobado por Decreto Supremo de 15 de Marzo de 1864.* Lima, Imp. de Aurelio Alfaro.

MENÉNDEZ, Baldomero. *Manual de geografía y estadística del Perú.* París. Lib. Rosa y Bouret, 1861.

MIDDENDORF, Ernst W. *Perú. Observaciones y estudios durante una permanencia de 25 años.* Primera versión al español de la edición alemana de 1894. Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1973. Traducción de Ernesto More. Tomo II.

MIRÓ QUESADA SOSA, Aurelio. *Tiempo de leer, tiempo de escribir.* Lima, P.L. Villanueva S.A., 1977.

MOREYRA Y PAZ-SOLDAN, Manuel. *El tráfico marítimo en la época colonial.* Lima, Librería e Imprenta Gil, 1944.

--------*Manuel Rouaud y Paz Soldán y la exploración del río Yavarí en 1866.* Lima, 1970.

MORRISON, Samuel Eliot and Henry Steele Commager. *The Growth of The American Republic.* New York, Oxford University Press, 1961, 2 vols.

MUGICA MARTÍNEZ, Ramón. "Oceanografía del mar peruano", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la ..., t. I, v. 1.

MULHALL, Michael G. *The English in South America.* Buenos Aires, "Standard" Office, ¿1875?

MUMFORD, Lewis. *Technics and Civilization.* New York, Harcourt, Brace and Company, 1934.

MURRAY, John. *The Ocean.* London, Williams & Norgate, 1913 (¿?).

NAVARRETE, Adolfo. *Historia Marítima Militar de España.* Madrid, Sucesión de Rivadeneyra, 1901.

NAVARRO, Joaquín. (*Vide* King, Phillip Parker y Robert Fitzroy, 1865).

New York Times. May 22 and June lst., 1866.

NIETO, Juan Crisóstomo. *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicadas en el Perú desde su Independencia.* Huaraz, Imprenta de la Colección, 1852-1854, tomos XI-XIII.

NOVO Y COLSON, Pedro. *Historia de la Guerra de España en el Pacífico.* Madrid, Imp. de Fortanet, 1882.

NÚÑEZ, Estuardo. *El Perú visto por viajeros brasileños.* Lima, Centro de Estudios Brasileños, 1980.

--------"Lima en la realidad peruana según los viajeros extranjeros", en *RUNA, Revista del Instituto Nacional de Cultura,* Lima, mayo de 1977.

--------"Los viajeros de tierra adentro. 1860-1900", en *Journal of Inter-American Studies.* University of Florida, 1960.

ONFROY DE THORON, Enrique. *Amérique Equatoriale, Son histoire pittoresque et politique, sa geographie et ses richesses naturelles. Son état présent et son avenir.* Paris, Jules Renouard, 1866.

Opúsculo sobre la moneda boliviana que circula en el Perú y cuestiones accidentales que se enlazan con esta. Lima, José Daniel Huerta, 1860.

ORBEGOSO, Luis José de. *Memorias del Gran Mariscal Don Luis José de Orbegoso.* Lima, Gil S.A., 1939. (Segunda edición, publicada por su nieto Luis José de Orbegoso).

ORBIGNY, Alcide d'. *Voyage pittoresque dans les deux Amériques.* Paris, L. Tenré, MDCCXXXVI.

ORTIZ SOTELO, Jorge. "Reseña histórica de las comunicaciones navales en el Perú", en *Revista de Marina,* v. nº 365, año 66, nº 1-2, julio-octubre, 1980. *Ex-Cadetes Navales.* Lima, Asociación de ..., 1982.

ORTON, James. *The Andes and the Amazon or Across the Continent of South America.* New York, Harper and Bros., 1870.

OSCULATI, Gaetano. *Esplorazione dele regioni equatoriali lungo il Napo ed il fiume delle Amazzoni.* Milano, Fratelli Centenari e Comp., MDCCCLIV. Seconda edizione...

OTIS, Fesserden Nott. *History of the Panama Railroad; and the Pacific Mail Steamship Company.* New York, Harper and Brothers, 1867.

OVIEDO, Juan. *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta el 31 de diciembre de 1859.* Lima, 1862, 16 vs.

--------Id. Id. Edición 1861-1872, Lima.

PAGET, John C. *Naval Powers and Their Policy: With Tabular Statements of British and Foreign Ironclad Navies: Given Dimensions. Armour, Details of Armament, Engines, Speed, and Other Particulars.* London, Longmans and Co., 1876.

PANDO Villarroya, José Luis de. *Diccionario Marítimo.* Madrid, Dossat S.A., 1955

PARDO, Manuel. *Estudios sobre la provincia de Jauja.* Lima, Imp. de La Epoca, 1862.

PAREDES SALIDO, Fernando. "Las primeras publicaciones didácticas para los caballeros cadetes de la Academia de Guardias Marinas". Madrid. *Revista General de Marina,* agosto-setiembre 1983.

PAREJA PAZ SOLDAN, José. *Geografía del Perú.* Lima, Lib. Internacional, 1950.

--------*José Gregorio Paz Soldán Diplomático y Jurista.* Lima, Ediciones Peruanas, 1964.

PARKER, Foxhall. *Squadron Tactics Under Steam.* New York, Van Nostran, 1864.
PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. *Atlas Geográfico del Perú.* París, 1865.
--------*Diccionario geográfico, estadístico del Perú.* Lima, 1877.
PAZ SOLDAN, Mateo. *Geografía del Perú.* París, Fermín Didot, 1862.
--------*Geografía Universal.* París, Fermín Didot, 1863.
PAZ SOLDAN Y UNANUE, Pedro (pseudónimo: Juan de Arona). *La inmigración en el Perú.* Lima, Prince, 1891. Edición de 1971, de la Academia Diplomática del Perú, Ministerio de Relaciones Exteriores.
PERALES MEJIA, César A. "Apuntes para la historia de la Escuela Naval del Perú". Callao, La Punta, en *Revista de Marina,* set-oct. 1962.
PEREIRA GAMBA, Próspero. "Memoria geográfica sobre el departamento de Piura", en *Revista de Lima,* Lima, 1862, t. VI.
PERU. *Censo Nacional de Población y Ocupación. 1940.* Lima, Dirección Nacional de Estadísticas, 1944.
PERU. *Colección de las leyes y decretos más importantes del Ramo de Guerra y Marina.* Lima, Imp. de Eusebio Aranda, [¿1851?].
PERU. *Colección de leyes y resoluciones sancionadas por el Congreso de 1862, y proyectos de interés general que penden en revisión ante la Cámara de Diputados.* Lima, Edición del Senado, 1863.
PERU. *Contestación Al Memorándum Del Señor D. Eusebio de Salazar y Mazarredo En Los Puntos En Que Se Refiere a José Gregorio Paz-Soldán.* Lima, Imprenta del Estado, 1864. Tercera Edición aumentada con algunos documentos importantes.
PERU. *Contiene diferentes tablas y noticias para el uso de la oficialidad de los cuerpos de artillería.* Lima, Imprenta del Gobierno, 1865, 13 pp. y un cuadro 260 mm x 175 mm. con el "peso de los proyectiles y demás correspondientes a los tiros de las piezas que están al servicio de los Cuerpos de Artillería", fechado el 3 de diciembre de 1864. (Del contenido de la *Memoria* del general Mendiburu (*vide*) se deduce que este folleto se hizo mientras era comandante general).
PERU. Secretaría de Relaciones Exteriores. *Correspondencia Diplomática relativa a la Cuestión Española. Publicada por orden de S.E. El Jefe Supremo Provisorio para ser presentada al Congreso Constituyente.* Lima, Imprenta del Estado, por J. Enrique del Campo. Nº 185. El Secretario de Relaciones Exteriores a los Agentes Diplomáticos del Perú. Lima, 11 de marzo de 1866.
PERU. *Cuestión Entre El Perú y La España. Edición Oficial.* Lima, Imprenta del Gobierno, 1864.
PERU. *Datos suministrados por la Dirección de Estadística del Perú para el Whitaker's Almanak.* Lima, Imp. del Teatro, 1878.
PERU. *Documentos Relativos A La Cuestión Española.* Lima, Imprenta del Estado, 1866. Edición Oficial.
PERU. "Entrada de buques" al Callao. Libro copiador nº 139, que comprende el lapso 1860-1863, del Archivo del Museo Naval.
PERU. *Informe sobre la existencia de huano en las islas de Chinchas, presentado por la Comisión nombrada por el gobierno peruano, con los planos levantada por la misma.* Lima, Tip. *El Heraldo,* 1854.
PERU. *Instrucción para que con arreglo a los modelos que se detallan, se construyan los cajones en que han de conducirse las armas y municiones que salgan del*

Parque de Artillería. Lima, Imprenta del Gobierno, 1864, 19 pp. Lleva la fecha del 10 de noviembre de 1864.

PERU. *Investigación acerca de la venta hecha por el Gobierno de los Estados Unidos de los monitores ONIOTO y CATAWBA, hoy Manco-Cápac y Atahualpa. Mandada practicar e imprimir por una comisión especial del Congreso* [de los Estados Unidos]. Lima, *"El Nacional"*, 1869.

PERU. *La Transacción. Editoriales de "El Nacional" sobre el particular.* Lima, La Comisión Fiscal, 1876.

PERU. *Legislación militar. Colección de Leyes, decretos, resoluciones y reglamentos de los ramos de Guerra y Marina.* Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1905-1918, 10 v. más un índice cronológico y alfabético por materias.

PERU. *Congreso. Leyes y resoluciones expedidas en la legislatura de 1864-1865 (Ordinaria prorrogada).* Lima, Ed. de la Cámara de Senadores, 1912.

PERU. Congreso. *Leyes y resoluciones dictadas por el Congreso reunido en el año de 1860* (sin otra información editorial).

PERU. *Manifiesto De Los Motivos Que Han Inducido Al Perú A Declarar La Guerra Al Gobierno de España* [Lima], 1866. Edición Oficial.

PERU. "Matrícula de naves, capitanes y pilotos". Libro copiador nº 170, que comprende el lapso 1861-1883, del Archivo del Museo Naval.

PERU. *Memorias* (anuales o bianuales) que los Ministros de Guerra y Marina presentaron a los Congresos Nacionales durante el lapso 1849-1870, y que han sido mencionadas en el texto.

PERU. *Memoria de la Inspección y Comandancia General de la Artillería, correspondiente al año de 1864.* Lima, Imprenta del Gobierno, 1865. Lleva la fecha del 31 de diciembre de 1864 y la certificación de Emeterio Pareja, Secretario de la Inspección y Comandancia General.

PERU. Ministerio de Relaciones Exteriores. *Memoria que el Ministro de Relaciones Exteriores presenta a la legislatura ordinaria de 1864 sobre los asuntos de España.* Edición oficial. Lima, 1864.

PERU. *Memoria General del Despacho de Relaciones Exteriores Que Presenta El Ministro del Ramo Al Congreso de 1864.* Lima, Imp. de *El Mercurio*, 1864.

PERU. *Memoria que presenta el Ministro de Estado en el Departamento de Gobierno, Policía y Obras Públicas al Congreso Nacional de 1864.* Edición Oficial. Lima, Imprenta de Gobierno, por Eusebio Aranda, 1870.

PERU. *Perú y España. Exposición de Algunos Puntos Importantes De La Cuestión Actual Entre Los Dos Países.* Lima, Aurelio Alfaro, 1865.

PERU. *Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero del Estado Nor-Peruano.* Lima, Imp. de Eusebio Aranda, 1836.

PERÚ. *Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero.* Lima, Imprenta del Estado, 1842.

PERÚ. *Reglamento de comercio de la República del Perú.* Lima, Imp. de José Masías, 1864.

PERÚ. *Reglamento Interior de la Escuela de Aprendices de Marineros.* Lima, Imprenta del Estado, 1872.

PERÚ. *Reglamento para los contadores de los buques de la Armada Nacional.* Lima, Ministerio de Guerra y Marina, 1867.

PERÚ. Congreso Nacional. *Responsabilidad de los funcionarios públicos.* Lima, 1863 (¿?).

BIBLIOGRAFIA

Peru and Spain. Second Period of the War. Official Documents. 8th March, 1866. New York, Wm.C. Bryant & Co., 1866.

PETERSEN GAULKE, Georg. "Geografía y geología general del litoral peruano", en *Historia Marítima del Perú,* Lima, Comisión para escribir la ..., t. 1. v. 1.

PEZET, Juan A. *Carta dirigida al S. General López Lavalle.* Bruselas, Desomer et Tierneu, 1868.

PFLUCKER PEDEMONTE, Luis A. "Carbón", en *La Minería Peruana,* Nº 75, abril de 1950.

PHILLIMORE, Augustus. *Naval Tactics. Extract Containing: lst. General Instructions; 2nd, Principles of Chasing; 3rd. Naval Tactics Under Steam and Sail.* Translated from the French by ... London: Harrison, 1859.

PI Y MARGALL, Francisco y Francisco Pi y Arsuaga. *Las grandes conmociones políticas del siglo XIX en España.* Barcelona, Seguí, 1933, v. I.

PLATT, D.C.M. (editor). *Business Imperialism, 1840-1930. An Inquiry based on British experience in Latin America.* London, Oxford University Press, 1977.

--------*"The Imperialism of Free Trade: Some Reservations"* en *The Economic History Review,* London, 1968, 2nd. ser., v. XXI.

PONTEIL, Félix. *La Monarchie Parlamentaire.* Paris, Armand Colin, 1958.

PORRAS BARRENECHEA, Raúl. "Esquema para una Bibliografía Amazónica", en *Mercurio Peruano,* año XVII, vol. XXIV, Nº 180, marzo MCMXLII.

--------*Fuentes Históricas Peruanas.* Lima, J. Mejía B. y P.L. Villanueva, 1955.

--------*Historia de los límites del Perú.* Lima, E. Rosay, 1930. (2a. ed.).

--------*Presencia del Perú en la Amazonía.* Lima, 1961.

PORTELL VILÁ, Herminio. *Historia de Cuba en sus relaciones con los Estados Unidos y España.* La Habana, Jesús Montero. 1939, t. II.

PRATT, J.W. *"The Origen of 'Manifest Destiny'",* en *American Historical Review,* 1927, v. XXXII, Nº 4, July, 1927.

PUENTE CANDAMO, José de la. "La Independencia 1790-1826", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la ..., 1974, t. V, 2 v.

RAIMONDI, Antonio. *El Perú.* Lima, Imp. del Estado, 1879, 1980, tomos II y III.

--------*Itinerarios de los viajes de Raimondi en el Perú.* Lima, Torres Aguirre, 1929.

REED, E.J. *Our Ironclad Ships; Their Qualities, Performances, and Cost.* London, John Murray, 1869.

Refutación de las acciones interpuestas judicialmente por "Los Nacionales" con motivo del Contrato Dreyfus; precedida de algunas consideraciones económicas, fiscales y políticas sobre dicho contrato, por un antiguo contradictor de las consignaciones y de los consignatarios. Lima, Tip. y Enc. Alfaro, 1869.

REILLY Jr., John C. *"Naval Ordnance. A Look at Two Centuries",* en *NAVSEA Journal. Naval Sea Systems Command, Department of the Navy,* Washington, D.C., October 1975, Volume 24, Nº 10.

REPARAZ, G. de. *"La zone aride du Perou",* Särtryck ur GEOGRAFISKA ANNAER 1958, HAPTE 1.

Responsabilidad de los funcionarios públicos. Lima, 1862.

REY PASTOR Y N. DREWES. *La técnica en la historia de la humanidad.* Buenos Aires, Atlántida S.A., 1957.

RÍOS PAGAZA, Carlos. "El mariscal Castilla y la geografía patria", en *Castilla estadista y soldado.* Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1964.

RIVERO Y USTÁRRIZ, Mariano Eduardo de. *Colección de memorias científicas, agrícolas e industriales publicadas en distintas épocas.* Bruselas, Imp. de H. Goemaere, 1857, 2 t.

ROBALINO DAVILA, Luis. *Los orígenes del Ecuador de hoy.* Puebla, Editorial José M. Cajica Jr., S.A., 1967. Tomos III y IV.

ROBINSON, Charles Napier. *The British Tar In Fact and Fiction.* London and New York, Harper and Brothers, 1909.

ROBINSON, Solón. *Guano: A Treatise of Practical Information for Farmers; Containing Plain Directions How To Apply Peruvian Guano To The Various Crops and Soils of America, With a Brief Synopsis of Its History, Locality. Quantity. Methods of Procuring. Prospect of Continued Supply and Price; Analysis of Its Composition. and Value as a Fertilizer, Over All Manures.* New York, 1852.

ROBSON, Peter M. *"2,000 Miles Up the Amazon in 1864. The Jersey Brig 'Prospero'"*, en *The Bulletin of the Jersey Society in London.* London, 10th September, 1961.

ROBISON, Samuel S. and Mary L. Robison. *A History of Naval Tactics From 1530 to 1930.* Annapolis, Maryland, The United States Naval Institute, 1942.

ROCHELLE, James Henry. *Life of Rear Admiral John Randolph Tucker.* Washington, The Neale Publishing Company, 1903.

RODRIGUEZ PASTOR, Humberto. "La reivindicación de los culíes", en *Suceso,* Lima, 12 de junio de 1977.

ROJAS, M. Oscar de. *Notice sur la Republique du Pérou.* Paris, Dépot Central des Editeurs, 1873.

ROMERO, Emilio. *Geografía económica del Perú,* Lima, Torres Aguirre, 1939.

--------*Historia Económica del Perú.* Lima, Editorial Universo S.A., Segunda Edición, 2 tomos.

--------*Monografía del departamento de Puno.* Lima, Torres Aguirre, 1928.

ROMERO, Fernando. "Antonio Valle Riestra Albarracín, un héroe costarricense nacido en el Perú", en *Revista de Marina,* La Punta, Callao, año XIII, Nº 3, mayo y junio de 1928.

--------"Astros e instrumentos náuticos de los pilotos descubridores", en *Revista de Marina,* La Punta, Callao, año XXV, Nº 1, enero y febrero de 1940.

--------"Bartolomé Ruiz, el piloto descubridor", en *Panoramas,* Lima, año 1, Nº 10, febrero de 1935.

--------"El primer marino que acompañó a Pizarro", en *La Prensa,* Lima, 11 de agosto de 1935.

--------"El capitán de navío don Juan Noel", en *Revista de Marina,* La Punta, Callao, año VIII, Nº 1, enero y febrero de 1923.

--------"El habla costeña del Perú y los lenguajes afronegros", en *Boletín de la Academia Peruana de la Lengua,* Lima, 1977, número 12.

--------*Evolución industrial y educación técnica (Experiencia inicial en el Perú).* Lima, Ed. Hora del Hombre, 1951.

--------"La carta náutica del siglo XVI", en *Revista de Marina,* La Punta, Callao, año XXV, Nº 2, marzo y abril de 1940.

--------"Leoncio Prado, una gloria naval", en *Revista de Marina,* La Punta, Callao, año XII, Nº 4, julio y agosto de 1927.

--------*Marinos en la selva (Notas para una historia de la marina fluvial de guerra).* La Punta, *Revista de Marina,* 1935.

--------*Notas para una historia de la Marina Fluvial de Guerra.* La Punta, Dirección de la Escuela Naval, 1952 (segunda edición de la precedente, en la que el Editor empleó este nombre).

--------"Naves, cartas de navegación y compases de los marinos que descubrieron el Perú", en *Revista de Marina y Aviación,* La Punta, Callao, año XX, Nº 1, enero y febrero de 1935.

--------"Papel de los descendientes de africanos en el desarrollo económico-social del Perú", en *Africa,* Universidad de Sao Paulo, Facultad de Filosofía, Letras e Ciéncas humanas, Revista do Centro de Estudos Africanos, 2, 1979. También en *Movimientos Sociales. Nº 5.* Taller de Estudios Andinos. Departamento de Ciencias Humanas, Universidad Nacional Agraria, Lima, 1980 (ed. mimeografiada).

--------"Para la historia de la náutica americana", en *Revista de Marina,* La Punta, Callao, año XXIV, Nº 6, noviembre y diciembre de 1939.

--------*Rodríguez de Mendoza: hombre de lucha.* Lima, Ed. Arica, 1973.

ROSAS, Francisco. *La verdad sobre el contrato Rosas-Goyeneche y sobre los contratos Piérola-Dreyfus.* París, 1881.

ROSAS SILES, Alberto. "Apuntes para la Historia del Correo en el Perú", en *Revista del Archivo General de la Nación,* Lima, 1974, 2.

ROSENHOUSE, Leo. *"Whaling: From New Bedford to Sausalito",* en *The Compass,* New York, Summer 1974, vol. XLIV, Nº 3.

ROUAUD Y PAZ-SOLDAN, Manuel. *Cuestiones de Física matemática y Astronomía. por...* Lima, Imp. *"El Nacional",* 1870.

ROY. Edmond. *Etudes économiques sur les voies de communication du Perou.* Lima, Imp. y Litografía de E. Prugue, 1866.

RUZO, Daniel. *Los consignatarios del guano según el dictámen del Sr. Dr. D. Manuel Ureta. Fiscal de la Excma. Corte Suprema de Justicia. en la ruidosa cuestión reembolsos anticipados. Documentos oficiales para la historia financiera del Perú recogidos y publicados por...* Paris, Simón Racon y Cie, 1870.

SAINT CRICQ, Laurent de (*vide* Marcoy, Paul).

SALCEDO, José María. *Exposición que hace a sus amigos relativa a su conducta observada desde el 14 de abril de 1864, día en que tuvo lugar la toma de las islas de Chincha por la escuadra española.* Lima, 1868.

--------*Suplemento a la exposición publicada por J.M. Salcedo en Europa y reimpresa en Lima.* Lima, 1869.

SÁNCHEZ ALBORNOZ, Nicolás. *España hace un siglo: una economía dual.* Barcelona, Ediciones Península, 1968.

SÁNCHEZ, Hipólito. *Efemérides solares desde 1856 hasta el año 2,000 con anuncio de 534 eclipses de sol y de luna.* Arequipa, Francisco Miranda, 1857.

SÁNCHEZ ROMERO, Jorge. "Aspectos biológicos y pesqueros del mar peruano", en *Historia Marítima del Peru.* Lima, Comisión para escribir la..., , t. I, v. 2.

SAN CRISTÓBAL, Evaristo. *Manuel Pardo y Lavalle. Su vida y obra.* Lima, Gil, S.A., 1945

SANTA CRUZ, Joaquín. *Apuntes sobre el guano dedicados a la Comisión Consultiva de Guanos y Salitres.* Valparaíso, Imp. de *La Patria,* 1881.

SCHEINA, Robert L. (in part). *"Naval Ships and Craft",* en *Encyclopedia Britannica,* 1974.

--------*"Seapower Misused: Mexico at War 1846-8".* Reprinted from *The Mariner's Mirror,* 1971, v. 57, Nº 2.

--------*"The Forgotten Fleet: The Mexican Navy on the Eve of War, 1845".* Reprinted from *The American Neptune,* v. XXX, Nº 1, 1970, by the Peabody Museum of Salem. Salem, Mass., 1970.

SCHELIHA, von. *A Treatise of Coast Defense: Based on the Experience Gained by Officers of Corps of Engineers of the Army of the Confederate States, and Compiled*

From Official Reports of Officers of the Navy of the United States. Made During the Late North American War From 1861 to 1865. London, E. & F. N. Epson, 1868.

SHURMAN, Donald Mackenzie. *The Education of a Navy. The development of British naval strategic thought, 1867-1914.* Chicago, The University of Chicago Press, 1965.

SCRIBNER'S SONS, Charles, editores. *Dictionary of American History,* New York, volúmenes IV y VII.

SHAY, Frank. *A Sailor's Treasure.* New York, Norton & Company, 1951.

SIEVERS, Wilhelm. *Geografía de Ecuador, Colombia y Venezuela.* Barcelona, Labor S.A., 1931. Traducción de Carlos de Salas.

SILVA SANTISTEBAN, José. "Breves reflexiones sobre los sucesos ocurridos en Lima y el Callao, con motivo de la importación de artefactos", en *El Comercio,* Lima, 17, 18, 21, 23 y 25 de enero de 1859.

SIMPSON, Lieut. Edward. *A Treatise of Ordnance and Naval Gunnery, Compiled and Arranged As A Text Book the U.S. Naval Academy.* New York, D. Van Nostrand, 1862.

SKOGMAN, C.J.A. *Viaje de la fragata sueca Eugenia (1851-1853). Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Peru.* Buenos Aires, 1942. Traducción de Kjell Henrichsen.

SLIJPER, E.J. *Whales.* London, Hutchinson, 1982. Traducción al inglés de A.J. Pomerano.

SMITH, Archibald. *Peru as it is: a Residence in Lima and other Parts of the Peruvian Republic comprising an Account of the Social and Physical Features of that Country.* London, 1839.

SMYTH, William and Frederick Lowe. *Narrative of a Journey from Lima to Para Across the Andes and Down the Amazonas, Undertaken With a View of Ascertaining the Practicability of a Navigable Comunication by the Rivers Pachitea, Ucayali and Amazonas.* London, 1836.

SOLDI, Héctor. "Los derroteros en el Perú". *Bitácora Hidrográfica,* Callao, diciembre 1983.

SOTOMAYOR, Rafael. "Viaje de los buques peruanos a Chiloé. 1866", en *Revista Chilena de Historia y Geografía.* Santiago, octubre-diciembre de 1930, t. 71.

SOTOMAYOR VALDÉS, Ramón. *Historia de Chile bajo el gobierno del jeneral D. Joaquín Prieto.* Santiago de Chile, Enc. i Litog. Esmeralda, 1903, tomo IV.

SPROUT, Harold and Margaret. *The Rise Of American Naval Power.* Princeton, Princeton University Press, 1939.

SQUIER, E. George. *"Observations on the Geography and Archaeology of Peru",* en *Journal of the American Geographical Society of New York,* London, Trübner and Company, 1973, v. 3, 1872.

--------*Un viaje por tierras incaicas. Crónica de una expedición arqueológica (1863-1865).* Lima, Universidad Nacional de San Marcos y Embajada de los Estados Unidos de América, 1974, trad. R. Peña Higginson.

STEVENSON, Holland Newton. *Journals and Letters of Commodore...* Pittsfield, Mass, 1917.

STEWART, Watt. *La servidumbre china en el Perú.* Lima, Mosca Azul, 1976. Traducción de Ana María Juilland. Prólogo de Luis Alberto Sánchez.

TAURO, Alberto. *Diccionario Enciclopédico del Perú.* Lima, Mejía Baca, 1966. 3 vs.

--------(comp.). *Ramón Castilla. Ideología.* Lima, Hora del Hombre S.A., 1948.

--------*Viajeros en el Perú republicano.* Lima, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1967.

TÁVARA RENOVALES, Santiago. *Abolición de la Esclavitud en el Perú.* Lima, 1855.

--------"Viaje a Iquitos", en *El Comercio,* Lima, 28 de junio de 1868 a 19 de agosto de 1868.

TAVARES BASTOS, A.C. *O Valle do Amazonas. Estudo sobre a libre Navegaçao do Amazonas. Estadistica, Produccões, Commercio, Questões Fiscaes do Valle do Amazonas.* Rio de Janeiro, Dezembro, 1866.

TEJEDA, José Simeón. *Libertad de la industria.* Lima, Hora del Hombre S.A., 1947. (Reimpresión de la edición de 1854).

THOMSON, David. *England in the Nineteenth Century (1815-1914).* Middlesex, Penguin Book Ltd., 1955.

THOMPSON, Harold W. *Body, Boots & Britches.* Philadelphia, Lippincott Co., 1940.

TORD, Luis Enrique. "Pasión y muerte de un Quijote", en *La Prensa,* Lima, 4 de setiembre de 1976.

THORNTON, James S., Commander, U.S.S. *Kearsarge.* NAUS. *Collection of the Office of the Naval Records and Library.*

TIMINS, Douglas, edt. *A Traveller of the Sixties. Being Extracts from the Diaries Kept by Late FREDERICK JAMES STEVENSON of his Journey and Exploration in Brazil, Peru, Argentina, Patagonia, Chile and Bolivia During the Years 1867-1869.* London, Constable & Co., 1929.

TOMLINS, F.G. *A History of England.* Halifax, William Milmer, MDCCCXLV.

TOYNBEE, Arnold J. *Estudio de la Historia.* Buenos Aires, Emecé, 1956, volúmenes I, II, III, IV, V, IX. Traducción de Jaime Perriaux.

--------*Estudio de la Historia.* Compendio, por D.C. Somervell, Buenos Aires, Emecé, 1958, 2 volúmenes.

TREVELYAN, G.M. *History of England.* New York, Doubleday & Company, 1952, v. 3.

TSCHUDI, Dr. Johann Jakob von. *Travels in Peru, during the Years 1838-1842, en the Coast in the Sierra, Across the Cordilleras and the Andes, into the Primeval Forests.* London, MDCCCXLVII, David Bogue. Translated from the German by Thomasina Ross.

TYLER, David B. *The Wilkes Expedition.* Philadelphia, The American Philosophical Society, 1968.

UGARTE, César Antonio. *Bosquejo de la Historia Económica del Perú.* Lima, Imp. Cabieses, 1926.

ULIBARRI, George S. (compiler). *Preliminary Inventory of Records Relating to International Claims.* Washington, National Archives and Records Service, 1974.

ULIBARRI, George S. and John P. Harrison (compiladores). *Guide to Materials on Latin America In The National Archives Of The United States.* Washington, National Archives and Record Service, General Service Administration, 1974.

UNITED STATES. *Catalogue of Charts, Plans, and Views. Published by The /.../ Hydrographic Office.* Washington, Bureau of Navigation-Hydrographic Office, 1881.

UNITED STATES. *Civil War Naval Chronology, 1861-1865.* Washington, Naval History Division, Navy Department, 1971.

UNITED STATES. 40th Congress, 2nd. Session. HOUSE OF REPRESENTATIVES. Ex. Doc. 294, Pt. 2. IRON-CLAD MONITORS. *Message from the President of the United States, in answer to A resolution of the House of the 8th instant, trasmitting a report from the Secretary of State relative to the sale of the iron-clad monitors Oneoto and Catawa.*

UNITED STATES. Senate. 21 Congress. *Exploration of the Valley of the Amazon, made under direction of The Navy Department, by W.M. Lewis Herndon and Lardner Gibbon, Lieutenants United States Navy.* Washington, Robert Armstrong, Public Printer, 1853.

UNITED STATES. *Guide to Cartographic Records in the National Archives.* Washington, the National Archives and Records Service, 1971.

UNITED STATES. *Guide to Materials on Latin America...* (Véase Ulibarri y Harrison).

UNITED STATES. *Inventory of the Records of the Hydrographic Office.* (Véase Johnson, Maizie and William J. Heynen).

UNITED STATES. House of Representatives. 40th Congress, 2nd. Session. *Message of the President of the United States and Accompanying Documents, to the Two Houses of Congress at the Commencement of the Second Session of the Fortiesth Congress.* Washington: Government Printing Office, 1868, Part I.

UNITED STATES. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion.* Published Under the Direction of the Hon. H.A. Herbert, Secretary of the Navy, by Lieut. Commander Richard Rush, U.S. Navy, Superintendent Naval War Records, and Mr. Robert H. Woods. Washington, Government Printing Office, 1894. Series I, vs. I y III.

UNITED STATES. *Official Records of the Union and Confederate Navies in the War of the Rebellion.* Published Under the Direction of the Hon. Josephus Daniels, Secretary of the Navy, by C.C. Marsh, Captain, U.S.N., Retired, Officer in Charge Naval Records and Library. Washington, 1921. Series II.— Volume 2. Navy Department Correspondence, 1861-1865, with Agents Abroad.

UNITED STATES. *Official Records Of The Union and Confederate Navies In The War of the Rebellion,* by C.C. Marsh, publisher. Washington, D.C., 1921. Series II-Volume 1.

UNITED STATES. *Papers Relating to Foreign Affairs, Accompanying the Annual Message of the President to the Second Session Thirty—Ninth Congress.* Washington, Government Printing Office, 1867. Part I y Part II.

UNITED STATES. *Papers Relating to Foreign Affairs, Accompanying the Annual Message of the President to the Third Session Fortieth Congress.* Washington, Government Printing Office, 1869, Part II.

UNITED STATES. *Papers Relating to the Foreign Relations of the United States, Transmitted to Congress With the Annual Message of the President, December 5, 1870, Preceded by a Synoptical List of Papers and Followed by an Alphabetical Index of Persons and Subjects.* Washington, Government Printing Office, 1870.

UNITED STATES. *Register of Officers of the Confederate States Navy, 1861-1865.* Washington, Naval Records and Library, Navy Department, 1931.

UNITED STATES. *Report of the Select Committee on Ordnance and War ships, With An Appendix.* Washington, Government Printing Office, 1886.

URIBE ORREGO, Luis. *Los orígenes de nuestra Marina Militar, Parte Tercera. 1823-1836, 1840-1850.* Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1894.

--------*Nuestra marina militar.* Valparaíso, Tablas Tipográficas de la Armada, 1910.

VALCARCEL, Luis E. *Historia de la cultura antigua del Perú.* Lima, Imp. del Ministerio de Educación Pública, 1948, 2 volúmenes.

--------*Historia del Perú Antiguo.* Lima, Ed. Juan Mejía Baca, 1964, 3 volúmenes.

VARGAS CABALLERO, Luis Ernesto. "Las Adquisiciones Navales del Perú en la década 1860-1870", en *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.* Lima, Nº1, enero-junio 1978.

VARGAS H., Gerardo. "Monografía de Arica", en *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima,* t. XXXVI, Lima, diciembre de 1922.

VÁSQUEZ, Emilio. *La rebelión de Juan Bustamante.* Lima, Juan Mejía Baca, 1976.

VÁSQUEZ DE ESPINOZA, Antonio. *Compendio y descripción de las Indias Occidentales.* Washington D.C. Smithsonian Institution, 1948. Trascripción del manuscrito original, por Charles Upson Clark.

VEGAS GARCÍA, Ricardo. *Historia del guano.* Lima, Corporación Nacional de Fertilizantes, 1968.

VELIZ, Claudio. *Historia de la marina mercante de Chile.* Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1961.

VERY, Edward W. *Navies of the world; Giving Concise Descriptions of the Plans. Armament and Armor of the Naval Vessels of Twenty of the Principal Nations.* New York, John Wiley & Sons., 1880.

VIDAL, M.J. León. *L'espagne en 1860. Etat politique. Adminis-tration. Legislation. Institutions Economiques. Statistique génerale de ce royaume.* París, Ledoyen, 1869.

VILLARCEAU, M. Yvon. *Traité de navigation. Navigation astronomique. Nouvelle navigation astronomique.* Paris, Gauthier, Villars, 1877.

--------et M. Aved de Magnac. *Neuvelle navigation astronomique.* Paris, Gauthier-Villars, 1877.

VIÑAS Y MEY, Carmelo. *Las Reformas Agrarias en España en el siglo XIX.* Santiago, *El Eco Franciscano,* 1933.

VIO VALDIVIESO, Horacio. *Manual de Historia Naval de Chile.* Valparaíso, Imp. de la Armada, 1974.

WAGNER DE REYNA, Alberto. *Historia diplomática del Perú (1900-1945).* Lima, Ediciones Peruanas de la Academia Diplomática del Perú, 1946, v. I.

--------"La intervención de las potencias europeas en Latino américa 1864 a 1868", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la..., t. VII.

WARD, R. Gerard. *American Activities in the Central Pacific. 1790-1870.* Ridgewood, N.J., The Gregg Press, ..., vs. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

WARREN, Thomas Robinson. *Dust and Foan; or three Oceans and Two Continents, Being Ten Years Wandering in Mexico, South America. Sandwich Islands, the East and West Indies, China, Phillippines and Polynesia.* New York, Charles Scriber, MDCCCLIX.

WEEBER, Richard H. (editor). *Monitors of the U.S. Navy.* Washington, Naval History Divisions, Navy Departament, 1969.

WEBER, Gustavus A. *The Hidrographic Office, Its History. Activities and Organization.* Baltimore, The Institute for Government Research, Service Monograph of the U.S. Government, Nº 42, 1926.

WELLES, Summer, *La Viña de Naboth. La República Dominicana, 1844-1924.* Santo Domingo, D.N., Ediciones de TALLER, 1973, 2 v. Traducción de Manfredo A. Moore.

WELLS, Evelyn Kendrick. *The Ballad Tree.* London, Methuen & Co., 1950.

WELLS, Gerard. *Naval Customs And Traditions.* London, Philip Allan, 1930.

WETMORE, Claude H. *Fighting Under the Southern Cross.* Boston, W.A. Wide Company, 1901.

WIELEITNER, H. *Historia de la Matemática.* Barcelona, Labor, 1928.

WILSON, H.W. *Ironclads in Action. A Sketch of Naval Warfare From 1855 to 1895. With Some Accounts of the Development of the Battleship in England.* Boston, Little, Brown and Company, 1896.

WILLIAMS, Frances Leigh. *Mathew Fontaine Maury Scientist of the Sea.* New Brunswick, Rutgers University Press, 1963.

WILLIAMS, Héctor. *Guerra del Pacífico 1879. "Verdad, sepultura de la difamación". Respuesta a la diatriba de Francisco A. Encina en el tomo XVI de la Historia de Chile.* Santiago, Cárcel de Valparaíso, 1953.

WILLIAMS, Henry Smith. *The story of Modern Science.* New York and London, Funk and Wagnalls Company, 1931. 10 volumes.

WILLIAMSON, James A. *A Short History of British Expansion.* New York, The MacMillan Company, 2 v., 1931.

WISE, Lieutenant U.S.N. *Los Gringos: or, an Inside View of Mexico and California, With Wanderings in Peru, Chili, and Polynesia.* New York, Baker and Scribner, 1850.

WOLF, Eric R. and Edward C. Hansen. *"Caudillo Politics: Structural Analysis".* en *Comparative Studies in Society and History.* Oxford, 1967, v. IX, N, 2.

WOOD, Clement. *A Complete History of the United States.* Cleveland and New York, The World Publishing Company, 1943.

ZANUTELLI ROSAS, Manuel. "Don Clemente Noel". *El Comercio,* Lima Nº 76-247, 25 de julio de 1980.

ZAPATA OLIVELLA, Manuel. "El negro en Colombia: Integración y discriminación sociocultural". Inédito.

ZIMMERMANN, Erich W. *World Resources and Industries.* New York and London, Harper and Brothers, 1933.

ZÍMIC VIDAL, Esteban. "Colofón", en *Historia Marítima del Perú.* Lima, Comisión para escribir la..., t I, v. 2.

ZULETA, Celso N. *Artillería peruana, 1804-1919.* Lima, Imp. del Estado Mayor General del Ejército, 1919.

INDICE DE ILUSTRACIONES Y CUADROS ESTADISTICOS

Ilustraciones (Vol. 1)

Pag.

Los vientos y el perfil de la atmósfera, según Maury 88

La Corriente del Golfo *(Gulf Stream)* y la deriva tales como Maury las representa 89

La acción geológica de los vientos, según Maury 90

Vientos predominantes y principales derrotas oceánicas a varios lugares, tales como Maury los presenta 91

Maury representa la situación, en los océanos, del gran flujo de aguas polares y ecuatoriales y sus canales de circulación 92

Las opuestas tendencias de la construcción naval se aprecian en dos buques de los mediados del siglo XIX (A color) 103

Contemporáneo de la *Bretagne* fue el vapor *Great Eastern,* de 27,000 toneladas (A color) 104

Pequeña caldera cilíndrica en uso naval a mediados del siglo XIX, en los Estados Unidos 109

Caldera diferencial, de tubos de fuego y de patente Stimmer, que utilizaron a mediados del XIX los monitores de la Clase Canonicus a la cual pertenecían el *Catawba* y el *Oneota* que después fueron nuestros *Atahualpa* y *Manco Cápac* 109

Máquina de balancín lateral, usada a mediados del XIX en los buques de guerra norteamericanos 109

Caldera de baja presión, usada a mediados del XIX en los buques de guerra norteamericanos 109

Máquina de balancín lateral, usada a mediados del XIX en los buques de guerra norteamericanos 110

Máquina Ericsson, de balancín vibratorio, construida en 1863 para un buque de guerra norteamericano de 4,105 toneladas 110

Máquina de cajón, tipo Penn, con condensador a chorro, usada a mediados del XIX 110

Pág.

Máquina de cigüeñal de retroceso, de mediados del siglo XIX 111

Máquina de acción directa usada a mediados del XIX 111

Propulsor ("tornillo") rebatible de los mediados del XIX 111

Cañón Dahlgren de 15 pulgadas 127

Cañón norteamericano de 11", de ánima lisa, con montaje giratorio o "pivote" (vista de plano) usado el siglo XIX 127

Cañón norteamericano de 11", de ánima lisa, con montaje giratorio o "pivote" (vista lateral) 127

Cañón Armstrong de retrocarga, con cierre de tornillo 128

Cubierta superior, o de batería en el caso de una corbeta de mediados del XIX como la que muestra el grabado, que llevaba en ella sus cañones de mayor tamaño 128

Duelo singular entre buques de guerra impulsados con velas 141

Visitantes en el sollado de un buque mercante británico que se halla en puerto a mediados del siglo XIX. 147

La cubierta principal de un buque mercante británico que se halla en puerto a mediados del siglo XIX 148

"Entrada a la guardia de máquinas y salida de la guardia de máquinas" 152

"Un poco de aceite es necesario" 152

"Convenciendo a la biela para que corra" 152

El pito del tío Samuel llama a esta escena "Un recreo en tiempo caluroso" 153

"Ingenieros nombrados a la dotación del *Pensacola*" 153

"Los mismos ingenieros, al terminar el crucero, vuelven a sus hogares" 153

El Departamento de Estado da a conocer al Dr. H.W. Baxley el problema de los marineros norteamericanos que enferman en la costa del Pacífico 165-166

Carátula de la traducción al español que hizo el comandante García y García del libro de táctica publicado por F.A. Parker 180

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Señales de bandera izadas en el trinquete del *Rímac* (A color)	185
El palo mesana de la fragata *Amazonas* muestra izadas las banderas de señales (A color)	186
Carátula de la guía política, eclesiástica y militar del Perú, para el año de 1861	230
Manuel Pardo Lavalle en sus años de madurez	230
Las líneas de vapores y el ferrocarril de Panamá, a mediados del siglo XIX	320
Mapa de Perú-Bolivia durante la Confederación	340
Los limites con Bolivia	343
El virreinato del Perú en 1810	344
Los valles de la costa peruana	389
Lomas con cactus columnares, a la vera del mar	392
La isla de San Lorenzo	392
Desierto salino	392
Arenas muertas en el litoral	393
Provisión de agua para los guardianes de una isla	393
La fauna costeña vista burlonamente por Carleton	398
La pluma traviesa de Carleton presenta el problema de las pulgas	410
Estado en que quedó varada la corbeta de guerra *América*, en Arica, el 13 de agosto de 1868	412
La *América* y el U.S.S. *Wateree* después del maremoto	412
Capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes	412
El algarrobo	440
Viejos algarrobos	440
Las islas Chincha en el inicio de la explotación del guano	465

Pág.

El crecimiento del tráfico del guano durante la década de los cincuentas 465

La enorme cantidad de fertilizante depositada en la isla media de Chincha 466

Depósito en la isla central de las Chincha 466

Buques guaneros en las islas Chincha 467

Los chinos de Hong Kong durante la década de los cincuentas 505

Los chinos de Macao durante la década de los cincuentas 505

Carleton hace contacto con nuestros chinos, en 1866 505

Queja, en chino, de los *culis*, presentada a la legación de los Estados Unidos en Lima, y traducción de la misma 506

Paul Gauguin presentó, en 1891, el espíritu de los pueblos polinesios (A color) 515

La belleza de la mujer polinesia, que Paul Gauguin pone en relieve (A color) 516

El montonero Escobar 534

La primera de las estampillas que se emitieron en el Perú para la correspondencia 578

Los marchanos utilizados en la correspondencia marítima, desde 1851 578

El servicio de correo marítimo en 1861 580-581

El Departamento peruano de Tarapacá 605

La provincia litoral de Tarapacá 606

La zona del salitre tarapaqueño 607

Buques en la bahía de Iquique 614

Huantajaya 616

Una vista de Iquique 625

Tumbes 646

Paita 651

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Paita presentada por el viajero Carleton	651
Huanchaco	675
Ferrol	681
Huacho	691
La bahía del Callao según levantamiento de Fitz-Roy y Belcher, de 1840, grabado en 1853	700-701
El Callao	703
De Lima a Chorrillos. Aparecen la boca del Rímac y San Lorenzo con el Boquerón, en 1840	705
El interior del fondeadero, según una revista británica del puerto del Callao	709
El muelle del Callao tal como se veía en 1857	717
Carretas frente al resguardo del puerto del Callao	718
Impresiones del viajero Carleton sobre Callao	718
"La poza" del Callao en 1866	719
Visiones del viajero Carleton del Callao	719
Plano del Callao en 3 colores y en tres épocas	720
Plano de las islas de Chincha	747
Plano de la isla Chincha del Norte	747
Pisco	752
Arica	769
Arica	769
Arica	770
El morro de Arica	770
Arica después del terremoto de 1868	772
El morro de Arica	772
Plano del puerto de Islay	795

Pág.

Islay 796

Islay 797

Islay 798

Mollendo 810

Mollendo 811

Ilo 815

Quilca 824

Guata 826

Nonatos 826

La rada de Ilo 829

Plano general del Reino del Perú, hecho por Baleato, en 1796 830-831

Quilca 832

Costa de Paita a Guayaquil 833

Eten, Aguja y Pisura 834

Costa de Ancón a la Chira 834

Costa de Huacho a las islas de Lobos 835

Pacasmayo 836

Costa entre Morro Solar y Chorrillos 836

Carta de navegación del sector comprendido entre el cabo Lobos y la punta Pescadores 839

Carta de navegación del sector comprendido entre la punta Pescadores y la bahía Independencia 840

Carta de navegación del sector comprendido entre Bégueta y Chicama 841

Página del *Catálogo de Cartas y Portulanos* del Almirantazgo Británico, correspondiente al año 1849, con material publicado sobre la costa del Perú 842

Página del *Catálogo de Cartas y Portulanos* del Almirantazgo Británico, correspondiente al año 1868, con material publicado sobre la costa del Perú 843

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Página del *Catálogo de Cartas y Portulanos* del Almirantazgo Británico, correspondiente al año 1933, con material publicado sobre la costa del Perú, desde 1840 844

Parte septentrional de la carta comercial de la costa oeste de Sudamérica entre Valparaíso y Trujillo 846

Catálogo de cartas, portulanos y perfiles publicado por la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos en 1881 848-850

Perfiles de la costa tales como aparecen en el *Derrotero de las costas de la América meridional* (A color) 855

Perfiles de la costa tales como aparecen en el *Derrotero de las costas de la América meridional* (A color) 856

Las costas del Perú desde Pariñas hasta el río Loa según el inédito *Derrotero General del Mar del Sur,* de Pedro Hurtado de Mendoza, fechado en 1730 (A color) 863-870

Carátula del derrotero de Fitz-Roy, de 1848 874

Carátula del catálogo de cartas, portulanos, perfiles y el derrotero del Almirantazgo Británico, correspondiente a 1852 874

Carátula del catálogo de cartas, portulanos, perfiles y derrotero, del Almirantazgo Británico, correspondiente a 1860 874

Carátula del derrotero de nuestra costa, que publicó García y García en 1863 878

El capitán de fragata Aurelio García y García. (Archivo del Museo Naval del Perú) 878

(Vol. 2)

Plano general del USS *Tippecanoe,* que perteneció a la misma clase que el *Catawba (Atahualpa)* y el *Oneota (Manco Cápac)* 54-55

Plano de la cubierta de camarote del USS *Tippecanoe* 58-59

Relato por el alférez de fragata Salaverry sobre el cruce de Magallanes por los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac* 61-63

Magallanes según la carta 56 (1955-1960) del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile 64

La Ordenanza Naval de España, de 1802 95

Pág.

Reglamento para los contadores de los buques de la Armada Nacional 104

Los guardias marinas realizaron en las cofas, en todos los buques el servicio de descubierta 129

Los guardias marinas realizaban en las cofas, en todos los buques el servicio de descubierta 131

El gran tradicionalista D. Ricardo Palma vestido con uniforme 177

Modelos de contratos entre los primeros ingenieros navales británicos y el gobierno español, para el servicio a bordo 180-182

Hojas de propaganda impresas por Lord Cochrane al izar en Londres bandera de enganche para la fragata *Pallas* 201

Abusos y crueldades del apresamiento para el embarque forzado 203

Abusos y crueldades del apresamiento para el embarque forzado 204

Abusos y crueldades del apresamiento para el embarque forzado 205

El vapor *Quickstep* en 1852 235

Transporte registrado en el Museo Naval como *Tumbes* 237

Curvas de construcción del *Loa* 238

La *América* según aparece en una revista del Archivo Fotográfico Torres 244-245

La *Independencia* según aparece en la historia de la guerra de 1879 publicada por López 246

La *Independencia* según una vista del Archivo Fotográfico Torres 247

Plano de la cubierta de batería de la fragata *Independencia* 248-249

Plano de los fondos de la fragata *Independencia* 248-249

Perfil de la fragata *Independencia* 250-251

Torre de un monitor de las clases *Possaic* y *Canonicus* 253

El Monitor *Atahualpa* zarpa de Nueva Orleans en su viaje al Callao 256

Apuntes de Pirotecnia en 1862 261

El arsenal de guerra del Callao en 1866 332

Las dependencias de la Marina de Guerra en el puerto del Callao, a mediados del siglo XIX 335

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Plan de un nuevo arsenal, trazado por el teniente primero Ramón Valle Riestra	336
Lizardo Montero	374
El capitán de navío don Juan Noel (A color)	399
Escena de la Revolución de Arequipa (A color)	400
Grupo de oficiales de la escuadra "restauradora" que apoyó el levantamiento contra Pezet (1865)	411
Decreto que registra la promoción a "comodoro de la Armada Nacional" de D. Juan José Panizo y Talamantes	412
Se nombra guardia marina en la Escuadra del Perú al joven Juan José Panizo y Talamantes	417
Se nombra al capitán de corbeta D. Juan José Panizo "Miembro de la Legión de Honor Nacional"	418
El capitán de navío Juan José Panizo es promovido a la clase de contralmirante	420
El Comandante General de la Escuadra da un plazo para que abandonen Arica los habitantes civiles	422-423
El Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Juan José Panizo, solicita una gratificación para los tripulantes y los soldados de guarnición de la *Amazonas*	425-426
El sepelio del comandante Panizo	428
El prestigioso almirante D. Melitón Carbajal pronuncia en el Cementerio un sentido discurso en que relieva la personalidad del capitán de navío Juan José Panizo	429
D. Casto Méndez Núñez como capitán de fragata	457
D. Claudio Alvargonzález y Sánchez, comandante de la *Villa de Madrid*	460
La fragata *Triunfo*	463
A bordo de la fragata *Triunfo*, en 1862	465
Miembros de la Comisión Científica del Pacífico, antes de salir de Madrid en 1862	467
La fragata española *Almansa* tal como aparece en la historia naval de Melo	481
Fragata *Berenguela*	483

Pág.

Telegrama del ministro Barreda al comandante Pardo de Zela en que le ordena salir con la *América* 505

Instrucciones para el viaje de Plymouth al Callao de las cañoneras *América* y *Unión* 507-512

El cabo de mar de la fragata *Resolución* don Esteban Fradera 541

Mariano Ignacio Prado rodeado del Gabinete del 2 de mayo de 1866 551

Primera comunicación enviada por el comandante Lizardo Montero al comenzar su muy breve actuación como comandante general de la División Naval del Perú 555

Segunda página de la comunicación del comandante Montero, del 28 de junio de 1866 556

Puerto de Abtao según el Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada de Chile 561

El combate de Abtao 562

La *Villa de Madrid* y la *Blanca* batiéndose en Abtao con la Escuadra Aliada 563

Croquis que apareció en el periódico *La España*, de Buenos Aires 564

Diagrama del combate de Abtao que aparece en el libro del contralmirante chileno García Castelblanco 565

El capitán de navío don Manuel Villar (A color) 573

Fotografía, de un apunte original del guardia marina Rodríguez, del combate de Abtao (A color) 574

El estero de Huito, en Calbuco, según portulano del Departamento de Navegación e Hidrografía de la Armada de Chile 579

El reconocimiento de Huito 580

Diagrama que sobre el intento de Huito aparece en el libro del contralmirante chileno García Castelblanco 581

Ilustración del libro de Iriondo, que muestra a la *Numancia* y la *Blanca* en el reconocimiento que llevó a estos buques a Huito 582

Litografía hecha a base del apunte del guardia marina Rodríguez (A color) 587

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
El presidente Pezet, según un óleo de Blas Velarde (A color)	588
Diagrama español del combate del 2 de mayo (A color)	599
José Gálvez Egúsquiza (A color)	600
Los lugares que ocupaban las torres, fuertes y baterías de las líneas defensivas del puerto el 2 de mayo de 1866 (A color)	607
Esquema hecho por el teniente Q.K. Haswell, U.S.N., que asistió al combate del 2 de mayo de 1866	609
Esquema trazado inmediatamente después del combate del 2 de mayo de 1866, por un miembro de la dotación del U.S.N. *Fedonia*	610-611
Copia de una fotografía tomada desde las proximidades del fuerte Ayacucho, viéndose a la *Villa de Madrid,* a 12.40 hrs. aproximadamente, escorada a babor	612-613
La batería Pichincha casi terminada	621
Una de las baterías del Norte todavía en construcción	622
Bajo relieve del monumento conmemorativo del combate del 2 de mayo de 1866	623
El "Cañón del Pueblo" antes del combate del 2 de mayo de 1866	624-625
Fotografía que muestra el fuerte Santa Rosa aún sin terminar	626
Una de las baterías del Sur durante el combate del 2 de mayo de 1866	627
Detalle de un cañón Armstrong	628
Bajo relieve en que aparece un cañón Armstrong que se encuentra en barbeta	629
Una escena del combate del 2 de mayo, pintada por un anónimo (A color)	635
Mariano Ignacio Prado (A color)	636
José Sánchez Lagomarsino, en el grado de capitán de navío	643
Oleo del sector defensivo meridional de Chucuito y La Punta, en el combate del 2 de mayo de 1866 (A color)	647

Pág.

El sector defensivo septentrional en el combate del 2 de mayo de 1866 (A color) 648

La hermosa carta que el Dr. José Gálvez envió al presidente Prado en vísperas del combate del 2 de mayo de 1866 652

Un joven sobreviviente del 2 de mayo: el guardia marina Leoncio Prado 656

Ilustración del libro de Iriondo, que hace ver el serio estado de la Escuadra española al terminar el combate 657

Carta que el capitán de navío Miguel Lobo y Malagamba envió a su esposa a raíz del combate del 2 de mayo de 1866 (Cortesía del Sr. Vice-Almirante José Carcelén Basurto) 659-664

El Almirante y los comandantes de los buques atacantes del Callao el 2 de mayo de 1866 668

Un joven sobreviviente del combate del 2 de mayo de 1866: el guardia marina Manuel Rouillón Labanvier, en 1866 669

Fragata *Villa de Madrid* (A color) 675

El almirante Méndez Núñez, durante el combate del 2 de mayo, cae herido en el puente de la *Numancia* (A color) 676

Publicación hecha en París que contiene la primera descripción del combate del 2 de mayo de 1866 en el Callao 685

D. Rosendo Melo, sobreviviente de la campaña de 1866 y más tarde el primer historiador de la Armada 688

La Plaza de Armas limeña en circunstancias que llega a ella la Procesión Cívica de los vencedores del combate del 2 de mayo (A color) 693

El presidente don José Balta (A color) 694

El capitán de navío Manuel Villar rechaza lo que considera injerencia inaceptable del Comandante en Jefe de la Escuadra Aliada en el régimen de aquella fuerza 705-708

Carátula de la biografía del almirante Tucker escrita por el comandante Rochelle en 1903 714

El contralmirante (en el Perú) John R. Tucker según fotografía norteamericana 722

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pag.

La renuncia presentada por el contralmirante J.R. Tucker 725-726

El penoso viaje de la fracción de la escuadra de Méndez Núñez que se retiró por el Cabo de Hornos después del combate del 2 de mayo de 1866 737

Fracción de la escuadra de Méndez Núñez que después del combate del 2 de mayo de 1866 se dirigió a España tocando en las islas de Oceanía 743

El capitán de navío don Ramón Ascárate (A color) 751

El general presidente don Mariano Ignacio Prado (A color) 752

(Vol. 3)

"El Perú y el curso del río Amazonas desde sus nacientes hasta el mar", según cartografía de los mediados del siglo XVI (A color) 25

El Departamento Político de Amazonas a mediados del siglo pasado, según mapa levantado por el ingeniero del Estado D.A. Montferrier (A color) 26

Mapa de las misiones del Ucayali 32

Mapa de 1865 del departamento político de Amazonas e incorporación en el mismo de las diversas trochas abiertas a mediados del siglo pasado 35

Mapa de los ríos Ucayali y Amazonas, levantado mediante observaciones realizadas por el teniente William Smyth y Mr. Frederick Lowe 36-37

El libro de Osculati 40-41

El puerto de Loreto, que fue hasta los mediados del siglo XIX la sede de las autoridades políticas y eclesiásticas 43

El trazo de los cursos fluviales del Vilcamayo y del Ucayali, presentado por el comandante Carrasco 44

El naufragio de la balsa, que causó la muerte del P. Bousquet en las cascadas de Sintuline, en mayo de 1846 46-47

El portachuelo de La Viuda, que los oficiales británicos Smyth y Lowe tuvieron que cruzar en su viaje al Ucayali 48-49

Pág.

Un paisaje isleño en el Amazonas 50

Smyth y Lowe ilustran su libro con esta "vaca marina" 51

La embarcación de los marinos británicos Smyth y Lowe 52

Las gestiones del teniente Maury para la apertura del Amazonas 54

La Secretaría de Estado notifica a la Secretaría de Marina que ha dado a conocer al ministro de Brasil el informe del teniente Maury 57

La conferencia en que el teniente Maury hace notar el interés que los Estados Unidos tienen en el Amazonas 61

La carátula del libro en que M. de Angelis ataca los conceptos expresados por el teniente Maury 62

Vapor británico de paletas, con máquina de acción directa, que corresponde al lapso en que se construyeron en Inglaterra nuestros *Morona, Pastaza, Napo, Putumayo, Yavarí* y *Yapurá* 83

Manuel Ferreyros años después que como comandante del vapor de guerra *Morona* defendió los derechos de navegación fluvial del Perú en el Amazonas 88

El puerto militar brasileño de Obidos, frente al cual Ferreyros pasó, al mando del *Morona,* no obstante el fuego de los cañones 92-93

Mujer de la tribu iquitos 110

Aborígenes de la etnia iquitos 111

Aborígenes de la etnia ticuna 112

Aborígenes de la etnia de los cashivos 113

Nativos de la región del Bajo Napo, en 1865 114

Tatuajes de aborígenes boras del río Putumayo, a fines del siglo pasado 115

Aborígenes huitotos, del río Putumayo, a fines del siglo pasado 116

Aborígenes huitotos del río Putumayo, a fines del siglo pasado 117

El bergantín *Próspero,* que condujo una importante porción de la carga inicial que se llevó en 1864 de Londres a Iquitos 125

INDICE DE ILUSTRACIONES

Pág.

Diario en que el capitán George Malzard, del bergantín *Próspero*, relata su viaje de 2,000 millas aguas arriba del Amazonas, hacia Iquitos 126-127

Capitán de navío Federico Alzamora, infatigable fundador y propulsor de la marina fluvial y de Iquitos 130

Calle del *Morona* que es el nombre de uno de los vapores grandes del lapso inicial del Apostadero 148

Otra de las calles de Iquitos tal como aparecía a comienzos de este siglo. Lleva el nombre de uno de los vapores exploradores: calle del *Napo* 150

El *Morona* y el *Pastaza* en el barranco de Iquitos. El pintor César Calvo de Araujo capta el instante histórico en que los marinos fundan el puerto fluvial de Iquitos 156

Ilustración con el epígrafe "Conta-isla-Puerto del Castigo" que aparece en la *Historia...* de Melo 157

Pobladores de Ocuracay (en el río Ucayali), con dos personajes de aspecto extranjero 164-165

Choza de nativos de las márgenes del Ucayali 168-169

Horno de fundición de la etnia campa 172

El *pongo* de Manseriche según una fotografía del siglo pasado 178

Desembocadura del río Nanay 180-181

El río Nanay 183

Fondeadero de Nauta 186

Entre las encañadas de Zapote y Tapiche 187

La situación de los baños de agua caliente y el cerro de Cancha-huaya, así como el fondeadero y el caserío de Sarayacu 188

En la boca del "hermoso Pachitea" 189

En las cercanías de Chonta Isla 190

Indicaciones de los lugares donde se encuentran árboles de caucho y, además, precisa el sitio donde el 17 de diciembre el *Morona*, solo salvó por la pericia de su comandante 191

Pág.

Anotación muy indicativa de los peligros que se presentaron 192

Unión del Mayro con el Palcazu 193

La última doble página del derrotero 194

Transporte de troncos de caoba por el Amazonas 199

Vista de Nauta a fines del siglo pasado 200

Calle principal de Nauta a fines del siglo pasado 201

El puerto de Bellavista, en la margen izquierda del río Marañón 202-203

Vista parcial de la factoría 206

El modesto barrio de Belén de Iquitos, durante la época de lluvias (A color) 211

Plaza de Armas de la ciudad de Iquitos (A color) 212

Viviendas modernas de Iquitos, a orillas del río Amazonas (A color) 221

El barco *Yuliana* que fue utilizado recientemente en la película sobre Fitzcarrald, navega en el Amazonas (A color) 222

Un guerrero yagua, del Putumayo (A color) 263

Grupo de selvícolas de la etnia de los yaguas, en la margen del río Momón afluente del Amazonas cerca de Iquitos (A color) 264

Guerrero yagua (A color) 275

Hombre perteneciente a la etnia de los boras (A color) 276

Visión puneña en óleo de Vinatea Reynoso (A color) 317

Niños uros del Titicaca (A color) 318-319

Los botes han comenzado a reemplazar a las balsas en el Titicaca (A color) 320

Un grupo de turistas se acerca a las islas y balsas de totora que ocupan los uros del Lago Titicaca (A color) 327

El vapor *Ollanta,* rumbo al puerto de Huaqui (A color) 328

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
La choza de totora	333
Construcción de una balsa de totora	334
El caserío de totora sobre la isla también de totora	335
El padre de familia sale a la pesca en su embarcación de totora	336
Squier, da en su libro la reproducción de la forma en que se navegaba en el Titicaca	337
La balsa es ayuda importante para los quehaceres de todos los días	338
La balsa puneña, con su vela de totora y tripulada por un marino lacustre y su esposa	339
Como caballos, o como automóviles, las balsas esperan a sus dueños en la orilla del lago próximo a la ciudad de Puno	340
Uno de los puentes hecho de balsas, sobre el río Desaguadero, que Squier cruzó en su viaje	341
Otro puente de totora, construído sobre balsas del mismo material, en un río de desagüe del Titicaca	342-343
La balsa de papiro denominada *Ra 1*, acoderada a un muelle del puerto de Safi (Marruecos)	344
La balsa de papiro *Ra 1*, construída con la técnica puneña, navega en el Atlántico	345
Tipo de aborigen de la cuenca del Titicaca	346
Mujer de Puno, según Squier	347
Reconstrucción de una balsa de papiro sumeria, por nativos del Titicaca (A color)	351
El buque de papiro reconstruído, en la orilla del río Tigris (A color)	352
Carátula de una de las obras del naturalista francés Alcide Dessalines D'Orbigny, quien en su exploración científica de Sudamérica estudió el Titicaca	356
Illampu (la corona de los Andes) y el lago Titicaca tal como Squier los presenta	358-359
La bahía de Copacabana tal como la vió Squier	360-361
El puente sobre el Apurímac, en los viajes que llevaron a Squier al Titicaca	362

Pág.

La bahía y el puerto de Puno según reducción del teniente primero Enrique Gamero 380

La vega puneña a la orilla del lago 381

El *Yavarí* cuando los oficiales de marina habían abandonado Puno y los vapores, sacados a licitación, se trasfieren a Speedie 384

El área de influencia del lago Titicaca y el sistema de comunicaciones terrestre al comenzar el siglo XIX 385

El *Yavarí* después que fue alargado y refaccionado por la *Peruvian Corporation* 386

Cuadros Estadísticos

(Vol. 1)

Aumento en el número de vapores y disminución del lapso de viajes entre Europa y América, durante la primera mitad del siglo 77

Espesores de los costados de los buques de guerra franceses, en 1856 97

Cañones 32 largos y bombarderos en Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, en 1856 120

Cañones norteamericanos a mediados del siglo 122

Artillería francesa de ánima lisa, en 1856 123

Comparación de las características de cañones norteamericanos británicos y franceses, en 1856 125

Comparación de los alcances de dos cañones norteamericanos, en 1856 139

Ingresos percibidos por el personal de maestranza naval y otros en el Perú, en 1855 274

Líneas de navegación que unían a Sudamérica con el resto del mundo, en 1867 319

Guano importado del Perú por Gran Bretaña, en 1850-1869 329

INDICE DE CUADROS ESTADISTICOS

	Pág.
La actividad portuaria de Chile durante 1866	369-377
Algunos datos sobre producción agrícola costeña y su exportación a mediados del siglo XIX	421-425
Exportaciones del salitre en 1830-1870	454
Características químicas comparativas del guano peruano y el de otros países	473
Cuadro oficial de toneladas de registro del guano vendido por el Perú hasta 1868	494
Porcentajes del algodón, azúcar y guano en la exportación a Gran Bretaña, en 1854-1870	495
Cifras decenales aproximadas de la población del Perú, 1850-1870	499
Inmigración de chinos por el Callao, 1860-1870	504
Buques chineros norteamericanos, en 1855 y 1856	504
Jornales de los carpinteros y calafates pertenecientes a la maestranza del Callao, en 1840	540-541
Itinerarios, fletes y otros de la P.S.N.C., en 1867	573-576
Tráfico de pasajeros en el Callao, 1860-1870	577
Estadísticas de embarcaciones menores, a mediados del siglo	585
Características del dique del Callao, en 1863	594
Exportaciones e importaciones por Iquique, en 1859	635
Exportación de nitrato por Iquique, en 1860	635
Exportación anual de salitre, 1851-1860	636
Importación por Iquique, en 1860	637
Ingresos de la aduana de Iquique, en 1859 y 1860	638
Movimiento marítimo de Iquique, en 1859	638
Exportaciones e importaciones por Paita, en 1859	656
Exportaciones e importaciones por San José, en 1959	664

Pág.

Vapores de la P.S.N.C. para el servicio en la costa, y puertos del Perú, en que tocaban 724

Lugares de la costa en que porteaban los vapores de la P.S.N.C. 724

Exportaciones e importaciones por el Callao, en 1859 728

Valor de importaciones extranjeras por el Callao, en 1859 728

Movimiento marítimo del Callao, en 1860 729-730

Matrícula de embarcaciones del Callao, en 1860 730

Exportaciones por el Callao, en 1781-1795 731

Rendimientos de la aduana del Callao, en 1830-1847 732

Resumen de la exportación por el Callao, en 1866 733-734

Presupuesto para la gobernación de las islas de Chincha, 1863-1864 751

Exportaciones por Pisco, en 1860 757

Importaciones por Pisco, en 1860 758

Movimiento marítimo de Pisco, en 1860 758-759

Tráfico portuario por Arica, para Bolivia, en 1851 782

Valor del tráfico marítimo de importación por Callao, Arica, Huanchaco, San José y Paita, en 1851 782

Importaciones y exportaciones que han tenido lugar en el año de 1859, en varios puertos de la República 783

Ingresos de las aduanas del Callao, Iquique, Arica, Islay, Huanchaco, San José y Paita, en 1859 783

Artículos de exportación de Paita, Arica, San José, Iquique, Callao y puertos pequeños, en 1868 784

Importaciones y derechos de aduana de Paita, San José, Islay, Iquique, Arica, Callao y Huanchaco, en 1868 785

Exportaciones por Arica, en 1859 786

Importaciones por Arica, en 1859 787

Movimiento marítimo de Arica, en 1860 787

INDICE DE CUADROS ESTADISTICOS

	pág.
Cabotaje en Arica, en 1860	787
Exportaciones por Arica, en 1860	788
Artículos de exportación por Arica, para el extranjero, en diciembre de 1860	789
Artículos importados por Arica, en 1860	790
Exportación de lana de alpaca y oveja hechas por Islay, en 1860	805
Exportación boliviana de lanas de vicuña y llama, por Islay, en 1860	806
Resumen de exportaciones de lanas por Islay, en 1860	806
Derechos de importación, valor de exportaciones e importaciones por Islay, de 1858 a 1860	807-808
Lista de cartas inglesas de navegación y portulanos del Perú que se podían adquirir en 1849, con sus precios	845
Fragmento del cuadro de travesías de los buques a vela en el Pacífico, tomado de la edición de 1865	875
Comercio exterior del Perú, 1821-1870	912
Exportaciones peruanas en libras esterlinas, 1853-1870	913
Importaciones de Gran Bretaña, 1850-1870	914
Importaciones británicas por ramas principales, 1850-1870	915-916
Buques vendidos en subasta pública, en 1851	923
Matrícula de los buques mercantes nacionales del 1° de agosto de 1851	928
Buques nacionales que cambiaron de bandera a causa de la guerra con España	932
Tonelaje mercante matriculado en Chile, en 1849-1870	934
Buques fondeados en el Callao, el 31 de diciembre de 1851	939
Buques nacionales en el Callao, el 31 de diciembre de 1851	940
Buques cargando guano en las Chincha el 31 de diciembre de 1851	940
Movimiento marítimo de Huanchaco, en diciembre de 1854	942

Pág.

Resumen del comercio del Perú, en 1851 952-957

Movimiento marítimo entre el Perú y Francia, en 1845-1857 957

Movimiento marítimo entre el Perú y Gran Bretaña, en 1854-1858 958

Clases de buques, banderas, tonelajes y tripulaciones que fondearon en el Callao, en 1853 959

Movimiento marítimo de buques norteamericanos, en 1860-1861 960

Movimiento marítimo en el Callao, en 1862 960

Movimiento marítimo de buques franceses e italianos en el Perú, en 1868-1869 961

Comercio marítimo del Perú con Francia, en 1843-1859 962

Artículos exportados por el Perú a la Gran Bretaña, en 1854-1858 963

Valores de los artículos exportados por el Perú a la Gran Bretaña, en 1854-1858 963

Tránsito por el Perú de efectos bolivianos para el extranjero, en 1851 965

Productos de exportación valorados en el Callao, en 1859 966

Resumen de rubros de importación al Perú, en 1851 967

Importaciones de Gran Bretaña al Perú, en 1854-1858 967

Buques norteamericanos en tráfico comercial ordinario con el Perú, excepto guano, durante el primer semestre de 1854 968

Buques guaneros norteamericanos que importaron mercaderías, durante el primer semestre de 1854 969

Mercaderías importadas, en 1859 969

Resumen de importaciones, en 1866 970

Lana de alpaca y de vicuña exportadas a la Gran Bretaña, 1834-1959 978

Valores de exportación de lanas, entre 1837-1858 978

Exportaciones de lana por Islay, 1853-1869 979

Movimiento marítimo de Islay, en 1860 981-982

INDICE DE CUADROS ESTADISTICOS

	Pág.
Buques guaneros británicos, 1850-1860	996
La marina mercante del Perú, el 1° de Agosto de 1851	999-1001
Estado general de buques mercantes nacionales, en 1860	1002-1004
Resumen del estado general de la marina mercante de Chile, el 1° de setiembre de 1865	1005-1006
Detalle de cantidad, valor, destino y bandera del flete de las mercaderías exportadas por el Perú, en 1851	1007-1013
Buques norteamericanos empleados en el tráfico del guano con los Estados Unidos, durante el primer semestre de 1854	1014-1015
Movimiento marítimo de buques guaneros en las islas Chincha, en marzo de 1854	1017-1019
	(Vol. 2)
Precio inicial de la artillería y accesorios, de las corbetas *América y la Unión*	50
Modelo de lista de revista, en 1867	105
Modelo de cuenta de artículos navales, en 1867	106
Modelo de cuenta de combustible, en 1867	107
Modelo para contabilidad de raciones, en 1867	108
Personal con que debían contar los buques de la Escuadra Nacional, en 1850	120
El personal de la Marina de Guerra, en 1859	121
El personal de la Marina de Guerra, en 1868	122
Guardias marinas con que se abrió el Colegio Naval-Militar, en octubre de 1855	134
Sueldo de los oficiales, en 1853	149
Sueldo de los oficiales, en 1855	150
Cuerpo general de la marina, en 1864	160-161
El personal de la Armada, en 1851	162-165

Pág.

El personal de la Armada, en 1870 166-174

Sueldos de oficiales de mar y marineros, en 1853 190-191

Nombres y sueldos de maquinistas extranjeros que servían en el Perú, en 1862 198

Matrícula naval y tercios o partidos del litoral peruano al comenzar la segunda mitad del siglo 209

Tercios navales existentes en el litoral, en 1864 211

Tercios y embarcaciones menores que había en el litoral peruano en 1870 213

Jefes, oficiales y alumnos del Colegio Naval-Militar, en 1863 214-215

El formulario de "Estado general..." que en el Perú se hallaba en uso a mediados del siglo 226

Resumen general del personal que servía en los buques y dependencias, en julio de 1870 252

Especificación del material a flote con que contaba la Marina, en julio de 1870 254-255

Buques de la Armada con expresión de la fuerza de máquina y número de cañones, en 1858 257

Buques de guerra, transporte y pontones de la Armada, con expresión de la fuerza de las máquinas, toneladas que miden y cañones que montan, en 1862-1864 258-259

Artillería de los buques en el lapso 1850-1870 262-263

Costos parciales de la artillería del *Huáscar,* en 1866 288-289

Personal del *Huáscar,* en octubre de 1866 289

Descripción de los cañones de la fragata *Independencia* 290

Descripción de los proyectiles de la fragata *Independencia* 291

Presupuesto mensual de sostenimiento del *Loa,* por rubros 298

Parte de las especificaciones, correspondiente a las máquinas y calderas de la *América* y *Unión* 313-314

Razón de los gastos y entradas de la Factoría de Bellavista, en mayo de 1864 344-345

INDICE DE CUADROS ESTADISTICOS

Pág.

Compra de materiales y herramientas para la Factoría de Bellavista, en 1864 346

Fuerza efectiva del Batallón de Marina, en 1850 350-351

La Marina de Guerra española, en 1860 461

Características de los cañones de grueso calibre que tuvo el Callao el 2 de mayo de 1866 497

Buques con que quedó la marina mercante de Chile como resultado de la guerra con España 592

Los buques de la marina de guerra chilena, en 1866 y los gastos que ocasionaban 702-703

Gastos generales de las dependencias navales de Chile, en 1866 710

Propulsión y armamento de los buques de guerra de Chile, en 1867 711

Artículos de guerra y navales suministrados a algunos buques de guerra del Perú, mientras permanecieron en Chile 712-713

Cuadros numéricos y listas nominales pormenorizados por grados y cargos, de todo el personal relacionado con la Marina de Guerra del Perú que asistió a los combates de Abtao o del 2 de mayo de 1866 762-863

Lista de revista de comisario de la plana mayor del *Huáscar*, que revistó en junio de 1866 en Valparaíso 867

Lista de revista de comisario de la plana mayor de la *Independencia*, que revistó en julio de 1866 en Valparaíso 868-869

(Vol. 3)

Exportación por Loreto al Brasil, en 1855 119

Itinerario de los vapores entre el Perú y Brasil, por los ríos Marañón y Amazonas 120-121

Línea regular de los vapores peruanos, en 1866 217

Perjuicios causados al Perú por la Compañía de Navegación del Amazonas, según Raimondi 245-246

Pág.

Numero de habitantes de los distritos estudiados en Loreto, según Raimondi 279

Dotación del vapor *Yavarí*, en abril de 1873 389

INDICE ANALITICO

A

Abtao, combate de, v. 1, 29; v. 2, 145, 199, 274, 277, 550, 556 a 570 (acción y planos), 575, 584, 672

Academia Náutica de Lima, v. 1, 826; v. 2, 126, 127

Adquisiciones navales, v. 1, 100 (E.E.U.U.), 922; v. 2, 26 *(Castilla)*, 30, 36 a 68, 228 *(Rímac)*, 268 *(Alayza* y *Alm. Guise)*, 269 *(Amazonas)*, 272 *(América)*, 275 *(Apurímac)*, 277 *(Arauco)*, 278 *(Atahualpa)*, 282 *(Caupolicán* y *Colón)*, 283, *(Chalaco)*, 284 *(Gral. Gamarra)*, 285 *(Huaraz)*, 286 *(Huáscar)*, 289 *(Independencia)*, 296 *(Loa)*, 299 *(Mairo y Marañón)*, 300 *(Mercedes)*, 301 *(Meteoro)*, 303 *(Pachitea)*, 304 *(Peytona* y *Quickstep)*, 305 *(Rímac)*, 307 *(Santa María)*, 306 *(Tirone* y *Titicaca)*, 309 *(Tumbes)*, 311 *(Ucayali)*, 495, 499 (adquisiciones en E.E.U.U.), 500 (compra en Inglaterra), 503 *(América* y *Unión)*, 506 *(Santa María)*; v. 3, 68 y 71 *(Tirado y Huallaga)*, 78 a 85 *(Morona* y *Pastaza)*, 364, 366 a 368 (vapores del Titicaca), 78 a 85 *(Morona* y *Pastaza)*, 364, 366 a 368 (vapores del Titicaca)

Aduanas, v. 1, 273, 638 (ingresos de la de Iquique), 657 (Paita), 732 (rendimientos anuales en el Callao), 783, 785, 808 (Islay), 911, 964, 975 (aduanas principales de la costa); v. 2, 29, 339

Agricultura costeña, v. 1, 264 (disminución de mano de obra), 270, 275 (cultivos de exportación), 276 (incidencia del problema azucarero del Caribe y Algodonero de E.E.U.U.), 416, 417, 532 (mano de obra), 919 (decadencia), 961

Algodón, v. 1, 75, 169 (desmotadora), 422, 423, 495 (porcentaje de exportación), 935, 961

The Alta California, periódico norteamericano, v. 1, 468

La América, diario de Madrid, v. 2, 464, 466

Amigo del Pueblo, periódico del Callao, v. 1, 726

Araucano, diario de Chile, v. 1, 510

Arroz, v. 1, 75, 420 y 421 (producción)

Arsenal naval, v. 1, 725 (ubicación), 917; v. 2, 114, 331, 332 a 337 (Callao), 520; v. 3, 331 a 337 (Loreto, descripción)

Artillería naval, v. 1, 116 y 117 (J. Ward); v. 2, 260, 262 y 263 (cuadros de la artillería de buques), 264, 265, 266, 267, 473 (compra de cañones para las baterías del Callao), 498, 534 (comisión de Bolognesi a Europa), 615 a 617 (combate del 2 de Mayo), 639, 644 (explosión de la Torre de la Merced).

Ascensos, v. 2, 154, 155, 156

Astilleros, v. 1, 347 (Guayaquil), 357 y 375 a 377 (chilenos), 532 (Guayaquil); v. 2, 56 (Alex Swift y Cía), 231 y 269 (Money Wigram), 275 y 309 (Green), 283 (Randolph Elder), 285 (Nipear), 286 (Laird and Brothers), 286 y 514 (Samuda Hnos.), 501 (Barbier y Dubigeon); v. 3, 364 (Aguirre Calwey)

Auditoría de Marina, v. 2, 102

La Aurora, periódico de Loreto, v. 1, 524

Azúcar, caña de, v. 1, 421 (producción), 422, 495 (porcentajes de exportación), 935

B

Balleneros, v. 1, 372 (chilenos), 434 a 437, 974
Balsas, v. 1, 662 (descripción en Lambayeque)
Bancos, v. 1, 726 (Banco Providencia del Perú, Londres, México y Sudamérica)
Bandolerismo, v. 1, 533, 534 (grabado), 740 (Chilca)
Batallón de Marina, v. 1, 725; v. 2, 347, 351, 352, 354, 355, 356 (sublevaciones), 357, 396; v. 3, 66, 67 (columna guarnición de Loreto), 133
Baterías del Callao, (véase Defensas Terrestres del Callao)
Boston Courier, periódico norteamericano, v. 1, 463
The Boston Daily Atlas, periódico norteamericano, v. 1, 463
Boston Daily Journal, periódico norteamericano, v. 1, 463
Botes Torpederos, v. 2, 515
Brigada de Marina, v. 2, 352 (véase también Batallón de Marina)

BUQUES, RELACION DE:

A.G. Hill, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Abicuy, vapor brasileño, v. 3, 95, 96
Achiles, buque inglés, v. 2, 515
Agae, fragata francesa, v. 1, 939
Agamenón, vapor inglés, v. 1, 115
Alabama, buque corsario norteamericano, v. 1, 415; v. 2, 119, 286, 301, 513, 514
Alayza, fragata peruana (a) *Valparaíso*, v. 2, 243, 268
Albert, buque chinero, v. 1, 503
Albatron, fragata norteamericana, v. 1, 939
Albemarle, buque norteamericano, v. 2, 681
Albión, buque v. 1, 138
Alfred, fragata hamburguesa, v. 1, 1017
Algerie, fragata francesa, v. 2, 146
Alicie, bergantín inglés, v. 1, 1019
Alida María, barca holandesa, v. 1, 1017
Almansa, fragata española, v. 2, 461, 481, 591, 595, 603, 605, 619, 641, 644, 667, 671, 672, 734
Almirante Blanco, bergantín chileno, v. 1, 939
Almirante Guise, bergantín peruano, v. 1, 116, 252, 445, 627; v. 2, 34, 242, 243, 257, 258, 259, 262, 264, 267, 268, 370, 371, 375 (sublevación), 376, 404, 408, 409, 414, 415, 424, 432, 433, 438, 482, 496, 498, 716; v. 3, 128
Alpha, barca inglesa, v. 1, 940
Allerton, fragata inglesa, v. 1, 1019
Amaranth, buque norteamericano, v. 1, 1014
Amazon, fragata norteamericana, v. 1, 523, 584, 1014, 1017
Amazonas, lancha, v. 2, 269
Amazonas, fragata, v. 1, 62, 82, 84, 116, 117, 124, 187, 192, 199, 427, 441, 443, 445, 447; v. 2, 31, 37 (adquisición), 38 (llegada a Perú), 39, 44, 45, 46, 47, 146, 147, 186, 195, 198, 199, 200, 219, 231 a 233 (compra), 257, 258, 259, 260, 262, 267, 269, 271, 275, 276, 302, 317, 321, 341, 355 (sublevación), 373, 375, 376, 389, 396, 405, 406, 412, 415, 419, 424, 426, 428, 482, 484, 485, 487, 496, 497, 520, 540, 542, 545, 546, 549, 550, 552, 553, 557, 558 (hundimiento), 559, 566, 578, 583, 591, 716, 798, 820, 823 a 827, 834, 835, 838, 839, 842, 843, 846 a 851, 853, 855 a 857, 859 a 863, 880
América, corbeta peruana (a) *San Francisco*, v. 1, 85, 95, 116, 278, 412, 413, 414 (naufragio), 595, 791; v. 2, 48 a 50 (adquisición), 53, 147, 182, 245, 247, 263, 272 a 275, 312, 321, 413, 419, 424, 502, 503, 504, 506, 507, 512, 513, 539, 541, 542, 543, 545, 558, 560, 566, 567, 569, 575, 578, 698, 699, 709, 716, 720, 721, 723, 724, 747, 748,

755, 798, 799, 807, 823 a 849, 852 a 863, 874, 875, 879, 880, 886; v. 3, 136
América, fragata peruana, v. 1, 536; v. 2, 271, 278
Amethyst, fragata inglesa, v. 1, 296, 297
Ana María, buque norteamericano, v. 1, 1015
Ancud, goleta chilena, v. 1, 360
Andador, bergantín nacional, v. 1, 1004
Andalucía, buque norteamericano, v. 1, 1014
Andes, barca peruana, v. 1, 1017
Angela Rey, fragata peruana, v. 1, 1003
Angelique, buque norteamericano, v. 1, 1015
Anglo Sacson, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Ann Black, barca inglesa, v. 1, 940
Ann Hood, buque norteamericano, v. 1, 1014, 1019
Antonio Terry, fragata peruana, v. 1, 1003
Antonio Varas, buque, v. 2, 557
Apame, bergantín inglés, v. 1, 939
Apurímac, vapor peruano (a) *Quickstep;* v. 1, 709; v. 2, 41, 234, 242, 262, 275, 302, 304, 305, 317, 318
Apurímac, fragata peruana, v. 1, 84, 117, 124, 136, 189, 251, 278, 593; v. 2, 31, 41 (compra), 42, 45, 46, 234, 235, 260, 275 a 277, 280, 286, 296, 297, 309, 310, 341, 376, 377, 396, 403, 404, 405, 415, 419, 424, 498, 520, 528, 530, 532, 542, 545, 546, 549, 550, 552, 557, 558, 560, 566, 567, 568, 569, 575, 578, 583, 586, 709, 716, 721, 798, 800, 823 a 863, 880; v. 3, 74, 128, 365
Apurímac, goleta peruana, v. 1, 512, 1002
Arab, fragata norteamericana, v. 1, 1015, 1019
Aránzazu, fragata peruana, v. 2, 424, 506
Aránzazu, fragata española, v. 2, 307
Arauco, vapor peruano, v. 2, 257, 277 a 278 (descripción), 306
Arépiles, fragata española, v. 2, 461
Arequipeña, goleta peruana, v. 2, 388
Arequipeño, bergantín peruano, v. 2, 416
Argos, buque inglés, v. 2, 42, 309
Ariadne, buque norteamericano, v. 1, 1014
Arica, barca peruana, v. 1, 1003
Arica, fragata peruana (a) *América,* v. 2, 152, 258, 259, 271, 278, 356, 410, 412, 413 (sublevación); v. 3, 84, 122, 123, 128, 132, 134, 143, 151, 153, 308
Arthur, buque norteamericano, v. 1, 1015
Ascopana, goleta peruana, v. 1, 1002
Astoria, buque norteamericano, v. 1, 1014
Astree, fragata francesa, v. 1, 214, 404
Atahualpa, monitor peruano, v. 1, 85, 109, 116, 194, 278; v. 2, 53 a 65 (adquisición), 66, 67, 191, 221, 253, 263, 278 a 280 (descripción), 299, 303, 513, 700, 746, 748, 864
Atalanta, fragata norteamericana, v. 1, 1019
Atrevida, goleta peruana, v. 1, 1002
Atrevida, buque español, v. 1, 402
Augusta, corbeta prusiana, v. 2, 273, 502
Augustina Heard, buque norteamericano, v. 1, 1015
Augusto, vapor brasileño, v. 3, 232
Aurora, barca hamburguesa, v. 1, 1017
Aurora, barca inglesa, v. 1, 1017
Aurora, vapor, v. 2, 299
Aurora, del Titicaca, goleta (a) *Aurora,* v. 3, 363, 364, 365
Australia, fragata hamburguesa, v. 1, 1019
Australia, fragata inglesa, v. 1, 1019
Avandale, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Azapa, goleta, v. 1, 924

Bacchante, buque inglés, v. 1, 149
Balcarce, bergantín peruano, v. 2, 416
Bald Eagle, buque norteamericano, v. 1, 504

Baltimore, clipper norteamericano, v. 1, 100, 923
Bárbara Gómez, bergantín peruano, v. 1, 1004
Beagle, buque inglés, v. 1, 214, 217, 405, 512, 804, 839, 840, 841
Belem, vapor brasileño, v. 3, 91, 94, 95
Belle Anais, fragata francesa, v. 1, 1019
Bella Margarita, barca chilena, v. 1, 510
Belle Victoria, barca peruana, v. 1, 1003
Bellerophon, buque inglés, v. 1, 98, 99
Berenguela, fragata española, v. 2, 461, 479, 483, 486, 545, 603, 605, 613, 651, 666, 667, 670, 671, 681, 734, 741
Bergman, fragata inglesa, v. 1, 939
Bernardino, vapor norteamericano (a) *Go a Head*, v. 2, 280
Bernardo, bergantín peruano, v. 1, 1004
Bertha, bergantín hamburgués, v. 1, 1017
Bessy, bergantín inglés, v. 1, 939
Black Prince, acorazado inglés, v. 1, 97
Black Warrior, buque norteamericano, v. 1, 72
Blanca, fragata española, v. 2, 461, 479, 486, 489, 559, 560, 562, 563, 566, 568, 569, 570, 575, 577, 578, 579, 582, 595, 596, 603, 604, 605, 613, 642, 651, 658, 666, 667, 690, 709, 721, 734, 736, 871
Bogotá, vapor inglés, v. 2, 479
Bolívar, vapor, v. 2, 280
Bolivia, vapor, v. 2, 407
Bonite, buque francés, v. 1, 214
Boston, buque norteamericano, v. 1, 1015
Bowditch, buque norteamericano, v. 1, 1015
Brandywine, fragata norteamericana, v. 2, 756; v. 3, 55
Branken Moos, barca inglesa, v. 1, 1017
Bravo, barca belga, v. 1, 1017
Bretagne, buque, v. 1, 102, 105
Brillante, corbeta francesa, v. 1, 939
Brisk, corbeta inglesa, v. 1, 325
British King, bergantín inglés, v. 1, 1019
Brooklyn, buque norteamericano, v. 1, 201

C. Lyon, goleta chilena, v. 1, 939
Caballo Marino, goleta, v. 1, 940, 1002
Cabo Fradera, lancha, v. 2, 493
Cadet, bergantín norteamericano, v. 1, 803
California, corbeta, v. 2, 272
Callao, barca peruana, v. 1, 1002
Callao, chata, v. 2, 258, 259
Callao, fragata peruana (a) *Apurímac*, v. 1, 593; v. 2, 234, 235, 236, 240, 257, 258, 263, 264, 275, 277, 280, 281, 286, 300, 308, 322, 403, 415, 416, 419, 424, 481, 482, 498, 518, 519 (reflotamiento) 520, 521, 528 a 532 (reflotamiento)
Callao, vapor, v. 1, 792; v. 2, 532
Callao, bergantín, v. 2, 281
Calloma, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Cambridge, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Campeador, bergantín peruano, v. 1, 1004
Campeadora, goleta peruana, v. 1, 1002
Campidoglio, bergantín peruano, v. 1, 1004
Cantón, barca francesa, v. 1, 792
Captain, monitor inglés, v. 2, 287, 530
Carioca, buque norteamericano, v. 1, 1014
Carlos Federico, bergantín peruano, v. 1, 1004
Carlota, barca peruana, v. 1, 510, 1003; v. 2, 281, 323
Carlotte, bergantín inglés, v. 1, 1017

Carmelita, fragata peruana, v. 1, 1003
Carmen, fragata española, v. 2, 461
Carmencita, bergantín peruano, v. 1, 1004
Caroles, barca, v. 1, 923
Carolina, goleta peruana, v. 1, 940, 1002
Carolina, barca peruana, v. 1, 1003
Carolina, bergantín peruano, v. 1, 942; v. 2, 281, 282
Caroline, buque norteamericano, v. 1, 1015
Caroline, barca inglesa, v. 1, 1017
Caroline, fragata inglesa, v. 1, 1019
Caroline Nesmith, buque norteamericano, v. 1, 1015
Castilian, buque, v. 1, 149
Casualidad, barca peruana, v. 1, 940
Catawba, monitor, v. 1, 109; v. 2, 55, 56, 59, 60, 279, 864
Caupolicán, vapor peruano, v. 2, 237, 241, 242, 263, 282, 319, 323, 341, 376
Caupolicán, goleta, v. 1, 940; v. 2, 46 (adquisición)
Caupolicán, pontón, v. 1, 445
Cecil, buque norteamericano, v. 1, 968, 969
Celestial Empire, fragata norteamericana, v. 1, 1017
City of Brooklyn, buque norteamericano, v. 1, 297
Clara, barca peruana, v. 1, 1003
Cleopatra, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Clorinda, barca inglesa, v. 1, 1019
Clorinda, bergantín-goleta peruana, v. 1, 942
Clorinde, fragata francesa, v. 1, 402, 825
Clotilde, barca peruana, v. 1, 204
Cochituate, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1019
Colón, vapor, v. 2, 48, 237, 263, 282, 283 (descripción), 323, 532, 640, 644, 667, 763, 781, 823, 824, 826, 827, 828, 831, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 849, 851, 853 a 860, 862, 863
Colón, goleta peruana, v. 1, 1002
Columbia, v. 1, 156
Columbine, barca norteamericana, v. 1, 1019
Columbine, fragata inglesa, v. 1, 1019
Concepción, fragata española, v. 2, 461, 736
Concordia, barca peruana, v. 1, 1003
Cóndor, barca peruana, v. 1, 1002
Cóndor, fragata inglesa, v. 1, 940
Congreso, bergantín, v. 2, 370, 416
Congress, fragata norteamericana, v. 1, 193, v. 2, 757
Constancia, barca peruana, v. 1, 1003
Constitución, bergantín, v. 2, 262
Convención, goleta, v. 2, 416
Conway, buque inglés, v. 1, 214
Coquille, buque francés, v. 1, 199, 214
Cora, fragata norteamericana, v. 1, 536
Corina, goleta peruana, v. 1, 1002
Coromandell, barca chinera, v. 1, 508
Coronel Boterín, bergantín peruano, v. 1, 940
Coronila, bergantín peruano, v. 1, 1004
Corrinne, buque norteamericano, v. 1, 1014
Counters of Dm., barca inglesa, v. 1, 1017
Couronne, acorazado francés, v. 1, 192
Cousiño, transporte español (véase *Matías Cousiño*)
Covadonga, goleta española y después chilena, v. 1, 786; v. 2, 468, 475, 476, 479, 482, 490, 544, 553, 554, 560, 566, 567, 569, 575, 578, 591, 822

Cowper, buque norteamericano, v. 1, 297
Crescent, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Crest of the Wave, buque, v. 1, 156
Cristina, fragata peruana, v. 1, 1003
Cumberland, fragata norteamericana, v. 1, 193; v. 2, 756, 757
Cyane, corbeta norteamericana, v. 1, 247, 302; v. 2, 437

Chacabuco, corbeta chilena, v. 1, 361
Chalaco, vapor peruano, v. 1, 949 (entrega a la Cía. Nal. de navegación); v. 2, 48, 157, 259, 263, 280, 283 y 284 (descripción), 315, 415, 419, 427, 482, 487, 496, 498, 499, 532, 584, 594, 689, 720
Challenger, fragata inglesa, v. 1, 1017
Chantillon, fragata francesa, v. 1, 1019
Chañarcillo, barca inglesa, v. 1, 413, 414, 792
Chenango, barca norteamericana, v. 1, 939
Cherokee, vapor inglés, v. 1, 317; v. 2, 39, 311, 312
Chester, fragata inglesa, v. 1, 1017
Chiclayo, vapor peruano, v. 2, 376
Chicora, acorazado norteamericano, v. 2, 758, 759
Chile, vapor inglés, v. 1, 579
Chimborazo, barca inglesa, v. 1, 940
Chimú, bergantín peruano, v. 1, 942

Dacotha, cañonera norteamericana, v. 1, 249
Daedalus, buque inglés, v. 1, 149
Dalmatra, buque chinero, v. 1, 504
Dardo, bergantín peruano, v. 1, 763
David, vapor norteamericano, v. 2, 758
David, Thomas, barca chilena, v. 1, 510
Defiance, buque norteamericano, v. 1, 157, 158, 159
Demólogos, buque, v. 1, 107
Descubierta, buque español, v. 1, 402
Destrucción, barca sarda, v. 1, 939
Diana, bergantín inglés, v. 1, 940
Dolores Ugarte, barca peruana, v. 1, 940, 1003
Domingo, bergantín peruano, v. 1, 940
Dorcas C. Yeaton, buque norteamericano, v. 1, 253; v. 2, 404
Dos Hermanos, barca peruana, v. 1, 940
Dos Hermanos, bergantín peruano, v. 1, 1003
Duguay Trouin, buque francés, v. 1, 249
Dundember, buque, v. 2, 745

E.C. Sciantum, buque norteamericano, v. 1, 1014
E. y Matilde, fragata francesa, v. 1, 939
E. of Lonsdal, barca inglesa, v. 1, 939
Earl of Elguin, fragata inglesa, v. 1, 1019
Eastern State, buque norteamericano, v. 1, 1015
Eduardo, bergantín peruano, v. 1, 1004
Eduardo, fragata peruana, v. 1, 413, 414
El Mounassir, acorazado, v. 2, 286, 501, 502
El Toussan, acorazado, v. 2, 286, 501, 502
Eleodora María, barca peruana, v. 1, 940
Eleanor Russel, barca inglesa, v. 1, 1017
Elfin, vapor, v. 2, 473
Elías, bergantín peruano, v. 1, 940, 1003

Elisa, buque peruano, v. 1, 334, 339, 379, 380
Elisa, fragata inglesa, v. 3, 123, 134
Elisa de Paita, bergantín peruano, v. 1, 1003
Elisa Mason, barca chilena, v. 1, 510
Eliza, buque norteamericano, v. 1, 968, 969, 1015
Eliza, bergantín peruano, v. 1, 1003
Elskea, bergantín peruano, v. 1, 1004
Elvira, buque norteamericano, v. 1, 155
Ellen Elisabeth, barca chilena, v. 1, 512
Emerald Isle, fragata inglesa, v. 1, 939
Emilia, barca peruana, v. 1, 1002
Emilie, barca inglesa, v. 1, 939
Emily, barca inglesa, v. 1, 1017
Emily Farnum, buque, v. 1, 156
Emily Miner, buque norteamericano, v. 1, 968
Emma de Lambayeque, barca peruana, v. 1, 1003
Emma Louisa, barca hamburguesa, v. 1, 1019
Emmanuel, buque francés, v. 1, 400
Empresa, barca peruana, v. 1, 508, 509
Empresa, fragata peruana, v. 1, 1003
England, fragata inglesa, v. 1, 940
L'Entropenant, bergantín francés, v. 2, 146
Equatem, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Equator, buque norteamericano, v. 1, 1015
Esmeralda, corbeta chilena, v. 2, 45, 540, 541, 542, 543, 544, 549, 552, 554, 557, 566, 570, 578
Espléndido, bergantín peruano, v. 1, 940
La Estrella, barca peruana, v. 1, 1002
Eugenie, fragata sueca, v. 1, 214, 323, 739, 746, 968
Europe, buque norteamericano, v. 1, 1015
Eva, fragata peruana, v. 1, 1003
Excel, buque norteamericano, v. 1, 968
Excellent, buque inglés, v. 1, 138
Expounder, buque, v. 1, 156

Fabias, bergantín norteamericano, v. 1, 939
Fame, barca inglesa, v. 1, 939
Fance, fragata inglesa, v. 1, 940
Fanny, barca peruana, v. 1, 940
Fanny, bergantín inglés, v. 1, 939
Fanny Forrester, buque norteamericano, v. 1, 969, 1014
Fany, barca peruana, v. 1, 1002
Fany Wren, fragata inglesa, v. 1, 1019
Farallones, buque norteamericano, v. 1, 249
Faustino Rivera, barca peruana, v. 1, 1002
Ferdinand Marx, fragata austríaca, v. 1, 96, 196
Fernando el Católico, fragata española, v. 2, 67
Fides, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Flecha, goleta chilena, v. 2, 376
Fleetwing, fragata inglesa, v. 1, 1017
Flisama, barca rusa, v. 1, 1017
Florencia, goleta peruana, v. 1, 1002
Florida, buque norteamericano, v. 1, 1014
Flying Arrow, buque norteamericano, v. 1, 1015
Flying Dragon, buque norteamericano, v. 1, 1014
Forest Oak, buque, v. 1, 156
Forfanchin, fragata inglesa, v. 1, 939

Fortescu, barca inglesa, v. 1, 940
Fósforo, vapor chileno, v. 2, 373
Francis S. Page, buque norteamericano, v. 1, 1014
Fredonia, buque norteamericano, v. 1, 249, 255, 413, 414 (hundimiento), 792; v. 2, 611
Fulton, vapor norteamericano, v. 2, 178
Furia, goleta peruana, v. 1, 1002

G. Wallis, buque norteamericano, v. 1, 969
Garrick, buque norteamericano, v. 1, 204
General Castilla, barca peruana, v. 1, 399
General Gamarra, bergantín peruano (a) *Giovanna*, v. 1, 464; v. 2, 37, 243, 262, 284, 333, 370, 376; v. 3, 128
General Grant, buque norteamericano, v. 2, 500
General Lerzundi, vapor peruano (a) *Peytona*, v. 2, 157, 258, 259, 263, 295 (descripción), 304, 307, 327, 355 (sublevación), 415, 424, 482, 487, 496, 497, 526, 546, 558, 567, 578, 591, 879
General Plaza, fragata peruana (a) *Lizzie Thompson*, v. 2, 258, 259, 263, 284 y 285 (descripción), 496, 528
General Salaverry, bergantín peruano, v. 1, 1003
Genoa, buque norteamericano, v. 1, 138, 1015
Geo Howland, buque norteamericano, v. 1, 659
George, bergantín inglés, v. 1, 940
Georgia, corbeta, v. 2, 49, 272, 273, 501, 502
Georgiana, corbeta norteamericana, v. 1, 253, 254; v. 2, 294, 404, 408
Gerona, fragata española, v. 2, 461
Gertrude, buque norteamericano, v. 1, 87
Giovanna, bergantín austríaco, v. 2, 284
Gloire, fragata francesa, v. 1, 96, 97, 98, 99 192
Glorianna, buque inglés, v. 1, 204
Glyde, goleta peruana, v. 1, 940
Go a Head, vapor norteamericano, v. 2, 280
Gorgon, buque, v. 2, 277
Governor Davis, fragata norteamericana, v. 1, 923
Goyita, bergantín peruano, v. 1, 940
Great Eastern, buque inglés, v. 1, 76, 105, 151
Great Tasmania, buque inglés, v. 1, 484
Great Western, buque, v. 1, 77
Greenwich, buque norteamericano, v. 1, 1014
Greyhound, buque norteamericano, v. 1, 1014
Griffon, barca norteamericana, v. 1, 940
Grimanesa, vapor, v. 1, 951
Guayaquileña, goleta, v. 2, 416

H. Catherina Helena, barca danesa, v. 1, 923
H. Isabel, bergantín peruano, v. 1, 940
Hamibal, buque norteamericano, v. 1, 1014
H.L. Hunley, buque norteamericano, v. 2, 750
Hamihburg, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Hansts, barca inglesa, v. 1, 1017
Harriet, fragata inglesa, v. 1, 1019
Harrisburg, buque norteamericano, v. 1, 1014
Hartford, fragata norteamericana, v. 1, 1014
Havana, buque, v. 2, 66, 748
Héctor, buque norteamericano, v. 1, 659
Héctor, goleta peruana, v. 1, 1002; v. 2, 289, 376
Heet of Oak, barca inglesa, v. 1, 1017
Henry, barca hamburguesa, v. 1, 939

Henry Woolley, barca inglesa, v. 1, 1017
Hércules, fragata norteamericana, v. 1, 940
Heredia, barca española, v. 2, 476
Hermosa Manuela, barca peruana, v. 1, 1003
Hero, barca inglesa, v. 1, 1017
Hero, buque norteamericano, v. 1, 1014
Heroyna, fragata inglesa, v. 1, 1017
Highlander, pontón, v. 2, 241
Hindoston, buque norteamericano, v. 1, 1015
Hippogriffe, buque norteamericano, v. 1, 156, 444
Hope, barca inglesa, v. 1, 940
Housatonic, bergantín norteamericano, v. 2, 759
Huallaga, vapor peruano, v. 2, 31, 68, 355; v. 3, 60, 67, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 144
Huaraz, vapor peruano (a) *Santiago*, v. 1, 116, 251, 445, 555, 592, 593; v. 2, 239, 240, 241, 257, 258, 259, 263, 285, 286 (descripción), 396, 403, 404, 409, 479, 482, 496, 498, 528, 529
Huarmeyano, bergantín peruano, v. 1, 1004
Huáscar, bergantín peruano, v. 2, 262, 286
Huáscar, monitor peruano, v. 1, 116, 126, 199, 278; v. 2, 42, 50, 51, 52, 53 (adquisición), 91, 182, 263, 265, 271, 286 a 289 (descripción), 513, 514, 530, 534, 542, 546, 547, 559, 570, 578, 579, 591, 595, 709, 715, 717, 720, 721, 724, 734, 736, 747
Hudson, barca inglesa, v. 1, 923

Ida Kimball, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Idaho, buque norteamericano, v. 2, 500
Imperial, bergantín inglés, v. 1, 1019
Implacable, buque británico, v. 2, 196
Inca, vapor, v. 2, 543; v. 3, 95
Independencia, fragata peruana, v. 1, 199, 278; v. 2, 42, 50, 51, 52, 53 (adquisición), 90, 91, 96, 182, 187, 221, 246, 247, 248, 249, 250, 271, 289 a 293 (descripción), 513, 514, 515, 534, 536, 542, 546, 547, 559, 570, 578, 591, 595, 709, 715, 720, 721, 734, 736, 747; v. 3, 79
Independencia, goleta, v. 3, 363
Indiaman, buque norteamericano, v. 1, 504
Indian Queen, barca norteamericana, v. 1, 969, 1014, 1017
Indianola, buque norteamericano, v. 1, 1015
Industry, barca inglesa, v. 1, 1017
Invencible, acorazado francés, v. 1, 192
Iquique, barca peruana (a) *Georgina*, v. 2, 258, 263, 294 y 295 (descripción), 325, 408, 410, 475
Isabel, bergantín peruano, v. 1, 942
Isalco, bergantín peruano, v. 1, 1004
Isidora Rosales, barca peruana, v. 1, 1003
Izcuchaca, vapor peruano (a) *Noel*, v. 2, 41, 234, 237, 242, 257, 258, 263, 293 y 294 (descripción), 303, 326, 396, 404

J.C.U., fragata peruana, v. 1, 1003
J.H. Shepherd, fragata norteamericana, v. 1, 1017
J. Hanckey Jr., fragata inglesa, v. 1, 1017
J. Walls, buque norteamericano, v. 1, 968
Jackin, bergantín peruano, v. 1, 1004
Jacob Badger, buque, v. 1, 156
Jacolnita, buque norteamericano, v. 1, 1014
Jamestown, buque norteamericano, v. 2, 758
Janne Pini, fragata inglesa, v. 1, 1019

Jeanie W. Paine, fragata norteamericana, v. 1, 1015, 1019
Jenara, goleta nacional, v. 1, 1002
Jeneral Alais, fragata peruana, v. 1, 587
Jenne, fragata francesa, v. 1, 1017
Jesús Elías, bergantín peruano, v. 1, 1004
Johanna Jacoba, bergantín holandés, v. 1, 1019
John, buque norteamericano, v. 1, 659
John Adams, buque norteamericano, v. 1, 201, 251
John Cumming, buque, v. 1, 155
John E. Colley, barca norteamericana, v. 1, 923
John Marshall, buque norteamericano, v. 1, 464
John Pink, barca inglesa, v. 1, 1019
John Sidney, buque norteamericano, v. 1, 156, 297
John Tomkins, barca inglesa, v. 1, 1017
Jone Reyd, barca inglesa, v. 1, 939
Jorge Zahra, goleta peruana, v. 1, 1002
José, barca chilena, v. 1, 1017
José Castro, goleta peruana, v. 1, 1002
Josefa Ayllón, barca peruana, v. 1, 1002
Josefa Univazo, barca peruana, v. 1, 1003
Josefina, goleta, v. 1, 924
Josefina, bergantín neogranadino, v. 1, 939
Joven María, goleta peruana, v. 1, 1002
Juan, pontón, v. 1, 443
Juana J. Font, barca chilena, v. 1, 923
Julián, fragata, v. 1, 923

Kaffinland, fragata inglesa, v. 1, 1017
Kaiser, buque austriaco, v. 1, 196
Kate y Alice, buque norteamericano, v. 1, 969, 1014
Kate Hays, fragata norteamericana, v. 1, 1019
Kearsarge, corbeta norteamericana, v. 1, 415, 560; v. 2, 119, 513
Kele y Alice, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Kestrel, barca inglesa, v. 1, 939
Kilblain, fragata inglesa, v. 1, 1017
Kineo, buque, v. 1, 156
King Fisher, buque norteamericano, v. 1, 1015
Koh-i-Noon, barca inglesa, v. 1, 1019

La Mar, buque norteamericano, v. 1, 968
Lady Jane, buque norteamericano, v. 1, 968
Lady Montague, buque norteamericano, v. 1, 507
Lambayeque, vapor peruano, v. 2, 304
Lammergeir, buque norteamericano, v. 1, 251, 269, 308
Lancaster, corbeta norteamericana, v. 1, 247, 302; v. 2, 873
Lancashire, buque norteamericano, v. 1, 1015
Landa, barca chilena, v. 1, 939
Lautaro, vapor chileno (a) *General Lerzundi*, v. 2, 557, 558
Laversooft, fragata, v. 2, 343
Lealtad, fragata española, v. 2, 461
Lenox, buque norteamericano, v. 1, 158
Leopard, barca norteamericana, v. 1, 923
Libertad, goleta peruana, v. 1, 124, 157, 298, 399; v. 2, 243, 262, 295 (descripción), 325, 369, 370, 385, 387, 388, 434
Lightning, buque norteamericano, v. 1, 107

Lima, vapor inglés, v. 1, 942
Limeña, corbeta peruana, v. 2, 416
Limeña, barca peruana, v. 1, 852; v. 2, 262, 296 (descripción)
Limeña, vapor inglés, v. 1, 252, 308; v. 2, 518
Lizzie Thompson, buque norteamericano, v. 1, 253, 254; v. 2, 284, 404
Loa, monitor peruano, v. 1, 84, 250, 253, 278, 325; v. 2, 31, 32, 41, 42, 44, 45, 48, 89, 221, 237, 238, 239, 257, 258, 259, 263, 280, 296 a 298 (descripción), 300, 309, 325, 355, 396 (sublevación de Vivanco), 403, 404, 410, 413, 415, 424, 481, 482, 487, 491, 496, 518, 520, 521, 523 a 528 (construcción), 532, 533, 591, 595, 639, 642, 665, 667, 671, 684, 763, 774, 823, 825, 826 a 835, 837 a 844, 846; v. 3, 128
Lochiel, fragata inglesa, v. 1, 1017
Loreto, goleta guanera, v. 1, 591
Lotti María, transporte, v. 2, 593
Louis Phillippe, fragata norteamericana, v. 1, 939, 969, 1014, 1017
Louisiana, corbeta, v. 2, 273
Louisa, fragata inglesa, v. 1, 1017
Louise, fragata hamburguesa, v. 1, 940, 1017
Lucía Feld, barca norteamericana, v. 1, 923
Lucy L. Hale, barca, v. 1, 156
Luis L. Grand, fragata francesa, v. 1, 939
Luis Primero, bergantín peruano, v. 1, 1003
Luisa, barca española, v. 1, 939
Luisa, vapor, v. 1, 951
Luise, barca hamburguesa, v. 1, 940

M. Fredenck, barca inglesa, v. 1, 940
M.J. Anne Felliotts, barca inglesa, v. 1, 1019
Macedonia, buque, v. 1, 138
Magala, vapor, v. 3, 366
Magallanes, quiche, v. 1, 360
Magdalena, fragata inglesa, v. 1, 1017
Mahoppe, monitor norteamericano, v. 2, 60
Main, bergantín hamburgués, v. 1, 1019
Maipú, v. 2, 540, 541, 542, 543, 544, 567, 578
Mairo, vapor peruano (a) *Aurora*, v. 1, 949 (entrega a la Cía, Nacional de Navegación); v. 2, 237, 263, 299 (descripción), 325
Mairo, lancha fluvial, v. 3, 161, 182, 183, 184, 195, 196, 216, 230, 233, 238
Malthoree, barca inglesa, v. 1, 1019
Manco Capac, monitor peruano, v. 1, 109, 194, 278; v. 2, 53 a 65 (adquisición), 66, 67, 68, 253, 263, 278, 279, 299, 303, 700, 746, 748, 864
Manhattan, monitor norteamericano, v. 2, 60
Manilla, barca inglesa, v. 1, 940
Manuela, goleta peruana, v. 1, 1002
Manuelita, goleta peruana, v. 1, 1002
Manuelita Hernández, goleta peruana, v. 1, 1002
Maquinhuayo, goleta peruana, v. 1, 1017
Marajá, vapor, v. 3, 77
Marañón, vapor peruano, v. 2, 66, 67, 299 (descripción), 325
Marchal Furene, fragata francesa, v. 1, 1019
Margaret, bergantín bremense, v. 1, 1017
Margaret, bergantín inglés, v. 1, 1017
Margaret Connal, barca inglesa, v. 1, 1019
Margarita, goleta peruana, v. 1, 942
Margarita, pontón peruano, v. 2, 258, 299 (descripción), 304, 326; v. 3, 367
María, barca bremense, v. 1, 1019
María, barca peruana, v. 1, 940
María, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1017
María, goleta peruana, v. 1, 1002
María, transporte, v. 2, 593

María Cristina, goleta peruana, v. 1, 1002
María del Carmen, bergantín peruano, v. 1, 1003
María Encarnación, bergantín peruano. v. 1, 1004
María Isabel, fragata, v. 2, 715
María Luisa, vapor, v. 1, 951
María Natividad, fragata peruana, v. 1, 1003
Marietta, monitor norteamericano, v. 2, 65
Marqués de la Victoria, buque, v. 2, 593, 734
Martha, bergantín inglés, v. 1, 939
Martina, pontón peruano, v. 2, 258, 263, 300 (descripción), 326, 520
Mary, bergantín inglés, v. 1, 1017
Mary Adelia, buque norteamericano, v. 1, 1015
Mary Ann, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1019
Mary Antoniette, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Mary Ellen, barca inglesa, v. 1, 939
Mary Nixon, barca inglesa, v. 1, 1019
Mary Rose, buque, v. 2, 349
Mary Spring, buque norteamericano, v. 1, 1014
Mary Winch, bergantín inglés, v. 1, 939
Matanza, transporte, v. 2, 593
Matías Cousiño, buque, v. 2, 593, 690
Matuara, buque español, v. 2, 734
Maule, transporte español, v. 2, 593
Maulins, fragata norteamericana, v. 1, 1015, 1017
Menai, buque inglés, v. 3, 34
Mercedes, barca peruana, v. 1, 1003
Mercedes, fragata peruana, v. 1, 684; v. 2, 31, 139, 146, 218, 234, 242, 262, 300 y 301 (descripción), 302, 326, 377 (naufragio), 378, 379, 382, 383, 384, 385, 387, 398
Mercedes A. de Wolley, bergantín peruano, v. 1, 510, 1004
Mercedes Bedoya, fragata peruana, v. 1, 1003
Merrimac, fragata norteamericana, v. 1, 137, 192, 193; v. 2, 525
Messenger, fragata norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Meteoro, vapor peruano, v. 2, 263, 301 y 302 (descripción), 747
Miantonomoh, monitor norteamericano, v. 2, 65
Micaela Miranda, bergantín peruano, v. 1, 1003
Micaela de Moquegua, barca peruana, v. 1, 1002
Michael Angelo, buque norteamericano, v. 1, 968
Miguel Morel, bergantín peruano, v. 1, 940
Milwaukee, monitor norteamericano, v. 1, 65
Mindanao, fragata, v. 2, 343
Minnesota, buque norteamericano, v. 2, 757
Minos, fragata francesa, v. 1, 939
Minotauro, buque inglés, v. 1, 99
Mississippi, crucero norteamericano, v. 2, 273
Mogul, vapor, v. 2, 311
Mohongo, cañonera norteamericana, v. 1, 248; v. 2, 594
Moise, fragata francesa, v. 2, 222
Monadnock, monitor norteamericano, v. 1, 248; v. 2, 65, 594, 642, 882
Monarca, vapor brasileño, v. 3, 74
Monarch, buque norteamericano, v. 1, 297
Monitor, buque norteamericano, v. 1, 137, 193; v. 2, 278, 279, 757, 758
Monocacy, buque norteamericano, v. 1, 162
Monterrey, buque, v. 1, 924
Morning Light, buque norteamericano, v. 1, 1015

Morona, vapor peruano, v. 1, 29, 126, 976; v. 2, 68, 259, 531, 740; v. 3, 77, 79, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 122, 132, 133, 134, 135, 137, 144, 145, 148, 151, 152, 153, 155, 156, 160, 163, 166, 167, 170, 173, 174, 176, 177, 185, 191, 192, 216, 231, 232, 233, 236, 237, 304, 306, 308, 310, 312
Mossi, fragata francesa, v. 1, 940
Moultan, barca inglesa, v. 1, 1019
Mutine, fragata inglesa, v. 2, 594

Naiad, vapor inglés, v. 1, 939
Napo, vapor peruano, v. 1, 126; v. 2, 68, 259; v. 3, 83, 123, 134, 135, 150, 151, 153, 160, 167, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 179, 182, 184, 195, 216, 230, 231, 236, 237, 375
Napoleón, buque francés, v. 1, 98, 115
Narragenset, corbeta norteamericana, v. 1, 247, 300, 923
Natividad, embarcación, v. 3, 363
Navas de Tolosa, fragata española, v. 2, 461, 736
Neosho, monitor norteamericano, v. 2, 65
Néstor, fragata norteamericana, v. 1, 923
Nestorian, buque norteamericano, v. 1, 1014
New Granada, (veáse Nueva Granada)
New Ironside, blindado norteamericano, v. 2, 758
Niágara, buque norteamericano, v. 2, 503
Nicolás Rodrigo, barca peruana, v. 1, 1003; v. 2, 302, 326
Niger, barca inglesa, v. 1, 1019
Ninoleón, buque norteamericano, v. 1, 1015
Niñita, goleta, v. 2, 233
Noel, vapor peruano (a) *Apurímac*, v. 1, 445; v. 2, 41, 234, 241, 242, 262, 275, 293, 302 y 303 (descripción), 319, 326, 341, 355 (sublevación), 376, 384, 433
Norma, bergantín prusiano, v. 1, 939
North Wind, buque norteamericano, v. 1, 1014
Nueva Granada, vapor, v. 1, 250; v. 2, 403
Numancia, fragata española, v. 2, 48, 50, 461, 474, 513, 539, 542, 543, 544, 545, 548, 577, 578, 579, 582, 593, 603, 604, 613, 631, 641, 642, 651, 654, 658, 665, 666, 667, 677, 679, 687, 698, 709, 721, 733, 734, 735, 741, 742
Nyack, cañonera norteamericana, v. 1, 249, 478, 484, 560, 649; v. 2, 528, 730

O'Higgins, corbeta chilena, v. 1, 361
Ocean Telegraph, buque, v. 1, 156
Odihi, barca francesa, v. 1, 939
Ohio, buque norteamericano, v. 1, 507, 508
Ohio, vapor, v. 1, 585
Olbens, fragata bremense, v. 1, 1017
Ollanta, vapor, v. 3, 329
Oneota, monitor, v. 1, 104; v. 2, 55, 56, 59, 60, 279, 864
Onion, barca inglesa, v. 1, 1017
Orion, buque norteamericano, v. 1, 1015
Orixa, barca francesa, v. 1, 923
Orphans, buque, v. 2, 339
Osçar, buque norteamericano, v. 1, 1014
Ozark, barca norteamericana, v. 1, 923; v. 2, 65

P. Cher Adler, fragata prusiana, v. 1, 1017
Pacífico, bergantín peruano, v. 1, 1001
Pacífico, goleta neogranadina, v. 1, 939
Packfula, barca inglesa, v. 1, 939
Pachitea, vapor peruano, v. 2, 67, 303, 326

Paita, vapor peruano, v. 2, 718, 729
Palestro, buque italiano, v. 1, 196
La Palma, fragata peruana, v. 1, 1003
Palmeto State, buque norteamericano, v. 2, 758
Palmyra, buque norteamericano, v. 1, 1015
Pallas, buque inglés, v. 1, 113; v. 2, 201
Panamá, pontón peruano, v. 1, 443; v. 2, 303 y 304 (descripción)
Paquete de Casma, goleta peruana, v. 1, 1002
Paquete de Huacho, goleta peruana, v. 1, 1002
Paquete de Islay, goleta peruana, v. 1, 1002
Paquete de Maule, vapor chileno, v. 1, 946; v. 2, 690
Paquete de Nazca, buque, v. 2, 690
Paquete del Norte, bergantín peruano, v. 1, 1083
Paquete de Pisco, goleta peruana, v. 1, 1002
Paraíso de Lima, bergantín peruano, v. 1, 940
Paramatta, barca inglesa, v. 1, 939
Paraná, buque norteamericano, v. 1, 1015
Parsee, barca inglesa, v. 1, 1019
Pastaza, vapor peruano, v. 1, 29, 126; v. 2, 68, 259, 531; v. 3, 76, 77, 79, 83, 84, 86, 87, 89, 90, 91, 99, 100, 122, 123, 124, 128, 132, 134, 135, 140, 144, 151, 152, 153, 156, 176, 177, 182, 198, 216, 230, 231, 232, 233, 237, 304, 305, 306, 307, 308
Patrick Henry, vapor norteamericano, v. 2, 757, 758
Pearl, corbeta inglesa, v. 1, 250, 253, 325; v. 2, 239, 403
Pelican State, fragata norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Pennsylvania, buque norteamericano, v. 2, 756
Pensacola, buque norteamericano, v. 1, 152; v. 2, 730
Pensucket, barca norteamericana, v. 1, 1017
Pentucheh, buque norteamericano, v. 1, 1014
Perú, vapor inglés, v. 1, 578, 579
Perú, fragata peruana, v. 1, 1003
Peruana, goleta peruana, v. 2, 416
El Peruano, vapor, v. 1, 585, 950
Peruano, bergantín nacional, v. 1, 852
Pescatore, fragata francesa, v. 1, 1017
Petronila, fragata peruana, v. 1, 587, 1003
Petronila, barca peruana, v. 1, 940
Petronila, goleta peruana, v. 1, 1017, 1019
Peytona, vapor peruano, v. 2, 257, 263, 304 (descripción)
Pharsalia, buque norteamericano, v. 1, 1015
Philadelphia, vapor norteamericano, v. 1, 317
Pilar, bergantín peruano, v. 1, 1004
Pioneer, buque norteamericano, v. 1, 1015
Plymouth, corbeta norteamericana, v. 1, 142
Portal, bergantín peruano, v. 1, 940
Portogallo, buque italiano, v. 1, 196
Porvenir, barca peruana, v. 1, 1003
Powhatan, vapor norteamericano, v. 1, 248, 415, 554, 555; v. 2, 65, 594, 658, 685, 730
Preciosa, goleta peruana, v. 1, 1002
Presidente, fragata peruana, v. 2, 416
Primero, buque norteamericano, v. 1, 548, 950
Primero de Julio, barca peruana, v. 1, 1002
Princenton, vapor norteamericano, v. 1, 108, 113

Princesa de Asturias, fragata española, v. 2, 461
Princess Royal, buque, v. 1, 146
Próspero, bergantín, v. 3, 123, 124, 125, 127, 128, 132, 134, 147, 151
Prueba, fragata española, v. 2, 416
Punta de Lobos, bergantín-goleta (a) *Margarita*, v. 2, 209, 304
Putumayo, vapor peruano, v. 1, 126; v. 2, 68, 259; v. 3, 83, 123, 135, 151, 153, 160, 166, 167, 170, 173, 174, 175, 176, 177, 216, 230, 231, 233, 237, 308, 375

Queen of the Isle, barca inglesa, v. 1, 1017
Quickstep, vapor, v. 1, 709; v. 2, 41 (adquisición), 234 y 235 (compra), 242, 275, 302, 303, 304 (descripción), 317, 327
Quimper, buque norteamericano, v. 1, 1015
Quito, vapor, v. 2, 48, 305

Rachell, barca norteamericana, v. 1, 1019
Rápido, fragata francesa, v. 1, 939
Rápido, bergantín peruano, v. 1, 1004
Rayo, vapor, v. 2, 305
Re d'Italia, buque italiano, v. 1, 196
Rebeca, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Reindeer, buque norteamericano, v. 1, 1014
Resolución, fragata española, v. 2, 461, 468, 471, 489, 492, 541, 548, 595, 603, 604, 613, 641, 642, 651, 658, 666, 667, 672, 734, 735, 736, 872
Resolution, buque inglés, v. 1, 82
Restauradora, goleta peruana, v. 2, 388
Reunión, buque norteamericano, v. 1, 302
Reyes, vapor (a) *Havana*, v. 2, 66, 67, 91
Rímac, vapor peruano, v. 1, 84, 131, 184, 189, 298, 441, 443, 460, 464, 862, 940; v. 2, 37 (adquisición), 39, 40, 130, 185, 197, 227, 229, 230 (compra), 243, 262, 264, 305 y 306 (descripción), 311, 327, 339, 370, 374, 375, 377, 378, 379, 384, 387 a 395 (naufragio), 435
Rimac, bergantín sardo, v. 1, 939
Rising Star, buque, v. 1, 156
Rising Sun, buque norteamericano, v. 1, 297
Rival, buque norteamericano, v. 1, 300
Roanoke, buque norteamericano, v. 1, 193
Roberto, bergantín peruano, v. 1, 1003
Rockland, fragata norteamericana, v. 1, 1019
Rolf Krake, monitor danés, v. 1, 126; v. 2, 287
Rosa de Chao, goleta peruana, v. 1, 1002
Rosa Rivero, barca peruana, v. 2, 1003
Rosa Rivero, buque norteamericano, v. 1, 413, 414
Rosalía, barca peruana, v. 1, 1002
Rosalía, barca chilena, v. 1, 510; v. 2, 306, 327
Rosalía Moro, barca peruana, v. 1, 1003
Rosamel, barca inglesa, v. 1, 939
Rosario de Huarmey, bergantín peruano, v. 1, 1004
Rosarito, goleta peruana, v. 1, 1002
Rosita, goleta peruana, v. 1, 1002
Royal Sovereing, buque, v. 2, 515, 530

Sabine, buque norteamericano, v. 1, 1014
S.E. Fitzgerald, fragata norteamericana, v. 1, 939
S.G. Hill, buque norteamericano, v. 1, 969
S.H. Snow, barca norteamericana, v. 1, 940

Sachaca, vapor peruano (a) *Arauco*, v. 1, 949 (entrega a la Cía. Nac. de Navegación); v. 2, 258, 259, 263, 267, 277, 306 y 307 (descripción), 327, 407, 414, 482, 487, 496, 498, 640, 644, 701, 763, 771, 823, 824, 825, 827 a 831, 833, 834, 835 a 839, 841 a 857, 859 a 863
Sacramento, goleta, v. 2, 416
Sacsusa, buque norteamericano, v. 1, 1015
Sage, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Saint Cloud, fragata, v. 2, 475
Saint Mary, corbeta norteamericana, v. 1, 162, 247, 252
Salvador Vidal, barca peruana, v. 1, 1003
Samarang, buque inglés, v. 3, 38
Samuel Lawrence, buque norteamericano, v. 1, 1015
Samuel Train, buque norteamericano, v. 1, 1015
San Francisco, corbeta de guerra, v. 2, 501, 502
San Nicolás, buque, v. 1, 548
San Patricio, bergantín peruano, v. 1, 1003
San Quintín, bergantín español, v. 2, 735
Sandusky, buque norteamericano, v. 1, 1014
Sangus, monitor norteamericano, v. 2, 60
Santa María, vapor, v. 2, 307, 506
Santa Rosa, goleta, v. 1, 763
Santiago, vapor inglés, v. 1, 939, 942; v. 2, 285
Sarah Louisa, fragata norteamericana, v. 1, 1015, 1017
Sarah Packer, barca inglesa, v. 1, 939
Saranac, corbeta norteamericana, v. 1, 247
Savannah, buque a vapor, v. 1, 77
Scorpion, monitor inglés, v. 1, 126; v. 2, 286
Scottland, buque, v. 1, 156
Sea Witch, clipper norteamericano, v. 1, 100
Serieuse, corbeta francesa, v. 2, 146
Serpiente Marina, barca peruana, v. 1, 510, 1003
Shangai, corbeta, v. 2, 501, 502, 503
Shearwater, fragata inglesa, v. 2, 594
Sheffield, buque norteamericáno, v. 1, 1015
Sicán, goleta peruana, v. 1, 940, 965
Silurian, vapor inglés, v. 2, 298
Simbad, fragata inglesa, v. 3, 123, 134
Simetría, pontón peruano, v. 2, 258, 307, 308
Sirius, buque a vapor, v. 1, 77
Socabaya, corbeta peruana, v. 2, 416
Sofía, vapor, v. 2, 681
Sofía Somontes, fragata peruana, v. 1, 1003
Sovereing of the seas, clipper norteamericano, v. 1, 107
Speedwell, buque inglés, v. 2, 349
Spiteful, buque inglés, v. 2, 735
Spitfire, buque norteamericano, v. 1, 1015
Squantum, buque norteamericano, v. 1, 969, 1014, 1017
St. George, barca inglesa, v. 1, 1017
St. Lawrence, fragata norteamericana, v. 1, 193, 1014, 1017
Star, bergantín inglés, v. 1, 940
Star, fragata inglesa, v. 1, 1017
Star of Hope, buque inglés, v. 1, 162
Star of the East, fragata, v. 3, 71, 72
Stella del Mar, barca sarda, v. 1, 1017
Stonewall, blindado, v. 2, 513
Strabo, buque norteamericano, v. 1, 969, 1015
Stromboli, bombardero norteamericano, v. 2, 756
Suea, bergantín sueco, v. 1, 1017
Sunbeam, buque norteamericano, v. 1, 1014
Supply, barca norteamericana, v. 1, 201

Susan Howland, buque norteamericano, v. 1, 659
Swanes o Suwanee, buque norteamericano, v. 1, 248, 302
Switzerland, fragata norteamericana, v. 1, 939

Tambo, vapor peruano, v. 3, 160, 161 (descripción), 195, 196, 216, 312
Tecumseh, monitor norteamericano, v. 2, 60
Telassar, buque norteamericano, v. 1, 1015
Telegraph, fragata inglesa, v. 1, 1017
Teniente, buque peruano, v. 1, 923
Tennessee, buque norteamericano, v. 2, 513, 525
Teresa, barca chilena, v. 1, 510; v. 3, 134, 135
Teresa, corbeta brasileña, v. 3, 153
Tetuán, fragata española, v. 2, 48, 67, 462, 474, 734, 735, 742
Texas, corbeta, v. 2, 49, 272, 273, 501, 502
Thames, vapor inglés, v. 1, 940; v. 2, 52, 53
Theodoro Bonner, barca bremense, v. 1, 1017, 1019
Theotonio, vapor inglés, v. 3, 232
Theoxina, buque norteamericano, v. 1, 1014
Thexend, barca norteamericana, v. 2, 1017
Tippecanoe, buque norteamericano, v. 2, 55, 59
Tirado, vapor peruano, v. 2, 31, 68, 355; v. 3, 60, 67, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 144
Tirone, fragata peruana, v. 2, 242, 258, 308 (descripción), 319, 328, 376, 388
Titicaca, buque a vapor peruano, v. 1, 441, 442; v. 2, 308 y 309 (descripción), 328
Tornado, buque norteamericano, v. 1, 706, 892
Trent, buque inglés, v. 1, 248
Tribune, fragata inglesa, v. 2, 42, 269, 275
Triunfo Nuestra Señora del, fragata española, v. 2, 461, 463, 465, 468, 485, 486
Trujillana, buque, v. 1, 763
Trujillo, bergantín nacional, v. 1, 942, 1003
Tubalcaín, barca mercante, v. 1, 1002
Tumbes, vapor peruano, v. 1, 84, 250, 253, 325, 415, 592, 593, 623; v. 2, 31, 32, 41, 42 (adquisición), 45, 89, 157, 236, 237, 258, 259, 263, 271, 275, 276, 280, 284, 296, 298, 302, 309 a 311 (descripción), 328, 370, 371, 396 (sublevación de Vivanco), 403, 404, 415, 424, 482, 487, 496, 498, 499, 526, 532, 533, 540, 542, 543, 639, 640 y 641 (blindaje), 644, 667, 690, 748, 763, 765, 823 a 837, 839, 840, 841, 843 a 863; v. 3, 128
Tuscarosa, corbeta norteamericana, v. 1, 248; v. 2, 65, 594, 596, 665, 728, 730, 881

Ubicui, (véase *Abicuy*)
Ucayali, vapor peruano (a) *Cherokee*, v. 1, 445, 587, 942; v. 2, 31, 39 y 40 (adquisición), 239, 242, 257, 258, 259, 262, 296, 298, 311 y 312 (descripción), 319, 323, 328, 329, 341, 355 (sublevación), 373, 376, 403, 410, 436, 479, 496, 520; v. 3, 229
Uncle Sam, transporte español, v. 2, 593, 734
Unión, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1019
Unión, corbeta peruana (a) *Shangai*, v. 1, 85, 95, 116, 278, 595; v. 2, 48 a 50 (adquisición), 157, 182, 263, 272, 273, 274, 312 a 315 (descripción), 321, 356 (sublevación), 419, 424, 503, 504, 506, 512, 513, 539, 540, 542, 543, 545, 546, 547, 558, 560, 567, 569, 570, 575, 578, 586, 698, 699, 709, 716, 720, 721,

723, 724, 733, 747, 798, 814, 823 a 863, 874, 875, 879, 880, 886, 887, 888
United States, buque, v. 1, 138
Urmeneta y Ramos, barca peruana, v. 1, 1002

Vandalia, fragata norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Vanderbilt, vapor norteamericano, v. 1, 248; v. 2, 65, 594, 642, 666, 684, 686, 882, 883
Vencedora, goleta española, v. 2, 468, 490, 554, 603, 605, 613, 644, 670, 671, 672, 734
Venice, buque norteamericano, v. 1, 1014
Venus, fragata francesa, v. 1, 214, 403; v. 2, 594
Venus, pontón, v. 2, 356 y 413 (motín)
Vermont, buque norteamericano, v. 1, 659
Vernon, bergantín inglés, v. 1, 1019
Victor, barca norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Victoria, barca hamburguesa, v. 1, 1017
Victoria, vapor chinero, v. 1, 508
Victoria, fragata peruana, v. 1, 1003
Victoria, corbeta prusiana (a) *Louisiana*, v. 2, 273, 502
Victoria, monitor peruano, v. 1, 193, 278; v. 2, 48, 263, 300, 315 y 316 (descripción), 415, 424, 481, 482, 518, 520, 521, 522, 523 (construcción), 525, 532, 533, 639, 642, 667, 671, 684, 763, 779, 823, 824, 825, 828, 831, 834, 836, 838, 840, 842, 843, 845, 846, 848, 849, 850, 852 a 855, 858, 860, 861, 863, 880
Victory, buque inglés, v. 2, 349
Vigilante, pailebot, v. 1, 124, 464; v. 2, 243, 262, 316 (descripción), 370, 375, 376, 385, 434
Villa de Huacho, vapor peruano, v. 1, 941
Villa de Madrid, fragata española, v. 2, 460, 461, 479, 489, 545, 559, 560, 562, 563, 566, 568, 569, 570, 575, 595, 603, 605, 613, 619, 649, 667, 670, 671, 672, 674, 721, 734, 735, 736
Vincennes, buque norteamericano, v. 3, 55
Viola, barca norteamericana, v. 1, 923
Virgen de Covadonga (véase Covadonga)
Virginia, fragata norteamericana (a) *Merrimac*, v. 1, 192; v. 2, 279, 757, 758
Virginia, goleta peruana, v. 1, 1002
Virginia, bergantín peruano, v. 1, 1003
Vixen, buque inglés, v. 1, 297
Vorfolk, barca inglesa, v. 1, 940
Vulcán, vapor inglés, v. 2, 277

Wallaco, barcaza, v. 1, 923
Warrior, acorazado inglés, v. 1, 97, 99, 113, 115, 116
Washington, buque, v. 1, 156
Water Witch, buque norteamericano, v. 1, 1015
Wateree, cañonera norteamericana, v. 1, 248, 249, 255, 412, 413, 414, 415 (hundimiento), 791; v. 2, 594, 730
Wellington, fragata inglesa, v. 2, 276
West Wind, fragata norteamericana, v. 1, 1017
Western Star, fragata norteamericana, v. 1, 1014, 1019
Westerward Ho, barca chinera, v. 1, 503, 504, 1002
White Swallow, fragata norteamericana, v. 1, 1014, 1017
Wilhelmine, barca inglesa, v. 1, 1017
William Cumming, buque norteamericano, v. 1, 443
William Lee, barca ballenera, v. 1, 437
William Wish, buque norteamericano, v. 1, 969, 1015

Winfred, fragata inglesa, v. 1, 1019
Windward, buque norteamericano, v. 1, 1014
Winfield Scott, buque norteamericano, v. 1, 584, 1014
Winged Racer, clipper chinero, v. 1, 503, 504
Wisconsin, fragata norteamericana, v. 1, 1015, 1019
Wivern, monitor inglés, v. 1, 126; v. 2, 286
Woodstock, fragata inglesa, v. 1, 940
Woolwich, buque inglés, v. 1, 138
Wyoming, corbeta norteamericana, v. 1, 247, 301

Yapurá, vapor peruano, v. 2, 68, 259; v. 3, 83, 364, 366, 368, 372, 375, 383, 387, 389, 390, 391, 392, 393
Yavarí, vapor peruano, v. 2, 68, 259; v. 3, 83, 364, 366, 368, 372, 374, 375, 377, 382, 383, 386, 387, 389, 390, 392, 393, 395, 396
Yuliana, barco, v. 3, 213
Yungay, corbeta peruana, v. 2, 388, 416; v. 3, 128

Zillah, barca inglesa, v. 1, 940
Zoila, buque chileno, v. 2, 370
Zoila, bergantín peruano, v. 1, 1003

Buques a vapor, v. 1, 75, 76, 77 (cuadros de aumento en el uso de vapores), 95, 97 (buques de hierro), 113, 114, 140, 151, 442, 492; v. 2, 30 (su introducción en la Marina peruana), 227
Buques a vela, v. 1, 75,100, (bergantines) 143 (tripulación), 151, 197

C

Caballitos de totora, v. 1, 662, 663, 664, 677, 678; v. 3, 316, 317, 318, 334, 336, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344
Cabotaje, v. 1, 787 (Arica), 927, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944 (véase también Navegación Costera)
Cañones (véase Artillería)
Capitanías de puerto, v. 1, 664 (Lambayeque), 678 (Huanchaco), 696 (Huacho), 726, (Callao), 774 (Arica), 809, (Islay), 816 (Ilo), 879 a 882 (administración y funciones); v. 2, 34 (rivalidad con gobernadores y prefectos)
Carbón, v. 1, 438 a 443 (problemas en el abastecimiento de buques), 444, 445, 446, 447; v. 3, 374 (escasez en Puno)
Cartografía Marítima, v. 1, 93, 194, 829 a 836 (cartografía española sobre el Perú); v. 3, 24 y 25 (comisión hidrográfica), 357, (Titicaca)
Casa de la Moneda de Lima, v. 1, 444; v. 2, 340
Caucho, v. 3, 105
Caverly y Cía., v. 1, 592 (propuesta para la construcción del dique del Callao)
Colegio Naval Militar, v. 2, 134, 135 (plan de estudios), 140, 141, 142, 143, 144 (proyecto de Panizo), 151, 416
Colonización (véase Inmigración)
Columna Guarnición de Loreto, v. 2, 355, 356; v. 3, 66, 233
Comandancia General de la Escuadra, v. 2, 100 (cargo y atribuciones)
Comandancia General de Marina, v. 1, 725; v. 2, 35, 97, 98, 99 (atribuciones)
Comandancia General de Marina de Loreto, v. 3, 133 (oficinas)
Comandancia General de los Tercios Navales, v. 2, 210, 211
El Comercio, periódico de Lima, v. 1, 69, 213, 258, 270, 306, 307, 308,

310, 317, 321, 357, 379, 563, 564, 585, 605, 632, 656, 724, 923, 987; v. 2, 37, 46, 66, 67, 68, 142, 145, 155, 217, 218, 219, 222, 269, 275, 276, 321, 328, 383, 432, 433, 434, 435, 438, 470, 486, 488, 525, 642, 721, 871, 873, 876; v. 3, 72, 301, 304, 305, 307
Comercio Marítimo, v. 1, 25, 573 a 577 (P.S.N.C.), 635 a 639 (Iquique), 656 (Paita), 727 a 736 (Callao), 782 a 790 (Arica), 804 a 808 (Islay), 912 y 913 (cuadros), 921, 948, 952 a 957 (cuadros), 964, 983 a 994 (tráfico de guano); v. 3, 118
Comisaría de Marina, v. 2, 110 a 114, (atribuciones)
Comisión de límites con el Brasil, v. 3, 86, 87, 96, 184
Comisión hidrográfica, v. 2, 200; v. 3, 64, 159, 160 (Tucker), 161, 162 (relación de los planos entregados), 163, 167, 172, 177, 184, 195, 196, 205
Comisiones navales, v. 1, 84, 85; v. 2, (véase capítulo IX); v. 3, 84
Compañías de navegación, v. 1, 318 (relación), 944, 946 (Compañía nacional de navegación a vapor), 948, 949, 950 (Compañía americana de vapores); v. 2, 299; v. 3, 68 (Compañía brasileña de navegación del Amazonas), 72, 77, 85, 86, 87, 89, 95, 155, 232, 237 (Compañía de navegación peruana), 239, 245, 246, 247
Comunicaciones, v. 1, 47 (telégrafo), 55, 181 a 185 (señales), 569 a 576 (terrestres y marítimas), 582 (telégrafo)
Confederación Perú-Boliviana, v. 1, 340 (mapa) 345, 352, 358, 363, 367, 779; v. 2, 272
El Constitucional, periódico de Lima, v. 2, 90, 405, 436
Correo Mercantil, periódico de Río de Janeiro, v. 3, 89
Correos, v. 1, 577 a 581 (desarrollo y organización)
Cuerpo de pilotos, v. 1, 529, 530
Cuerpo político de la armada, v. 2, 176, 178

CH

El Chalaco, diario del Callao, v. 1, 726; v. 2, 484, 488, 518
Chinos, v. 1, 75, 421, 503, 504, 505 (ilustraciones), 506, 507, 508 (trata), 535 (sublevaciones), 536, 537 (servicio doméstico), 548; v. 2, 738

D

Daily Columbian Centinel, periódico de Boston, v. 1, 659
Daily Evening Standard, periódico norteamericano, v. 1, 464
The Daily Mercury, periódico norteamericano, v. 1, 463, 559, 659
Defensas Terrestres, v. 2, 536 a 538, 615 a 639 (disposición de las baterías del Callao), 700
El Demócrata, periódico de Maynas, v. 3, 306
Deserciones, v. 1, 161, 162, 907 (de los buques guaneros) 908, 923 (marineros desertan para trabajar en las minas de oro en California), 958; v. 2, 52 (Huáscar), 212; v. 3, 66 (Loreto)
El Diario, periódico del Callao, v. 1, 726
Diario del Amazonas, periódico de Loreto, v. 3, 86, 89
Diario de Valparaíso, periódico chileno, v. 2, 45
Diques, v. 1, 592, 593 (proyecto de construcción del dique del Callao), 594 y 595 (Callao); v. 2, 236, 334 (Callao); v. 3, 82 (dique flotante en Loreto), 197, 204, 226 (hundimiento)
Domínguez y Cía., v. 1, 592 (propuesta para construir el dique del Callao)

Dos de Mayo, combate del, v. 1, 29; v. 2, 91, 145, 189, 199, 283, 311, 443, 452, 532, 534, 536, 538, 593 (preparativos para el combate), 598 (diagramas del combate), 599 a 672 (acción), 683, 697, 699, 733, 735, 762, 763; v. 3, 378

E

El Eco, diario de Iquitos, v. 3, 248
Eco Hispano Americano, periódico de París, v. 2, 462
Educación naval, v. 1, 174, 175 (escuela francesa), 127; v. 2, 124, 125 (influencia inglesa)
Empresa guanera del estado, v. 2, 368, 369
Empréstito de Francia a Perú, v. 2, 49
Enganche de marineros, v. 2, 206, 207, 208
Epidemias, v. 1, 409, 410, 411 (en la costa)
Esclavitud, v. 1, 265, 266, 267
Escuadra aliada, v. 1, 447; v. 2, 468, 514, 548 (Williams Rebolledo), 552, 566, 578 (Abtao), 583, 591, 701, 704, 705 (divisiones entre los jefes), 715, 716, 717, 721, 723, 732 (renuncia de Tucker)
Escuadra británica en el Pacífico, v. 1, 250
Escuadra española en el Pacífico, v. 1, 27; v. 2, 546, 553, 560 (Abtao), 604 y 605 (1ª, 2ª y 3ª división)
Escuadra del Pacífico Sur (E.E.U.U. 1862-1864), v. 1, 162, 202, 247, 248, 249, 255, 322, 415, 443, 456, 464; v. 2, 414, 482, 528, 728, 729, 730, 731, 732
Escuela Naval, v. 2, 124, 136 (directores)
Escuela de artillería naval, v. 2, 189
Escuela Central de Marina, v. 1, 82; v. 2, 127, 132 (edificio y requisitos para el ingreso), 133 (cursos), 135, 140, 141, 387
Escuela Náutica de Arica, v. 2, 148
Escuela Náutica de Paita, v. 2, 147, 148
La España, periódico de Madrid, v. 2, 464, 564
Estación francesa en Oceanía, v. 2, 146 (embarque de guardias marinas peruanos)
Estación Naval del Pacífico, (véase) Escuadra del Pacífico Sur)
Evening Mercantile Journal, periódico de Boston, v. 1, 659
Expedición científica española, v. 2, 462
Exploraciones en la Amazonía, v. 3, 21, 22, 34 a 38 (Maw, Smith y Lowe), 45 y 53 (Castelnau), 55 (Maury), 58 y 59 (Herndon y Gibbon), 123 (bergantín *Próspero*), 158, 159 (Raimondi), 161 (río Marañón), 166 (río Ucayali, muerte de Távara y West), 177, 179, 182, 225, 235
Expedición a Chanchamayo, v. 2, 385, 386

F

Fábrica de piedra liza, v. 2, 498, 525 (granadas y proyectiles)
Fábrica de pólvora, v. 1, 449, 450, 455, 456; v. 2, 341, 534, 535
Fábrica de tejas y ladrillos (Loreto), v. 3, 205, 208 a 216 (descripción), 225, 236 y 239 (paralización y cierre)
Factoría naval de Loreto, v. 3, 139, 149 (edificio), 205 a 208 (descripción), 216, 217, 218, 229, 230, 235, 236, 237 (paralización y entrega a la Cía. de navegación del Amazonas)
Factoría naval de Bellavista, v. 1, 217, 278, 409, 441, 442, 444, 445, 446, 528, 590, 591, 714, 725, 726, 917; v. 2, 30, 31 (protección de Echenique), 45, 188, 196, 197, 198, 210, 228, 241, 264, 266, 337 a 347, 378, 498, 520, 524, 532, 534, 639; v. 3, 376

Fanal, revista, v. 1, 392, 393
Ferrocarriles, v. 1, 46, 55, 317 (conexión de las líneas de vapores entre el Atlántico y Pacífico), 318, 319, 583, 584; v. 2, 524
Fertilizantes, v. 1, 21, 23, 25, 32, 732 (comercio por el Callao) (véase también guano y salitre)
Filibusteros, v. 1, 70, 213, 245, 333 y 339 (Walker)
Fletes, v. 1, 985, 989 (fletes de guano), 990, 991, 993, 994, 995, 997
Flota mercante peruana, v. 1, 920 (situación en la colonia), 922 y 923 (compra de buques), 927 (naves matriculadas), 929
Flotilla fluvial del Amazonas, v. 2, 413
Foreign News, periódico del Callao, v. 1, 726
Fortificaciones en el Callao, (véase Defensas terrestres)
The Friends, periódico de Honolulú, v. 1, 659

G

Gaceta de Lima y Callao, periódico del Callao, v. 1, 726
Gobernación de las islas Chincha, v. 2, 368 (dualidad en el mando), 369, 370
Gremios, v. 1, 267, 268, 269, 273
Grumetes, v. 2, 185, 186, 187
Guano, v. 1, 21, 24, 25, 28, 32, 54 (influencia en la vida nacional), 75, 221 (Dreyfus), 253 (contrabando), 272 a 276 (tráfico), 278, 279, 284 (derroche de ingresos), 316, 326 a 331 (Inglaterra y el negocio del guano), 366, 383, 384 (comercio), 419, 430, 456, 457 (propiedad), 458, 459 a 497 (comercialización), 460, 461 (problema de las islas Lobos), 462, 463, 464, 468 a 470 (cantidad existente), 471 a 473 (calidad), 474, 475, 476, 477, 478(mano de obra utilizada), 480 a 482 (extracción y embarque), 484, 485, 486, 487, 488 (arriendos), 489, 490 a 492 (consignaciones), 493 y 494 (cuadros de exportación), 495 (porcentajes de exportación), 532 (mano de obra), 665 a 667 (islas Lobos), 732 (comercio por el Callao), 784 (abono), 911, 922, 927, 935, 936, 939 (cuadros de buques guaneros), 975, 983 a 985 (tráfico), 986 (causas del fracaso de la empresa peruana), 987, 988, 989, 993, 997, 998; v. 2, 29 (custodia de las islas), 30 (fletes), 274, 368, 404 (captura de contrabandistas)
Guardias Marinas, v. 2, 127 (instrucción), 129 y 131 (grabados), 134 (relación del Colegio Naval Militar), 139 (a bordo de la Mercedes), 145 a 147 (embarque en marinas extranjeras), 148
Guerra con España (1866), v. 1, 27, 248, v. 2, (véase capítulo XIII)
Guerra entre Perú y Ecuador (1859-60), v. 1, 244, 256, 258, 278

H

Haberes, v. 2, 149 a 151 (de los oficiales), 189, 190, 191 (de las tripulaciones)
El Heraldo, periódico de Londres, v. 2, 47
El Heraldo Masónico, periódico del Callao, v. 1, 726
Hospital de Guadalupe, v. 1, 302
Hospital de San Andrés, (Lima), v. 1, 167
Hospital del Espíritu Santo, v. 2, 132, 141
Hospital Naval de Bellavista, v. 1, 164, 300, 302, 519
Hospital Militar, v. 2, 341

I

Industria bélica, v. 1, 168, 169, 170
Infantería de marina, (véase Batallón de Marina)

Inmigración en el Perú, v. 1, 512, 519 a 520 (inmigración europea), 521, 522, 523 (norteamericanos), 524 (alemanes), 547 (negros); v. 3, 64 (colonos de Chanchamayo), 58 (proyecto de Maury)
Instituto Militar (véase Escuela Naval y Colegio Naval)
Islas guaneras, v. 1, 665 a 667 (islas Lobos) (véase islas Chincha, gobernación)

J

Johnston y Cía., casa proveedora de víveres, v. 3, 227
Journal of commerce, periódico norteamericano, v. 1, 463
Junta de reconocimientos, v. 2, 114, 115

L

Lanas, comercio de, v. 1, 751, 794, 804 y 806 (comercio por Islay), 976 a 982 (tráfico y cuadros estadísticos)
Levas (véase reclutamiento)
The Liberal, periódico inglés, v. 1, 58
Liberalismo, v. 1, 57, 58, 60, 61 (Inglaterra), 62 y 63 (Francia), 972 (gobierno de Echenique)
Lircay, batalla de, (1830), v. 1, 352
Lozano y Guerra, constructora, v. 1, 715 (construyó un muelle en el Callao)

LL

Lloyd's Register, v. 1, 987, 991, 994, 997

M

Maderas, v. 1, 71, 426, 427 (Tumbes)
Mano de obra en el Perú, v. 1, 502 a 510 (negros, chinos y polinesios)
Máquina a vapor, v. 1, 44, 47, 127
Marina mercante, v. 1, 357 (situación), 920 (situación en la colonia), 922, 923 (compra de buques), 925, 926 (naves matriculadas), 927, 929 (composición de la flota mercante nacional), 931 a 934 (de Chile), 938; v. 2, 28 y 29 (preocupación de Castilla)
Marinería, v. 1, 907 a 909 (deserciones y enganches); v. 2, 185, 186, 187 (instrucción) (véase también, Tripulaciones y Reclutamiento)
Matrículas de mar y tercios navales. v. 1, 501, 537, 538, 539, 540 (jornales), 542, 548, 924; v. 2, 208, 209, 210, 211, 212, 213
Mayoría de órdenes de departamento, v. 2, 35, 97, 98, 101 (atribuciones)
Mecanización, proceso de, v. 1, 34, 35, 36
El Mercurio, diario de Valparaíso, v. 1, 511; v. 2, 486
Milicias y tercios navales, v. 2, 208, 209, 210, 211, 212, 213 (véase también Matrículas)
Minas de plata, v. 1, 612 a 615
Minas submarinas, v. 2, 515, 516 (máquinas infernales), 679
Minería, v. 1, 428 (situación en la colonia), 429 (recursos)
Miranda y Cía., compañía de navegación, v. 1, 951
Montoneros, v. 1, 533, 534 (Escobar, León y Rayo), v. 2, 185
Motines (véase sublevaciones y motines)
Muelles, v. 1, 802 (construcción del muelle de Islay)

N

El Nacional, periódico peruano, v. 1, 224, 308
Naufragios, v. 2, 67 (del vapor Reyes), 377 a 384 (fragata *Mercedes*), 387 a 395 (*Rímac*), 486 (*Triunfo*); v. 3, 364 (*Aurora* en el Titicaca)
Navegación en el Amazonas, v. 3, 216, 217, 231, 237 (véase también Exploraciones en el Amazonas)
Navegación a vapor (véase Buques a vapor)
Navegación a vela, (veáse Buques a vela)

Navegación costera, v. 1, 79, 80, 935 (cabotaje), 941 (pilotos), 943 (dependencia de la P.S.N.C.), 945
New York Commercial Advertiser, periódico norteamericano, v. 1, 463
New York Herald, periódico norteamericano, v. 1, 473

O

Oceanografía, v. 1, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92 (Maury); v. 3, 56 (Maury)
Ohlendorf y Cía., consignatarios del guano, v. 1, 487, 488
Operarios británicos, v. 2, 178, 179, 180 a 182 (contrato), 183; v. 3, 132, 234, 376, 377, 389
El Oriente, periódico de Loreto, v. 3, 307

P

Pacific Steam Navigation Company, v. 1, 212, 213, 319, 330, 331, 357, 411, 442, 444, 445, 470, 528, 529, 571, 572, 573 (establecimiento de rutas), 576, 577, 578, 579 (servicio de correos), 584, 585 (transporte de carga), 591, 592, 593, 595, 596, 654, 712, 722 (desenvolvimiento en el Callao), 724 (cuadros del movimiento), 736, 802, 938, 943, 944 a 948; v. 2, 130, 147, 212, 239, 267, 283, 285, 403, 498, 517, 520, 718
La Palma, batalla de, (Castilla contra Echenique), v. 2, 99, 134, 190, 389
Panamá Rail Road Company, v. 1, 319
Partido civil, v. 1, 257, 260
El Peruano, periódico de Lima, v. 1, 304, 308, 562, 563, 566; v. 2, 221, 288, 327, 435, 882; v. 3, 166, 304, 305, 306, 307, 311, 391, 396
Peruvian Corporation, v. 3, 386, 389, 390
Pesca, v. 1, 432, 433, 434; v. 2, 31 (Arica); v. 3, 332 (Uros en Puno)
Petróleo, v. 1, 439; v. 3, 105
Poder marítimo, v. 2, 25 (definición), 26, 27, 28, 29
Polinesios, v. 1, 509 (tráfico), 510, 511, 512, 544
Política naval del Perú, v. 2, 27 (Castilla), 28, 368
Pólvora, v. 1, 447, 448, 449, 450 (industrialización)
Pontones del estado, v. 1, 917; v. 2, 46, 243
El Porvenir, periódico del Callao, v. 1, 726; v. 2, 885
Public Ledger, periódico de Filadelfia, v. 1, 333
Puertos en Perú, v. 1, 597 (factores para su desarrollo), 598, 599, 600, 601 (sistema portuario), 601, 602, 620 (Loa), 621 (Chipana), 622 y 623 (Pabellón de Pica), 624 (Patillos, Molle e Iquique), 641 (Mejillones), 642 y 643 (Pisagua), 644 (Camarones), 645, (La Puntilla), 647 (Amotape), 648 a 650 (Tumbes), 650 (Talara y Paita), 659 (Sechura), 662 (San José de Lambayeque), 665 (islas Lobos), 667 (Pimentel), 668 (Eten), 669 (Chérrepe), 670 (Pacasmayo), 671 (Malabrigo), 673 (San Bartolomé de Cao), 674 (Huanchaco), 679 (Santa), 680 (Ferrol), 681 (Chimbote), 682 (Samanco), 684 (Casma), 685 (Huarmey), 688 (Barranca), 689 (Supe), 690 (Bégueta y Huacho), 696 (Huaura), 697 (Chancay), 698 (Ancón), 699 a 734 (Callao), 735 (Chorrillos), 739 (Chira y Lurín), 740 (Chilca), 741 (Mala), 742 (Cerro Azul), 743 (Cañete), 745 (Tambo de Mora y Chincha), 746 (islas Chincha), 751 (Pisco), 761 (Paracas), 764 (Nazca), 766 (Marcona), 768 (Arica), 793 (Islay), 809 (Mollendo), 812 (Mejía), 813 (Tambo, Cocotea y Pacay), 814 (Ilo-Pacocha), 816 (Sama), 817 (Lomas), 818

(Acarí), 819 (Chala), 821 (Atico), 822 (Camaná), 823 (Quilca), 825 (Guata, Vítor y Matarani)

R

Reclutamiento del personal naval, v. 2, 200, 202, 203, 204, 205, 206 (abusos)
Reducciones de aborígenes selváticos, v. 3, 106
Reglamento Orgánico de la Armada, v. 2, 94, 95, 96, 98, 130, 192, 193 (uniformes), 206 (enganche), 229
Reparaciones de buques, v. 2, 520 a 527 (Para la defensa durante la guerra con España), 528 a 530 (fragata Callao)
Registro oficial de la provincia, periódico del Callao, v. 1, 726
Revolución industrial, v. 1, 23
Revoluciones en Perú (Véase sublevaciones y motines)
Ridel Meacle, v. 1, 592 (propuesta para la construcción del dique del Callao
Rockie y Cía., v. 1, 592 (propuesta para la construcción del dique)

S

Salarios, (véase Haberes)
Salem Gazette, periódico norteamericano, v. 1, 463
Salinas, v. 1, 615 (Iquique), 741 (Chilca), 694 (Huacho)
Salitre, v. 1, 21, 24, 32, 451, 452 a 456 (comercio), 631 (condiciones de la explotación), 911, 936, 997, 998
Schutts y Cía., consignatario de guano, v. 1, 487
Sociedad consignataria del guano, v. 1, 492
South Pacific Times, periódico del Callao, v. 1, 727
Star and Herald, periódico del Callao, v. 1, 726
Sublevaciones y motines, v. 1, 535 (de chinos); v. 2, 277 (Apurímac 1855), 277 (Arauco), 285 (Vivanco), 356 (Belisario Suárez en Loreto), 370, 371, 373 (contra Echenique), 375, 376 (Elías), 377, 396 a 405 (Vivanco), 407 a 409 (Echenique), 410 (Ucayali), 411 (la *Arica* en Londres), 414 (contra Pezet), 419 a 421 (fragata *Amazonas*), 720 (problema de Tucker); v. 3, 378, 379
Sueldos (Véase Haberes)

T

Tabaco, v. 1, 424 y 425 (zonas de cultivos)
Táctica naval, v. 1, 173 a 181, 189
Telegrafía, (véase Comunicaciones)
Terremotos, v. 1, 411 a 415 (Arica 1866), 626 (Iquique), 791 (Arica)
Thompson Bonar y Cía., casa comercial inglesa, v. 1, 223, 224
The Times, periódico de Londres, v. 1, 59, 61, 460, 481, 558, 987, 988; v. 3, 84
Trabajo artesanal, v. 1, 268, 269, 448
Tráfico marítimo y comercial, v. 1, 21, 28, 936 a 944
Transporte marítimo, (véase Marina mercante)
Tratado Vivanco-Pareja; v. 2, 492 a 495
Trigo, v. 1, 420, 421, 928
Tripulaciones, v. 1, 144, 146, 147, 148, 149, 152, 153, 154 (vida a bordo), 156, 157 (insubordinaciones), 162 a 168 (enfermedades), 905 y 906 (capitanes y maestros), 907 y 908 (marinería); v. 2, 184 (oficiales de mar), 186, 188 (instrucción), 194, 195, 196 (extranjeros), 200 (leva), 203, 204, 205 (reclutamiento); v. 3, 376 (personal extranjero en Puno)

U

Uniformes, v. 2, 183, 184, 193, 194
Universidad de San Marcos, v. 1, 15; v. 2, 137
Uros, tribu del Titicaca, v. 3, 331, 332

V

Voluntarios chilenos (1865-1866), v. 2, 479, 521, 543, 822
La Voz de América, periódico de Madrid, v. 2, 699

INDICE TOPONIMICO

A

Abrolhos, Brasil, v. 2, 67
Abtao. v. 1, XVII, 29; v. 2, 199, 271, 274, 277, 362, 451, 547, 550, 554, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 572, 575, 577, 583, 584, 627, 667, 672, 798, 799, 800, 807, 814, 820, 868; v. 3, 160
Acabilla, v. 1, 424
Acapulco, v. 1, 247, 860; v. 2, 437, 471
Acarí, v. 1, 402, 421, 767, 818, 819
Acarí, río, v. 1, 817
Acarí, morro, v. 1, 854, 868
Acarí, valle, v. 1, 818; v. 2, 435
Aconcagua, v. 1. 370, 375
Acuchimay, v. 2, 217; v. 3, 404
Achanizo (curato de Chala), v. 1, 820
Achidona, v. 3, 109
Adriático, mar, v. 1, 190, 195
Achual (lavadero de oro), v. 3, 281
Africa, v. 1, 31, 32, 46, 71, 74, 201, 208, 227, 243, 265, 324, 331, 394, 475, 485, 487, 503, 547, 568; v. 3, 345, 400, 417
Aguirre, pongo de, v. 3, 179, 295
Agujas, punta de, v. 1, 406, 653, 662, 834, 845, 857, 863
Aichu, punta, v. 2, 577
Aigache (lago Titicaca), v. 3, 387
Aipena, río, v. 3, 159, 166, 283,
Alacrán, isla de, v. 1, 406, 414, 755, 771, 773, 774; v. 2, 755
Alaska, v. 1, 32, 247
Albany, v. 2, 682
Alcaparosa (Pisagua), v. 1, 612, 644
Alcolea, v. 2, 747
Alemania, v. 1, 45, 63, 168 (industria bélica), 238, 459, 487, 488, 993; v. 2, 266, 267
Alicante, v. 2, 458
Almonte, pozo (Tarapacá), v. 1, 609, 614, 615
Alto Perú, v. 1, 342, 779
Alvizuri, isla de, v, 1, 794, 800, 801
Amantani, isla (Puno), v. 3, 365
Amazonas, río, v. 1, 52, 58, 203, 315, 322, 324, 340, 346, 359, 949, 976; v. 2, 31, 68, 356, 413, 522, 523, 524; v. 3, 21, 22, 24, 29, 30, 31, 33, 37 (mapa), 38, 42, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 68, 69, 72, 73, 77, 78, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 100, 101, 102, 105, 118, 119, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 131, 132, 134, 135, 150 152, 155, 156, 158, 159, 162, 175, 184, 185, 196, 197, 199, 204, 208, 216, 217, 218, 220, 223, 225, 232, 233, 237, 240, 241, 242, 243, 245, 246, 247, 252, 253, 254, 258, 265, 270, 279, 281, 285, 287, 289, 291, 292, 293, 294, 296, 301, 302, 303, 306, 307, 311, 312, 323, 363, 398, 411, 412, 416, 418, 419
Amazonas, Dpto., v. 2, 436; v. 3, 27, 30, 31, 36, 39, 42, 67, 136, 258
Amazonas, valle, v. 3, 419, 420
Amazonas, Alto, v. 3, 66
Amazonía, región de la, v. 1, 227, 239, 522 a 524, (inmigración europea), 600; v. 3, 31, 105, 106, 129
Amberes, v. 1, 326
América, v. 1, XVIII, 51, 69, 74, 144, 202, 208, 314, 316, 341, 358, 362, 385, 404, 412, 430, 526, 827, 837, 900, 920; v. 2, 94, 146, 416, 449, 456, 462, 468, 469, 491, 500, 634, 740; v. 3, 100, 102, 114, 241, 242, 243, 280, 398, 399, 405, 406, 408, 416

América Central, v. 1, 32, 70, 213, 245, 246, 314, 316, 317, 319, 321, 322, 333, 339, 349, 404, 409, 458; v. 3, 60
América del Norte, v. 1, 32, 208, 316, 964; v. 2, 339, 458, 468; v. 3, 55, 59, 399, 401
América del Sur, v. 1, 32, 33, 229, 316, 854, 857, 873, 875; v. 2, 444, 468; v. 3, 59, 401, 410
América Española, v. 2, 94
América Latina, v. 1, 68, 70, 204, 212, 213, 243; v. 3, 398, 415, 419, 420, 421
Amopaya (hacienda de Tacna), v. 1, 778
Amotape, v. 1, 647, 648
Amsterdam, v. 1, 208
Ancash, v. 1, 448, 600, 661, 679, 685, 688
Ancón. v. 1, 598, 698, 699 (descripción), 702, 707, 828, 834, 837, 973, 975; v. 2, 230, 535
Ancona, quebrada de, v. 1, 776
Ancud, v. 1, 374, 375, 377; v. 2, 53, 552, 554, 557, 559, 577, 716
Ancho, río, v. 2, 560
Andes, v. 1, 33, 323, 345, 346, 348, 351, 354, 355, 387, 425, 430, 596, 608, 609, 611, 615, 618, 621, 645, 771, 799; v. 3, 24, 31, 33, 38, 55, 118, 242, 246, 359, 399, 410, 411, 412, 418, 419
Angamos, v. 1, XVII
Angostura, v. 1, 821
Angra, v. 1, 485
Annapolis, v. 1, 137, 170, 179, 289; v. 2, 146; v. 3, 398, 400, 408, 409, 416
Annobon, isla (golfo de Guinea), v. 2, 448
Antigua, (Caribe), v. 2, 307, 506
Antillas, v. 1, 318, 324, 367, 847; v. 2, 472, 474, 490, 500, 698, 699, 721, 734, 736
Antillas, Perla de las, v. 1, 71
Antofagasta, v. 1, 342
Apurímac, río, v. 3, 34, 216, 363
Arabia, v. 1, 394
Aranjuez, v. 2, 546
Aranta, caleta de Quilca, v. 1, 823
Arauco, v. 1, 359, 373
Arcos, v. 1, 615
Archidona (Ecuador), v. 3, 109
Arenal, v. 1, 429
Arequipa, v. 1, 237, 262, 269, 273, 401, 424, 496, 497, 584, 585, 586, 600, 601, 630, 639, 791, 793, 794, 799, 800, 801, 804, 807, 808, 809, 812, 817, 818, 819, 820, 822, 823, 825, 827; v. 2, 282, 372, 373, 385, 401, 405, 414, 415, 427, 451, 733, 793; v. 3, 241, 244, 382
Argelia, v. 1, 235, 417
Argentina, v. 1, 202, 359, 364, 595; v. 2, 459, 485, 740; v. 3, 99, 241, 365, 406, 417, 418, 419
Arica, v. 1, 29, 250, 255, 296, 308, 342, 346, 404, 406, 412, 413 (terremoto), 414, 415, 424, 442, 443, 445, 497, 552, 556, 582, 583, 585, 586, 591, 597, 598, 600, 602, 604, 608, 613, 626, 629, 630, 644, 645, 748, 767, 768, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, (descripción y movimiento comercial) 793, 794, 804, 823, 828, 845, 846, 851, 870, 872, 877, 922, 924, 927, 929, 937, 941, 948, (tráfico de vapores de PSNC), 965, 973, 975, 980, 1001, 1022, 1025; v. 2, 31, 46, 87, 99, 116, 148, 157, 270, 274, 275, 299, 308, 317, 327, 355, 373, 375, 376, 388, 415, 416, 419, 421, 423, 424, 432, 433, 437, 473, 533, 535, 550, 716, 724, 748, 889; v. 3, 136, 329, 355, 366, 367, 368, 369, 371, 375, 376, 377, 383, 390, 392, 394, 402, 421
Arraya, hacienda de Pativilca, v. 1, 535
Arica, morro, v. 1, 854
Artico, Oceáno, v. 1, 177, 201, 202, 436
Asia, v. 1, 74, 208, 243, 316, 320, 331, 490, 568, 957, 997; v. 2, 147, 207
Asia, isla, v. 1, 740
Asia, Cañete, v. 1, 765, 867
Asiria, v. 3, 353
Aspinwall (hoy Colón), Panamá, v. 1, 150, 315, 318, 322, 971; v. 2, 480
Ata, v. 1, 512
Atacama, v. 1, 369, 396, 602, 604, 609, 618

Atafu, v. 1, 512
Atahuanquí, punta (Bégueta), v. 1, 690
Atico, v. 1, 392, 819, 821, (descripción), 845, 973, 975; v. 2, 373
Atico, río, v. 1, 821
Atiquila, morro, v. 1, 868
Atiquipa, quebrada y morro, v. 1, 402, 818, 820, 821
Atlántico, Océano, v. 1, 24, 27, 31, 32, 33, 46, 68, 144, 146, 151, 206, 208, 314, 315, 316, 319, 321, 322, 349, 355, 481, 571, 572, 583, 961, 982; v. 2, 53, 733, 735, 736, 738, 742, 744, 756; v. 3, 24, 27, 31, 33, 34, 64, 78, 85, 89, 158, 175, 197, 216, 241, 252, 344, 345, 410
Atrato, río, v. 1, 349
Australia, v. 1, 32, 75, 222, 228, 317, 318, 319, 324, 357, 989; v. 2, 301
Austria, v. 1, 195, 333; v. 2, 501
Ayacucho, v. 1, 258, 601; v. 2, 385, 755, 817, 820; v. 3, 216
Ayanqui, punta, v. 1, 357, 379, 388
Azapa, valle, v. 1, 423, 424, 773, 775, 776
Azapa, río, v. 1, 450
Azángaro, v. 3, 357, 379, 388
Azores, islas, v. 1, 326
Azufre, río, v. 1, 450

B

Babilonia, v. 3, 353
Bagazán, v. 1, 524
Bahía (Brasil), v. 2, 40, 67; v. 3, 29
Balsapuerto, v. 3, 38, 103, 104, 108, 140, 280, 297
Balsas, v. 3, 36, 38
Báltico, mar, v. 1, 177
Baltimore, v. 1, 164, 298, 299; v. 2, 234
Ballestas, islas, v. 1, 399, 751
Barbados, v. 2, 67; v. 3, 124, 134
Barcelona, v. 2, 456, 461; v. 3, 399, 402, 403, 407, 408, 410, 415, 417, 418, 422
Barlovento, caleta de, v. 1, 780
Barranca, v. 1, 688, 689, 690 (descripción), 845
Barranco, v. 1, 701, 735
Barrenechea, v. 1, 627, 645
Barroso, quebrada de Arica, v. 1, 776
Batán, grande, v. 1, 424
Beagle, canal, v. 1, 356, 690 (montaña)
Bégueta, bahía de, v. 1, 690 (descripción), 841, 845
Behring, mar de, v. 1, 201
Belem do Pará (véase Pará)
Bélgica, v. 1, 213, 237, 254, 459, 993; v. 2, 503, 513
Belice, v. 1, 324
Bellavista, v. 1, 164, 217, 278, 300, 302, 409, 441, 442, 444, 445, 446, 519, 528, 590, 591, 699, 701, 702, 708, 714, 725, 726; v. 2, 45, 132, 188, 196, 197, 210, 216, 228, 236, 241, 264, 266, 337, 338, 339, 340, 341, 343, 344, 345, 366, 378, 498, 520, 524, 532, 534, 606, 639, 814; v. 3, 376, 394
Beni, río, v. 3, 151
Berkeley, v. 3, 400
Berlín, v. 1, 39
Bermudas, v. 1, 595
Beware, punta (Marcona), v. 1, 766
Bilbao, v. 1, 326; v. 2, 461
Birds, v. 1, 485
Birkenhead, v. 2, 286
Birú, v. 1, 828
Blackwall, v. 2, 89, 269, 275, 296, 309
Blanca, isla, v. 1, 399, 458, 485, 497, 622, 680, 751
Blanco, cabo, v. 1, 857
Bocanegra, hacienda, v. 1, 702
Bogotá, v. 1, 317, 322, 332, 347
Bolivia, v. 1, 202, 221, 244, 284, 319, 326, 339, 340, 342, 343, 345, 346, 351, 367, 407, 421, 424, 437, 444, 447, 475, 485, 487, 600, 601, 602, 620, 621, 631, 767, 768, 773, 776, 782, 785 (mercaderías destinadas a Bolivia), 788, 789, 790, 806, 816, 817, 860, 896, 948; v. 2, 38, 308, 370, 388, 451, 474, 479, 485, 490, 547, 554, 591, 715, 740, 881; v. 3, 60, 241, 329, 355, 357, 365, 378, 379, 387, 390, 419
Boquerón, v. 1, 705, 706, 708, 845
Bordeaux, v. 2, 272
Borja, pueblo de, v. 3, 66, 109, 131, 158, 162, 182

Boston, v. 1, 100, 155, 326, 436, 503, 659; v. 2, 284, 305, 311; v. 3, 402, 422
Brasil, v. 1, 17, 32, 202, 208, 266, 323, 328, 342, 346, 351, 367, 401, 411, 536, 920, 976; v. 2, 26, 32, 38, 41, 45, 146, 278, 298, 301, 311, 315, 355, 492, 503, 698, 740, 741; v. 3, 24, 29, 30, 33, 42, 52, 53, 54, 55, 58, 59, 60, 63, 66, 69, 71, 72, 77, 85, 86, 87, 91, 97, 98, 99, 100, 118, 119, 122, 132, 196, 197, 204, 216, 218, 231, 241, 242, 244, 245, 246, 270, 283, 285, 292, 293, 295, 296, 297, 201, 304, 305, 311, 397, 400, 418, 419
Brea, cerro de Amotape, v. 1, 647
Brest, (puerto francés), v. 2, 52, 146
Brighton, v. 1, 737
Broca, v. 1, 40
Brooklyn, v. 2, 311
Brünn, v. 1, 41
Brunswick, v. 1, 156
Bruselas, v. 1, 87, 237, 326; v. 2, 437
Buena Esperanza, cabo de, v. 1, 77, 149, 208
Buenamuerte, v. 1, 424
Buenaventura, puerto, v. 1, 584, 660
Buenavista, (Tacna), v. 1, 778
Buenos Aires, v. 1, 182, 402, 595, 919; v. 2, 470, 564, 709; v. 3, 403, 406, 409, 410, 411, 415, 418, 419
Bufadero, acantilado de Huarmey, v. 1, 686, 688
Bujama, v. 1, 454, 741
Burdeos, v. 1, 326, 486, 561; v. 2, 236
Burma, v. 1, 75, 177, 228

C

Caballas, morro, v. 1, 868
Caballo, cabo (Islay), v. 1, 799
Caballococha, lago v. 3, 155
Caballos, puerto, v. 1, 765
Cabeza de Lagarto, bahía (Huarmey), v. 1, 685, 686
Cabo Blanco (Brasil), v. 1, 32
Cabo Blanco (Talara), v. 1, 408, 650
Cabo San Juan, v. 2, 448
Cabo Verde, v. 2, 52, 307
Cáceres (Colombia), v. 1, 348
Cachipuerto, salinas de, v. 3, 155
Cachiyacu, río, v. 3, 38, 103, 280
Cádiz, v. 1, 182, 236, 326, 347, 365, 771, 919; v. 2, 38, 44, 89, 208, 270, 452, 453, 459, 461, 466, 734, 747
Cajabamba, v. 1, 662
Cajamarca, v. 1, 661, 671; v. 2, 356; v. 3, 34, 36, 103, 122, 145
Cajatambo, v. 1, 696
Calais, v. 1, 206; v. 2, 476
Calana, (Chile), v. 1, 620, 776
Calana (Tacna), v. 1, 776
Calaveras, morro, v. 1, 854
Calbuco, isla, v. 2, 559, 577, 578, 579, 591
Calca, río, v. 1, 817, 822
Calcuta, v. 2, 46, 147, 232, 271
Caldera, v. 1, 369, 933; v. 2, 540, 543, 545
Caledonia, v. 1, 510
Calentura (lavadero de oro en Loreto), v. 3, 281
Caleta Vieja, v. 1, 809
Caliente (Tacna), v. 1, 776, 777
California, v. 1, 47, 68, 70, 71, 201, 213, 245, 317, 319, 333, 357, 380, 409, 436, 507,535, 584, 739, 744, 923, 925, 964, 980, 989; v. 2, 284, 470, 471, 545; v. 3, 345, 400
Callanayaco, salinas de, v. 3, 280, 281
Callao. v. 1, XVII, XVIII, 29, 33, 36, 82, 87, 136, 146, 155, 164, 167, 193, 194, 199, 202, 204, 212, 215, 217, 218, 221, 239, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 255 269, (motines), 270, 273, 274, 291, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 318, 325, 328, 329, 334, 335, 337, 342, 350, 356, 378, 380, 382, 383, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 411, 413, 415, 427, 435, 436, 438, 439, 441, 442, 443, 444, 445, 448, 450, 457, 483, 497, 498, 504, 507, 508, 510, 511, 512, 519, 523, 530, 531, 532 (astilleros), 533, 540, 572, 577, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 591, 592, 594, 595, 597, 598, 599, 600 (arena portuaria), 650, 655, 660, 661, 671, 679, 683, 687, 692, 693, 695, 698, 699, (descripción), 701, 702, 703, 704, 705, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 737, 748,

779, 782, 783, 784, 785, 817, 825, 845, 846, 847, 851, 852, 857, 872, 876, 883, 887, 893, 898, 900, 908, 911, 917, 918, 922, 923, 924, 925, 937, 939, 940, 941, 946, 954, 958, 960, 966, 968, 969, 973, 975, 980, 986, 989, 994, 996, 1001, 1015, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027; v. 2, 30, 32, 33, 35, 40, 42, 45, 56, 60, 65, 66, 67, 68, 87, 88, 89, 98, 99, 100, 103, 111, 112, 145, 157, 199, 200, 207, 211, 216, 217, 219, 220, 221, 222, 223, 227, 229, 230, 231, 236, 239, 241, 243, 268, 270, 272, 274, 277, 278, 279, 280, 282, 283, 285, 288, 299, 300, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 310, 312, 315, 317, 318, 319, 322, 323, 325, 326, 327, 328, 329, 331, 332, 334, 335, 337, 338, 339, 340, 343, 347, 348, 355, 356, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 372, 373, 378, 379, 389, 390, 394, 396, 403, 404, 407, 410, 413, 415, 427, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 443, 451, 452, 470, 471, 473, 475, 476, 479, 482, 484, 494, 497, 498, 500, 504, 506, 512, 515, 516, 517, 518, 519, 521, 524, 525, 526, 530, 532, 534, 535, 536, 537, 539, 541, 543, 545, 548, 550, 552, 554, 584, 593, 594, 595, 596, 601, 606, 609, 614, 615, 616, 617, 620, 627, 628, 639, 642, 651, 653, 664, 669, 670, 672, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 690, 697, 699, 700, 716, 717, 720, 721, 733, 734, 735, 736, 739, 741, 744, 762, 763, 764, 765, 771, 774, 779, 781, 785, 786, 787, 792, 793, 794, 795, 796, 850, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 882, 883, 884, 885, 887, 888, 889, v. 3, 34, 74, 84, 98, 103, 128, 152, 160, 226, 304, 305, 311, 367, 370, 372, 373, 375, 377, 378, 392, 393, 394, 395, 396, 399, 400, 403, 404, 405, 406, 407, 411, 413, 416, 417, 418

Callaría, quebrada, v. 3, 158, 270

Callejón de Huaylas, v. 1, 682

Camaná, v. 1, 403, 420, 421, 423 (producción agrícola), 424, 425, 587, 817, 821, 822 y 823 (descripción); v. 2, 415

Camaná, río, v. 1, 817, 819, 868

Camarones, quebrada, v. 1, 602, 611, 618, 644 (descripción). 645, 825

Camarones, río, v. 1, 821

Cambridge, v. 1, 311; v. 3, 399, 400

Camiña, v. 1, 603, 611, 639, 643

Camotal, bajo del, v. 1, 847; v. 2, 527, 642

Campana, morro, v. 1, 857

Campaña, cerro, v. 1, 683, 689

Camucheros, v. 3, 135

Canadá, v. 1, 69, 75, 324, 996, 997; v. 2, 311

Canal de La Mancha, v. 1, 206

Canchahuaya, cerro, v. 3, 188, 270

Cantón, v. 1, 326, 503, 980

Cañete, v. 1, 214, 421 (producción de caña), 426, 527, 740, 742, 743, 744 (descripción)

Cañete, río, v. 1, 743

Cañete, villa, v. 1, 753

Cao, v. 1, 864

Capachica, v. 3, 382

La Capilla, v. 1, 458, 792, 793 (descripción)

Capaquirri, v. 1, 609

Caplina, río, v. 1, 776, 777

Carabaillo, v. 1, 457, 702

Carabaillo, río, v. 1, 866

Carabaya, v. 3, 387

Caracoles (Chilca), v. 1, 740

Caramba (Chala), v. 1, 820

Caramucho, caleta, v. 1, 624, 641

Caravelí, v. 1, 451, 817, 821

Caravelí, río, v. 1, 821, 822

Cardiff, v. 1, 654

Caribe, v. 1, 32, 208, 276, 318, 322, 474, 847

El Carmen (mina de Tarapacá), v. 1, 609, 615

Carmi, v. 2, 570

Caron, v. 1, 118

Carolina del Norte, v. 2, 889

Carolinas, islas, v. 1, 315

Carquín, bahía de, v. 1, 690 (descripción)

Carraca, v. 2, 459

Carrasco, cerros de, v. 1, 622

Carretas, morro de, v. 1, 674, 764

Carrizal Bajo (Atacama), v. 1, 369

Cartagena, v. 1, 317; v. 2, 208, 305, 459, 461, 462
Cartago (Colombia), v. 1, 348
Carumas (Titicaca), v. 3, 374
Casa Blanca, v. 1, 743
Cosapi, v. 3, 39
Cashiyacu, v. 3, 166
Casma, v. 1, 423, 537, 585, 679, 682. 683, 684, 685 (descripción), 845, 872, 950, 973, 975; v. 2, 379, 381, 382, 383, 384
Castilla, (Arequipa), v. 1, 817, 823
Catacaos, v. 1, 656
Cataluña, v. 2, 453
Catawa, v. 3, 420
Catay, v. 1, 227, 314; v. 3, 31
Cauca, valle del, v. 1, 348, 660
Caucato, caleta, v. 1, 973, 975
Cauquenes, v. 2, 746
Cavero, v. 1, 505
Cavite, v. 2, 459
Cayaltí, v. 1, 422, 669
Cayo Hueso, v. 2, 66
Ceará (Brasil), v. 2, 67
Ceilán, v. 1, 425
Cermeno, salinas (Iquique), v. 1, 615
Cerro Azul, v. 1, 402, 598, 742 y 743 (descripción), 765, 950, 973, 975
Cerro Blanco, v. 1, 766
Cerro de Oro, (Cañete), v. 1, 742
Cerro de Pasco, v. 1, 519, 533, 694, 754; v. 2, 434; v. 3, 58, 63, 160
Ceuta, v. 2, 448
Cincinnati, v. 2, 279, 864, 865
Cleveland, v. 3, 422
Ciudad del Cabo, v. 2, 881
Cobani (Tacna), v. 1, 776
Cobija, v. 1, 342, 345, 405, 407, 631, 776; v. 2, 284, 285, 333, 379, 375, 591; v. 3, 355
Cocoteo, caleta, v. 1, 496, 497, 792, 794, 813 (descripción), 973, 975
Codihue (Ancud), v. 2, 559, 577
Cohata (Puno), v. 3, 388
Coima (Titicaca), v. 3, 387
Colán, v. 1, 429, 541, 650, 652, 655
Colchagua (Chile), v. 1, 372, 375
Colombia, v. 1, XVIII, 247, 314, 321, 322, 332, 342, 348, 349, 350, 377, 379; v. 2, 305, 327, 479; v. 3, 63, 411, 418, 422
Colombia (Gran), v. 1, 341, 348, 381, 419
Colón, v. 1, 150, 318; v. 2, 307, 480, 506
Colupe (Lambayeque), v. 1, 422
Collai, v. 3, 260
Collao, v. 3, 369
Collao, valle, v. 1, 845
Collen, río, v. 1, 377
Collus (Lambayeque), v. 1, 422
Concepción (Chile), v. 1, 357, 372, 375
Condesuyos, v. 1, 817, 823
Connecticut, v. 1, 169
Constanza, lago, v. 2, 236
Constitución (Chile), v. 1, 357, 372, 375, 588
Contumarca, v. 3, 260
Convio, v. 2, 559
Cook, v. 1, 512
Copacabana, v. 3, 331, 361, 374, 387
Copayín, v. 3, 67
Copenhague, v. 1, 326
Copiapó, v. 1, 776; v. 3, 24
Coquimbo, v. 1, 369, 370, 375, 876; v. 2, 540, 727, 886
Coracora, v. 1, 819, 820, 821
Coracora río, v. 1, 819
Corcovado, isla, v. 1, 680
Cordillera Blanca, v. 1, 688
Corea, v. 1, 98
Cornejo, punta, v. 1, 799, 801, 802, 823, 825
Coronel, v. 1, 373, 376
Coropuro, v. 1, 778
Coruca, v. 1, 778
La Coruña, v. 1, 326; v. 2, 44, 89, 461
Corral (Chile), v. 1, 374, 377
Corralones, v. 1, 818
Corriente del Niño, v. 1, 405
Cronstadt (véase Kronstadt)
Costa Rica, v. 1, 245, 246, 315, 319, 321
Crimea, v. 1, 97, 130, 132, 163, 175, 177, 178, 189, 190, 191 (guerra), 987; v. 2, 458, 533, 651
Cuba, v. 1, 70, 71, 72, 322, 333, 421, 509, 583; v. 2, 67, 446, 448, 480, 583, 698, 699, 721, 744
Cueva, v. 1, 421

Cuilona (hacienda de Tacna), v. 1, 778
Curagua, v. 3, 28
Curaray, río, v. 3, 109, 184
Curumas, v. 3, 374
Curril, v. 1, 354
Cusulina, río, v. 3, 182
Cuzco, v. 1, 214, 265, 273, 384, 448, 544, 600, 792, 793, 794, 804, 820, 845; v. 2, 304, 375; v. 3, 34, 55, 58, 64, 151, 196, 216, 241, 242, 269, 324, 331, 363
Cyone, v. 2, 437

CH

Chaca (Arica), v. 1, 424, 775
Chacao, canal de, v. 1, 354; v. 2, 554, 557, 562
Chacayata, valle, v. 1, 773
Chaclla (Huallaga), v. 2, 200
Chacra Alta (hacienda de Carabaillo), v. 1, 702
Chachapoyas, v. 1, 36, 38, 66, 103, 122, 143, 145, 158, 268, 289,305; v. 2, 436; v. 3, 36, 281, 301, 302, 304
Chagres, v. 1, 317, 318
Chagres, río, v. 1, 317, 318
Chala, v. 1, 424, 598, 599, 600, 818, 819 y 820 (descripción), 973, 975; v. 2, 277
Chala, Morro, v. 1, 854
Chala, Vieja, v. 1, 819
Chala, río, v. 1, 819
Challacollo, veta, v. 1, 609
Challahué, península, v. 2, 559
Challata (Tacna), v. 1, 776
Challascapa, v. 1, 424
Champion Hill, v. 1, 336
Chanabaya, (Tarapacá), v. 1, 428, 609, 612
Chancay, v. 1, 214, 421, 457, 497, 565, 691, 697 y 698 (descripción), 735, 845, 866, 873, 975
Chancay, río, v. 1, 697
Chanchamayo, v. 1, 387; v. 2, 159, 385, 386, 398; v. 3, 64, 65, 109, 196, 216, 271
Chanchamayo, río, v. 2, 386; v. 3, 64
Chañaral (Atacama), v. 1, 369
Chao, v. 1, 439
Chapaja, v. 3, 34
Chapara, v. 1, 820
Chaparra, (Arica), v. 1, 424, 819, 823
Characato (hacienda en Acarí), v. 1, 818
Charleston, v. 2, 269, 271, 312
Chasuta (Loreto), v. 3, 108, 280, 297, 301
Chaullin, isla, v. 2, 577
Chaupirumi (lavadero de oro en Loreto), v. 3, 281
Chechiang, v. 1, 506
Chechiloé, punta de, v. 2, 577
Chérrepe, caleta, v. 1, 669 (descripción), 863, 973, 975
Chesapeake, bahía, v. 1, 100, 193
Chiangsun, v. 1, 506
Chiapa (Tarapacá), v. 1, 639
Chicago, v. 3, 418
Chicama, v. 1, 423, 661, 672, 673, 841, 845
Chicama, río, v. 1, 673, 845
Chiclayo, v. 1, 251, 419, 420, 421, 422, 437, 457, 645, 664, 667, 668, 949; v. 2, 372, 373, 396; v. 3, 178
Los Chiflones, (Mina en Tarapacá), v. 1, 613
Chilca, v. 1, 319, 429, 739, 740, 741 (descripción), 743, 845, 852; v. 2, 544
Chilca, Concha de, v. 1, 740
Chilca, Punta, v. 1, 854, 867
Chile, v. 1, VII, 18, 33, 57, 75, 164, 202, 203, 218, 219, 234, 244, 245, 247, 248, 253, 278, 283, 306, 307, 314, 315, 316, 318, 319, 326, 330, 337, 340, 347, 350, 351 (realidad geopolítica), 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 367, 368, 369 (actividad portuaria), 395, 403, 404, 406, 415, 424, 425, 446, 447, 452 (salitre), 470, 475, 487, 491, 510 (tráfico de polinesios), 511, 512, 526, 532, 545, 583, 584, 589, 590, 599, 601, 602, 614, 615, 628, 630, 632, 634, 639, 650, 679, 694, 714, 744, 745, 746, 755, 762, 851, 852, 860, 918, 919, 920, 925, 929, 930, 931, 933 (pérdida de buques mercantes),

934 (buques mercantes), 935, 941, 944, 945, 948, 964, 967, 968, 972, 973, 975, 980, 998, 1005, 1027; v. 2, 27, 33, 45, 56, 64, 93, 239, 274, 277, 301, 302, 304, 342, 352, 370, 376, 407, 408, 409, 415, 416, 421, 444, 448, 450, 451, 459, 468, 474, 479, 485, 491, 494, 517, 520, 521, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 553, 554, 558, 559, 560, 583, 591, 592, 593, 679, 682, 687, 698, 699, 700, 701, 703, 711, 713, 717, 718, 721, 723, 727, 731, 732, 733, 734, 740, 741, 744, 745, 746, 747, 864, 867, 868, 879, 880, 881, 884, 888; v. 3, 163, 239, 241, 345, 399, 400, 402, 407, 408, 409, 418, 419, 421, 422
Chili, río, v. 1, 817, 825
Chiloé, v. 1, 354, 355, 357, 588, 852, 967; v. 2, 271, 275, 468, 497, 546, 548, 552, 554, 559, 570, 577, 880; v. 3, 418
Chillón, río, v. 1, 699, 867
Chillón, valle, v. 1, 533, 699
Chimbote, v. 1, 439, 598, 662, 680, 681 y 682 (descripción), 684, 825, 973, 975
China, v. 1, 50, 75, 228, 314, 317, 318, 319, 409, 431, 437, 506, 508, 537, 653, 756, 930, 965, 968, 980; v. 2, 46, 232, 271; v. 3, 407, 421
Chincha , v. 1, 630
Chincha, río, v. 1, 472
Chincha Baja, v. 1, 745
Chincha, valle, v. 1, 214, 421 (producción agrícola), 423, 424, 630, 745 y 746 (descripción), 755, 973, 975; v. 2, 376, 541
Chincha, islas, v. 1, 27, 82, 87, 146, 155, 156, 157, 159, 161, 163, 218, 222, 233, 250, 253, 275, 297, 298, 328, 331, 332, 368, 369, 399, 419, 421, 423, 424, 429, 431, 443, 445, 457, 458, 459, 461, 464, 465, 466, 467, 468, 470, 473, 475, 477, 478, 479, 480, 481 (extracción del guano), 483, 484 (tráfico de guano), 487, 488, 497, 551, 556, 557, 561, 565, 588, 622, 666, 710, 712, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751 (descripción), 761, 762, 764, 873, 884, 940, 941, 959, 975, 982, 984, 985, 986, 987 (tráfico de guano), 1017, 1019; v. 2, 27, 32, 45, 46, 48, 200, 294, 303, 304, 305, 326, 342, 355, 362, 368, 369, 376, 396, 404, 413, 414, 436, 449, 450, 452, 464, 470, 471, 475, 476, 479, 480, 484 (ocupación), 486, 487, 489, 491, 492, 496, 500, 516, 526, 533, 534, 535, 536, 540, 541, 542, 543, 545, 591, 593, 721, 738; v. 3, 413, 417
Chintaguay, valle de, v. 1, 617
Chipana, v. 1, XVII, 458, 613, 621, 845,
Chipani, v. 1, 621
La Chira, v. 1, 739, (descripción), 834,
Chira, río, v. 1, 399, 647, 654, 655, 658; v. 2, 331
Chiriquí, v. 1, 201
Chisa (Tarapacá), v. 1, 645
Chislea, v. 1, 609
Chocó, río, v. 1, 348
Cholones, v. 3, 260
Chonta isla, v. 3, 190
Chope, punta, v. 2, 577
Chorrillos, v. 1, 309, 411, 533, 583, 586, 598, 701, 702, 705, 735, a 739 (descripción), 836; v. 2, 186, 355, 376, 410
Chota, v. 1, 441
Chucatamana (Tarata), v. 1, 778
Chucuito (Puno), v. 3, 357
Chucuito (Callao), v. 1, 702, 716, 723; v. 2, 604, 615, 616, 620, 646
Chucumata, caleta, v. 1, 624, 937, 975
Chuchulay (Tarapacá), v. 1, 609, 613, 617
Chule (Arequipa), v. 1, 809
Chuncura, cerro (Tarapacá), v. 1, 608
Chuscho, aguas termales (Tacna), v. 1, 777

D

Dardo, Morro, v. 1, 764
Darién, golfo, v. 1, 201, 321, 322
Darone, v. 2, 297
Darwin, montaña (Supe), v. 1, 689
Delaware, v. 1, 473, 474, 487; v. 3, 161, 195
Desaguadero, río, v. 1, 845; v. 3, 332, 341

Desaguadero, valle, v. 1, 845
Devonshire, v. 1, 460
Dinamarca, v. 1, 53, 126, 333, v. 2, 274, 287, 501
Dique, Caleta del, v. 1, 706
División, monte (Ferrol), v. 1, 680, 683
Dnieper, río, v. 1, 191
Domarara, v. 2, 67
Don Martín, isla, v. 1, 690, 691
Don Simón, v. 1, 695
Drake, v. 1, 356
Dulce, golfo, v. 1, 845

E

Ecuador, v. 1, XVI, XVIII, 33, 244, 246, 256, 260, 278, 284, 314, 318, 319, 326, 332, 339, 342, 346, 347, 348, 350, 351, 357, 404, 411, 421, 427, 447, 586, 590, 599, 600, 647, 648, 927 (tráfico de cabotaje), 938, 948, 964, 976, 980, 1001; v. 2, 36 (conflicto), 38, 47, 136, 148, 187, 231, 239, 242, 268, 269, 271, 277, 278, 281, 282, 294, 296, 299, 300, 302, 304, 306, 308, 309, 316, 370, 371, 372, 400, 409, 439, 441, 443, 451, 472, 479 (actitud frente a España), 489, 490, 547, 554, 584; v. 3, 42, 60, 63, 163, 241, 401, 402, 416, 418
Echarate, v. 3, 45, 196
Echenique, puerto, v. 1, 698
Edo, v. 1, 201
Edgartown, v. 1, 924
Egipto, v. 1, 126, 227, 427, 714; v. 2, 286; v. 3, 345
El Brujo, v. 1, 673
El Carmen, v. 1, 202, 428, 609, 615
Elido, v. 1, 475
El Pozo, v. 1, 649
Emmerich, v. 1, 487
Ene, río, v. 3, 177, 195
Escalerayacu, v. 3, 104
Escocia, v. 1, 118, 144, 460
Esmeraldas, río, v. 1, 347
España, v. 1, XV, XVI, XVII, 16, 28, 32, 33, 57, 71 (guerra por Cuba), 72, 74, 76, 78, 177, 190, 192, 206, 208, 213, 229, 236, 242, 243, 244, 246, 248, 256, 259, 260, 264, 268, 272, 278, 283, 303, 315, 316, 324, 332, 337, 346, 347, 348, 356, 361, 362, 365, 366, 367, 379, 382, 385, 402, 403, 404, 423, 439, 451, 459, 500, 519, 520, 521, 541, 568, 589, 837, 852, 860, 873, 879, 917, 918, 931, 932, 933; v. 2, 31, 33, 44, 48, 51, 52, 56, 67, 89, 94, 95, 110, 114, 125, 127, 136, 138, 143, 176, 179, 199, 200, 208, 220, 221, 235, 239, 241, 260, 271, 274, 283, 286, 297, 301, 315, 347, 348, 349, 350, 362, 371, 385, 414, 439, 443, 444, 445, 446, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 458, 459, 461, 462, 464, 465, 466, 467, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 476, 477, 478, 479, 483, 484, 486, 489, 490, 492, 493, 494, 496, 499, 500, 503, 513, 533, 536, 539, 540, 544, 545, 546, 548, 553, 554, 583, 591, 592, 614, 658, 666, 672, 680, 683, 697, 698, 700, 701, 721, 733, 736, 738, 739, 741, 742, 743, 744, 746, 747, 748, 758, 873, 875, 877, 879, 880, 881, 887, 888; v. 3, 29, 139, 160, 243, 374, 377, 378, 398, 399, 402, 403, 404, 405, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 417, 421
Estados Unidos de América, v. 1, 18, 21, 23, 25, 26, 49 (impacto de la revolución industrial), 50, 56, 57, 66, 67, 68 (régimen político), 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78, 80, 84, 85, 94, 95, 97, 98, 100, 107, 109, 116, 119, 120, 121, 131, 135, 138, 144, 151, 157, 159, 161, 163, 164, 166, 167, 168, 169, (comercio de armas), 171, 177, 178, 180, 189, 192, 195, 198, 200, 201, 202, 204, 210, 212, 213, 215, 218, 219, 225, 242, 244, 245, 246, 247 (canal interoceánico), 248, 249, 251, 253, 254, 264, 269, 277, 280, 285, 289, 292, 296, 297, 298, 300, 301, 302, 303, 304, 307, 308, 309, 310, 315, 317, 318, 320, 321, 322, 326, 332, 333, 335, 336 337, 338, 339, 341, 349, 362, 379, 380, 381, 413, 422, 423, 434, 436, 437, 439, 442, 443, 444, 449, 453, 459, 462, 463, 466 (pretensiones sobre las islas

Lobos), 468, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 483, 486, 487, 508, 509, 511, 523, 535, 552, 554, 556, 558, 563, 564, 565, 566, 568, 583, 588, 589, 590, 593, 640, 650, 655, 659, 667, 706, 755, 756, 847, 850, 883, 900, 923, 941, 947, 958, 967, 968, 969, 970, 971, 980 (tráfico de lanas), 982, 984, 991, 992, 994, 996, 997, 1014, 1015, 1022, 1025, 1026; v. 2, 31, 32, 45, 48, 55, 59, 60, 65, 66, 90, 117, 132, 138, 145, 146, 179, 196, 197, 199, 222, 227, 228, 266, 278, 280, 283, 299, 301, 303, 304, 305, 317, 321, 322, 334, 338, 340, 341, 349, 354, 364, 373, 376, 377, 386, 404, 408, 437, 462, 475, 479, 480, 491, 492, 495, 499, 500, 513, 517, 520, 525, 530, 542, 547, 593, 606, 611, 640, 654, 679, 682, 684, 686, 699, 729, 730, 746, 747, 748, 756, 761, 864, 865, 874, 875, 877, 878, 882, 884, 888, 889; v. 3, 55, 56, 58, 59, 60, 61, 63, 69, 70, 73, 74, 105, 122, 161, 237, 301, 363, 397, 398, 399, 401, 407, 408, 409, 410, 414, 415, 416, 418, 419, 420, 422
Estaquie (Sama), v. 1, 778
Esteves, isla, v. 3, 377
Eten, v. 1, 457, 667, 668 (descripción), 834, 863, 973, 975
Eupatoria, v. 1, 191
Europa, v. 1, 21, 23, 25, 31, 34, 44, 48, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 64, 66, 68, 69, 72, 74, 75, 77, 79, 80, 84, 94, 100, 117, 157, 160, 172, 173, 174, 195, 200, 206, 208, 212, 216, 219, 220, 223, 224, 225, 228, 235, 236, 249, 259, 260, 261, 315, 316, 318, 320, 324, 349, 350, 363, 383, 411, 423, 425, 426, 434, 435, 437, 438, 449, 451, 453, 456, 475, 484, 485, 489, 490, 491, 509, 522, 526, 568, 589, 591, 609, 629, 633, 640, 802, 828, 930, 938, 949, 957, 970, 971, 972, 982, 988, 997; v. 2, 196, 197, 207, 264, 266, 272, 286, 305, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 348, 366, 375, 448, 452, 456, 490, 491, 500, 503, 513, 530, 534, 535, 542, 547, 701, 756; v. 3, 21, 68, 102, 122, 216, 226, 234, 237, 240, 241, 284, 285, 368, 417
Europa Occidental, v. 1, 21, 31

F

Fatuiba, v. 2, 146
Fagnes, v. 1, 401
Falkir, v. 1, 118
Fakaofo, v. 1, 512
Falkland, v. 1, 860
Far West, v. 1, 739
Fernando Po, isla, v. 2, 448
Ferolles, v. 3, 240
Ferreñafe, v. 1, 422
Ferrol, bahía, v. 1, 679, 680 (descripción), 681, 683, 825, 828, 845, 851, 864; v. 2, 462
El Ferrol (España), v. 2, 208, 458, 459 462, 734
Fidji, v. 1, 202
Filadelfia, v. 1, 333, 443; v. 2, 304
Filipinas, v. 1, 367, 421 (producción de azúcar), 324, 458, 690, 860; v. 2, 459, 690, 733, 735, 740, 741, 742
Finisterre, cabo, v. 2, 38, 270
Flamenco, puerto (Atacama), v. 1, 369
Flandes, v. 1, 333
Florida, canal, v. 3, 56
Florida, v. 1, 71, 462, 583; v. 3, 412
Foca, isla, v. 1, 653, 683
Foca, punta (Sechura), v. 1, 659
Fonseca, golfo (Nicaragua), v. 1, 315
Fortaleza, río, v. 1, 688, 865
Fortescue, v. 2, 539
Fraile, punta (Cerro Azul), v. 1, 742
Francia, v. 1, 23, 37, 50, 56, 57 (influencia en pensamiento social), 62, 63, 64, 65, 72, 74, 78, 83, 84, 85, 95, 96, 97, 98, 100, 116, 118, 119, 120, 121, 136, 168, 172, 174, 175, 176, 178, 179, 189, 190, 191, 192, 198, 199, 200, 206, 207, 208, 209 (poder marítimo), 213, 215, 216, 221, 239, 242, 246, 247, 249, 250, 253, 288, 289, 296, 297, 303, 317, 331, 332, 333, 353, 362, 400, 403, 404, 411, 413, 446, 453, 456, 458, 459, 462, 464, 483, 551, 562, 568, 582, 755, 756, 791, 911, 947, 957, 962 (cuadros de comercio con Perú), 965, 980, 993, 994; v. 2, 48, 49, 50, 90, 126, 145, 176, 179, 194,

197, 202, 218, 221, 273, 274, 349, 444, 448, 452, 453, 458, 462, 464, 471, 483, 489, 499, 500, 502, 503, 504, 543, 547, 606, 715, 745, 756, 875; v. 3, 24, 29, 45
Frontón, isla, v. 1, 701, 702, 708 (descripción), 711
Fuerte Bulnes (Chile), v. 1, 360
Fuchien, v. 1, 506
Funafuti, v. 1, 512

G

Gabon, v. 1, 201
Galápagos, islas, v. 1, 333, 404, 405, 873; v. 3, 408
Galera, punta de la, v. 1, 711
Gales, v. 1, 61
Gallegos, v. 2, 53
Gatún, v. 1, 318
Génova, v. 1, 326, 923; v. 2, 146
Georgia, v. 1, 474
Gibraltar, v. 1, 627, 645
Gijón, v. 2, 461
Glasgow, v. 1, 595; v. 2, 283, 285, 501
Golfo de Aden, v. 3, 332, 350
Golfo de Peñas, v. 3, 405
Golfo Pérsico, v. 3, 332, 350, 353
Gorgona, v. 1, 317, 857
Gramadal, bahía de, v. 1, 686, 688, 865
Gran Bretaña, v. 1, 44, 45, 53, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 69, 72, 74, 75, 78, 80, 81, 83, 93, 95, 96, 97, 98, 100, 115, 116, 118, 120, 124, 131, 143, 161, 176, 177, 182, 192, 198, 200, 205, 206, 207, 208, 210, 215, 242, 243, 246, 247, 248, 250, 251, 266, 286, 292, 297, 315, 317, 321, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 333, 349, 411, 422, 434, 435, 442, 447, 458, 459, 461, 462, 463, 464, 471, 472, 475, 483, 484, 485, 488, 491, 492, 493, 495, 496, 509, 568, 667, 784, 794, 845, 911, 914, 936, 945, 946, 947, 948, 957, 958, 962, 963, 967, 971, 972, 977, 978, 983, 984, 986, 988, 989, 991, 992, 996, 997; v. 2, 48, 124, 125, 126, 145, 147, 176, 178, 179
Gran Inagua, v. 2, 67
Gran Pajonal, v. 3, 108, 109
Grecia, v. 1, 991
Greenwich, v. 1, 35, 402, 403; v. 2, 269, 277, 292
Guachán, v. 1, 621
Guadalajara, v. 1, 362
Guallabamba, río, v. 1, 347
Guambacho, río, v. 1, 683, 864
Guanillo, v. 1, 622
Guantajaya, v. 1, 611
Guañape, v. 1, 439, 475, 674, 680, 681, 682, 864, 973, 975
Guañape, islas, v. 1, 439, 470, 478, 484, 488, 655, 681, 857, 973, 975
Guañape, morro, v. 1, 857
Guata, caleta de, v. 1, 794, 823, 825 (descripción), 826 (plano), 851
Guatemala, v. 1, 319, 321; v. 2, 409
Guayacán, bahía (Chile), v. 1, 370, 375
Guayanas, v. 2, 67; v. 3, 242
Guayaquil, v. 1, 326, 341, 342, 346, 348, 350, 351, 357, 396, 408, 409, 427, 461, 530, 531, 532 (astilleros), 548, 557, 565, 586, 589 (astilleros), 650, 652, 657, 663, 679, 687, 713, 740, 833, 876, 927, 971, 974, 976, 980, 1025; v. 2, 187, 220, 231, 233, 239, 280, 285, 315, 318, 389, 416, 418, 424, 472, 479, 486, 490, 534, 872, 878, 881
Guaytecas, v. 2, 559
Guayas, v. 2, 370, 416
Guerrero, quebrada de, v. 1, 794
Guinea, v. 1, 32
Gurupa, v. 3, 94

H

La Habana, v. 1, 509, 524, 536, 565; v. 2, 459, 740, 744; v. 3, 415
Haifa, v. 1, 201
Haití, v. 1, 510
Halifax, v. 3, 419
Hamburgo, v. 1, 326, 387, 589; v. 2, 197; v. 3, 178
Hamitca (Tarapacá), v. 1, 612
Hampton Roads, v. 1, 126, 137, 193, 194, 195; v. 2, 757
Harmless, punta (Marcona), v. 1, 766
Hartford, v. 1, 169
Harvard, v. 1, 311; v. 3, 399
El Havre, v. 1, 326, 331; v. 2, 273
Hawai, v. 1, 202, 228
Hervay, punta, v. 1, 867
Herrera Yacu, v. 3, 162
Hinsdale, v. 3, 408

Hoja redonda (hacienda Chincha), v. 1, 745
Holanda, v. 1, 52, 53, 74, 118, 206, 207, 208, 362, 459, 568; v. 2, 126; v. 3, 29
Holyhead, v. 2, 52
Honduras, v. 1, 70
Hong Kong, v. 1, 324, 505, 536; v. 2, 232, 605
Honolulu, v. 1, 659
La Horadada, islote, v. 1, 702, 707
Horca, cerro, v. 1, 688
Hormigas, islas, v. 1, 403, 457, 702, 707 (descripción)
Hornos, cabo de, v. 1, 32, 33, 77, 146, 157, 218, 246, 295, 314, 315, 316, 363, 436, 571, 677, 919, 935, 989; v. 2, 53, 275, 492, 545, 734, 736, 737; v. 3, 103
Huacos, punta, v. 1, 762
Huacho, v. 1, 432, 433, 457, 509, 671, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696 (descripción), 741, 825, 835, 845, 872, 941, 973, 975; v. 2, 186
Huaina (Pisagua), bahía, v. 1, 642 (descripción), 643, 644
Huainillo, v. 1, 458
Huallabamba, río, v. 1, 347
Huallaga, v. 3, 244
Huallaga, río, v. 1, 315, 323, 519; v. 2, 200; v. 3, 33, 34, 38, 39, 53, 58, 63, 64, 68, 73, 85, 98, 103, 109, 118, 151, 155, 162, 166, 179, 196, 241, 243, 244, 246, 260, 280, 281, 283, 284, 289, 294, 295, 296, 364
Huamachuco, v. 1, XVIII, v. 2, 850
Huamán, pueblo (Huanchaco), v. 1, 677
Huambacho, puerto, v. 1, 825, 828, 845
Huanaco, quebrada, v. 1, 821
Huanca, v. 1, 611
Huancabamba, v. 1, 519
Huancané, v. 3, 379
Huancavelica, v. 1, 231, 441, 679, 755; v. 2, 340, 365
Huancayo, v. 1, 262, 266, 532; v. 2, 149
Huanchaco, v. 1, 406, 422, 497, 598, 670, 671, 672, 674, 675, 676, 678 (descripción), 782, 783, 785, 845, 941, 942, 950, 973, 975, 1023; v. 2, 243, 268, 373
Huanchuano (Chala), v. 1, 820
Huangana, v. 3, 293
Huanillos, v. 1, 458, 475
Huantacondo, v. 1, 609
Huantajaya, minas, v. 1, 428, 451, 608, 609, 611, 613, 615, 616, 619, 628, 629, 630, 632, 639, 640
Huánuco, v. 1, 519, 679; v. 3, 64, 104, 160, 173, 174, 175, 237, 289
Huanuhuanu, río, v. 1, 819
Huanzo, laguna (Parinacochas), v. 1, 822
Huaqui, v. 3, 329
Huaraz, v. 1, 565, 685; v. 2, 87, 434; v. 3, 412
Huarcu, v. 1, 743
Huarmey, v. 1, 406, 454, 679, 685, 686, 687, 845, 872 (descripción), 973, 975; v. 2, 241, 379, 381, 382
Huarmey, río, v. 1, 864
Huarochirí, v. 1, 265
Huasahuasi, v. 2, 387
Huasco (Atacama), v. 1, 369
Huata, v. 3, 387
Huatacondo, quebrada (Tarapacá), v. 1, 609, 639
Huatica, v. 1, 424
Huaura, v. 1, 535, 690, 696 y 697 (descripción), 828
Huaura, río, v. 1, 696, 697, 698
Huaylas, callejón de, v. 1, 682
Huito, canal de, v. 1, 29; v. 2, 547, 559, 569, 570, 577, 578, 579, 581, 582, 701, 881, 885
Huilcamayo, v. 3, 244, 401
Hujina, cerro, v. 1, 609
Humboldt, Corriente, v. 1, 627
Humphry, (Manihiki), isla, v. 1, 512
Hupei, v. 1, 506
Huranzal, hacienda de Mala, v. 1, 741

I

Ica, v. 1, 214, 397, 403, 421, 422, 423 (producción de azúcar), 424, 426, 434, 437, 439, 565, 582, 600, 647, 679, 744, 746, 753, 754, 755, 756, 760, 763, 817; v. 2, 117, 282, 373, 416
Ichaboe, v. 1, 485, 487
Ichabre, v. 1, 475
Ilo, v. 1, 423, 424, 457, 598, 775, 792, 799, 814, 815, 816 (descripción), 829, 845, 973, 975

Ilo, punta, v. 1, 869
Ilo, río, v. 1, 814
Illampu, v. 3, 359
Illimani, v. 1, 608
Illinois, v. 2, 681; v. 3, 408
Imperio Otomano, v. 1, 74
Independencia, bahía de la, v. 1, 400, 470, 763, 764 (descripción), 840, 845, 872; v. 2, 390, 543
India, v. 1, 204, 324; v. 2, 46, 267, 297
Indiana, v. 1, 336
Indias, v. 1, 639; v. 3, 22, 401
Indias Occidentales, v. 1, 318, 319; v. 2, 67; v. 3, 29, 243, 398, 421
Indias Orientales, v. 1, 75, 317, 333; v. 2, 270, 292, 309
Indico, Océano. v. 1, 31
Indonesia, v. 1, 208
Infiernillos, v. 1, 765
Inglaterra, v. 1, 23, 38, 50, 57 (influencia en su época), 61, 65, 74, 81, 84, 85, 87, 93, 95, 96, 97, 116, 118, 119, 130, 135, 138, 143, 144, 149, 168 (industria bélica), 221, 266, 268, 332, 333, 357, 361, 362, 422, 445, 453, 461, 471, 472, 488, 509, 511, 528, 562, 568, 582, 588, 589, 590, 595, 603, 725, 744, 750, 753, 755, 756, 761, 791, 970, 977, 978, 986, 996, 998; v. 2, 37, 41 (venta de buques a Perú), 42, 43, 44, 46, 50, 51, 128, 140, 178, 179, 199, 202, 232, 233, 239, 264, 266, 287, 296, 298, 309, 311, 325, 345, 346, 347, 348, 354, 453, 459, 464, 500, 520, 529, 531, 536, 537, 546, 547, 614, 618, 620, 640, 715, 718, 756; v. 3, 38, 83, 84, 86, 129, 134, 135, 151, 304, 305, 371, 377, 405, 406, 419, 422
Iquique, v. 1, 251, 253, 308, 400, 408, 411, 415, 428, 452, 453, 497, 551, 583, 585, 586, 603, 609, 610, 612, 613, 614, 623, 624, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639 (descripción), 640, 641, 642, 643, 644, 645, 783, 784, 785, 828, 845, 870, 872, 924, 927, 973, 975, 1001, 1027; v. 2, 373, 415, 433, 550
Iquitos, v. 1, 258, 286, 976; v. 2, 199, 200, 278, 356, 413; v. 3, 42, 64, 72, 80, 84, 103, 110, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 144, 145, 146, 147, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 160, 161, 162, 163, 166, 167, 170, 174, 175, 177, 179, 182, 195, 196, 197, 205, 210, 213, 216, 217, 218, 220, 225, 226, 227, 228, 231, 232, 235, 236, 237, 238, 239, 248, 252, 265, 268, 304, 305, 306, 307, 308, 310, 311, 312, 313, 405, 407, 410, 419
Irlanda, v. 1, 217
Isla Norte, v. 1, 556
Isla Vieja, v. 2, 390
Isla del Medio, v. 1, 560
Isla de Pascua, v. 3, 345
Islas de Ancón, v. 1, 457
Islas Británicas, v. 1, 206
Islas de los Estados, v. 1, 860
Islas de Martín, de Mazorques y Pelado, v. 1, 457
Islas de Pescadores, v. 1, 457
Islay, v. 1, 406, 420, 442, 445, 497, 600, 623, 629, 782, 783, 785, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 840, 845, 851, 869, 872, 898, 911, 924, 937, 973, 975, 977, 978, 979, 982 (cuadro de entrada de buques); v. 2, 29, 34, 46, 233, 241, 282, 304, 370, 373, 375, 376, 390, 391, 392, 396, 415, 432, 433, 748, 885; v. 3, 400
Italia, v. 1, 195, 213, 453, 633, 994; v. 2, 34, 444, 513; v. 3, 159
Itaya, río, v. 3, 162, 196
Izcuandé; v. 1, 660

J

Jaén, v. 3, 67
Jaguay, v. 1, 745
Jagüey, punta, v. 1, 745, 865
Jamaica del Perú, v. 1, 652
James, río, v. 2, 477
Japón, v. 1, 69, 201, 228, 318, 319, 505, 563; v. 2, 301, 302
Jaquí, v. 1, 424
Jauja, v. 1, 271, 275; v. 2, 159; v. 3, 106, 412
Java, isla, v. 1, 421, 425
Javarí, v. 1, 401
Jerez, v. 1, 424, 754

Jersey, v. 3, 123, 125, 127
Jesús del Monte, salinas, v. 3, 103, 280
Jesús, islote, v. 1, 813
Jeveros, v. 3, 108, 267, 282, 283
Juan Fernandez, isla, v. 2, 559, 727, 742
Juan Guerra (Loreto), v. 3, 34
Juana del Rio (Tingo María), v. 3, 34
Juanjuí, v. 3, 34
Jubones, río, v. 1, 648
Juli, v. 3, 374, 387
Junín v. 1, 258, 679; v. 3, 34, 39, 151, 237
Junín, caleta (Tarapacá), v. 1, 452, 624, 641, (descripción), 973, 975

K

Kansas, v. 1, 72
Kendall, v. 1, 82, 378
Key West, v. 2, 91
Kinburn, v. 1, 139, 195; v. 2, 756
Kingston, v. 2, 311; v. 3, 407
Kuangsi, v. 1, 506
Kuangtung, v. 1, 506

L

La Fuente, islote, v. 1, 794
Lagartija, isla, v. 2, 559
Lagarto, punta, v. 1, 686
La Laguna, v. 3, 108, 109, 217, 267
Lagunillas, v. 1, 446
Lairds, v. 2, 514
La Mancha, canal, v. 2, 504
La Mar, v. 1, 342
Lambayeque, v. 1, 214, 251, 406, 417, 419, 420, 421, 422, 425, 429, 445, 457, 511, 599, 600, 647, 653, 661, 662, 663, 664, 668, 669, 676, 677, 681, 845, 941; v. 2, 159
Lami, paso (Ancud), v. 2, 559, 570, 577
Laonsana, pueblo (Tarapacá), v. 1, 611
La Plata, isla, v. 1, 857
Larán, v. 1, 214, 745
La Seyne, v. 2, 461
Lata, v. 1, 588
La Tirana, v. 1, 619
La Unión, v. 1, 823
La Ventilla, v. 1, 524
La Viña, v. 1, 424
Lebú, (Chile), v. 1, 373
Lechuzas, Morro, v. 1, 854
Leipzig, v. 3, 240, 241
Leña, caleta, v. 1, 624
Leticia, v. 3, 204
La Libertad, v. 1, 393, 429, 600, 657, 661, 669, 679, 681
La Licera, (Arica), v. 1, 793
Liberia, v. 1, 201
Lima, v. 1, XIX, XXIII, 18, 36, 50, 52, 69, 164, 167, 203, 212, 215, 218, 221, 229, 233, 237, 238, 240, 249, 253, 258, 267, 268, 269, 270, 274, 286, 291, 294, 296, 297, 298, 300, 301, 302, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 317, 321, 324, 325, 332, 335, 336, 337, 347, 361, 362, 365, 378, 379, 380, 381, 403, 409, 411, 418, 420, 421 (producción de caña), 423, 424 (hacienda), 429, 434, 437, 441, 442, 448, 450, 454, 457, 459, 460, 467, 476, 479, 485, 486, 489, 503, 507, 508, 509, 511, 512, 524, 528, 532, 533 (bandolerismo), 536, 551, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 563, 564, 565, 578, 582, 583, 600 (áreas portuarias), 605, 630, 631, 632, 647, 652, 655, 660, 661, 677, 693, 694, 698, 701, 702, 704, 705, 710, 724, 726, 730, 731, 737 (ferrocarril), 738, 740, 744, 750, 755, 772, 807, 812, 817, 819, 828, 835, 837, 845, 857, 859, 862, 873, 883, 886, 887, 893, 898, 900, 901, 919, 920, 924, 932, 937, 944, 987, 989, 1021, 1022, 1023, 1024, 1026; v. 2, 34, 37, 40, 42, 43, 56, 87, 89, 116, 117, 134, 135, 142, 146, 148, 189, 200, 206, 213, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 230, 254, 264, 267, 280, 283, 317, 318, 319, 320, 322, 323, 327, 328, 340, 356, 359, 361, 362, 364, 365, 366, 373, 383, 384, 395, 403, 405, 406, 408, 413, 414, 421, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 457, 460, 466, 478, 480, 481, 482, 486, 488, 494, 498, 513, 514, 524, 532, 541, 544, 586, 611, 653, 679, 680, 684, 686, 700, 704, 709, 718, 719, 721, 723, 724, 725, 731, 741, 745, 748, 871, 872, 873, 875, 876, 877, 878, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 888; v. 3, 24, 34, 36, 37, 38, 53, 58, 59, 64, 68, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 84,

103, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 153, 160, 161, 163, 166, 197, 199, 227, 228, 229, 230, 236, 239, 241, 242, 244, 248, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 312, 365, 372, 374, 375, 379, 382, 391, 392, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 421, 422
Limón, v. 1, 317
Limón, lavadero de oro, v. 3, 281
Lince, v. 1, 424
Lipes, v. 1, 608
Lircay, v. 1, 352
Lirima, v. 2, 608
Lirquen, v. 1, 373
Lisboa, v. 1, 82; v. 3, 30
Lissa, v. 1, 177, 189
Liverpool, v. 1, 156, 218, 295, 297, 318, 319, 572, 792, 946, 948, 949, 990, 996; v. 2, 52, 619
Loa, río, v. 1, 403, 611, 613; v. 2, 370
Loa, v. 1, 497, 611, 613, 618, 620, 621, 870
Lobos, islas, v. 1, 58, 326, 330, 331, 334, 339, 429, 431, 457, 459, 460, 461, 462, 463 (intento de EE.UU. de apropiarse de las islas), 464, 470, 474, 475, 478, 665 a 667 (descripción), 835, 839, 845; v. 2, 38, 285, 368, 370, 378, 414, 433
Lobos de Afuera, v. 1, 457, 475, 662, 665, 666, 667, 876
Lobos de Tierra, v. 1, 457, 475, 665, 667
Locumba, valle, v. 1, 424, 869
Loira, v. 2, 501
Loja (Ecuador), v. 1, 645
Loma Arcana, v. 1, 670
Lomas, v. 1, 395, 601, 766, 817 y 818 (descripción), 820, 845, 973, 975
Lomo de Ballena, v. 1, 711, 847
Loncomilla, río (Chile), v. 1, 353, 372
Londres, v. 1, 26, 53, 61, 62, 117, 124, 126, 136, 151, 192, 203, 220, 221, 223, 244, 250, 252, 288, 289, 290, 304, 318, 325, 326, 328, 332, 340, 378, 379, 408, 441, 450, 459, 460, 461, 481, 485, 495, 555, 558, 559, 561, 724, 726, 737, 846, 860, 884, 947, 948, 987, 988, 989, 990, 1022, 1025; v. 2, 26, 38, 39, 43, 45, 46, 49, 51, 52, 53, 87, 88, 89, 90, 96, 146, 201, 221, 222, 231, 232, 233, 237, 240, 241, 266, 267, 269, 270, 271, 274, 275, 276, 278, 286, 289, 296, 307, 310, 311, 317, 318, 319, 320, 321, 328, 338, 346, 356, 405, 406, 407, 413, 455, 464, 473, 482, 500, 501, 502, 504, 512, 513, 514, 530, 531, 532, 547, 553, 619, 687, 701, 723, 746, 747, 864, 871, 874, 875, 877, 878; v. 3, 37, 38, 78, 79, 84, 85, 86, 88, 122, 123, 125, 128, 129, 140, 141, 143, 145, 146, 198, 238, 240, 241, 247, 304, 305, 306, 365, 366, 367, 368, 376, 390, 391, 392, 395, 397, 400, 402, 403, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 416, 418, 419, 422
Loreto, v. 1, 236, 241, 446, 554; v. 2, 355, 356, 436; v. 3, 34, 42, 43, 65, 66, 69, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 85, 98, 99, 101, 102, 109, 119, 123, 128, 129, 131, 136, 142, 143, 144, 145, 149, 151, 152, 159, 160, 163, 174, 175, 196, 204, 205, 218, 225, 227, 231, 232, 234, 237, 260, 268, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 289, 290, 291, 292, 295, 296, 297, 298, 299, 301, 302, 303, 304, 306, 308, 309, 310, 311, 313, 375, 388, 397, 405, 407, 408, 410
Lota y Colcura (Chile), v. 1, 373, 377; v. 2, 554, 566
Lucanas, v. 1, 817
Lucre, v. 1, 214
Luisiana, v. 1, 71
Lunahuaná, v. 1, 419, 424, 426, 742, 743
Lurín, v. 1, 739 y 740 (descripción), 745, 828
Lurinchincha, v. 1, 745
Luzón, v. 2, 459, 742

LL

Llico, v. 1, 372, 375
Llute, v. 1, 450

M

Macabí, isla, v. 1, 470, 475, 672
Macao, v. 1, 504, 505, 509, 536, 1022
Macaya, (Tarapacá), v. 1, 612
Machumí, hacienda (Lambayeque), v. 1, 422

Madera, islas, v. 1, 214, 326, 424, 754, 756; v. 2, 52
Madeira, río, v. 1, 402; v. 3, 58, 151
Madre de Dios, río, v. 1, 523 (colonización); v. 3, 55, 58, 64, 159, 196
Madrid, v. 1, 26, 72, 213, 235, 304, 326, 402, 448, 452, 683 731, 823, 828, 829, 871, 872; v. 2, 48, 51, 53, 89, 94, 301, 302, 324, 446, 452, 454, 455, 463, 467, 468, 470, 471, 472, 473, 474, 476, 477, 489, 492, 493, 494, 539, 547, 591, 593, 603, 664, 687, 697, 698, 733, 734, 735, 736, 738, 739, 740, 741, 742, 871, 879, 880, 881, 887, 888; v. 3, 240, 241, 243, 307, 397, 398, 401, 402, 404, 405, 408, 410, 411, 412
Magallanes, estrecho, v. 1, 32, 33, 157, 246, 248, 314, 315, 316, 321, 354, 356, 360, 409, 453, 571, 860, 873, 919, 935; v. 2, 38, 53, 63, 64, 65, 68, 287, 302, 468, 479, 492, 539, 709, 736, 740; v. 3, 103, 408
Magdalena, archipiélago, v. 3, 174
Magdalena, distrito de Lima, v. 1, 424, 434, 701, 735; v. 2, 438
Maine, v. 1, 593
Mairo, puerto, v. 3, 158, 173, 174, 175, 177
Mairo, río, v. 3, 38, 64, 73, 158, 160, 162, 173, 174, 175, 176, 177, 193
Majes, v. 1, 423, 817
Majes, río, v. 1, 817, 822
Mala, v. 1, 740 (río), 741 y 742 (descripción), 743
Malabrigo, caleta, v. 1, 422, 439, 670, 671, 672, 673 (descripción), 845, 863, 864, 950, 975
Malabrigo, islas de, v. 1, 457, 670, 671
Málaga, v. 1, 326, 424; v. 2, 461
Malgrat del Mar, v. 2, 493, 541
Malpelo, puerto, v. 1, 857
Malpelo, punta, v. 1, 403, 648
Malvinas, islas, v. 1, 873; v. 2, 468; v. 3, 408
Malliña, v. 2, 581
Mamiña (Tarapacá), v. 1, 609, 611, 612, 639
Mamón, v. 3, 265
Mamoré, río, v. 3, 58
Manabí, v. 1, 326
Manaos, v. 3, 95, 96, 97, 103, 122, 124, 139, 145, 166, 197, 216, 217, 246
Máncora, caleta, v. 2, 280
Mangosisa, río, v. 3, 182
Maní (mina de Tarapacá), v. 1, 609
Manila, v. 1, 314, 589, 968, v. 2, 41
Manoá, v. 3, 244
Manseriche, pongo, v. 3, 33, 36, 178, 179, 186, 196, 268, 281
Mantilla, (Pica), v. 1, 617
Manzanilla, v. 1, 317
Maraicasa, v. 1, 820
Mar Brava (La Punta) v. 1, 702, 711, 735; v. 2, 595, 616, 632, 654
Maranao, isla, v. 3, 29
Maranhao, v. 2, 67; v. 3, 29
Marañón, río, v. 1, 29, 315, 322, 645; v. 2, 40, 355; v. 3, 33, 36, 38, 39, 53, 65, 67, 85, 158, 159, 166, 167, 177, 179, 186, 196, 201, 240, 242, 243, 244, 268, 281
Maranga, v. 1, 701
Marcona, v. 1, 428
Marcoy, v. 3, 43, 47, 93, 110, 181, 183, 201
Mar del Sur, v. 1, XV, 216, 859, 862; v. 3, 24
Marejo, v. 1, 621
Marianas islas, v. 1, 315
Mariscal Castilla, v. 3, 204
Mar Peruano, v. 1, XXIII, XXVII
Mar Negro, v. 1, 130, 175, 178, 190, 191, 201
Marquesas islas, v. 1, 228, 247
Marruecos, v. 1, 246; v. 2, 449; v. 3, 344, 345
Marsella, v. 1, 326
Martín de Mazorquez, islas de, v. 1, 457, 690, 691
Maryland, v. 1, 487; v. 3, 408, 409, 416
Mashayacu, v. 3, 103
Massachusetts, v. 1, 41, 487, 659, 924; v. 2, 301, 417
Mata Ratones, v. 1, 742, 743, 744
Matarani, v. 1, 497, 601, 794 (descripción), 817, 825, 826, 827 (descripción)
Matarani, río, v. 1, 819
Maucallacta, puerto, v. 3, 217
Maule, río, v. 1, 372, 375
Maure, v. 3, 370
Maynas, v. 1, 347; v. 3, 29, 42, 66, 78, 109, 118, 122
Mayo, río, v. 3, 281
Media Luna, pampas (Chala), v. 1, 819

Medio Mundo, pampa, (Huacho), v. 1, 688
Mediterráneo, mar, v. 1, 31, 79, 81, 144, 149, 174, 195, 206, 208; v. 2, 156, 756
Mejía, caleta, v. 1, 794, 808, 812
Méjico, punta, v. 1, 794, 801
Mejillones, v. 1, 400, 452, 453, 624, 634, 635, 640, 641 (descripción), 643, 644, 973, 975
Mejillones del Norte, v. 1, 641, 644
Melbourne, v. 1, 300, 989; v. 2, 302
Memphis, v. 3, 59
Mesopotania, v. 3, 345, 353
México, v. 1, 65, 69, 72, 245, 246, 248, 314, 319, 332, 333, 367, 409, 726, 900, 930, 980; v. 2, 32, 176, 409, 458, 464, 466, 756; v. 3, 60, 345, 400, 404, 410, 421, 422
México, Golfo, v. 2, 864
Middlesex, v. 3, 419
Milan, v. 3, 241, 412
Mindo, v. 1, 347
Miñimiñi, (Tarapacá), v. 1, 645
Miraflores, distrito, v. 1, 421, 701, 735
Mississippi, río, v. 1, 181, 333, 336, 523, 588; v. 3, 56
Misti, v. 1, 869
Mobile, v. 2, 757
Mogollo, lomas, (Arica), v. 1, 777
Moche, río, v. 1, 673
Moche, valle, v. 1, 673, 864
Moho, (Titicaca), v. 2, 387
Molino de Flores, v. 1, 627, 645
Molle, caleta, v. 1, 624, 973, 975
Mollendo, v. 1, 453, 793, 794, 809, 811, 812 (descripción), 851
Momón, río, v. 3, 265
Mongón, v. 1, 864
Monte Gordo, farallón, (Arica), v. 1, 773
Montevideo, v. 2, 307, 462, 470, 492, 548, 591, 605, 690, 736, 741, 744, 745, 881, 887, 888; v. 3, 62, 301, 398
Monzón, Loreto, v. 3, 34
Moquegua, v. 1, 423, 424, 433, 445, 556, 585, 586, 626, 779, 780, 792, 814, 816, 884, 885, 925 (buques matriculados), 930, v. 2, 234, 300, 317, 326, 432, 748; v. 3, 370
Morona, río, v. 1, 29; v. 3, 147, 159, 162, 177, 182, 294
Morro (Ica), v. 1, 423
Morro de Carretas, v. 1, 674
Morro Grande, (Tarapacá), v. 1, 619, 645
Morro Solar, v. 1, 711, 735, 736, 836, 837, 854, 866
Motupe, v. 1, 423, 424, 664
Moyobamba, v. 1, 519, 524; v. 2, 356, 436; v. 3, 63, 67, 89, 103, 107, 118, 128, 132, 136, 138, 140, 141, 143, 145, 147, 152, 166, 231, 260, 267, 280, 281, 282, 284, 289, 296, 297, 301, 302, 306, 310
Mount Vernon, v. 1, 336
Mulatas, punta (Chancay), v. 1, 697, 698, 699, 702

N

Nacacullaga, río Marañón, v. 3, 177, 179
Nagasaki, v. 1, 201
Nanay, río, v. 3, 131, 162, 181, 183, 196
Nantes, v. 2, 49, 90, 272, 273, 501, 502, 503
Nantucket, v. 1, 436
Napo, río, v. 3, 42, 109, 114, 147, 151, 163, 184, 218, 233, 241, 271, 279, 281, 291, 294, 296
Napoles, v. 1, 735
Naranjal, v. 3, 166
Naranjo, (Cuba), v. 2, 67
Nassau, v. 2, 67, 91
Nauta, v. 3, 67, 72, 76, 77, 86, 88, 90, 98, 99, 108, 109, 132, 137, 143, 153, 177, 186, 200, 201, 218, 231, 234, 235, 246, 267, 281, 303, 304, 306
Navarino, v. 1, 138; v. 2, 756
Nazca, v. 1, 417, 423, 424, 437, 544, 545, 623, 764, 766, 854, 868, 973, 975
Nebraska, v. 1, 72
Negreiros, (Tarapacá), v. 1, 610, 619
Nepeña, v. 1, 423, 683, 684
Nepeña, río, v. 1, 683
Nevassa, v. 1, 475
New Bedford, v. 1, 464, 559
New Brunswick, v. 3, 422
Newcastte, v. 1, 441; v. 2, 35
Newfoundland, v. 1, 462
New Jersey, v. 1, 379, 487; v. 3, 421
New Orleans, v. 1, 149
Newport News v. 2, 757, v. 3, 399
Nicaragua, v. 1, 70, 245, 246, 315, 319, 333, 586, 860; v. 2, 371
Niemen, v. 1, 234
Nieva, v. 3, 268

Nieveria, v. 1, 627, 645
Niue, v. 1, 512
Nilo, v. 3, 252
Nitagua, (Loreto), v. 3, 281
Nonatos, v. 1, 794, 823, 825 (descripción), 826 (plano), 851
Norfolk, v. 1, 192; v. 2, 756, 757, 758
La Noria, (Tarapacá), v. 1, 618, 630, 631, 633
Norte América, v. 1, 70, 99; v. 2, 501
North Caroline, v. 1, 487
Noruega, v. 1, 333, 590
Nueva Caledonia, v. 1, 228
Nueva España, v. 1, 859
Nueva Granada, v. 1, 202, 244, 260, 266, 319, 339, 346, 348, 349, 350, 351, 586, 599, 660, 927 (tráfico de cabotaje), 948, 964, 980, 1001; v. 2, 38, 304; v. 3, 60, 400
Nueva Guinea, v. 1, 228
Nueva Holanda, v. 1, 777
Nuevas Hébridas, v. 1, 510
Nueva Inglaterra, v. 1, 155
Nueva Orleans, v. 1, 194, 252, 317; v. 2, 52, 60, 66, 91, 256, 279, 299, 303, 700, 864, 865, 866
Nueva York, v. 1, 46, 71, 100, 150, 180, 200, 218, 252, 297, 317, 318, 319, 326, 345, 364, 378, 379, 380, 463, 472, 486, 514, 517, 558, 560, 561, 577, 883, 950, 965, 971, 1025; v. 2, 39, 40, 41, 88, 90, 91, 130, 216, 227, 235, 281, 301, 307, 311, 317, 328, 363, 364, 376, 433, 471, 500, 506, 517, 518, 562, 564, 699, 864, 865, 866, 875, 884; v. 3, 69, 70, 71, 103, 161, 162, 303, 312, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 407, 408, 410, 411, 412, 413, 415, 416, 417, 418, 419, 421, 422
Nueva Zelandia, v. 1, 228, 319, 324
Nuevo Mundo, v. 1, 31, 69, 72; v. 3, 107, 242
Nukulaclae, v. 1, 512
Nukunono, v. 1, 512

O

Ocaña, v. 2, 422, 546
Oceanía, v. 1, 74, 227, 243, 316, 320, 409
Océano Indico, v. 3, 232, 350
Ocoña, v. 1, 403, 424, 425, 429, 821, 822 (descripción), 828; v. 2, 373
Ocopa, v. 3, 32, 39
Ocopa, Ucayali, v. 3, 32, 39
Ocucaje, v. 1, 403
Ocuraray, Ucayali, v. 3, 165
Ohio, v. 2, 279, 865
Ohio, río, v. 1, 588
Omagua, v. 3, 76, 131, 240, 281
Onioto, v. 3, 420
Ontario, v. 2, 311
Oporto, v. 1, 326
Oregon, v. 1, 68, 245, 317, 333, 589, 590, 754, 964, v. 2, 310
Oruro, v. 1, 601, 773
Orrantia, v. 1, 424, 701
Ostende, v. 1, 72
Otahiti, v. 2, 679, 735, 741
Otuzco, v. 1, 662
Ovidos, (Brasil), v. 3, 91, 93, 94, 98
Oyavide, v. 1, 403
Oxford, v. 3, 411, 422
Oyon, v. 1, 696

P

Pabellon de Pica, v. 1, 458, 470, 475, 497, 603, 609, 622, 623, 624, 828
Pacae, v. 1, 792, 813
Pacamayo, río, v. 1, 819
Pacaritambo, v. 3, 324
Pacasmayo, v. 1, 420, 422, 426, 598, 662, 664, 667, 669, 670, 671 (descripción), 836, 845, 950, 973, 975; v. 3, 103, 128, 166
Pacay, caleta, v. 1, 496, 497, 813, 814 (descripción)
Pacífico, oceano, v. 1, XVII, 27, 31, 32, 33, 68, 69, 85, 94, 146, 162, 164, 166, 201, 202, 216, 228, 242, 246, 247, 248, 249, 250, 255, 297, 302, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 321, 322, 326, 333, 334, 339, 340, 342, 348, 349, 353, 355, 356, 358, 360, 362, 367, 382, 394, 395, 404, 411, 413, 415, 432, 436, 439, 443, 456, 461, 464, 468, 475, 479, 543, 544, 552, 572, 576, 583, 602, 612, 645, 649, 693, 701, 710, 768, 773, 817, 822, 825, 828, 847, 875, 876, 917, 919, 920, 930, 933, 944, 946, 947, 948, 964, 970, 971, 980, 987; v. 2, 26, 27, 47, 51, 53, 206, 207, 302, 444, 446, 449, 451, 452, 459, 462, 464, 466, 467, 468, 470, 471, 479, 480, 482, 488, 490, 491, 492, 494,

495, 501, 528, 545, 546, 547, 553, 570, 591, 594, 682, 683, 700, 717, 728, 733, 736, 737, 738, 739, 741, 744, 747, 871, 881, 887; v. 3, 31, 33, 53, 99, 102, 131, 141, 241, 254, 398, 399, 401, 404, 409, 410, 412
Pacocha, v. 1, XVII, XXIII
Paita, v. 1, 164, 300, 301, 350, 397, 403, 404, 427, 429, 436, 437, 442, 443, 445, 457, 497, 532 (astilleros), 541, 554, 559, 571, 582, 586, 587, 588, 591, 597, 598, 599, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659 (descripción), 660, 667, 684, 694, 755, 776, 782, 783, 784, 785, 825, 833, 845, 857, 863, 872, 873, 876, 877, 880, 922, 923, 924, 927, 929, 941, 943, 964, 970, 973, 974, 975, 1001, 1025; v. 2, 46, 147, 148, 219, 221, 268, 280, 316, 318, 331, 403, 473; v. 3, 163
Pájaros Los, islotes, v. 1, 458, 622
Palca, (Arica), v. 1, 776
Palcazu, río, v. 3, 158, 162, 173, 174, 176, 193
Palceta, v. 1, 777
Palaos, islas, v. 1, 315
Palma La, v. 2, 99, 134, 190, 389
Paloma, islote, (Callao), v. 1, 702
Palominos, islotes, v. 1, 702, 707
Palpa, v. 1, 422
Pampacolca, v. 2, 375
Pampanegra, Tarapacá, v. 1, 619
Pampas, v. 1, 685
Panamá, v. 1, XVIII, 32, 33, 150, 213, 247, 300, 301, 302, 307, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 326, 334, 342, 348, 349, 356, 363, 366, 408, 536, 559, 571, 572, 583, 584, 592, 599, 600, 632, 647, 657, 677, 679, 731, 828, 852, 857, 860, 873, 924, 925, 944, 971, 980, 1022; v. 2, 41, 46, 146, 285, 304, 389, 437, 468, 490, 517, 518, 584, 594, 699, 873, 875; v. 3, 60, 408, 411, 412
Pan de azúcar, v. 1, 701
Pansar, v. 1, 672
Pancha, punta, v. 1, 698
Pango (Acarí), v. l, 818
Papudo (Chile), v. 1, 370, 371, 375
Paquique (Iquique), v. 1, 613, 845
Paquiqui, Cabo, v. 1, 845
Para (Arica), v. 1, 776
Pará, Brasil, v. 2, 740; v. 3, 29, 30
Pará, Belem do, v. 1, 976; v. 3, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 84, 86, 87, 89, 90, 96, 97, 98, 99, 100, 103, 119, 122, 123, 124, 128, 132, 134, 135, 137, 139, 142, 144, 145, 146, 147, 149, 151, 152, 153, 161, 163, 166, 216, 217, 227, 228, 229, 232, 237, 241, 242, 245, 246, 297, 305, 307, 311, 401, 418
Paracas, v. 1, 392, 407, 751, 761, 762, 868; v. 2, 739
Paraguay, v. 1, 202; v. 2, 740; v. 3, 99, 101
Paraguay, río, v. 1, 340; v. 3, 99
Paramonga, v. 1, 688
Paranapura, río, v. 3, 38, 103, 166
Parinacochas, v. 1, 817, 820, 822
Parinari, v. 3, 217
Pariñas, punta, v. 1, 402, 647, 650, 862, 863
París, v. 1, 35, 42, 47, 78, 94, 123, 198, 221, 235, 244, 250, 288, 289, 379, 383, 402, 403, 448, 558, 561, 562, 578, 837, 851, 859, 900; v. 2, 44, 88, 89, 197, 218, 221, 274, 321, 328, 344, 400, 402, 403, 406, 455, 462, 470, 472, 490, 497, 501, 504, 512, 685, 686, 874, 875; v. 3, 24, 30, 105, 240, 241, 242, 300, 301, 306, 401, 405, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 415, 416, 417, 421
Pascua, isla, v. 1, 543
Pastaza, río, v. 3, 147, 155, 162, 268, 279, 294
Patagonia, v. 1, 202, 485, 860; v. 3, 241, 419
Patillos, caleta, v. 1, 452, 624, 641, 689, 973, 975; v. 2, 376
Pativilca, v. 1, 535, 688, 689
Pativilca, río, v. 1, 688, 689
Paucartambo, v. 3, 64, 109
Pay Pay, v. 1, río, 510
La Paz, v. 1, 326, 345, 346, 773; v. 3, 58, 59, 374
Pebas, v. 1, 446, v. 3, 65, 143, 153, 163, 217, 268
Pedro, isla, v. 3, 186
Penco, v. 1, 373
Penn, v. 1, 62
Pennsylvania, v. 1, 487
Pentland, v. 1, 401
Penshyn, v. 1, 510

Persia, v. 1, 394; v. 3, 343
Perú, punta, v. 1, 577
Pescadores, v. 1, 457, 839, 840, 845
Pescadores, punta, v. 1, 839, 840, 845
Petrodski, v. 2, 408
Philadelphia, v. 3, 402, 404, 419
Piasaba, v. 3, 376
Pensacola, v. 2, 66
Peña Blanca (Atacama), v. 1, 369
Pereira, cerro, v. 1, 609
Perené, río, v. 3, 64, 177, 195, 216, 235
Pernambuco, v. 2, 67
Peschai (Arica), v. 1, 776
Pica (Tarapacá), v. 1, 424, 603, 609, 610, 612, 615, 617, 622, 623
Picuntiza, mina (Tarapacá), v. 1, 609
Pichalo, punta, v. 1, 642, 643
Pichidangui (Chile), v. 1, 371, 375
Pichis, río, v. 3, 34, 162, 173
Piedra Blanca (Arica), v. 1, 776
Piedras Gordas, v. 1, 153
Pilluana, salinas, v. 3, 280, 281
Pimentel, v. 1, 421, 667, 668 (descripción), 973, 975
Pintados (Iquique), v. 1, 615
Pisagua, v. 1, 411, 452, 453, 603, 612, 618, 627, 630, 632, 634, 635, 639, 640, 641, 642, 643 (descripción), 644, 845, 973, 975; v. 2, 415
Pisco, v. 1, 403, 404, 408, 421, (producción de azúcar), 423, 424, 428, 433, 434, 446, 483, 541, 585, 620, 679, 742, 745, 746, 748, 749, 751 a 760 (descripción y movimiento mercantil), 762, 763, 823, 825, 828, 845, 846, 851, 872, 877, 908, 950, 973, 975, 986; v. 2, 373, 376, 413, 424, 433, 435, 478, 485, 486, 542, 544, 550, 873
Pisco, río, v. 1, 828, 868
Pisura, punta (Sechura), v. 1, 659, 660, 834
Pistala, v. 1, 778
Piura, v. 1, 396, 397, 407, 421, 423, 424, 425, 439, 446, 450, 457, 553, 554, 555, 565, 599, 601, 645, 647, 652, 654, 655, 657, 658, 661, 887, 930, 1022; v. 2, 34, 87, 148, 219, 318, 320, 396
Piura, río, v. 1, 647, 652, 654, 660
Pizura, v. 1, 863
Plymouth, v. 1, 356; v. 2, 45, 275, 503, 505, 512
Pocollai (Tacna), v. 1, 776
Polinesia, v. 1, 357, 509, 511; v. 3, 270, 421, 422
Ponce, isla, v. 1, 809
Poopo, v. 3, 204
Poquera (Sama), v. 1, 778
Portobelo, v. 1, 33
Portsmouth, v. 1, 593; v. 2, 126, 140
Portugal, v. 1, 74, 206, 207, 402; v. 2, 451, 546; v. 3, 29
Potomac, v. 1, 170
Potosí, v. 1, 52, 428, 601, 608, 613, 768
Potro, río, v. 3, 162, 196
El Pozo (Tumbes), v. 1, 649
Pozuzo, v. 1, 519; v. 3, 73, 158, 173, 175
Prado, puerto, v. 3, 64, 193
Princeton, v. 1, 379; v. 3, 401, 418
Próspero, v. 3, 147
Prusia, v. 1, 195, 251; v. 2, 146, 266, 501,756
Pucatambo, v. 3, 63
Pucayaco, lavadero de oro (Loreto), v. 3, 281
Puchoco, v. 1, 376
Puchurca, pueblo (Tarapacá), v. 1, 611
Pueblo, v. 3, 416
Pueblo de la Loyuna, v. 3, 267
Pueblo Nuevo, Cañete, v. 1, 743
Pueblo Viejo (Cañete), v. 1, 742, 743
Puemac (Malabrigo), v. 1, 671
Puerto de Bellavista, (Loreto), v. 3, 201
Puerto Bermejo, v. 1, 865
Puerto Bermúdez, v. 3, 34
Puerto del Castigo, v. 3, 157, 190
Puerto General Prado, v. 3, 193
Puerto de Safi, v. 3, 344
Puerto de San Antonio, v. 3, 204
Puerto Rico, v. 1, 421; v. 2, 448, 459, 699, 884
Pukapuka, v. 1, 512
Pullai, río, v. 1, 371
Puná, isla, v. 1, 351
Puno, v. 1, 18, 29 (apostadero), 273, 286, 322, 331, 384, 446, 448, 600, 785, 793, 794, 804, 817, 822; v. 2, 199, 376; v. 3, 58, 316, 340, 347, 348, 357, 363, 364, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 382, 384, 388, 389, 390, 392, 393, 394, 395, 396

La Punta (Callao), v. 1, 307, 457, 712, 735, 847, 900; v. 2, 606, 615, 616, 646; v. 3, 406, 413, 416, 417
Punta Arenas, v. 2, 53, 56, 736, 885
Punta Coles, v. 1, XVII
Punta Falsa, de Chipana, v. 1, 621
Punta Gorda, v. 1, 644
Punta Gruesa, v. 1, 624
Punta de Guanillo, v. 1, 621
Punta de Islay, v. 1, 854
Punta de Lobos o Blanca, v. 1, 458, 497, 622, 623, 792, 793; v. 2, 285
Punta de Nazca, v. 1, 408
Punta N., v. 2, 390
Punta Yanguí, v. 1, 845
Punta Negra, v. 1, 845
La Puntilla (Iquique), v. 1, 645
Puragua, lavadero de oro (Loreto), v. 3, 281
Purús, río, v. 3, 58, 196
Putina, v. 1, 778
Putumayo, río, v. 3, 115, 116, 117, 147, 262
Puya, v. 3, 67

Q

Quemada, punta, v. 1, 764
Quemado, morro, v. 1, 854
Quemchi, puerto, v. 2, 559
Queñuata, nevado, v. 1, 776
Qeensland, v. 1, 75
Quijos, v. 1, 347
Quilca, v. 1, 408, 773, 799, 808, 817, 823, 824, 825 (descripción), 832, 851, 973, 975; v. 2, 376
Quilca, río, v. 1, 823
Quilqué, punta, v. 2, 271
Quillagua, v. 1, 621
Quimiri, v. 3, 64
Quiroz, río, v. 1, 654
Quipisca, v. 1, 612
Quiriquina, v. 2, 45
Quisma, valle, v. 1, 617
Quispicanchis, v. 1, 214
Quito, v. 1, 346, 347, 350; v. 2, 140, 871, 872; v. 3, 163, 240, 241, 243, 312, 400

R

Ragged, isla, v. 2, 67
Rakahanga, v. 1, 512
Raleigh, North Carolina, v. 2, 760
Ramis, río. v. 3, 387
Realejo, v. 2, 371
Redburn, v. 1, 150
República Dominicana, v. 3, 406, 407
Río Colleu, v. 1, 376
Ridgewood, v. 3, 421
Richmond, v. 2, 757
Rhin, v. 1, 487
Rhin, Alto, v. 1, 163
Rignoux, v. 1, 562
Río Bueno, v. 1, 374
Real Felipe, castillo, v. 1, 722, 847; v. 2, 359
Rímac, río, v. 1, 426, 438, 701, 702, 705, 735; v. 2, 615, 618, 667, 701
Río de Janeiro, v. 1, 202, 400; v. 2, 40, 45, 52, 53, 67, 68, 234, 270, 275, 301, 302, 310, 503, 504, 506, 539, 735, 736, 740, 741, 871, 875, 881, 887, 888; v. 3, 59, 86, 89, 97, 100, 149, 216, 241, 242, 400, 401, 419
Río de la Plata, v. 1, 32, 75, 204, 316, 572, 918; v. 2, 468, 479, 492, 733, 740, 741, 881, 887; v. 3, 97, 398, 408
Río Negro, v. 1, 202; v. 3, 37, 124
Rioja, v. 3, 280
Roca de Focas, v. 1, 823
Roca Plana (Islay), v. 1, 799, 801
Roca Negra (Casma), v. 1, 684
Rochester, v. 3, 163
Routledge, v. 3, 400
Rumi-Callirina, v. 3, 162
Rusia, v. 1, 78, 178, 190, 191, 213, 289, 333, 589; v. 2, 408, 756

S

Sacramento, pampas del, v. 3, 42
Sachaca, v. 3, 382, 395
Sahara, desierto, v. 1, 630
Sailor's Creek, v. 2, 759
Saint Malo, v. 1, 316
Saint Nazaire, v. 1, 319; v. 2, 272, 501, 505
Saint Thomas (islas Vírgenes), v. 2, 67
Salado, v. 3, 280
Salaverry, v. 1, XVIII, 662, 674

Salazar, alturas de, v. 1, 741
Salem, v. 3, 417
Salinas de Cermeno, v. 1, 615
Salinas, promontorio, v. 1, 691
Salinas, punta, v. 1, 691, 697, 702, 865, 866, 872
Salinas (Amazonas), v. 3, 72
Salinillas, caleta, v. 1, 600, 762, 763 (descripción), 973, 975
Salitre, hacienda (Mala), v. 1, 741
Salto del Frayle, caleta, v. 1, 739
Salut, islas (Guayanas), v. 2, 67
El Salvador, v. 1, 319
Sama, v. 1, 423, 429, 497, 778 (descripción), 791, 792, 816 (descripción), 973, 975; v. 2, 413
Sama Grande, v. 1, 778
Sama, río, v. 1, 869
Sama, Morro, v. 1, 870
Sambalai, v. 1, 778
Samaná, v. 2, 67
Samanco, v. 1, 680, 682, 683, 684 (descripción), 828, 845, 872, 950, 973, 975; v. 2, 32, 381, 535
San Andrés, v. 2, 461
San Antonio, v. 2, 353
San Antonio (Pisagua), v. 1, 644
San Antonio (Mala), v. 1, 740
San Antonio de la Frontera, puerto, v. 3, 204, 233
San Bartolomé de Chao, v. 1, 598, 673 (descripción), 973, 975
San Blas, v. 1, 247
Sandwich, islas, v. 1, 164, 326, 659; v. 3, 421
San Félix, puerto, v. 2, 550, 553
San Fernando, v. 1, 35
San Francisco (California), v. 1, 47, 71, 100, 162, 201, 247, 334, 339, 468, 523 535, 536, 584, 923, 950, 964, 970, 1022; v. 2, 65, 282, 283, 471, 506, 734, 735
San Gallán, isla, v. 1, 395, 751, 753, 765
San Giorgio, v. 1, 196
San Ignacio, lavadero de oro (Loreto), v. 3, 281
San Ildefonso, v. 2, 83
San Isidro, v. 1, 421, 424, 701
San Jacinto, hacienda (Santa), v. 1, 219
San Javier, v. 1, 423
San José, v. 1, 667, 669, 950
San José, hacienda (Chincha), v. 1, 745
San José de Lambayeque, v. 1, 422, 423, 585, 592 662, 663, 664 (descripción), 665, 667, 669, 949, 950, 973, 975; v. 2, 243
San Juan, puerto, v. 1, 598, 766 y 767 (descripción), 845, 872
San Juan, punta, v. 1, 862, 868; v. 2, 391
San Juan, río, v. 1, 315, 349
San Lorenzo, isla, v. 1, 392, 406, 431, 443, 541, 592, 593, 701, 702, 704, 705, (descripción), 706, 707, 708, 711, 765, 854; v. 2, 234, 235, 236, 240, 280, 286, 308, 363, 390, 408, 434, 482, 498, 528, 532, 593, 596, 665, 667, 670, 671, 672, 681, 690, 720
San Lorenzo de Tarapacá, v. 1, 619, 620
San Martín, departamento, v. 3, 218, 258, 401
San Miguel, Lima, v. 1, 701
San Miguel de Piura, v. 1, 652
San Nicolás, puerto, v. 1, 598, 766, 845, 854 (descripción), 872
San Pedro, hacienda (Lurín), v. 1, 740
San Pedro de Lloc, v. 1, 420, 426, 664, 670, 671
San Ramón, Puerto, v. 3, 64
San Regis, puerto, v. 3, 217, 267
San Regis, hacienda (Chincha), v. 1, 745
San Roberto (Pisagua), v. 1, 644
San Sebastián (España), v. 1, 326; v. 2, 461
San Simón, mina (Tarapacá), v. 1, 428, 613
San Vicente, astilleros, v. 1, 357
Santa, v. 1, 219, 420, 423, 437, 439, 457, 661, 679, 680 (descripción), 825, 828, 845, 950, 973, 975

Santa, isla, v. 1, 457, 679, 680
Santa, morro, v. 1, 854
Santa, río, v. 1, 679, 681
Santa Ana, v. 1, 822; v. 3, 269
Santa Ana o Urubamba, río, v. 3, 269
Santa Bárbara (California), v. 1, 584
Santa Clara, isla, v. 1, 857
Santa Cruz, puerto, v. 3, 218
Santa Cruz de Tenerife, v. 2, 461
Santa Elena, isla, v. 1, 358, 857
Santa María, isla, v. 1, 372, 374
Santa María de la Luz, v. 3, 131
Santa María de la Cruz de Iquitos, (véase Iquitos)
Santa Rosa, v. 1, 820
Santa Rosa, isla, v. 1, 763, 764
Santa Rosa, mina (Tarapacá), v. 1, 428 608, 609, 613, 615, 628, 639
Santa Rosa, puerto, v. 1, 820
Santa Rosa de los piros, caserío, v. 3, 177, 269
Santander, v. 1, 326; v. 3, 399
Santiago, río, v. 3, 158
Santiago de Cao, caleta, v. 1, 973, 975
Santiago de Cuba, v. 2, 56, 742, 744
Santiago de Chile, v. 1, 244, 306, 350, 354, 972; v. 2, 90, 470, 517, 541, 549, 684, 718, 723, 724, 727, 732, 733, 747, 886; v. 3, 399, 402, 405, 408, 409, 412, 418, 420, 421, 422
Santiago de la Laguna, pueblo, v. 3, 109
Santiago del Oro, v. 3, 108
Santo Domingo, olivar (Ilo), v. 1. 814
Santo Domingo, v. 1, 246; v. 2, 450, 464, 466, 472
Santos (Brasil), v. 3, 29
Saña, v. 1, 425, 664, 669
Sao Paulo, v. 3, 417
Saposoa, v. 3, 34, 296
Sarayacu, v. 3, 37, 166, 188, 237, 268, 269, 270, 272, 279, 281, 284, 294
Sarco (Atacama), v. 1, 369
Sargón, v. 3, 353
Sayán, v. 1, 535
Sebastopol, v. 1, 130, 191; v. 2, 651, 756
Schofield, v. 2, 293
Sechura, v. 1, 405, 588, 600, 645, 659, 660 (descripción), 667, 931, 973, 975
Sedán, v. 1, 65
Serrate, canal, v. 1, 764
Sevilla, v. 1, 33, 76, 365, 859, 900, 919; v. 2, 453
La Seyne, v. 2, 461
Shangai, v. 1, 201
Shapaja, v. 3, 103
Shoeburyness, v. 1, 130
Siam, v. 1, 228
Sibaya (Tarapacá), v. 1, 603, 611
Sidney, v. 1, 989
Sigua, v. 1, 609
Siguas, v. 1, 397, 423, 446, 822
Siguas, río, v. 1, 822
Silla, monte (Paita), v. 1, 652
Sillahuay, (Tarapacá), v. 1, 611, 612
Singapur, v. 1, 228, 508; v. 2, 271, 301, 302
Singular, punta, v. 1, 761
Sinope, v. 1, 132, 139; v. 2, 756
Sipahua, río, v. 3, 270
Sn. Nazaire, v. 2, 272
Siquina, v. 1, 778
Sociedad, islas, v. 1, 228, 247; v. 2, 146
Solar, punta, v. 1, 702, 711, 735, 736, 837
Sorata, v. 1, 608
Sorrento, v. 1, 735
Sri Lanka, (Ceilán), v. 1, 425
Staffordshire, v. 2, 293
Stanford, v. 3, 400
Southampton, v. 1, 318, 319
Stanley, bahía de, v. 2, 735
Stokes, monte, v. 1, 697
Sucre (Bolivia), v. 1, 601
Sudamérica, v. 1, XVIII, 32, 71, 100, 160, 201, 202, 203, 213, 219, 243, 244, 280, 319, 325, 333, 338, 349, 355, 383, 402, 404, 545, 551, 552, 583, 682, 726, 754, 766, 768, 775, 846, 860; v. 2, 48, 56, 361, 451, 458, 459, 658, 744; v. 3, 102, 241, 356, 364, 405, 408, 411, 421
Suecia, v. 1, 333, 589, 590
Suez, v. 1, 165
Suhl, v. 2, 267
Suiza, v. 1, 213
Supe, v. 1, 535, 685, 686, 688, 689, 690 (descripción), 845, 949, 950, 973, 975

Supe, río, v. 1, 688
Surco, v. 1, 533, 701
Surquillo, v. 1, 421, 424
Surupe, v. 3, 365

T

Tabatinga, v. 3, 53, 72, 87, 122, 135, 153, 204, 217, 231
Taboga, isla, v. 1, 592; v. 2, 286
Tabón, islas (Filipinas), v. 2, 560, 566, 577, 581
Tacna, v. 1, 346, 413, 415, 424, 583, 623, 630, 768, 771, 773, 774, 776, 777, 778, 779, 780; v. 2, 87, 317, 326, 353, 376, 415, 416; v. 3, 332, 367, 368, 369, 370, 371, 375, 382, 383, 399
Tahiti, isla, v. 1, 510, 511, 583; v. 2, 146
Tacora, v. 1, 773
Tahuantinsuyo, v. 1, 36, 142
Taipú, v. 2, 67
Talabaya, quebrada, v. 1, 778
Talambo, hacienda (Chiclayo), v. 1, 422, 519, 520, 521; v. 2, 470, 471
Talara, v. 1, 650
Talcahuano, v. 1, 372, 373, 375, 451, 453, 588, 924, 980; v. 2, 38, 40, 45, 270, 277, 371, 388, 408
Taltal (Atacama), v. 1, 369
Tamarugal (Tarapacá), v. 1, 604, 608, 611, 615, 617, 626
Tamaya, río, v. 3, 158, 270
Tambo río, v. 3, 73, 162, 177, 195, 216, 235, 269, 279
Tambo, valle, v. 1, 423, 425, 497, 794, 799, 801, 808, 809, 812, 813 (descripción)
Tambo de Mora, v. 1, 620, 687, 745 (descripción), 950, 973, 975
Támesis, río, v. 2, 45, 49
Tampotoco, v. 3, 324
Tana, quebrada, v. 1, 643
Tana, lago, v. 3, 345
Tannea, v. 1, 819
Tangarera, v. 1, 512
Taramate, v. 3, 146
Tarapacá, v. 1, 252, 308, 424, 428 (minas de plata), 428, 429, 439, 451, 454, 456, 535, 601, 602, 603, (descripción), 605, 606, 607, 610, 611, 612, 613, 619, 620, 622, 623, 624, 628, 629, 632, 639, 643, 644, 661, 879, 979; v. 3, 332
Tarapacá, morro, v. 1, 870
Tarapoto, v. 1, 519; v. 3, 34, 159, 218, 287, 296, 302
Tarata, v. 1, 778
Tarma, v. 2, 386; v. 3, 243, 269
Tarucachi, v. 1, 778
Tchad, v. 3, 345
Taspampa (Pisagua), v. 1, 644
Teffe, v. 3, 42
Tehuantepec, v. 1, 317
Thule, v. 3, 31
Telégrafo, punta, v. 1, 653
Tenerife, isla, v. 1, 424; v. 2, 45, 275, 461
Tennessee, v. 3, 59
Texas, v. 1, 68
Tiahuanaco, v. 3, 324, 331
Tibet, v. 1, 608
Ticaco, quebrada (Tacna), v. 1, 778
Tieng Tsing, v. 1, 563
Tierra del Fuego, v. 1, 94, 102
Tigre, río, v. 3, 162, 196
Tigris, río, v. 3, 332, 350, 353
Tingo María, v. 1, 519; v. 3, 34, 104, 260, 283
Titicaca, lago, v. 1, 27, 29, 342, 346, 845, 917; v. 2, 26, 68, 689; v. 3, 83, 316, 321, 323, 324, 326, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 344, 347, 348, 350, 353, 355, 356, 357, 359, 364, 364, 365, 366, 367, 375, 383, 384, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396
Titicaca, isla, v. 3, 387
Tobasco, v. 2, 756
Tocache, salinas, v. 3, 24, 280
Tocopilla, v. 1, 613
Tocuco (Tacna), v. 1, 776
Todos los Santos (Chile), v. 2, 146
Toledo, v. 3, 402
Tomás, cabo (Supe), v. 1, 689, 690
Tomasire, v. 1, 778
Tomé (Chile), v. 1, 373, 376

Tongoi (Chile), v. 1, 370
Toquepala, v. 1, 776
Torbay, v. 1, 356
Tortuga, isla, v. 1, 683
Toscana, v. 1, 326
Totorani, quebrada, v. 1, 777
Trieste, v. 1, 326
Trinidad, río, v. 3, 162
Trujillo, v. 1, 420, 445, 454, 457, 533, (bandolerismo), 661, 674, 677, 678, 846, 847; v. 2, 433, 733; v. 3, 34, 74, 122, 301, 303, 407
Tubildad o Puerto Oscuro, v. 2, 577
Túcume, hacienda, v. 1, 422
Tulumayo, río, v. 2, 386
Tumaco, v. 1, 660
Tumbes, v. 1, 158, 251, 346, 347, 373, 396, 402, 405, 424, 427 (maderas), 434, 435, 436, 437, 599, (zonas portuarias), 645, 646, 647, 648, 649, 650, 658, (descripción), 661, 873, 924, 927, 931, 964, 971, 973, 974, 975, 976, 979; v. 2, 34, 227, 234, 318, 331, 373; v. 3, 405
Tumbes, río, v. 1, 405, 645, 647, 648, 658
Tungo, pueblo, v. 1, 763
Tunga, quebrada, v. 1, 818
Tyne, v. 1, 441; v. 2, 619

U

Ucayali, v. 3, 244
Ucayali, río, v. 1, 315, 323, 401; v. 3, 32, 33, 34, 37, 38, 39, 44, 45, 50, 63, 64, 67, 68, 73, 85, 98, 107, 118, 137, 151, 155, 158, 159, 162, 165, 166, 167, 170, 177, 182, 186, 187, 195, 196, 216, 231, 232, 237, 241, 243, 244, 268, 269, 270, 271, 272, 279, 281, 282, 283, 287, 289, 291, 292, 293, 294, 296, 297, 364, 401, 418
Ucumayo, v. 1, 421
Upon, v. 1, 441
Urarinas, puerto, v. 3, 217
Urubamba, río, v. 3, 34, 64, 159, 162, 195, 216
Uruguay, v. 2, 698, 740; v. 3, 241, 418
Uruguay, río, v. 3, 99
Usborne, montaña, v. 1, 689

V

Valdivia (Chile), v. 1, 374, 377, 588, 852; v. 2, 552
Valencia, v. 2, 454
Valparaíso, v. 1, 76, 83, 164, 202, 248, 249, 255, 301, 318, 326, 334, 354, 356, 357, 358, 371, 372, 400, 409, 420, 446, 453, 485, 511, 532 (astilleros), 557, 572, 584, 588, 589, 592, 595, 639, 677, 846, 847, 876, 933, 946, 971; v. 2, 45, 91, 146, 200, 222, 239, 277, 285, 296, 298, 304, 356, 438, 451, 470, 479, 490, 514, 518, 524, 548, 555, 559, 570, 593, 654, 655, 672, 684, 685, 687, 698, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 723, 724, 727, 728, 729, 730, 739, 742, 744, 745, 867, 868, 879, 880, 881, 884, 885, 886, 887; v. 3, 58, 399, 400, 401, 402, 404, 407, 408, 409, 417, 421, 422
Venecia, v. 1, 195; v. 3, 340
Vergara, v. 1, 235; v. 2, 385
Viacha, v. 1, 773
Vicksburg, v. 1, 336
Victoria, hacienda, v. 1, 418
Viejo Mundo, v. 1, 34, 49; v. 3, 30, 345
Las Viejas, islas, v. 1, 400, 763, 764; v. 2, 390
Vigo, v. 2, 44
Vilcamayo, río, v. 3, 44, 45
Los Vilos (Chile), v. 1, 371
Vilquechico (Titicaca), v. 3, 387, 388
Vill de Malgrat, v. 2, 493
Villa Laguna, v. 1, 701
Villa (Lima), v. 1, 438, 701
Villehuet, v. 1, 189
Viñani, quebrada, v. 1, 777
Vírgenes, islas, v. 2, 67
Virginia, v. 1, 192
Virú, río, v. 1, 79
Virú, valle, v. 1, 457, 661
Vítor, quebrada, v. 1, 423, 424, 429, 644, 773, 792, 817, 825 (descripción) 854
La Viuda, cordillera, v. 1, 533; v. 3, 50

Viuda, isla, v. 1, 683
Vizcaya, golfo, v. 2, 45, 52, 275

W

Washington, v. 1, 18, 26, 29, 75, 78, 164, 165, 203, 244, 254, 288, 289, 298, 299, 300, 309, 332, 333, 334, 335, 336, 379, 380, 381, 464, 560, 561, 562, 563, 567, 577, 588, 972, 1022; v. 2, 39, 88, 90, 91, 146, 221, 275, 319, 328, 339, 364, 365, 464, 469, 470, 471, 472, 473, 499, 500, 503, 506, 606, 682, 699, 700, 742, 748, 758, 874, 875, 878, 884, 886, 887, 889; v. 3, 55, 58, 59, 72, 75, 76, 128, 161, 162, 163, 303, 312, 403, 404, 407, 408, 415, 416, 420, 421
Waterloo, v. 1, 209
Wells, islotes, v. 1, 702, 706, 707
Westerrelt, v. 1, 950
Whitworth, v. 1, 133
Wilmington, v. 2, 759; v. 3, 160
Woolwich, arsenal, v. 2, 42, 232, 267, 270, 535

Y

Yabricoya, mina (Tarapacá), v. 1, 612
Yacarana, río, v. 3, 162
Yana Allpa, v. 3, 186
Yanta, valle, v. 1, 685
Yalata, hacienda (Tacna), v. 1, 778
Yapas, caleta (Tarapacá), v. 1, 624
Yapurá, río, v. 3, 184
Las Yaras (Tacna), v. 1, 778
Yarinacocha, v. 3, 231
Yauca, v. 1, 818, 819
Yauca, río, v. 1, 819
Yauricocha, mina (Tarapacá), v. 1, 609
Yavacarina, río, v. 3, 162
Yavarí, río, v. 1, 401, 402; v. 3, 162, 184, 196, 233, 279
Yerbabuena, quebrada (Ilo), v. 1, 813, 816 (descripción)
Yucay, valle, v. 1, 845
Yunganí, quebrada (Arica), v. 1, 776
Yunguyo, v. 3, 387, 388
Yurimaguas, v. 3, 34, 64, 72, 98, 103, 108, 122, 135, 143, 149, 151, 153, 166, 167, 179, 196, 217, 218, 231, 232, 237, 267

Z

Zamora, v. 3, 108
Zapiga, salitrera, v. 1, 610, 619, 644
Zárate, islote, v. 1, 762, 868
Zimbabwe, v. 1, 227

INDICE DE PERSONAS

A

Abad, Hipólito, v. 2, 775, 823
Abad V., v. 2, 692
Abadía, Pedro, v. 1, 825, 828
Abarca, Luis, v. 2, 783, 823
Abarca, Manuel, v. 2, 794, 823
Abascal y Sousa, José Fernando de, v. 1, 699; v. 2, 386; v. 3, 64
Abbadie, Antonio Thomson de, v. 1, 227
Abbeville, Sansón, v. 3, 24, 242
Abiert, Juan, v. 2, 786, 823
Abrantes, Marqués de, v. 3, 97, 100, 397, 400
Abril, Máximo, v. 2, 766,823
Abril, Salmón o Salomón, v. 2, 214
Absi Concha, Héctor, v. 1, IX, X; v. 2, 9, 10; v. 3, 9, 10
Acosta, José de, v. 3, 324
Acuña, Cristóbal de, v. 3, 21, 240, 241, 242
Acuña, Domingo, v. 2, 299
Acuña, Fernando, v. 2, 134
Acuña, Ignacio, v. 2, 868
Acuña, Mariano, v. 2, 797, 823
Achá, José María de, v. 1, 346
Adams, v. 1, 37
Adams, E.G., v. 1, 155, 297
Adams, James Truslow, v.1, 66, 67, 71, 155, 291, 296, 297; v.3, 398
Adams, John, v. 2 349
Adams, Pitt, v. 1, 324
Adison Crosby, v. 2, 235, 236
Adrián, Gregorio, v. 2, 768, 823
Agassis, v. 1, 39
Agreda, Sebastián, v. 2, 370
Agüero, Federico, v. 2, 157, 170, 867
Agüero, Juan, v. 2, 797, 823
Aguila, Manuel del, v. 3, 237, 258
Aguila Sánchez Jorge del, v. 1, 891
Aguila, Zacarías, v. 2, 813, 823
Aguilar, Mayor, v. 1, 305
Aguilar, José, v. 2, 804, 823
Aguilar, Manuel, v. 2, 776, 823
Aguilar, Mariano, v. 3, 66, 302
Aguirre, Domingo, v. 2, 817, 823
Aguirre, Elías, v. 2, 152, 168, 814, 823
Aguirre, Faustino, v. 2, 795, 823
Aguirre, Gabino, v. 2, 787, 823
Aguirre, Lope de, v. 3, 22, 30
Aguirre, Ventura, v. 2, 795, 823
Aguirre Molina, Raúl, v. 3, 398
Agumados, José M., v. 2, 818, 823
Agustín, Pablo, v. 2, 782, 791, 823
Airy, v. 1, 83
Aiscorbe, Isidro, v. 2, 819, 823
Aizcorbe, Manuel, v. 2, 772, 823
Alaiza, Enrique, v. 2, 814
Alaña, Felipe, v. 2, 819, 823
Alarco, Juan Antonio, v. 2, 632
Alarcón, Antonio, v. 2, 817, 823
Alarcón, José, v. 2, 810, 823
Alarcón, Narciso, v. 2, 778, 823
Alarcón, Pedro, v. 2, 821, 823
Alarcón, Victorino, v. 2, 791, 823
Alayza, Enrique Napoleón, v. 2, 124, 134, 169, 814, 823, 868
Alayza Escardó Familia, v. 2, 125
Alayza, Gabino, v. 2, 268
Albarracín, Antonio, v. 2, 817, 823
Albion, Robert G., v. 3, 398
Albístur, Jacinto, v. 2, 494, 495, 544, 879
Albornoz, Alvaro de, v. 2, 446, 447, 450, 870; v. 3, 398
Albornoz, Mariano M., v. 2, 312
Alcabaza, Diego de, v. 3, 324
Alcántara, Pedro, v.2, 804, 823
Alcarrás, José, v. 2, 165

Alcázar, Manuel, v. 2, 783, 823
Alcedo, Antonio de, v. 3, 241, 242, 243, 398
Alcocer, Pedro, v. 2, 215
Aldaves, Basilio, v. 2, 797, 823
Alden, John D., v. 2, 91; v. 3, 398
Alegría, Francisco de Paula, v. 2, 123, 788, 823
Alejandro II, v. 1, 178
Alejo, Francisco, v. 2, 819, 823
Alfaro, Aurelio, v. 2, 173; v. 3, 399, 410, 414
Alfaro, Juan, v. 2, 786, 823
Alia, Belisario, v. 2, 779, 823
Aliaga, Anacleto, v. 2, 778, 823
Aliaga, Juan, v. 2, 147
Aliaga, Marcelino, v. 2, 803, 823
Alizama, Domingo, v. 2, 810, 823
Aljovín, Arístides, v. 2, 124, 134, 169, 174, 771, 823
Almagro, Diego de, v. 1, 745, 827
Almagro, Manuel, v. 2, 467
Almeida, Juan, v. 2, 801, 823
Almento, Pedrarios de, v. 3, 22
Alonso, Remigio, v. 2, 797, 823
Alsojo, v. 1, 566
Alsoph, v. 1, 590, 968
Altamira, Rafael, v. 2, 446
Althaus, Clemente, v. 1, 232, v. 3, 38
Althaus, Emilio de, v. 1, 948, 950; v. 3, 403
Alva, v. 2, 779
Alva, Belisario, v. 2, 171
Alva, Flores, Julio, v. 1, XII; v. 2, 12; v. 3, 12
Alva, Gerardo, v. 2, 781, 823
Alvarado, Calixto, v. 2, 784, 823
Alvarado, Cesáreo, v. 2, 795, 823
Alvarado, Enrique, v. 1, 260
Alvarado, Manuel C., v. 2, 796, 823
Alvarado, Mariano, v. 2, 819, 824
Alvarado, Ricardo, v. 2, 416
Alvarado, Rómulo, v. 2, 780, 824
Alvarado Ortíz, Francisco, v. 2, 370; v. 3, 68, 72, 75, 76, 77, 301, 302
Alvarado Zegarra, César, v. 2, 174
Alvarez, Baltazar, v. 2, 790, 824
Alvarez, Eustaquio, v. 2, 797, 824
Alvarez, Francisco, v. 2, 765, 786, 790, 824
Alvarez Hernández, Hélida, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Alvarez, Manuel, v. 2, 768, 824
Alvarez, Pedro, v. 2, 810, 824
Alvarez, Rafael, v. 2, 772, 824
Alvarez Thomas, José, v. 1, 232, 306, 450, 451, 454, 455, 456, 557, 558; v. 2, 142, 266, 267, 339, 533, 536, 537, 538, 639, 878; v. 3, 398
Alvargonzález y Sánchez, Claudio, v. 2, 460, 559, 566, 568, 570, 578, 605, 669, 883
Alvizuri, Fernando, v. 2, 392
Alzamora, Manuel, v. 2, 767, 824
Alzamora, Celestino, v. 2, 795, 824
Alzamora, Damián, v. 2, 163; v. 3, 128
Alzamora, Eugenio, v. 2, 797, 824
Alzamora, Federico, v. 1, 29; v. 2, 124, 155, 163, 167, 284, 356, 362, 413; v. 3, 79, 84, 122, 123, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149, 152, 153, 155, 166, 177, 197, 198, 204, 226, 304, 307, 308, 309, 310, 311, 313
Alzamora, Francisco Máximo, v. 2, 173
Alzamora, Gregorio, v. 2, 772, 824
Alzamora, Julián, v.2, 789, 824
Alzamora, Manuel, v. 2, 824
Alzamora, Ruperto, v. 1, 415, 506; v. 2, 167, 283, 520, 790, 824
Alzamora, Sabino, v. 2, 172
Alzola, Manuel, v. 2, 170, 789, 824
Allen, John, v. 2, 810, 824, 870
Allen, Williams, v. 2, 809, 824
Allende, José, v.1, 306; v.2, 132, 216, 379, 382, 383, 384, 488, 531; v.3, 308
Aller, Domingo Enrique, v.2, 870; v. 3, 398
Allier, v. 1, 488
Amaya, Juan, v. 2, 822
Amor, Fernando, v. 2, 467
Amunátegui, Luis, v. 1, 363
Anacleto, Antonio, v. 2, 784, 824
Anamaría, Jesús, v. 2, 795, 824
Anaya, Matías, v. 2, 806, 824
Ancalli, Manuel, v. 2, 797, 824
Anderson, doctor, v. 1, 472
Anderson, John, v. 2, 818, 824

Andía, Eduardo, v. 2, 171, 215
Andrade, Juan, v. 2, 804, 824
Andrade, Manuel, v. 2, 805, 824
Andrade, María de la Cruz, v. 2, 385
Andueza, A. de F., v. 2, 410
Angeles, Thomas, v. 2, 817, 824
Angelino, Juan, v. 2, 822
Angelis, Pedro de, v. 3, 60, 62, 398
Angeni, Giovanni, v. 2, 817, 824
Angulo, Belisario, v. 2, 170
Angulo, José, v. 2, 164
Angulo, José Manuel, v. 3, 375, 376
Angulo, Pedro, v. 2, 173, 868
Angulo Puente Arnao, Juan, v. 3, 398
Ansoaga, v. 3, 415
Antequera, Juan B., v. 2, 604, 630, 658, 665, 666, 669, 883
Antisell, v. 1, 472
Antonio, Enrique, v. 2, 822
Antonio, Francisco, v. 2, 809, 824
Antonio, Joaquín (artillero), v. 2, 767, 824
Antonio, Joaquín, (grumete), v. 2, 812, 824
Antonio, Joaquín, v. 2, 803, 824
Antonio, Juan, v. 2, 801, 824
Antonio, Silvestre, v. 2, 810, 824
Anzures, Pedro de, v. 3, 331
Apara, Mariano, v. 2, 773
Apaza, Agustín, v. 2, 774, 824
Apaza, José, v. 2, 821, 824
Apaza, Mariano, v. 2, 773, 824
Appleton, v. 1, 299, 566
Arago, v. 3, 357
Aramayo, Nicanor, v. 2, 812, 824
Aramburú, Nicanor, v. 2, 124, 170, 814, 824; v. 3, 227
Arana, Benito, v. 3, 136, 157, 167, 170, 173, 174, 176, 185, 312, 398
Arana, Fermín, v. 2, 796, 825
Arana, Luciano E., v. 2, 171, 800, 825, 868, 887
Arancibia, Andrés, v. 2, 796, 825
Arancibia, Felipe Santiago, v. 2, 536, 615
Aranda, Eusebio, v. 1, 937; v. 3, 414
Aranda, Fermín, v. 2, 769, 825
Araníbar Barrantes, Adela, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Araníbar, José, v. 3, 403
Aranzábal, Jacinto, v. 2, 214
Aráoz, José R., v. 2, 818, 825
Arauco, v. 1, 372
Araujo, Estanislao, v. 2, 169, 800, 825
Araujo, Justo, v. 2, 787, 825
Araya, Anselmo, v. 2, 810, 817, 825
Araya, Bartolo, v. 2, 810, 825
Araya, Juan, v. 2, 810, 825
Araya, Serapio, v. 2, 790, 825
Arburto, Juan, v. 2, 786
Arca Parró, Alberto, v. 1, 499, 562; v. 3, 398
Arce, Juan, v. 2, 794, 825
Arce Larco, José, v. 1, 18
Arcos, Ramón, v. 2, 797, 825
Arellano, Juan, v. 2, 808, 825
Arenaga, Mariano, v. 2, 778, 825
Ares, Amanda D., v. 3, 403
Arenaza, Mariano, v. 2, 778
Arévalo, v. 3, 89, 305
Aréstegui de López, Soledad, v. 1, 1032
Aréstegui, Narciso, v. 2, 143, 144
Arguedas, Alcides, v. 2, 370; v. 3, 383, 391, 392
Argumanes, Ignacio, v. 2, 772, 825
Argumanis, Julián, v. 2, 164
Arias, Adolfo, v. 2, 797
Arias, José, v. 2, 810, 825
Arias, José María, v. 2, 821, 825
Arias Schreiber Pezet, Jorge, v. 2, 323, 873, 875; v.3, 399
Arispe, Valentín, v. 2, 791, 825
Arizola, Manuel Antonio, v. 2, 780, 825
Arman de Riviere, Luciano, v. 2, 272, 501, 502
Armas, Andrés, v. 2, 806, 825
Armero, Cristóbal, v. 2, 173
Armero, Francisco, v. 2, 448, 449, 873
Armstrong, sir Guillermo, v. 1, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 135; v. 2, 287, 288, 292, 515, 534, 537, 617, 618, 619, 623, 628, 631, 632, 651, 665, 667, 671, 739; v. 3, 366
Armstrong, Joseph, v. 2, 198, 815, 824
Arne, v. 1, 205
Arnold, v. 1, 82
Arnold, Carlos, v. 2, 392, 393, 395
Aroatiga, Pedro, v. 2, 777

Arona, Juan de (véase Paz Soldán y Unanue, Pedro)
Arosemena Garland, Geraldo, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Arosemena Quesada, Mariano, v. 1, 434, 583; v. 2, 87, 283, 299, 322, 323, 324, 325, 364
Arotegui, Pedro, v. 2, 777, 825
Arquini, José, v. 2, 803, 825
Arzola, Daniel, v. 2, 785
Arzola, Manuel, v. 2, 785
Arranz Velarde, Fernando, v. 2, 871; v. 3, 399
Arrazola, Lorenzo, v. 2, 449, 472, 474
Arredondo, Calixto, v. 2, 813, 825
Arredondo, Rudecindo, v. 2, 790, 825
Arriaga, obispo, v. 3, 108
Arriaga, Celedonio, v. 2, 765
Arriaga viuda de Villar, Angela, v. 3, 303
Arriago, Manuel H., v. 2, 169, 779, 825
Arrieta, Agustín, v. 2, 171, 793, 825
Arrieta, Aurelio, v. 2, 139, 167, 303, 787, 825; v. 3, 84, 123, 124
Arrieta, Carlos L., v. 2, 168, 268, 355, 484
Arriola, Agustín María, v. 2, 167, 475
Arris, Estuardo, v. 3, 139
Arrisueño, Enrique, v. 2, 813, 825
Arrowsmith, Juan, v. 1, 608
Arrus, Darío, v. 1, 721, 892; v. 2, 114, 117, 359; v. 3, 399
Arzola, Daniel, v. 2, 785, 825
Arzola, Manuel, v. 2, 794, 825
Ascárate, Ramón, v. 2, 136, 141, 162, 163, 165
Ascásubi, v. 1, 659, 750; v. 3, 38, 39, 244
Ascencios, Fermín, v. 2, 136
Ascurra, José, v. 2, 795, 825
Asín, Nicanor, v. 1, 949; v. 2, 484, 867
Aspíllaga, Antonio, v. 2, 168
Aspíllaga, Ramón, v. 2, 289
Aspinwall, William H., v. 1, 317, 318, 319
Asquino, José, v. 2, 825
Astete, Luis Germán, v. 1, XVIII, v. 2, 103, 124, 167, 289, 411, 617, 644, 771, 825
Astor, Juan Jacobo, v. 1, 66
Astudillo, Carlos, v. 2, 790, 825
Atahualpa, Juan Santos, v. 3, 63
Atsburi, José, v. 3, 368
Austria, José, v. 2, 772, 825
Avila, José Braulio, v. 2, 215
Avilés, Ramón, v. 2, 163
Ayala, Manuel, v. 2, 195, 196
Ayulo, Enrique, v. 1, 308, 948, 951
Azabache, Ceferino, v. 2, 790, 825
Azagra, Manuel, v. 1, 371
Azcárate, Ramón, v. 1, 519, 520; v. 2, 136, 141, 162, 163, 165, 166, 385, 484, 750; v. 3, 38, 39

B

Babier, Jollet, v. 2, 501
Backer, Henry, v. 2, 815, 825
Backus, Genit o Garrit, v. 2, 298, 520, 522, 523, 525, 526, 527, 775, 825, 876, 877
Bacon, Carlos, v. 2, 817, 825
Bagú, Sergio, v. 1, 364
Bahamonde, José, v. 3, 131
Bailey, Thomas A., v. 1, 252, 308, 379; v. 3, 399
Bains, David W., v. 3, 160
Baisas, Juan A., v. 2, 795, 825
Baisas, Pascual, v. 2, 795, 825
Baistrocchi, Alfredo, v. 1, 992, 1026; v. 3, 399
Bákula Patiño, Miguel, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Balareso, Miguel, v. 2, 163, 166, 617
Balbuena, Manuel, v. 2, 171, 765, 825; v. 3, 227
Baldino, Carlos, v. 2, 775, 825
Baleato, Andrés, v. 1, 241, 828, 829, 830, 833
Balta, Francisco, v. 2, 169, 214, 283, 532, 781, 826
Balta, José, v. 1, VII, XVI, 257, 259, 584, 949; v. 2, 7, 36, 124, 695; v. 3, 216, 382, 747
Balta, Juan Francisco, v. 2, 172
Balton, Henry, v. 2, 810, 826
Balladares, Pedro, v. 2, 826
Ballesteros y Berreta, Antonio, v. 3, 399
Ballivian, José, v. 1, 345
Bandesboins, Charles, v. 2, 816, 826

Banks Rennie, Jorge, v. 1, 595
Baquíjano y Carrillo, José, v. 1, 917, 997; v. 3, 399
Barás de María, v. 3, 245
Baraton, Juan, v. 2, 767, 826
Baraybar, José María, v. 2, 353, 538
Barba, José, v.2, 765, 786, 826
Barbey, Teodoro, v. 1, 331
Barla, José, v. 2, 786
Barloque, Enrique, v. 2, 788, 800, 826
Barloque, José, v. 2, 171, 781, 820, 826
Barnet, v. 3, 136
Barnos, Daniel, v. 2, 826
Barquer, Luis, v. 2, 775, 826
Bartholin, Juan, v. 1, 373
Bartlet, Hall, v. 3, 404
Barton, John, v. 1, 307, 1026; v. 2, 881, 884, 885, 886
Barragán, Francisco, v. 2, 797, 826
Barragán, Manuel, v. 2, 776, 826
Barraut, v. 1, 82
Barreda, hermanos, v. 1, 298, 299, 472, 476, 480, 486, v. 2, 40
Barreda, Antonio, v. 2, 817, 826, 864
Barreda, Federico L., v. 1, 462, 563; v. 2, 48, 274, 464, 469, 470, 499, 500, 502, 503, 504, 505, 512, 699, 718, 871, 872, 874, 875, 884; v. 3, 399
Barreda, Juan, v. 2, 821
Barredo, Manuel, v. 2, 144
Barreiro, Agustín Jesús, v. 2, 871
Barrenechea, José Antonio, v. 1, 260; v. 2, 197, 728, 886
Barrera, Francisco, v. 1, 825, 828
Barrera, Juan, v. 2, 806, 826
Barrera, Julián, v. 2, 795, 797, 826
Barrera, Manuel de la, v. 2, 171
Barrera, Pedro, v. 3, 803, 826
Barrera Toledo, Lino de la, v. 1, 298; v. 2, 139, 167, 409, 484, 631, 788, 826; v. 3, 403
Barreto, Juan F., v. 2, 215
Barria, Felipe, v. 2, 767, 826
Barriga, Felipe, v. 2, 371
Barrionuevo, Alfonsina, v. 3, 331, 348
Barrionuevo, José, v. 2, 268, 484
Barrios, Fernando, v. 2, 809, 826
Barrios, José, v. 2, 770, 826
Barrios, Juan, v. 2, 776, 826
Barrios, Mariano, v. 2, 803, 826
Barrios, Nicanor, v. 2, 172
Barroilhet, Carlos, v. 1, 219
Barrueta, Nicolás, v. 2, 793, 826
Basadre, Federico, v. 1, 789
Basadre, Jorge, v. 1, 16, 214, 223, 231, 233, 235, 251, 256, 257, 265, 273, 277, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 326, 341, 378, 379, 381, 382, 391, 395, 400, 402, 411, 434, 439, 492, 493, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 557, 558, 559, 560, 562, 564, 598, 620, 883, 885, 897, 938, 960, 1023, 1024, 1025, 1026; v. 2, 27, 28, 56, 87, 90, 91, 116, 216, 219, 222, 268, 279, 284, 289, 300, 320, 321, 322, 323, 324, 326, 327, 371, 396, 408, 409, 415, 419, 424, 427, 432, 433, 435, 436, 437, 438, 470, 473, 506, 514, 543, 594, 871, 872, 875, 879, 880, 881, 883, 884, 887, 888; v. 3, 31, 38, 160, 300, 306, 307, 311, 313, 395, 396, 399, 404
Basagoitia, Manuel Mariano, v. 1, 219
Basaldua, Luis, v. 2, 282
Basso, Juan D., v. 2, 294
Bastian, Adolfo, v. 1, 215
Bataska, Carlos, v. 2, 815, 826
Baters, George, v. 2, 809, 826
Bathein, Albert, v. 2, 826
Batille, Cecilio, v. 2, 821, 826
Battell, Joseph, v. 2, 802, 826
Baunen, Constantino, v. 2, 822
Bautista, Francisco, v. 2, 789, 826
Bautista, Juan, v. 2, 791, 826
Bautista, Manuel, v. 2, 813, 826
Bauzá, Felipe, v. 1, 402, 828, 829, 834; v. 3, 244
Bavaton, Juan, v. 2, 767
Bayona, Nicolás, v. 2, 169
Baxley, Henry Willis, v. 1, 164, 166, 167, 299, 310, 652, 654, 657, 710, 887, 888, 892, 960, 1024; v. 2, 142, 218; v. 3, 399
Baxter, James Phinney, v. 2, 871; v. 3, 399
Bayona, Nicolás, v. 2, 169

Bazadre, Carlos, v. 1, 391, 400, 402, 550, 551; v. 3, 399
Bazan, v. 2, 324, 326
Bazán, Alvaro de, v.2, 452, 456, 468, 489, 569, 871, 875, 877, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 887, 888; v. 3, 398, 404
Bazo, Antonio, v. 2, 796, 826
Bazo, Juan B., v. 2, 788, 826
Beausejor, Pedro J. de, v. 2, 484
Becerra, José del Carmen, v. 2, 163, 167, 303, 794, 826; v. 3, 45, 47
Becerra, José Gregorio, v. 2, 173, 794, 826, 827
Becerra, Manuel, v. 2, 164, 171, 781, 814, 815, 826, 827
Becerra, Santiago, v. 2, 174
Beckard, Williams, v. 2, 783, 827
Bedoya, Manuel, v. 2, 305, 307, 322, 325, 327; v. 3, 399
Beke, Carlos Tilstone, v. 1, 227
Beize, v. 2, 827
Belaúnde Terry, Fernando, XIV
Belaúnde, Rafael, v. 1, 381, 886, 890, 896, 897, 899; v. 2, 116; v. 3, 399
Belcher, v. 1, 701
Belton and Watt, constructores navales, v. 2, 232
Beltrán, José María, v. 2, 789, 827
Beltrán, Pedro, v. 3. 38, 39, 144, 241, 244
Beltrán, Manuel, v. 2, 772, 827; v. 3, 241
Belzú, Manuel Isidoro, v. 1, 345; v. 2, 379; v. 3, 355
Bell, Alejandro, v. 2, 198
Bell, Charles H., v. 1, 162, 247, 248, 302
Bell, Graham, v. 1, 48
Bell, John, v. 2, 777, 827
Bellido, José, v. 2, 797, 827
Bellido, Mariano, v. 2, 770, 827
Bemitt, Edward, v. 2, 769, 827
Benavides, Emilio, v. 2, 124, 170, 214
Benavides, José, v. 2, 214, 786, 821, 827
Benavides, C. de C. José B., v. 2, 168, 214, 617
Benavides, Manuel, v. 2, 800, 827
Benites, Julio E., v. 2, 147, 171, 214
Benites, Gabriel, v. 2, 84; v. 3, 137
Benjamin, Thomas, v. 2, 816, 827
Bennit, Santiago, v. 2, 769
Bennett, Wendell C., v. 1, 109, 110, 152, 153, 292, 295; v. 2, 220; v. 3, 391, 399
Berange, Augusto, v. 2, 782, 827
Beraún, Mariano, D., v. 3, 399
Berenger, Aníbal, v. 2, 796, 827
Berenger, G. de, v. 3, 148
Beresford, v. 1, 182
Berghaus, Enrique, v. 1, 608
Bermúdez de Castro, Manuel, v. 2, 492, 494, 553, 591, 873, 880, 884, 885
Bermúdez Miral, Oscar, v. 1, 454, 557, 558, 565, 607, 609, 610, 619, 623, 627, 630, 631, 632, 639, 641, 885, 886, 887; v. 3, 399
Berna, Manuel, v. 2, 775, 827
Bernales, Pedro, v. 2, 778, 827; v. 3, 131, 376
Bernales, Ramón, v. 3, 133
Bernard, v. 1, 40
Berne, Santiago, v. 2, 769
Bernui, Ildefonso, v. 2, 806, 827
Berteren, Luis, v. 2, 783, 827
Berthoud, v. 1, 82
Bessel, v. 1, 37
Bessel, S.B., v. 1, 37; v. 3, 399
Bessemer, v. 1, 46
Betamorales, Santigo, v. 2, 827
Betancourt, José, v. 2, 792, 827
Beuf, v. 1, 199
Biddle, Charles, v. 1, 317
Biddlecombe, George, v. 1, 288, 289
Bidlack, v. 1, 349
Bieytes, Fernando, v. 2, 172
Bigter, Henry, v. 2, 827
Bigger, v. 1, 1022
Bilbao, Francisco, v. 1, 260, 350
Bilbao, Manuel, v. 1, 217, 233, 260; v. 2, 235, 281; v. 3, 399
Billings, L.G., v. 2, 275; v. 3, 399
Billinghurst, Guillermo E., v. 1, 411, 452, 552, 557, 565, 780; v. 3, 399
Biol, M.I., v. 3, 123
Blakely, T.A., v. 2, 619
Bingham, Samuel, v. 2, 198
Biot, v. 1, 45

Black, George, v. 2, 775, 827
Black, Guillermo, v. 2, 147, 157, 167, 268, 362, 617, 790, 827; v. 3, 184
Blake, v. 1, 626
Blakeley, v. 2, 299
Blakely, F.T., v. 1, 411; v. 2, 199, 534, 537, 538, 565, 666, 670, 671, 672
Blanc, Louis, v. 1, 63, 64
Blanco, José, v. 2, 767, 827
Blanco Encalada, Manuel, v. 1, 358; v. 2, 709, 715, 721, 723
Blanchard y Witmore, compañía; v. 1, 592
Blas, Valerio, v. 2, 821, 827
Blaxland, George, v. 3, 376
Blest Gana, Alberto, v. 2, 888
Bloomfield, Guillermo, v. 1, 308, 942
Blossier, Leopoldo, v. 3, 158
Blume, Federico, v. 1, XVIII
Bobio, Juan, v. 2, 769, 827
Bocanegra, Pedro R., v. 3, 389
Bockenham, Federico, v. 1, 610
Boden, Santiago, v. 2, 769, 827
Bogardus, Guillermo, v. 2, 274
Bogue, David, v. 3, 489
Bolesford o Bolsford, Benjamín, v. 2, 815, 827; v. 3, 389
Bolívar, Simón, v. 1, 342, 659, 696; v. 2, 352
Bolognesi, Francisco, v. 2, 144, 533, 534, 537, 619
Bolsford, Benjamín, v. 3, 389
Bollaert, William, v. 1, 215, 233, 306, 391, 550, 553, 554, 559, 603, 604, 606, 608, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 623, 626, 627, 628, 630, 631, 632, 634, 639, 652, 655, 678, 775, 792, 794, 799, 808, 884, 885, 886, 887, 888, 890, 896, 897, 898; v. 3, 400, 409
Bonaparte, Napoleón I, v. 1, 42, 65, 81, 209, 358, v. 2, 614
Bonaparte, Luis Napoleón, v. 1, 57, 63, 64, 65, 102, 174, 191, 195, 213
Bondy, Carlos, v. 2, 172
Boiset, v. 1, 951
Bone, M., v. 1, 229
Bonhomme, Nemesio, v. 2, 282
Bonifaz, Emilio, v. 2, 506, 875; v. 3, 313, 400
Bonilla, Heraclio, v. 1, 220, 221, 278, 305, 310, 311, 330, 379, 492, 562, 785, 793, 804, 898, 899, 910, 911, 912, 913, 914, 917, 976, 977, 978, 979, 1021, 1025; v. 3, 395, 400, 407
Bonilla, José, v. 2, 817, 827
Bonne, Rigoberto, v. 1, 229
Borca, Pedro, v. 2, 789, 827
Borda, José Cornelio, v. 2, 498, 499, 516, 517, 615, 631, 632
Borda, Juan Carlos, v. 1, 198
Borja, David, v. 2, 867
Bormann, v. 1, 133
Boruen, Edward, v. 2, 809, 827
Boterín, José, v. 2, 41, 46, 147, 162, 268, 378, 406
Bouët, E., Willaumez, E., v. 1, 174, 175, 178, 288, 292, 302; v. 3, 400
Bougainville, Luis Antonio de, v. 1, 85, 198
Bouillet, Juan Bautista, v. 1, 401
Bousen, v. 1, 547
Bousquet, P., v. 3, 45, 47
Boutakov, Grègoire, v. 1, 175, 178, 179, 289
Bower, v. 1, 615; v. 2, 522
Bowser, Frederik P., v. 1, 293, 547, 566; v. 3, 400
Boza, José, v. 1, 760
Boza, José E., v. 2, 802, 827
Bradley, Phillip D., v. 1, 311
Bradly, Frank, v. 2, 810, 827
Bradsley, John, 809, 827
Brangdon, v. 1, 1025
Brandel, v. 1, 546
Brandis, Royall, v. 3, 400
Braña, Pantaleón, v. 2, 803, 827
Brasher, Thomas M., v. 2, 611
Braston, Conrado, v. 2, 801, 827
Brathwite, v. 1, 296
Brau, John, v. 2, 783, 827
Bravo de Lagunas, v. 1, 918
Bravo, Esteban, v. 3, 158
Bravo, José Dolores, v. 2, 817, 828
Bravo, José M., v. 2, 817, 828
Brazo, Manuel, v. 2, 813, 828

Brenan, Gerald, v. 2, 444, 870; v. 3, 400
Brett, v. 1, 47
Brewster, v. 1, 45
Brice, John W., v. 1, 217, 218
Bridle, Samuel, v. 2, 808, 828
Brion, cartógrafo, v. 3, 242
Brione, cartógrafo, v. 3, 242
Brom, Henry, v. 2, 816, 828
Bromson, James, v. 2, 815, 828
Brooke, John M., v, 1, 202; v. 2, 682
Brouet, v. 1, 293
Brown, Charles, v. 2, 802, 818, 828
Brown Echenique, Archivo, v. 3, 397
Brown, John, v. 2, 293, 815, 828
Brown, William, v. 2, 802, 828
Browne, Douglas G., v. 1, 172, 197, 288, 292, 293, 302, 303, 992, 1026; v. 2, 321, 324; v.3, 400
Browsen, v. 1, 586
Browset, v. 1, 293
Bruce, almirante, v. 1, 329, 379
Brué, Andrés, v. 1, 229
Bruno, José, v. 2, 810, 828
Brüning, v. 3, 178
Bruño, G.M., v. 3, 400
Bryce, Echenique, Archivo, v. 3, 397
Bryce, John W., v. 1, 217, 218, 483, 590
Buache, Philippe, v. 1, 229
Bucachet, Joseph, v. 2, 772, 773, 828
Bucker, Juan, v. 2, 289
Buckner, v. 1, 137
Buchanan, James, v. 1, 70, 159, 321
Bueke, John H., v. 2, 867
Buenaño Muro, Javier, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10, 400
Buendía, v. 1, 587
Bueno, Cosme, v. 1, 231
Bueno, Ramón, v. 2, 172
Buffalo, v. 2, 681
Bulnes, Manuel, v. 1, 353
Bulwer, v. 1, 321, 349
Bulloch, James D., v. 2, 50, 90, 502
Bunis, Daniel, v. 2, 809, 828
Bunkhardt, v. 1, 81
Burbank, Luther, v. 1, 41, 42
Burgos, Lorenzo, v. 2, 802, 828
Burr, Robert N., v. 1, 307, 362, 382; v. 2, 746, 887, 888; v.3, 400
Burton, Ricardo Francisco, v. 1, 227
Buse de la Guerra, Hermann, v. 1, 430, 542, 543, 546, 547, 554, 566, 859, 860, 901; v. 3, 400
Bush, Charles, v. 1, 156
Busk, Hans, v. 3, 400
Bustamente, Andrés, v. 2, 786, 828
Bustamante, Benigno, v. 3, 204
Bustamante, Juan, v. 1, 258; v. 3, 379, 382, 421
Bustamante, Marcos, v. 2, 810, 828
Bustamante, Pedro, v. 2, 885
Bustamante y Rivero, José Luis, v. 1, VII, X, XIV, XVIII, XIX, XXIII, XXVIII, 388; v. 2, 10; v. 3, 10, 400
Busto Duthurburu, José Antonio del, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10, 22, 300, 331, 391, 400
Bustos, José, v. 2, 779, 828
Butter, Henry, v. 2, 815, 828
Byrne, J.C., v. 1, 510
Byron, v. 1, 58

C

C., señor, v. 1, 743
Cabada, Teodosio, v. 3, 401
Cabada, Wenceslao, v. 2, 800, 828
Cabanis, Juan Jorge, v. 1, 39
Cabañas, Elías, v. 2, 532
Cabañas, Luis, v. 2, 781, 828
Cabello, Gregorio, v. 1, 522
Cabello, Pedro Mariano, v. 1, 230, 231, v. 2, 534; v. 3, 401, 406
Cabet, v. 1, 64
Cabieses, Ezequiel, v. 2, 170
Cabieses, Hercilio, v. 2, 136, 146, 155, 167, 408, 484, 520, 617, 787, 788, 807, 828
Cabieses, Oswaldo, v. 2, 215
Cabral, Casimiro, v. 2, 818, 828
Cabrera, Agustín, v. 2, 791, 828
Cabrera, Lorenzo, v. 2, 828
Cabrera, Marcos, v. 2, 793, 828
Cabrera, Martín, v. 2, 817, 828
Cáceres, Adolfo, v. 2, 139
Cáceres, Andres A., v. 1, XVIII
Cáceres, Emilio, v. 2, 173
Cáceres, Federico, v. 2, 134
Cáceres, Felipe, v. 2, 484

Cáceres, Hipólito, v. 2, 157, 167, 303, 617, 787, 828; v. 3, 197, 198, 313
Cáceres, Leonardo, v. 2, 810, 828
Cáceres, Pablo, v. 2, 164, 173
Cáceres, Simón, v. 2, 139, 168, 484, 617, 787, 828
Cáceres Ugalde, Emilio, v. 2, 173
Cáceres Ugalde, Enrique, v. 2, 173
Cacho, Francisco, v. 2, 828
Cachill, v. 1, 523
Calancha, Antonio de la, v.3, 348
Calderón de la Barca, v. 1, 261
Calderón, Gumercindo, v. 2, 171, 765, 766, 828; v. 3, 227
Calderón, Manuel, v. 2, 787, 803, 828
Calderón, Pedro José, v. 2, 482, 485
Calderón, Tomás, v. 2, 134, 797, 828
Calero, Cayetano, v. 2, 775, 828
Calero, Luis E., v. 2, 786, 828
Calero, Manuel, v. 2, 766, 819, 828
Calisto Morey, Arturo, v. 1, 18
Calixto, José, v. 2, 214
Calmet, Enrique, v. 2, 147
Calvert, James, v. 3, 401
Calvo, José, v. 2, 164
Calvo, Manuel, v. 2, 164, 766, 828
Calvo, Pedro, v. 2, 766
Calvo, Vicente, v. 3, 158, 171, 176, 270, 271
Calvo de Araujo, César, v. 3, 156
Camacho, v. 3, 357
Camacho, Eduardo, v. 2, 805, 828
Camacho, Manuel, v. 2, 777, 828
Camacho, Manuel, v. 2, 776, 829
Camasca, Celedonio, v. 2, 774, 829
Cambor, James, v. 2, 769
Campbell, Henry, v. 2, 802, 829
Campbell, James, v. 1, 595
Campillo y Cosio, José del, v. 2, 458
Campo, J. Enrique del, v. 3, 413
Campos, Anacleto, v. 2, 787, 829
Campos, Dionicio, v. 2, 804, 829
Canales, Gregorio, v. 2, 767, 829
Canales, Victorio, v. 2, 795, 829
Canceyro, José, v. 1, 683, 825, 828
Candamo, v. 2, 359
Candía, Julián, v. 2, 817, 829
Canevaro, José, v. 2, 125, 284, 520
Canfield, Eugene B., v. 1, 127; v. 3, 401
Canivon, James, v. 2, 769, 829
Cano, Benito, v. 3, 398
Cano y Olmedilla, Juan de la Cruz, v. 1, 229, 241; v. 3, 243
Cánovas del Castillo, Antonio, v. 2, 450, 451
Cantos, Federico, v. 2, 776, 777, 829
Cañote, José Antonio, v. 2, 148
Capeto, v. 2, 202
Caplan, M., v. 1, 234, 235, 306, 391, 394, 395, 396, 397, 406, 407, 417, 424, 426, 434, 448, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 608, 609, 610, 622, 623, 629, 643, 656, 660, 664, 694, 698, 736, 744, 746, 755, 766, 775, 781, 785, 814, 816, 818, 820, 822, 823, 825, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900; v. 3, 101, 306, 401
Carassa, Francisco, v. 2, 84
Carassa, Ricardo, v. 2, 170
Caravedo, Baltazar, v. 2, 87, 144, 376, 389, 390, 433, 435
Caravedo, Enrique, v. 2, 164, 214
Caravedo, Lorenzo, v. 2, 172, 768, 769, 829
Carbajal, Dámaso, v. 2, 797, 827
Cárcamo, Manuel, v. 2, 148, 631, 765, 788, 793, 829
Cárcamo, Raymundo, v. 1, 512; v. 2, 157, 163, 284, 289, 409, 410, 415, 520, 617, 631, 765, 787, 793, 829
Carcelén, José, v. 2, 795, 829; v. 3, 10
Carcelén, Vicente, v. 2, 810, 829
Carcelén Basurto, José, v. 1, X; v. 2, 10, 664; v. 3, 10
Cárdenas, v. 2, 449
Cárdenas, Clodomiro, v. 2, 215
Cárdenas, Justo, v. 2, 801, 829
Cárdenas, Ramón, v. 2, 804, 829
Cárdenas, Santiago, v. 2, 808, 829
Cárdenas, Tomás Miguel, v. 2, 171
Carleton, Geo W., v. 1, 398, 410, 505, 651, 718, 719
Carlín, Miguel, v. 2, 815, 829
Carlos, Luis, v. 2, 817, 829
Carlos I, v. 1, XV, 362
Carlos III, v. 2, 458
Carlos IV, v. 1, XVI

Carlos V, v. 1, 246
Carlos X, v. 1, 63
Carlos, Santiago, v. 2, 819, 829
Carlotti, v. 1, 429
Carnero, Antonio, v. 2, 801, 829
Carpio, Mariano, v. 2, 768, 829
Carpio, Miguel del, v. 1, 630
Carqui, Toribio, v. 2, 819, 829
Cartagena, José, v. 2, 801, 829
Carvajal, Andrés, v. 2, 787, 829
Carvajal, Domingo, v. 2, 809, 829
Carvajal, fray Gaspar de, v. 3, 22, 244
Carvajal, Jacinto, v. 2, 770, 829
Carvajal, Manuel, v. 2, 144, 284, 538
Carvajal, Manuel Melitón, v. 1, VIII; v. 2, 169, 214, 421, 429, 765, 829; v. 3, 177, 179, 182, 196
Carvajal Pareja, Melitón, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Cary, John, v. 1, 229
Carr, v. 3, 301
Carranza, Juan de, v. 2, 468, 736
Carrasco, Antonio B., v. 2, 173, 771, 829
Carrasco, Bernabé, v. 2, 171, 804, 829
Carrasco, Constantino, v. 2, 134
Carrasco, Eduardo, v. 1, 229, 231, 238, 530, 542, 585, 792, 838, 852, 921, 924; v. 2, 87, 99, 127, 134, 135, 136, 137, 141, 142, 160, 162, 216, 328, 390, 434; v. 3, 44, 300, 308, 310, 401
Carrasco, Francisco, v. 2, 132, 143, 148, 162, 166, 219; v. 3, 44, 45, 47, 53, 63, 129, 135, 143, 146, 184, 300, 363, 401, 406
Carrasco, Manuel María, v. 2, 169, 411, 484, 807, 829; v. 3, 84
Carreño, Alejandrino, v. 2, 172
Carreño, Alejandro, v. 2, 172
Carreño, Eduardo, v. 2, 134
Carreño, Enrique, v. 1, 590; v. 2, 167, 169, 424; v. 3, 129, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 311, 313
Carreño, José María, v. 2, 172
Carreño, José Rosendo, v. 2, 144, 162, 166, 211, 338, 484, 617, 793, 829
Carreño, Juan de Dios, v. 2, 165, 173
Carreño, Pedro José, v. 2, 136, 162, 166, 230, 231, 242, 484, 617
Carrera, Enrique, v. 2, 214
Carrera, Francisco, v. 2, 772, 829
Carrera, José, v. 2, 797, 829
Carrillo, Camilo, v. 1, 85; v. 2, 56, 60, 167, 362, 385, 642, 720, 774, 829; v. 3, 75, 143, 227, 308
Carrillo, Gerardo, v. 2, 170; v. 3, 308
Carrillo, José, v. 2, 803, 829; v. 3, 170, 389
Carrillo, Manuel Jenaro, v. 2, 167, 213, 255; v. 3, 389
Carrión, Eduardo, v. 3, 389
Carrión, José Cecilio, v. 2, 765, 786, 829
Carrión, Pedro, v. 2, 214
Carrington, v. 1, 37
Casanos, Gregorio, v. 2, 139
Casanova, Gregorio, v. 2, 136, 155, 167, 214
Casanova, Martín, v. 2, 818, 829
Casaña, Andrés, v. 2, 806, 829
Casañas, Luis, v. 2, 283
Casas, Bernardino, v. 2, 767, 829
Casaverde, Julián, v. 2, 801, 829
Casós, Fernando, v. 1, 252, 260, 995; v. 2, 307, 506, 666
Cass, Lewis, v. 1, 159, 296, 299, 300, 308
Castañeda, Domingo, v. 2, 306
Castañeda, Ernesto, v. 2, 124, 134
Castañeda, Manuel, v. 2, 819, 829
Castañeda, Toribio, v. 2, 807, 829
Castañeda de Gutiérrez, Alicia, v. 1, 19, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Castañira, Lázaro, v. 2, 817, 829
Castañon, Ezequiel, v. 2, 169, 538
Castañon, José, v. 3, 84
Castañuela o Castañeda, Domingo, v. 2, 303, 306
Castelar, Emilio, v. 2, 450, 455
Castelnau, conde Francis de, v. 1, 215, 742, 744, 750, 753, 754, 760, 765, 818, 819, 820, 821, 822, 894, 895, 896, 899, 900; v. 3, 44, 45, 53, 242, 300, 363, 401
Castilla, Federico, v. 2, 139, 155, 242, 282, 405
Castilla, Mariano, v. 2, 770

Castilla, Ramón, v. 1, XVIII, 160, 203, 229, 239, 241, 243, 246, 250, 252, 253, 255, 256, 259, 260, 263, 265, 266, 269, 279, 299, 308, 328, 345, 368, 417, 446, 459, 502, 523, 528, 541, 570, 593, 610, 619, 631, 708, 737, 987; v. 2, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 36, 43, 46, 47, 48, 97, 99, 124, 125, 135, 139, 141, 142, 148, 153, 155, 160, 175, 176, 190, 230, 234, 235, 242, 268, 277, 280, 282, 300, 302, 303, 304, 306, 307, 320, 331, 341, 353, 370, 373, 375, 376, 377, 378, 383, 386, 388, 389, 394, 395, 396, 401, 403, 405, 408, 409, 410, 414, 424, 464, 473, 493, 506, 533, 534, 535; v. 3, 65, 77, 78, 156, 239, 355, 364, 368, 378, 379, 398, 399, 401, 409, 415
Castillo, Domingo, v. 2, 791, 829
Castillo, Donato, v. 2, 810, 830
Castillo, Fermín del, v. 2, 135, 386, 387
Castillo, José, v. 2, 767, 791, 830
Castillo, Juan, v. 2, 790, 791, 817, 830
Castillo, Ludovico del, v. 2, 801, 830
Castillo, Manuel, v. 2, 809, 830
Castillo, Marcelino, v. 2, 795, 830
Castillo, Mariano, v. 2, 770, 819, 830
Castillo, Saturnino del, v. 2, 215
Castillo, Udorico del, v. 2, 830
Castrellón, Manuel, v. 2, 792, 830
Castrezana, Lizandro, v. 2, 795
Castro, v. 1, 688, 889, 891, 899
Castro, Carlos, v. 2, 163, 306, 387,388, 389, 391, 392, 393, (consejo de guerra) 394, 434, 435, 794, 830
Castro, Casimiro, v. 2, 765, 790, 830
Castro, Fidel, v. 2, 617
Castro, Francisco, v. 2, 817, 819, 830
Castro Hart, Juan Manuel, v. 1, IX, X, XII; v. 2, 9, 10, 12; v. 3, 9, 10, 12
Castro, José, v. 2, 773, 830
Castro, Manuel, v. 2, 769, 830
Castro, Manuel (marinero), v. 2, 790, 830
Castro, Manuel (soldado), v. 2, 813, 830
Castro, Marcelino, v. 2, 777, 830
Castro, Mariano, v. 2. 813, 830
Castro, Rafael, v. 2, 467
Cass, v. 1, 296
Catalán, José, v. 2, 810, 830
Cater, Fidel, v. 2, 168, 307, 794, 830
Catesby ap Roger Jones, v. 2, 682
Cautos, Federico, v. 2, 777, 830
Cavalle, Silvanus, v. 2, 794, 830
Cavenecia, Ricardo, v. 2, 167
Caverly, v. 1, 592
Cavero, Agustín, v. 2, 796, 830
Cavero, Emilio, v. 2, 214
Cavero, Felipe, v. 2, 803, 830
Cavero, Ignacio, v. 2, 214
Cavero, Justiniano, v. 2, 171, 814, 830
Cavero, Lorenzo, v. 2, 815, 830
Cavero, Manuel, v. 2, 172
Cavero, Mariano, v. 2, 214
Cavero, Pablo, v. 2, 172
Cavero, Polo, v. 2, 786, 830
Cavero, Ricardo, v. 3, 401
Cavero, Toribio, v. 2, 809, 830
Cayo Córdova, Percy, v. 1, X, XI, XXIV; v. 2, 9, 10, 11; v. 3, 9, 10, 11
Cayo, Gaspar, v. 2, 806, 830
Centeno, Mariano, v. 2, 819, 830
Cepeda, Antonio N., v. 3, 227, 236
Cerna, Domingo, v. 2, 806, 830
Cervantes, Antonio, v. 2, 768, 830
Cervera, Pascual de, v. 2, 493
Cerruti, F.E., v. 3, 401
César, Jacobo, v. 2, 791, 830
Céspedes, Manuel, v. 2, 819, 830
Cid, v. 2, 683
Cid, José de la C., v. 2, 822
Cieza de León, Pedro, v. 3, 324
Cigüeña, Tomás, v. 2, 806, 830
Cimini, fray Juan C., v. 3, 39
Cipriano, Julián, v. 2, 797, 830
Ciscar, Francisco de, v. 2, 138
Ciscar, Gabriel, v. 2, 138
Cisneros, Luciano Benjamín, v. 1, 260, 492; v. 2, 26, 29, 134; v. 3, 66, 401
Cisneros, Luis Benjamín, v. 2, 134, v. 3, 401
Ciurliza, Nicolás, v. 2, 284
Clairs, William, v. 2, 809, 830
Clarendon, conde de, v. 1, 307, 311; v. 2, 52, 90, 881, 884, 885

Clarke, Daniel, v. 2, 198, 199; v. 3, 136, 138
Clarke, David, v. 2, 222
Clarke, Henry Butler, v. 2, 447, 454, 455, 870, 871; v. 3, 132, 401
Clarke, James, v. 2, 868
Clarke, contratista de torpedos, v. 2, 447, 681, 870, 871
Clawsewitz, von Kriege, v. 1, 173, 288
Clay, Henry, v. 1, 316
Clay, John Randolph, v. 1, 158, 298, 308, 335, 477, 486, 555, 560, 562; v. 3, 55, 303
Claymond, John, v. 2, 817, 830
Cley, v. 1, 254
Clayton, v. 1, 321, 349, 560
Cliffer, Henry, v. 2, 817, 830
Closh, John Cardino, v. 2, 869
Cobarrubias, Alvaro, v. 1, 382; v. 2, 718, 888
Cobián, Juan Bautista, v. 2, 147, 167, 312, 411, 807, 830
Cobián, Tomás D., v. 2, 805, 830
Cobo, Bernabé, v. 1, 730; v. 3, 324
Cobos, José E., v. 2, 793, 830
Cocks, cónsul, v. 1, 808
Cocharme, Mariano, v. 2, 819, 830
Cochet, Alejandro, v. 1, 454
Cochrane, Thomas Alexander, v. 1, 695; v. 2, 128, 201, 535, 715
Codorcalle, José María, v. 2, 819, 831
Coello, Jacinto, v. 2, 773, 831
Coello, Rafael, v. 2, 787, 831
Cofre, José, v. 2, 795, 831
Cofres, Manuel, v. 2, 810, 831
Coggins, Jack, v. 1, 127, 128; v. 3, 83, 401
Cok, Samuel, v. 2, 198
Colán, Mariano, v. 2, 775, 831
Colbert, Juan Bautista; v. 1, 209, 288
Cole, Allan B., v. 1, 303; v. 3, 401
Cole, Arthur, v. 1, 311
Coles, v. 1, 126
Coleti, Juan Domingo, v. 2, 242
Colmenares, Carlos, R., v. 2, 170, 215
Colmenares, José, v. 2, 777, 831
Colmenares, José J. de, v. 1, 837, 852; v. 2, 717, 779, 831
Coloma, Cristóbal, v. 2, 286, 781, 831
Coloma y Porcari, César; v. 2, 317; v. 3, 401
Colomb, Philip Howard, v. 1, 176, 177, 178, 196, 289
Colón y Larriátegui, Félix, v. 2, 220; v. 3, 401
Colt, Samuel, v. 1, 169
Columbus, v. 1, 1025
Columne, Thomas, v. 2, 815, 831
Colville, v. 1, 301
Collazos, Arístides, v. 2, 169, 215, 774, 814, 831
Colligny, viajero, v. 1, 215
Collings, James, v. 2, 801, 831
Commager, Henry Steele, v. 1, 68, 100, 292, 378, 380; v. 3, 411
Conte, v. 1, 57
Conceyro, v. 1, 828
Concha, Valentín, v. 2, 810, 831
Concha, Vicente, v. 2, 809, 831
Conde, Prudencio, v. 2, 619, 831
Condel, Carlos, v. 2, 822
Condeminas, Joan, v. 3, 402
Condeminas Mascaro, F., v. 2, 458, 871; v. 3, 402
Cóndor, Federico, v. 2, 813, 831
Congreve, v. 1, 135, 221, 267
Conroy, Tomás, (hijo), v. 1, 413, 587
Conroy Raygada, Arturo, v. 3, 397
Constantino, Nicolás, v. 2, 772, 831
Conti, Luis, v. 3, 74
Contreras, Casimiro, v. 2, 813, 831
Contreras, José, v. 2, 804, 831
Contreras, Marcos, v. 2, 797, 831
Contreras, Nicolás, v. 2, 819, 831
Cook, James, v. 1, 82, 85
Cooke, v. 1, 47
Coquis, Manuel, v. 2, 804, 831
Cordero, Federico, v. 2, 812, 831
Cordero, José María, v. 2, 819, 831
Córdova, Victorio, v. 2, 818, 831
Córdova y Urrutia, José María de, v. 1, 237, 267, 310
Cornejo, teniente, v. 2, 419
Cornejo, Angel, v. 2, 174
Cornejo, Mariano Pío, v. 2, 56, 280, 748, 864, 865, 866

Cornejo, Pablo, v. 2, 818, 831
Cornelius, Eduardo, v. 2, 809, 831
Cornwallis, Kinahan, v. 1, 628, 631, 634, 653, 655, 658, 663, 677, 678, 721, 727, 753, 754, 759, 760, 785, 800, 886, 888, 889, 890, 893, 894, 895, 896, 897, 898; v. 3, 402
Coroisat, v. 1, 47
Corona, Alejandro, v. 2, 780, 831
Corominas, v. 2, 366
Coronel, Bernardo, v. 2, 170, 215, 774, 831, 874; v. 3, 184, 227
Coronel Zegarra, José María, v. 1, 254; v. 2, 90, 125, 134, 168
Coronel Zegarra, Neracio, v. 2, 168, 282
Corpancho, Carlos, v. 2, 170, 215, 867
Corpancho, Manuel Nicolás, v. 1, 332; v. 2, 93, 125, 165, 176
Correa, Manuel, v. 2, 791, 831
Cortés, Cosme, v. 2, 803, 831
Cortés, José Domingo, v. l, 76; v. 2, 385, 436, 438; v. 3, 401, 402, 408
Cortés, Juan, v. 2, 810, 831
Cortés, Liberato, v. 2, 803, 831
Cosio Zamalloa, José C., v. 1, IX
Costa, Carlos, v. 2, 157
Costa, Francisco, v. 3, 365
Costa y Zavala, Jerónimo, v. 3, 365
Costas, J. M., v. 1, 446, 447
Courret, v. 2, 646
Cousiño, Luis, v. 1, 376
Coster, v. 1, 650
Couper, A.S., v. 1, 38
Covambies, v. 2, 881
Covarrubias, v. 2, 718, 888
Cowburn, Philip, v. 1, 95, 96, 98, 182, 288, 292, 293, 302, 303; v. 2, 321, 324; v. 3, 402
Cowles, Cowper Phipps, v. 1, 126; v. 2, 287, 530
Cox, Guillermo E., v. 3, 402
Cox, Samuel D., v. 2, 867
Craven, Tume Augustus, v. 1, 205; v. 2, 503; v. 3, 402
Craynold, Henry, v. 2, 817, 831
Crisóstomo, Juan, v. 2, 803, 831
Croce, Benedetto, v. 1, 259
Crocker y Pavía, Enrique, v. 2, 468
Crosby, Addison, v. 1, 590; v. 2, 235, 236, 280, 281, 308, 519, 520, 528, 530, 877
Crosby, Francisco, v. 2, 794, 831
Croushan, William, v. 2, 867
Cruz, Agustín, v. 2, 819, 831
Cruz, Andrés de la, v. 2, 802, 831
Cruz, Atanacio, v. 2, 772, 831
Cruz, Florentino, v. 2, 803, 831
Cruz, José M. de la, v. 2, 784, 805, 831
Cruz, Juan de la, v. 2, 775, 831
Cruz, Manuel, v. 2, 778, 831
Cruz, Pablo, v. 2, 784, 831
Cruz, Pablo de la, v. 2, 770, 831
Cruz Figueroa, José de la, v. 2, 790, 831
Cruzate, Belisario, v. 2, 617, 788, 831
Cuba, José, v. 2, 410
Cubillas, Luis, v. 2, 770, 831
Cucumate, v. 1, 613
Cueto, Lino M., v. 2, 134, 168
Cuevas, José, v. 2, 813, 832
Cuevas, Pascual, v. 1, 260
Cullen, Eduardo, v. 1, 519
Cunha, Ambrosio Leitao da, v. 3, 119
Cunha, Manuel Clementino da, v. 3, 96
Cunill Grau, Pedro, v. 3, 402
Cunningham, v. 1, 308
Curran, v. 1, 524
Curril, v. 1, 354, 382
Cushing, Capitán, v. 1, 156

CH

Chabaud-Arrault, Ch., v. 2, 882; v. 3, 402
Chabert, José Bernardo, v. 1, 198, 291
Chacón, Esteban, v. 2, 819, 832
Chacón, Manuel, v. 3, 160, 204
Chacón, Miguel, v. 1, 371
Chaix, A., v. 3, 300
Chamorro, José, v. 3, 389
Chamorro, Manuel, v. 2, 805, 832
Chamorro, Mateo, v. 2, 805, 832
Champourcin, Ernestina de, v. 3, 404
Chandless, Guillermo, v. 1, 215
Chano, Juan, v. 2, 769

Chaparro, Juan, v. 2, 173
Chaparro, Santiago, v. 2, 164, 176
Chapelle, Howard I., v. 1, 292, 294; v. 3, 402
Charún, Francisco, v. 2, 168, 307, 765, 832
Chasseloup-Laubat, Justino marqués de, v. 2, 501
Chavarría, Domingo, v. 2, 770, 832
Chavarría, Juan, v. 2, 805, 832
Chávez, Baltazar, v. 2, 813, 832
Chávez, Carmen, v. 2, 806, 832
Chávez, Julio E., v. 2, 169, 765, 832
Chávez, Mariano, v. 2, 797, 832
Chávez, Plácido, v. 2, 808, 832
Checa, Miguel, v. 2, 788, 832
Chew, R.S., v. 1, 299
Childers, William, v. 1, 554; v. 3, 402
Chilinga, León, v. 2, 787
Chimingo, León, v. 2, 787, 832
Chinga, Manuel, v. 2, 803, 832
Chinn, George N., v. 3, 402
Chipana, Evaristo, v. 2, 806, 832
Chiurch, George, v. 2, 808, 832
Chopart, Luis Narciso, v. 1, 179, 288, 289
Choquehuanca, José Domingo, v. 1, 237; v. 3, 357
Choiseul-Preslin, v. 1, 63
Chota, Doroteo, v. 2, 806, 832
Chou, Kueí, v. 1, 506
Choy de Pun Kay, Julia, v. 1, 507
Christian IX, v. 2, 501
Chiuliza, Nicolás, v. 2, 169, 284, 789, 832
Chuquillauri, Pablo, v. 2, 813, 832
Chuquimanco, v. 1, 743
Church, George, v. 2, 808
Churchill, Winston, v. 3, 79

D

Dacámara, Juan, v. 2, 804, 832
Dacobar, Juan, v. 2, 812, 832
Dacovea, Juan, v. 2, 832
Dahlgren, John Adolphus, v. 1, 97, 120, 121, 122, 124, 125, 127, 130, 131, 139, 193, 200, 216, 279, 293, 294, 297, 322, 411, 475, 552, 641, 655, 885, 886, 888; v. 2, 66, 682, 728, 730, 731, 732, 759; v. 3, 402
Dahlgren, Madeleine Vinton, v. 1, 378, 552; v. 2, 886; v. 3, 402
Dalton, John, v. 1, 38
Damiano, Sebastián, v. 1, 825, 828, 829, 832
Dancuart, Emilio, v. 3, 402
Daniel, Josephus, v. 3, 420
Danilevsky, v. 1, 77
Daponte Ribeyro, Duarte, v. 3, 53
Darn, Georgette, v. 1, 18
Darne, Francisco, v. 2, 769, 832
Darney, Pedro, v. 2, 795, 832
Darwin, Charles, v. 1, 39, 41, 85, 432
Dávalos y Lisson, Pedro, v. 1, 311
Davidia, Carmen, v. 2, 832
Davidson, Edward, v. 2, 816, 832
Dávila, Candelario, v. 2, 789, 832
Dávila, Condemarín, v. 3, 401
Dávila, Robalino, v. 1, 381, 382, 888; v. 3, 416
Dávila, Robertino, v. 1, 888
Davis, v. 1, 333
Davis, ingeniero, v. 3, 373
Davis, George, v. 2, 816, 832
Davis, Jefferson, v. 1, 70, 333
Davis, John, v. 3, 240
Davis, William H., v. 2, 471, 871; v. 3, 402
Davis, Williams, v. 2, 804, 832
Daynes, Carlos, v. 2, 306, 392, 393, 395
Daza, José, v. 2, 804, 832
De Angelis, v. 3, 60, 62
De la Rosa, Dionisio, v. 2, 832
Deacon, E.R. y Margaret, v. 3, 403
Debons y Co., v. 3, 400
Dean, Encarnación, v. 2, 293, 817, 832
Delance, v. 3, 357
Delboy, Emilio, v. 2, 174
Delboy, Ulises, v. 2, 147, 167, 774, 807, 832
Deleón, Manuel de, v. 2, 284
Delfín, Ruperto, v. 2, 631
Delgado, Federico, v. 2, 170; v. 3, 84, 147, 170, 173, 177
Delgado, José, v. 2, 804, 832
Delgado, Luis Humberto, v. 2, 472, 871; v. 3, 403
Delgado, Manuel C., v. 2, 765, 814, 832

Delgado, Melchor, v. 2, 619
Delgado, Pedro, v. 2, 775, 832
Delgado de la Flor, Mariano, v. 1, 293, 450, 451, 557, 558; v. 2, 618; v. 3, 403
Dellepiane, Carlos, v. 3, 403
Dench, Julio, v. 2, 800, 832
Denegri Luna, Félix, v. 1, IX, X, XI, XXIV, 18, 93, 99, 131, 214, 249, 291, 292, 293, 307, 345, 352, 353, 361, 378, 381, 382, 403, 427, 430, 433, 434, 453, 530, 551, 553, 554, 555, 558, 565, 586, 590, 596, 713, 781, 786, 838, 883, 884, 892, 897, 900, 921, 922, 923, 925, 926, 927, 929, 936, 944, 980, 998, 1021, 1022, 1023, 1025; v. 2, 10, 11, 31, 87, 96, 116, 127, 130, 132, 147, 158, 208, 216, 219, 220, 221, 223, 305, 320, 323, 327, 337, 364, 385, 434, 437; v. 3, 10, 11, 300, 355, 391, 403, 404
Dennison, Hiram, v. 1, 156
Dent, v. 1, 82
Dentrecasteaux, v. 1, 198
Derby, lord, v. 1, 460, 462
Derosne, v, 1, 744
Derpich Gallo, Vilma, v. 1, 563, 564, v. 3, 403
Destéfani, Laurio H., v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Detann, Agustín, v. 2, 168
Deustua, Alejandro, v. 1, 350, 435, 1001, 1023; v. 2, 98, 209, 378, 433
Deustua Pimentel, Carlos, v. 3, 403
Deustua, Ricardo, v. 1, 555; v. 3, 403
Devine, James, v. 2, 803, 832
Dilere, v. 2, 461
Díaz, Antonio, v. 2, 804, 832
Díaz, Emilio, v. 2, 155, 167, 794, 832
Díaz, Encarnación, v. 2, 832
Díaz, Juan de D., v. 2, 170, 793, 832
Díaz, Juan José, v. 2, 289, 617, 788, 789, 832, 833; v. 3, 182, 227
Díaz, Martín, v. 2, 805, 833
Díaz, Pedro, v. 2, 804, 833
Díaz, Tadeo, v. 2, 802, 833
Dibdin, Charles, v. 3, 403
ibdin, T., v. 1, 294, 403
Didier, v. 2, 536
Didot, Fréres, v. 3, 408
Diez, Juan de Dios, v. 2, 804, 833
Diez Canseco, María Rostworowski de, v. 3, 403
Diez Canseco, Pedro, v. 1, 257, 337, 381, 584; v. 2, 99, 142, 157, 403, 543
Dislére, Pablo, v. 2, 461, v. 3, 403
Disraeli, Benjamín, v. 1, 62
Dix, Arthur, v. 1, 306; v. 3, 403
Dobbin, v. 2, 31
Dodge, v. 1, 888
Doerflinger, William Main, v. 1, 294, 295; v. 3, 403
Domínguez, v. 1, 592
Domínguez, Dámaso, v. 2, 806, 833
Domínguez, Pedro P., v. 1, 233, 234, 306, 391, 426, 434, 448, 550, 553, 652, 654, 702, 887, 888, 892; v. 3, 100, 105, 306, 403
Donald, Angle John Mac, (véase Mac Donald)
Donald, John Mac, v. 2, 833
Donayre, Gustavo, v. 2, 169, 283, 532, 781, 833; v. 3, 84, 195, 196, 227
Donayre, Nataniel, v. 2, 139, 169, 484; v. 3, 133
Donders, v, 1, 40
Dono, Ramón, v. 2, 134, 169
Donowell, John, v. 2, 804, 833
Dorado, Mariano, v. 2, 872; v. 3, 403
Dorca, Benito, v. 1, 308, 948, 951
Dornin, Thomas, v. 1, 205, 774, 781, 896, 897, 898; v. 3, 403
Dorothy, George, v. 3, 406
Dorregaray, Félix, v. 2, 778, 833
Douglas (Senador), v. 1, 68
Douglas, Sir Charles, v. 1, 176
Douglas, Howard, v. 1, 97, 124, 133, 136, 137, 142, 176, 177, 179, 191, 288, 289, 292, 293, 294, 303, 882, 883; v. 3, 403
Dowe, Mr., v. 2, 518
Dowell, Faith Mac (véase Mac Dowell)
Dower, John, v. 1, 229
Downing, Abraham, v. 1, 924
Downton, v. 3, 80
Doyhararte, Antonio, v. 2, 163
Drake, sir Francis, v. 1, 356, 791

Drewes, v. 1, 290, 291, 302; v. 3, 415
Dreyfus, Augusto, v. 1, 217, 219, 221, 222, 275, 472, 475, 488, 562, 1025; v. 3, 227, 403, 408, 409, 415, 417
Dreyse, v. 1, 169
Duarte, Manuel, v. 2, 772, 833
Duarte, Miguel, v. 2, 772
Dubigeon Th. e hijos, v. 2, 272, 501
Du Bois Gervasi, Jorge, v. 1, XIX
Du Bois Lukis, Ernesto, v. 3, 404
Duble, Benjamín, v. 3, 307
Dueñas, Antonio, v. 2, 784, 833
Dueñas, Ignacio, v. 1, 235; v. 2, 146, 155, 167, 235, 318, 500, 874; v. 3, 367, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 376, 377, 392, 393, 394, 395
Duffó, Juan, v. 2, 169, 765, 833; v. 3, 139
Duffo, Pablo, v. 2, 814, 833
Duhrin, v. 2, 462
Dulanto, Belisario, v. 1, 908
Dulanto, Martín, v. 2, 144, 785, 833
Dulany, v. 1, 307, 308
Dumanine, J., v. 3, 400
Dumont d'Urville, v. 1, 199
Duncan, Juan, v. 1, 173
Duncan Fox, v. 1, 217
Duperrey, Luis Isidro, v. 1, 199, 851
Dupuy de Lome, v. 1, 192
Duque, Juan, v. 2, 768, 833
Durán, Carlos, v. 2, 784, 833
Durán, Ernesto, v. 2, 214
Durán, Francisco, v. 2, 833
Durán, Manuel, v. 2, 774, 778, 833
Durán, Vicente, v. 2, 768, 833
Durán Rey, Rafael, v. 1, 18; v. 3, 10
Durand Flores, Guillermo, v. 1, 18
Durfey, John W., v. 3, 160
Dusalts, Coronel, v. 2, 883
Duta, Juan de Silva, v. 2, 815, 833

E

East, Roberto, v. 2, 808, 833
Eastman, Thomas, v. 1, 470, 484, 560, 655, 692, 887, 888, 891, 896; v. 3, 404
Easton, Thomas H., v. 1, 205
Eaton, William Redfield, v. 1, 251
Ebert, John, v. 1, 18
Echagua, Juan, v. 2, 802, 833
Echandía, Parcemón, v. 2, 139, 395
Echanova, Juan, v. 2, 833
Echenique, José Rufino, v. 1, 221, 231, 249, 251, 253, 256, 259, 260, 266, 270, 271, 273, 325, 328, 345, 350, 418, 445, 456, 502, 529, 539, 542, 552, 572, 590, 592, 656, 938, 951, 972, 987; v. 2, 27, 30, 38, 39, 41, 43, 99, 124, 132, 133, 140, 155, 188, 190, 197, 230, 231, 241, 275, 282, 296, 303, 305, 338, 364, 370, 371, 373, 375, 378, 383, 388, 407, 408, 409, 427, 436, 535; v. 3, 65, 68, 78, 355, 404
Echenique, Juan Martín, v. 2, 819, 833
Echenique, Pedro, v. 2, 817, 833
Echevarría, Diego, v. 1, 600, 763
Edsall and Bryan Shipwright, v. 2, 39, 88, 311
Edwen, ingeniero, v. 2, 682
Egas, Rafael, v. 2, 775, 833
Egia, José María, v. 2, 782, 833
Elcorrobarrutia, José, v. 2, 45, 125, 136, 142, 145, 162, 163, 166, 214, 235, 281, 318, 322, 404
Elder, Randolph, v. 1, 595
Eldredge, Enrique, v. 2, 168, 790, 833; v. 3, 139
Eldredge, Thomas R., v. 1, 510
Eleanzan, Hans, v. 2, 812, 833
Eléspuru, v. 3, 42
Eléspuru, Carlos, v. 2, 172
Elías, Domingo, v. 1, 158, 214, 226, 258, 271, 422, 423, 424, 437, 470, 474, 479, 480, 503, 508, 559, 560, 754, 755, 756, 759, 760, 766, 986; v. 2, 43, 146, 282, 373, 376, 383; v. 3, 404
Elías, Fernando, v. 2, 777, 833
Elías, Juan de Dios, v. 1, 503
Elías Murguía, Julio J., v. 1, 348, 829, 900, 901, 1022; v. 2, 36, 87, 116, 157, 220, 321, 322, 323, 325, 327, 335, 435, 441; v. 3, 404
Eliot, v. 1, 149
Elizalde, Carlos, v. 1, 949
Elizalde, Juan, v. 2, 215
Elmore, Federico, v. 2, 682
Eller, E.M., v. 1, 201, 303; v. 2, 220; v. 3, 404

Elliot, James, v. 2, 813, 833
Emilio, Guillermo, v. 2, 811, 833
Encalada, Juan, v. 2, 772, 833
Encarnación, Francisco, v. 2, 782, 833
Encina, Francisco A., v. 2, 888; v. 3, 422
Enciza, explorador, v. 3, 240
Engels, Federico, v. 1, 35
Engle, F., v. 1, 201
Enke, Stephen, v. 3, 404
Enrique IV, v. 3, 29
Enrique VIII, v. 1, 117, 118; v. 2, 348, 349
Enrique de Nassau, v. 1, 118
Epaminondas, v. 1, 175
Eres, Francisco, v. 3, 389
Ericsson, Juan, v. 1, 108, 110, 126, 193, 194; v. 2, 278, 279
Errázuriz, Luis, v. 2, 822
Errázuriz Zañartu, Federico, v. 1, 370; v. 2, 557, 583, 746
Escabet, Juan, v. 2, 801, 833
Escala, Manuel Segundo, v. 1, 372
Escalona, José del Carmen, v. 1, 376, 377
Escaño, v. 2, 138
Escobar, montonero, v. 1, 533, 534
Escobar, Eulogio, v. 2, 818, 833
Escobar, Joaquín, v. 2, 307
Escobar, José, v. 2, 215
Escolástico, José, v. 2, 783, 833
Escudero, ingeniero, v. 2, 278, 606
Escudero, Carlos, v. 2, 775, 833
Escudero, Ignacio, v. 1, 260,
Escudero, Julio, v. 1, 18
Escurra, Félix, v. 2, 783, 834
Escurra, Gaspar, v. 2, 278, 413; v. 3, 84
Escurra, Javier, v. 2, 174; v. 3, 131, 234
España, Luis, v. 2, 134; v. 3, 84, 139
Espartero, Baldomero, v. 2, 447
Espichán, Manuel, v. 2, 780, 834
Espinar, Enrique, v. 2, 100, 168; v. 3, 227, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 404
Espinar, José Domingo, v. 2, 143
Espinar, Rómulo, v. 2, 134, 147, 169, 268, 484; v. 3, 383, 391
Espinosa, José, v. 2, 777, 817, 834
Espinosa, José de, v. 1, 402
Espinosa, Juan, v. 1, 260
Espinosa, coronel Juan, v. 2, 370
Espinosa, Manuel A., v. 2, 532, 778, 834
Espinosa, Manuel Ignacio, v. 2, 169, 532, 765, 834; v. 3, 139
Espinosa, Nelly W. de, v. 3, 400
Espinosa, Pedro José, v. 2, 811, 834
Espinosa, Pedro S., v. 2, 767, 834
Espinoza, Andrés, v. 2, 804, 834
Espinoza, Descalzo, Victoria, v. 1, 19, 1032; v. 2, 891; v, 3, 561
Espinoza, Francisco, v. 2, 808, 834
Espinoza, Ignacio, v. 2, 768, 804, 834
Espinoza, Ignacio, v. 2, 834
Espinoza, Isidro, v. 2, 791, 834
Espinoza, José, v. 2, 834
Espinoza, Juana, v. 3, 226
Espinoza, Mariano, v. 2, 796, 821, 834
Espinoza, Miguel, v. 2, 170
Espinoza, Napoleón, v. 2, 280
Espinoza, Ruperto, v. 2, 171, 774, 834; v. 3, 389
Espinoza, Vicente, v. 2, 170, 779, 834, 868
Esquivel, Eugenio, v. 2, 765, 790, 834
Esteban, José, v. 2, 768, 834
Esteban, Manuel, v. 2, 787, 834
Esteves, Luis, v. 1, 387, 395, 417, 420, 421, 423, 424, 446, 454, 490, 521, 526, 550, 552, 553, 554, 555, 557, 558, 562, 564, 883, 978, 993, 1025, 1026; v. 3, 404
Esteves, Tomás, v. 2, 804, 834
Estrada, Juan, v. 2, 268
Evans, John, v. 2, 801, 834
Evans, Walton, v. 1, 786
Evarts, W.M., v. 1, 558
Evreux, Ives de, v. 3, 240
Ewell, v. 2, 759, 760
Eyzaguirre, Santiago, v. 3, 367, 371
Ezcurra, Javier, v. 2, 174; v. 3, 131, 234

F

Fabra, inventor, v. 1, 48
Fabri, P., v. 1, 294
Faccioli, Juan, v. 2, 172
Falcón, Hilario, v. 2, 789, 834
Falcón, Pedro, v. 2, 806, 834

Falconí, v. 1, 576
Falconí, Francisco, v. 2, 821, 834
Faning, José Manuel, v. 2, 164, 355; v. 3, 70, 72, 73, 74, 75
Faning, Juan Manuel, v. 2, 167
Fano, Julián, v. 1, 520, 521, 564; v. 3, 404
Faraday, Miguel, v. 1, 44
Farfán, Carlos, v. 2, 821, 834
Farfán, Casimiro, v. 2, 834
Farfán, José, v. 2, 772, 834
Farfán, Justo, v. 2, 813, 834
Farfán, Manuel, v. 2, 306
Farragut, David Glasgow, v. 1, 181; v. 2, 119
Faulkner, Harold Underwood, v. 3, 404
Faúndez Rebolledo, Antonio, v. 3, 405
Faura, Alejandro, v. 2, 168, 312, 385, 794, 834
Faura Gaig, Guillermo, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10, 300, 307, 405
Fawcett and Preston, ingenieros, v. 2, 534, 619
Febres, Martín, v. 2, 815, 834
Febres Villarroel, Oscar, v. 1, 1021; v. 3, 405
Fechner, Gustavo, v. 1, 40
Federic, José, v. 2, 808, 834
Felipe II, v. 1, XV; v. 3, 29
Fenton Milvaright, William (véase Milvaright, William Fenton)
Fernándes, Tomás, v. 2, 818, 834
Fernández, Alejo, v. 2, 819, 834
Fernández Almagro, Melchor, v. 2, 459, 470, 871; v. 3, 405
Fernández Dávila, Manuel, v. 2, 170; v. 3, 170, 175
Fernández de Oviedo, Gonzalo, v. 3, 22
Fernández Cepero, Manuel de J., v. 3, 406
Fernández, Francisco Emilio, v. 2, 173; v. 3, 136, 142, 145, 155, 197, 304, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 405
Fernández, Jorge, v. 2, 302, 306
Fernández, José, v. 2, 817, 834
Fernández, José (marinero), v. 2, 809, 834
Fernández, Juan (fogonero), v. 2, 803, 834
Fernández, Juan, v. 2, 776, 834
Fernández, cirujano Manuel, v. 2, 792, 834
Fernández, Manuel, v. 2, 806, 834
Fernández, Samuel, v. 2, 818, 834
Fernández, Tomás, v. 2, 818
Fernandini, Exequiel, v. 2, 174, 788, 834
Fernandini, Federico, v. 2, 303
Fernandini, Manuel, v. 2, 215
Fernandini, Pantaleón, v. 2, 168, 268, 876
Fernandini, Pedro P., v. 173
Fernando VII, v. 2, 452, 458
Ferolles, viajero, v. 3, 240
Fery y Torres, Alejandro, v. 3, 405
Ferré, Diego, v. 2, 170, 807, 834
Ferrer, A., v, 1, 377
Ferreyros Alayza, Archivo, v. 3, 397
Ferreyros, Carlos, v. 1, 414; v. 2, 167, 283, 322, 411, 755, 834
Ferreyros, Demetrio, v. 1, 414; v. 2, 411, 484, 720, 755, 814, 834
Ferreyros, familia, v. 3, 305
Ferreyros, Manuel, v. 1, 536, 565; v. 2, 68, 125, 144, 147, 149, 155, 167, 187, 221, 322, 326, 424, 432, 436, 437, 438, 520, 531, 558, 719, 720, 755, 807, 834, 876, 877; v. 3, 79, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 122, 132, 155, 305, 306, 396
Ferreyros, Manuel Bartolomé, v. 1, 565, v. 2, 125, 322, 436, 437, 438; v. 3, 305, 306
Ferro, Santiago, v. 2, 821, 834
Fessel, Emiliano, v. 2, 171, 807, 835
Fetter, Henry, v. 2, 776
Fetzer, Henry, v. 2, 776, 835
Feuillée, Luis, v. 3, 243
Feyto, Augusto, v. 2, 804, 835
Ficheira, Manuel, v, 2, 835
Fielding, Lucas, v. 1, 229
Fierro, Juan, v. 2, 868
Fierro, Pancho, v. 1, 534
Figueredo, Juan María, v. 2, 792, 835
Figueiredo, Alfonso Celso de Assis, v. 3, 400

Figueroa, José de la C., v. 2, 765, 790, 835
Figueroa, Manuel, v. 2, 809, 835
Finney, William, v. 2, 869
Firth, C.H., v. 1, 294; v. 3, 405
Fish, Hamilton, v. 1, 381, 1025; v. 2, 680
Fitzcarrald, v. 3, 223
Fiske, John, v. 1, 380
Fitz-Gerald, S.J. Adair, v. 1, 304; v. 3, 405
Fitz-Roy, King, v. 2, 468
Fitz-Roy, Robert, v. 1, 214, 216, 232, 396, 399, 400, 401, 403, 408, 551, 552, 554, 566, 592, 608, 620, 655, 701, 708, 710, 711, 712, 735, 740, 750, 751, 763, 766, 767, 800, 802, 808, 838, 846, 847, 851, 852, 860, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 884, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901; v. 2, 468, 554, 880, v. 3, 405, 408, 409, 412
Fitz-Simon, Williams, v. 2, 773, 835
Flanders, Helen Hartness, v. 3, 405
Fleuriais, Jorge Ernesto, v. 1, 215, 404
Fleurieu, Charles Pierre Clarot de, v. 1, 199
Flick, Adolfo, v. 2, 815, 835
Florence, A., v. 2, 775
Florenco, N., v. 2, 775, 835
Flores, Agustín, v. 2, 811, 835
Flores, Antonio, v. 2, 773, 835
Flores, Bautista, v. 2, 817, 835
Flores, Bernardo, v. 3, 389
Flores, Daniel, v. 2, 215
Flores, Dionisio, v. 2, 813, 835
Flores, Gerardo, v. 2, 775, 835
Flores, Hilario, v. 2, 791, 813, 835
Flores, José, v. 2, 804, 835, 949
Flores, José M. (marinero), v. 2, 785, 835
Flores, José Manuel (soldado), v. 2, 821, 835
Flores, Juan José, v. 1, 348, 350, 351; v. 2, 371
Flores, Luis, v. 2, 777, 835, 949
Flores Ortiz, Ricardo, v. 1, X; v. 2 10; v. 3, 10
Flores, Santos, v. 2, 773, 835
Flores, J. Toribio, v. 1, 554, 558, 562, 565, 566, 883, 884, 886, 887, 890, 891, 893, 896, 897, 899, 901, 1023; v. 2, 223; v. 3, 405
Flores Guerra, José, v. 1, 949
Flórez Nohesell, Miguel, v. 1, X, XI, XXIV; v. 2, 10, 11; v. 3, 10, 11
Folger, v. 1, 851
Fonseca, José D., v. 2, 171, 214, 774, 835
Fonseca, Toribio, v. 2, 790, 835
Fontan, Francisco de, v. 2, 284
Foot, Shelby, v. 1, 380; v. 2, 757, 889; v. 3, 405
Forbes, John, v. 2, 766, 835
Forbs, Carlos, v. 2, 522
Forcelledo, Francisco, v. 1, 305, 708, 884; v. 2, 43, 44, 89, 144, 160, 162, 166, 171, 186, 317, 319, 370, 373, 375, 379, 433, 617, 793, 835; v. 3, 395
Forcelledo, Francisco (guardia marina), v. 2, 171, 708, 766, 835; v. 3, 395
Forcelledo, Sócrates, v. 2, 170, 807, 835
Forcelledo (Archivo), v. 3, 397
Forones, Faustino, v. 2, 818, 835
Fort, William, v. 1, 299
Forte, Juan, v. 2, 795, 835
Fossés, Amedée Chaumete, v. 3, 244
Foster, Enrique, v. 1, 204
Fourier, Francisco María, v. 1, 57, 64
Fourneyron, Benito, v. 1, 53
Fradera, Esteban, v. 2, 492, 493, 541
Frament, v. 1, 48
Francisco, Lorenzo, v. 2, 772, 835
Francisco, Manuel, v. 2, 811, 835
Franco, Inocente, v. 2, 783, 785, 835
Franhoffer, astrónomo, v. 1, 37
Frankland, v. 1, 38
Franklin, sir John, v. 1, 201
Frazer, John, v. 2, 522
Freire, Juan, v. 2, 802, 835
Freire, Octavio, v. 2, 170, 215, 868
Freire, Ramón, v. 1, XVIII, 125, 169, 214, 289, 800, 835, 880
Frenamand, Richard, v. 2, 801, 835
Frey, John, v. 2, 810, 835
Freyre, Eduardo, v. 2, 781, 791, 835
Freyre, Felipe, v. 2, 171, 788, 814, 835
Freyre, José, v. 2, 165

Freyre, Manuel, v. 2, 543; v. 3, 162
Freyre, Nicolás, v. 1, 707; v, 2, 99, 395
Freyre, Octavio, v. 2, 868
Freyre Raygada Familia, Archivo, v. 3, 397
Frías, Antonio, v. 1, XVIII, v. 2, 806, 835
Frías, Francisco M., v. 2, 169, 814, 835
Frías V., Francisco, v. 3, 405
Frías, Manuel, v. 2, 805, 835
Friec, Federico, v. 2, 801, 835
Frisancho, general, v. 2, 584
Fritz (El P), v. 3, 240
Fritz, Samuel, v. 3, 29, 240, 242, 243
Froude, William, v. 1, 115
Fry y Torres, Alejandro, v. 2, 735
Fuente de la, v. 1, 452
Fuensalida, Juan, v. 2, 811, 835
Fuente, Agustín de la, v. 1, 619
Fuente, Federico de la, v. 2, 125, 214
Fuente, José Basilio de la, v. 1, 619
Fuente, Matías de la, v. 1, 639
Fuente, Melitón, v. 2, 780
Fuentes, Anselmo, v. 2, 811, 835
Fuentes, Antonio, v. 2, 781, 836, 900, 901
Fuentes, Hildebrando, v. 2, 218; v. 3, 104, 306, 307, 405
Fuentes, José, v. 2, 791, 836
Fuentes, Juan A., v. 2, 631
Fuentes, Manuel Atanacio, v. 1, 238, 267, 268, 310; v. 2, 28; v. 3, 405
Fuentes, Melitón, v. 2, 780, 836
Fuentes, Pedro, v. 1, 452
Fuentes, Santiago, v. 2, 804, 836
Fuhlrott, C., v. 1, 39
Funk, v. 1, 293
Fuxá, Pedro, v. 2, 301, 306, 391, 395, 435

G

Gahan (Grahn), v. 2, 766
Gaige, Tomás, v. 2, 779, 836
Galdames, Eusebio, v. 2, 816, 836
Galindes, Abel, v. 2, 785, 836
Galindo, Antonio, v. 2, 773, 836
Galindo, Bernardo, v. 2, 214
Galindo, Bonifacio, v. 2, 774
Galindo, Cayetano, v. 2, 772, 836
Galindo, Eusebio, v. 2, 773, 836
Galindo, Facio, v. 2, 774, 836
Galindo, Luis, v. 2, 140, 164, 306, 389, 395, 790, 836
Galindo, Vicente, v. 2, 821, 836
Galton, Francisco, v. 1, 41, 42, 87
Galván, Félix, v. 2, 788, 820, 836
Gálvez Egúzquiza, José, v. 1, 226, 260, 264; v. 2, 145, 171, 272, 323, 538, 549, 551, 584, 594, 596, 601, 632, 644, 651, 652, 653, 666, 682, 683, 684, 687, 720
Gálvez, Francisco, v. 2, 780, 836
Gálvez, José M., v. 2, 803, 836
Gálvez, Pedro, v. 1, 235, 260, 448; v. 2, 221
Gálvez Velarde, Augusto, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Gálvez Velarde, Pedro, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Gallaga, James, v. 2, 868
Gallagher, John, v. 1, 164, 217, 327, 512, 519, 713
Gallardo, Ramón, v. 2, 795, 836
Gamarra, Agustín, v. 1, 345, 713, 937; v. 2, 149, 193; v. 3, 53
Gamarra, Lorenzo, v. 2, 770, 836
Gamarra, Manuel, v. 2, 795, 813, 836
Gamero Alania, José Luis, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Gamero, Enrique, v. 3, 380
Ganoza, José Félix, v. 1, 522
Ganoza, Julio Felipe, v. 2, 172
Garabito, Manuel, v. 2, 813, 836
Garay, Daniel, v. 2, 803, 836
García Calderón, Francisco, v. 1, 307, 310, 490, 554, 562, 563, 565, 884, 889, 893, 896, 899, 900, 903, 904, 906, 944, 1019, 1021, 1022, 1023, 1024, 1026; v. 2, 82, 94, 116, 117, 123, 183, 184, 206, 216, 219, 220, 221, 222, 365, 395; v. 3, 405
García Castelblanco, Alejandro, v. 2, 540, 541, 542, 544, 553, 557, 559, 563, 567, 568, 569, 578, 581, 879, 880, 881; v. 3, 405
García, J. Antonio, v. 3, 404
García, Daniel, v. 2, 779, 836
García, Federico, v. 2, 795, 836
García, Gregorio, v. 1, 949
García, Gregorio (marinero), v. 2, 768, 836
García, Joaquín, v. 2, 811, 836

García, José, v. 2, 790, 836
García, José María (capitán de navío) v. 2, 144, 155, 163, 166, 241, 347, 366, 720, 732, 765, 785, 836, 874, 882; v. 3, 171
García, Juan, v. 2, 791, 836
García, Juan, v. 2, 795, 836
García, Juan de Dios, v. 2, 812, 836
García, Manuel, v. 2, 795, 836
García, Manuel Antonio, v. 2, 168, 307
García, Melchor, v. 2, 806, 836
García Moreno, v. 1, 246
García, Pedro, v. 3, 106, 107, 109, 133
García, Ramón, v. 2, 816, 836
García, Ricardo, v. 2, 773, 804, 836
García, Santos, v. 3, 106, 107, 109, 131, 306, 307, 406
García, Vicente, v. 2, 785, 836
García y García, Aurelio, v. 1, 180, 200, 380, 403, 406, 407, 409, 458, 497, 508, (misión en China), 512, 551, 552, 554, 558, 562, 563, 566, 620, 623, 626, 627, 628, 634, 641, 642, 643, 648, 649, 652, 653, 654, 655, 656, 659, 660, 662, 664, 667, 669, 672, 673, 678, 680, 683, 689, 690, 695, 699, 704, 706, 707, 708, 710, 711, 716, 717, 718, 720, 725, 726, 736, 737, 741, 744, 753, 755, 762, 764, 766, 773, 774, 775, 781, 793, 800, 802 804, 808, 809, 812, 813, 814, 818, 822, 823, 825, 851, 873, 877, 878, 879, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 949; v. 2, 36, 42, 49, 50, 52, 53, 66, 91, 96, 125, 167, 248, 249, 251, 272, 274, 290, 291, 292, 324, 362, 473, 500, 501, 502, 514, 515, 717, 718, 720, 868, 875, 884; v. 3, 405
García y García, Guillermo, v. 2, 170, 214, 868
García y García, José Antonio, v. 1, 668; v. 2, 66, 700, 717, 718, 884, 885; v. 3, 404, 405
García y García, Narciso, v. 2, 157, 169, 284
García Moreno, Gabriel, v. 2, 470
García Rossel, Emilio, v. 2, 771, 854
García Salazar, Arturo, v. 3, 406
García Urrutia, Julio, v. 2, 169; v. 3, 84
Garcilaso de la Vega, v. 3, 324
Garezon, Pedro, v. 2, 171
Garge, Tomás, v. 2, 779
Garibaldi, Giuseppe, v. 1, 217, 655
Garreaud, Fernando, v. 1, 180
Garret, maquinista, v. 2, 45
Garrido, Agapito, v. 2, 811, 836
Garrido, Andrés, v. 2, 214
Garrido, Hilario, v. 2, 196
Garrido, Juan Manuel, v. 2, 214, 415, 528, 765, 836
Garrido, Victorino, v. 1, 363
Garrit, George, v. 2, 188
Garro, Vicente, v. 2, 786, 836
Gassols, José Fernando, v. 2, 173, 415
Gastalde, Marcelino, v. 2, 822
Gatling, Ricardo J., v. 1, 169
Gauguin, Paul, v. 1, 509, 514, 517
Gavilán, Ramón, v. 3, 348
Gaviria, Carmen, v. 2, 806, 836
Gautherot, v. 1, 736
Gayoso, Justo, v. 2, 462
Geain, John, v. 2, 766, 836
Geldames, v. 1, 382
Genovese, Santiago, v. 3, 344, 345
George, Dorothy, v. 3, 406
Georgio, Constantino, v. 2, 817, 836
Gerbi, Juana, v. 1, 554
Gerpe, Thomas, v. 2, 817, 836
Gerstaeker, viajero, v. 1, 215
Gianella, Wenceslao, v. 3, 389
Gibbon, Lardner, v. 1, 203, 215, 229, 303; v. 3, 58, 59, 60, 241, 301, 407, 420
Gibbs y Cía., Anthony y William, v. 1, 217, 219, 220, 221, 222, 253, 275, 296, 304, 378, 441, 445, 468, 476, 478, 480, 483, 485, 490, 491, 492, 588, 753, 983, 986 a 989 (comercio de guano), 990, 994, 996; v. 2, 37, 38, 42, 89, 229, 318, 319, 864; v. 3, 365, 366, 394, 410
Gibbs, Richard, v. 1, 558, 559, 560, 562

Gibson, Williams, v. 1, 202
Gil, v. 1, 837; v. 3, 244
Gil Cárdenas, Manuel, v. 2, 171, 814, 836
Gilbert, v. 1, 304
Gili, Gustavo, v. 3, 399
Gillis, James, Melville, v. 1, 203, 234, 414, 415; v. 3, 401
Ginder, Honorato, v. 2, 789
Girard, Esteban, v. 1, 66
Giraldo, José, v. 2, 769, 836
Girbal y Barceló, fray Narciso, v. 3, 244
Gissel, Ciriaco, v. 2, 816, 836
Gittings, v. 1, 566
Gladstone, Lord William Ewart, v. 1, 62
Gloven, Joseph, v. 2, 867
Glover, David, v. 2, 771, 836
Gobineau, Joseph Arthur de, v. 1, 63
Godin des Odonais, Juan, v. 1, 699; v. 3, 241
Godos, Manuel, v. 2, 782, 836
Godoy, Vicente, v. 2, 811, 836
Godoy, Joaquín, v. 2, 888
Goicochea, Manuel, v. 2, 171
Goldames o Geldames, v. 1, 382, 566
Gómez, Domingo Agustín, v. 1, 825
Gómez, Francisco (marinero), v. 2, 811, 837
Gómez, Francisco (cabo 1º), v. 2, 797, 837
Gómez, Gabino, v. 2, 801, 837
Gómez, Ignacio, v. 2, 784, 837
Gómez, José (cabo 1º), v. 2, 773, 837
Gómez, José (marinero), v. 2, 783, 837
Gómez, José (marinero), v. 2, 790, 821, 837
Gómez, José Segundo, v. 2, 768, 837
Gómez, Juan (artillero), v. 2, 782, 837
Gómez, Juan (fogonero), v. 2, 803, 837
Gómez, Juan B., v. 2, 806, 837
Gómez, Juan de Dios, v. 2, 812, 837
Gómez, Luis, v. 2, 382, 817, 837
Gómez, Manuel, v. 1, 171, 771, 820, 837
Gómez, Manuel (carpintero), v. 1, 923
Gómez, Manuel (grumete), v. 2, 777, 837
Gómez, Manuel (soldado), v. 2, 797, 837
Gómez, coronel Manuel Santiago, v. 2, 352
Gómez, Raymundo, v. 2, 819, 828, 837
Gómez, Ramón, v. 2, 773, 837
Gómez Sánchez, ministro, v. 1, 252
Gonzáles del Riego, v. 1, 496
González, Abraham, v. 2, 811, 837
González, Agustín, v. 2, 803, 837
González, Albino, v. 2, 785, 837
González, Antonio, v. 1, 331, 379; v. 2, 871
González Dittoni, Enrique, v. 3, 406
González, José (carbonero), v. 2, 809, 837
González, José D., v. 2, 801, 809, 837
González, Juan, v. 2, 811, 837
González, Manuel, v. 2, 768, 770, 776, 837
González, Manuel Jesús, v. 2, 811, 837
González, Mariano, v. 2, 818, 837
González, Nazario, v. 2, 812, 837
González, Pedro (marinero), v. 2, 809, 837
González, Pedro (artillero), v. 2, 776, 837
González, Evangelista, v. 2, 765, 790, 837
González, Francisco, v. 2, 147, 411, 800, 837
González, José Sebastián, v. 2, 773, 837
González, Manuel (fogonero), v. 2, 776, 837
González, Manuel, v. 2, 768, 837
González Bravo, v. 2, 452
González Clement, Aurelio y Anselmo, v. 1, 884; v. 3, 306, 406
González Lonzieme, Enrique, v. 2, 87; v. 3, 406
González Mugaburu, Mateo, v. 3, 144, 306, 310, 371
González de Otoya, Ezequiel, v. 2, 134, 167, 814, 847
González Ramírez, Carlos, v. 1, XII; v. 2, 12; v. 3, 12
González Vigil, Arístides, v. 2, 168, 268, 814, 862

González Vigil, Francisco de Paula, v. 1, 260
Goñí, Anacleto, v. 2, 541, 543
Gordon, Adolfo, v. 3, 136, 171
Gordon, José, v. 3, 171
Gordillo, Ventura, v. 2, 790, 837
Gorostiaga, capitán, v. 2, 724
Gosselman, v. 1, 920
Goycochea, Manuel, v. 2, 171, 800, 837
Goyeneche, Juan Mariano, v. 2, 233
Goyeneche, Raymundo, v. 2, 805, 837; v. 3, 417
Goyhenne, A., v. 1, 229
Goyzueta, Manuel, v. 2, 797, 837
Grace, Michael, v. 1, 218
Grace, William Russell, v. 1, 217, 218, 222, 483, 519, 936
Grahan, John, v. 2, 817, 837
Gram, Manuel, v. 2, 791, 837
Gramme, Zenobio, v. 1, 47
Grandidier, Alfred, v. 3, 242
Grandiere, M. de la, v. 1, 851
Grando, José, v. 2, 819, 837
Grant, James A., v. 1, 227, 380
Grant, Albert W., v. 1, 205; v. 3, 406
Grant, Ulises, v. 1, 336
Graoney, Teodoro, v. 2, 766, 837
Grasset, Albert, v. 2, 497
Grau, Astete familia, Archivo, v. 3, 397
Grau, Miguel, v. 1, XVII, 512; v. 2, 35, 42, 49, 50, 100, 149, 167, 274, 279, 286, 287, 303, 337, 396, 424, 473, 503, 504, 515, 543, 558, 719, 720, 814, 837, 875; v. 3, 406
Grawley, v. 1, 219
Graynold, Henry, v. 2, 837
Green, Guillermo, v. 2, 822
Green, Richard y Harvey, v. 2, 42, 44, 275, 276, 296, 297, 309, 530
Greening, v. 3, 137
Greenwood, Walter, v. 1, 18
Gregory, John, v. 2, 868
Grieve Madge, Jorge, v. 1, 17; v. 2, 10; v. 3, 10
Grimaldo, Germán, v. 2, 788, 820, 837, 838
Grover, John, v. 2, 803, 838
Guajardo, Mateo, v. 2, 809, 838
Guarda, Domingo, v. 2, 214
Guedes, Max Justo, v. 1, 17
Guerin, Alfonso Francisco, v. 1, 44
Guerra, v. 1, 715
Guerra, Antonio C. de la, v. 2, 125, 168, 484; v. 3, 139
Guerra, Francisco U., v. 1, 1001; v. 2, 209
Guerra, Joaquín, v. 2, 163, 167
Guerra, José, v. 2, 817, 838
Guerra, Luciano, v. 2, 819, 838
Guerra, Ricardo, v. 2, 171, 800, 838
Guerrero, Antonio, v. 2, 805, 838
Guerrero, Domingo, v. 2, 784, 838
Guerrero, José, v. 2, 817, 838
Guerrero, Sebastián, v. 2, 802, 838
Guerrero, Zenón, v. 2, 170, 215, 800, 838
Guevara, Baltazar, v. 2, 797, 838
Guevara, José, v. 2, 797, 838
Guiding, Francisco, v. 2, 280
Guillén, Manuel, v. 2, 772, 838
Guinder, Honorato, v. 2, 789, 838
Guirior, José Manuel de, v. 1, 538
Guisa, v. 2, 476
Guisado, Pablo, v. 2, 813, 838
Guise, Martin Jorge, v. 1, 381; v. 2, 27, 136, 347, 352, 366, 416
Gurth, Manuel Antonio, v. 2, 134, 164, 294
Guthrie, John A., v. 3, 406
Gutiérrez, coroneles, v. 1, 259; v. 2, 36, 144, 355
Gutiérrez, Darío, v. 2, 169; v. 3, 167, 175, 177
Gutiérrez, Juan, v. 1, 451
Gutiérrez, Juan (marinero), v. 2, 811, 838
Gutiérrez, Manuel, v. 2, 797, 838
Gutiérrez, Manuel (soldado), v. 2, 774, 838
Gutiérrez, Manuel (grumete), v. 2, 818, 838
Gutiérrez, Mariano, v. 2, 778, 838
Gutiérrez, Patricio, v. 2, 777, 838
Gutiérrez, Ruperto, v. 2, 169; v. 3, 167, 176, 177, 195, 312
Guzmán, Juan de D., v. 2, 802, 838

Guzmán, Juan P., v. 2, 168; v. 3, 227
Guzmán, Pedro, v. 2, 776, 838

H

Hackluyt, Ricardo, v. 3, 240
Haeckel, Ernesto, v. 1, 39
Haenke, Tadeo, v. 1, 402, 451; v. 3, 244
Hainsworth, Diego, v. 1, 780
Halevy, Elie, v. 1, 290; v. 3, 406
Hall, E.G., v. 1, 169; v. 2, 517, 682
Halle, v. 1, 77
Hallen, John, v. 2, 838
Hallen, Williams, v. 2, 838
Hannay, David, v. 3, 406
Hansen, Edward C, v. 1, 81, 417; v. 3, 422
Hansen, Carlos, v. 2, 795, 838
Harambuena, José, v. 2, 822
Hardy, Fredric, v. 2, 803, 838
Harismendi, Luis, v. 2, 789, 838
Harvey, comodoro, v. 1, 216, 301; v. 2, 489
Harrison, Juan, v. 1, 82
Harrison, John P., v. 1, 202, 303, 307; v. 3, 56, 58, 300, 301, 406, 419, 420
Harris, Estuardo, v. 3, 139
Harrys, Williams, v. 2, 811, 838
Hassel, Jorge von, v. 3, 279
Haswell, Carlos Haynes, v. 2, 606, 630
Haswell, Q. K., v. 2, 610
Hauch, Charles, v. 3, 406
Haven, E.J. de, v. 1, 201
Hawks, Francis L., v. 1, 565; v. 3, 407
Haytt, Eduardo, v. 2, 822
Haza, Alfredo de la, v. 2, 172
Haza, Antonio de la, v. 1, 932, 1026; v. 2, 87, 117, 144, 155, 163, 166, 284, 298, 409, 410, 415, 437, 482, 496, 527, 531, 617, 874, 876, 877, 887, 888, 889; v. 3, 396
Haza, Arístides de la, v. 2, 169, 617
Haza, Diego de la, v. 1, 994, v. 2, 37, 162, 163, 166, 217, 322, 362, 475, 535
Haza, José de la, v. 1, 626, 884, 885; v. 2, 162, 782, 838
Haza, José Hernesto de la, v. 2, 172
Haza, Manuel H. de la, v. 1, 893; v. 2, 215
Haza, Manuel de la (C. de N.), v. 2, 162
Haza, Manuel Cosme de la, v. 2, 164, 172; v. 3, 184, 396
Haza, Pedro de la, v. 2, 163, 167, 484, 617
Haza, Santiago de la, v. 2, 155, 163, 167
Haza, Vicente de la, v. 2, 617
Haza, Viriato de la, v. 2, 157, 169, 214, 268, 617
Headley, Joel Tyler, v. 1, 293, 303, 560; v. 3, 407
Hegan, José, v. 1, 780
Helguin, Germán, v. 2, 807, 838
Helmholtz, Hermann von, v. 1, 40, 45
Henagui, Manuel, v. 2, 838
Henbuggen, v. 1, 43
Heller, v. 1, 303
Hencke, Carlos Luis, v. 1, 37
Hends, John, v. 2, 809, 838
Henock, Carlos, v. 2, 802, 838
Herbert, H. A., v. 3, 420
Herder y Cía, Randolph, v. 2, 283
Heredia, Cayetano, v. 2, 811, 838
Heredia, José, v. 2, 778, 838
Herly, Freyhan, v. 2, 838
Heremit, v. 1, 706
Herencia, Manuel, v. 2, 782, 815, 838
Herencia Zevallos, Mariano, v. 1, 265; v. 2, 427
Hernández, Ascensión, v. 3, 389
Hernández, Enrique, v. 2, 779, 838, 884
Hernández, Fermín, v. 2, 168, 800, 838; v. 3, 139
Hernández, Juan, v. 2, 768, 839
Hernández, Manuel, v. 2, 777, 839
Hernández Izal, Santiago, v. 1, 884; v. 3, 407
Herndon, William Lewis, v. 1, 203, 215, 234, 303; v. 2, 386, 387, 434; v. 3, 58, 59, 60, 241, 301, 401, 407, 420
Heros, Carlos de los, v. 2, 172
Heros, Juan P. de los, v. 2, 169, 788, 791, 839
Herrada, Juan, v. 2, 776, 839
Herrán, B.A., v. 2, 282, 283, 506, 508
Herrera, Agustín, v. 2, 782, 839

Herrera, Apolinario, v. 2, 802, 839
Herrera, Bartolomé, v. 3, 53
Herrera, Carlos, v. 2, 215, 822, 868
Herrera, Federico, v. 1, 414
Herrera, Hermenegildo v. 2, 770, 839
Herrera, Jenaro E., v. 3, 313, 407
Herrera, José, v. 2, 783, 839
Herrera, José (cabo), v. 2, 795, 839
Herrera, José (grumete), v. 2, 812, 839
Herrera, Manuel Antonio, v. 2, 784, 839
Herrera, Mariano, v. 2, 811, 839
Herrera, Melchor, v. 2, 813, 839
Herrera, Ramón, v. 3, 171, 177
Herrera, Ricardo, v. 2, 147, 171
Herrera Aldana, Raúl, v. 2, 91; v. 3, 407
Herrera, Tordecillas, Antonio de, v. 3, 243
Herschel, Juan Federico, v. 1, 37, 45
Hersharsth, v. 2, 839
Heursoy, v. 2, 839
Hevia, Juan Gualberto, v. 2, 132, 216
Heyerdahl, Thor, v. 3, 332, 350
Heynen, William J., v. 3, 408, 420
Heyren, Patrick, v. 2, 803, 839
Hidalgo, Cecilio, v. 2, 802, 839
Hidalgo, Eduardo, v. 2, 171
Higgins, doctor, v. 1, 472
Higginson, Elías, v. 2, 172
Hilario, José, v. 2, 791, 839
Hilario, Sebastián, v. 2, 795, 839
Hill, George, v. 2, 198; v. 3, 377
Hilleret, v. 1, 199
Hilliger, Jorge C., v. 1, 632, 635, 886
Hindle, José, v. 1, 760
Hinostroza, José, v. 2, 811, 839
Hodson, William, v. 2, 198
Hohagen, ingeniero, v. 3, 147
Holley, Alexander L., v. 1, 137; v. 2, 882; v. 3, 407
Hoop, v. 2, 839
Hortelano, B., v. 2, 564
Horth, Simón, v. 1, 169
Hoste, Paul P., v. 1, 171, 189, 288
Hoston, Williams, v. 2, 816, 839
Housset, Juan, v. 1, 715
Hovey, Alvin Peterson, v. 1, 332, 335, 336, 337, 338, 339, 380, 381, 415, 535; v. 2, 611, 642, 679, 680, 682, 687, 728, 729, 730, 731, 744, 745, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888
Hovgaard, William, v. 1, 109, 110, 111, 197, 292, 293, 303; v. 3, 407
Howe, Elías, v. 1, 114
Howe, Ricardo Conde de, v. 1, 173
Howse, Derek, v. 3, 407
Huajardo, Gil, v. 2, 803, 839
Huamán, Basilio, v. 2, 795, 839
Huamán, Bernardo, v. 2, 770, 774, 839
Huamán, Francisco, v. 2, 774, 839
Huamán, Nicolás, v. 2, 778, 839
Huamán, Rafael, v. 2, 819, 839
Huamán, Rufino, v. 2, 820, 839
Huamán, Saturnino, v. 2, 774, 839
Huamanchumo, Manuel, v. 2, 786, 790, 839
Huamanchumo, Miguel, v. 2, 765, 786, 836, 839
Huapaya, Gregorio, v. 2, 821, 839
Huapaya, Roberto, v. 1, 889, 893; v. 3, 407
Huaqui, Julián, v. 2, 813, 839
Hung Chan, L.I., v. 1, 508
Huaraca, José, v. 2, 820, 839
Huaranca, Manuel, v. 2, 819, 839
Huaygua, José M., v. 2, 819, 839
Huayna Capac, inca, v. 3, 348
Huayta, Manuel, v. 2, 806, 839
Huertas, José Benito, v. 2, 41, 163
Huet, v. 1, 249
Hugghens, v. 1, 82
Huggins, W.J., v. 1, 147
Huisiado, Pedro, v. 2, 839
Humboldt, Alexander von, v. 1, 87, 237, 432, 695; v. 3, 21, 242
Hume, Martin Andrés Sharp, v. 2, 445, 452, 870; v. 3, 121, 407
Hunley, H.L., v. 2, 759
Hunsby, George, v. 2, 808, 839
Hunt, Shane, v. 1, 223, 277, 278, 311, 330, 422, 993, 1026; v. 2, 870
Hurqui, Fraiman, v. 2, 816, 839
Hurtado, Francisco, v. 2, 765, 790, 839
Hurtado, Gregorio, v. 1, 809, 949
Hurtado, Juan, v. 2, 419

Hurtado, Juan (subteniente), v. 2, 215
Hurtado, Manuel Joseph, v. 1, 859, 860
Hurtado, Mariano, v. 2, 312
Hurtado, Miguel, v. 1, 375
Hurtado, Pedro, v. 2, 806, 839
Hurtado Larraín, Homero, v. 2, 885; v. 3, 407
Hurtado de Mendoza, Pedro, v. 1, 859, 860, 862; v. 3, 407
Hutchinson, H., v. 1, 215, 407, 503, 552, 553, 563, 649, 650, 655, 664, 722, 724, 726, 784, 804, 808, 818, 883, 884, 887, 888, 889, 893, 894, 897, 898, 899, 1024; v. 3, 407, 418
Huygens, Christian, v. 1, 113

I

Iañes, Benito, v. 2, 775, 840
Iata, José, v. 2, 811, 840
Ibáñez, Juan de la C., v. 2, 812, 840
Ibáñez, Toribio, v. 2, 812, 840
Ibáñez de Ibero, Carlos, v. 2, 654
Ibarra, Melchor, v. 2, 791, 840
Ibarrola, Santiago, v. 2, 811, 840
Icaza, Gregorio, v. 2, 139
Idiáquez, José Ramón de, v. 1, 554, 1023, 1025; v. 3, 407
Idiondo, Eduardo, v. 3, 407
Igarza, Claudio, v. 2, 778, 781, 789, 840
Iglesias, Tomás, v. 2, 618
Ijurra, v. 1, 524; v. 3, 67
Iladoy, Federico, v. 2, 164; v. 3, 366
Iladoy, Francisco, v. 2, 415
Iladoy, Juan (C. de N.), v. 2, 162
Iladoy, Juan (A. de F.), v. 2, 170, 800, 840; v. 3, 84
Illescas, capitán v. 3, 331
Illiger, Jorge, C., v. 1, 672, 886
Imray e hijos, James, v. 1, 846, 847
Inca Roca, v. 3, 331
Indacochea Queirolo, Alberto, v. 1, IX, X, 17; v. 2, 9, 10; v. 3, 9, 10
Inga, Pedro, v. 2, 790, 840
Ingraham, Carlos B., v. 2, 198, 790, 801, 840
Ingraham, Duncan N., v. 2, 758
Injoque, José Alcides, v. 2, 785, 840
Innes, James, v. 2, 775, 840
Iriarte, Martín de, v. 3, 131
Iriarte, José Patricio, v. 2, 168, 644, 781, 840
Iriondo, Eduardo, v. 2, 560, 568, 582, 657, 737, 743; v. 3, 407
Irving, James, v. 2. 803, 840
Isabel II, reina de España, v. 1, 852; v. 2, 445, 447, 448, 449, 452, 455, 456, 458, 466, 477, 683, 736, 747; v. 2, 409
Isern, Juan, v. 2, 467
Isle, v. 3, 242
Iturregui, Juan Manuel, v. 1, 325; v. 2, 125
Ivarios, José, v. 2, 777, 840

J

Jacinto, Dionicio, v. 2, 804, 840
Jacinto, Joaquín, v. 2, 818, 840
Jack, v. 1, 727
Jackeon, Eduardo, v. 2, 779
Jackson, Andrew, v. 1, 66, 316, 590
Jackson, Charles T., v. 1, 43
Jackson, Eduardo, v. 2, 779, 840
Jacob, v. 1, 180; v. 2, 267
Jäger, Gustavo, v. 1, 41
Jamanco, Fernando, v. 2, 813, 840
James, Edmund Jones, v. 1, 59
Jamisson o Jameson, Steward, v. 2, 766, 775, 840
Jara, Domingo, v. 2, 811, 840
Jara, José, v. 2, 783, 840
Jara, Julián, v. 2, 811, 840
Jara, Manuel, v. 2, 811, 840
Jara, Segundo, v. 2, 802, 840
Jeffers, W. M., v. 1, 179, 288
Jefferson Page,Thomas, v. 1, 204
Jeyto, Augusto, v. 2, 840
Jems o Joms, John, v. 2, 768, 840
Jenkes, Thorton A., v. 1, 181, 189, 289; v. 2, 322, 748
Jenyns, v. 1, 432
Jerningham, v. 1, 308, 378, 944, 946, 947, 1023, 1024; v. 2, 700, 872, 873, 885
Jervis, John, v. 1, 173
Jewet, Albert Gallatin, v. 1, 335
Jiménez, Antonio, v. 2, 814, 840

Jiménez, Jacinto, v. 2, 808, 840
Jiménez, Julio, v. 2, 171, 214, 766, 814, 840
Jiménez, Lorenzo, v. 2, 768, 840
Jiménez, M., v. 2, 795, 840
Jiménez, Primero José, v. 2, 817, 840
Jiménez, Ricardo, v. 2, 807, 840
Jiménez, Antonio, v. 2, 822
Jiménez, Santiago, v. 2, 803, 840
Jiménez de la Espada, Marcos, v. 2, 467, 468
Jiménez Grullón, Juan I., v. 3, 407
Jiménez, Julio, v. 2, 814
Jimeno, Antonio, v. 2, 134, 170, 214, 814, 822, 840
Jiovani, Constantino, v. 2, 782, 840
Joaquín, José, v. 2, 817, 840
Joaquín, José, v. 2, 811, 840
Johns, John, v. 2, 817, 840
Johnson, v. 3, 420
Johnson, Alfredo, v. 2, 780, 840
Johnson, Andred, v. 2, 322
Johnson, Charles, v. 2, 808, 840
Johnson, Edward, v. 2, 801
Johnson, Federico, v. 2, 783, 840
Johnson, Henry, v. 2, 801, 840
Johnson, John, v. 2, 808, 841
Johnson, Maizie, v. 3, 408
Johnson, Robert Erwin, v. 1, 299, 307, 309; v. 3, 408
Johnson, Willian, v. 2, 783, 841
Johnson, Williams, v. 2, 769, 801, 841
Johnsons, Hans, v. 2, 818, 841
Johnsons, John, v. 2, 816, 841
Johnston y Cía, v. 3, 227
Jollet Babier, v. 2, 272
Jomini, Enrique barón de, v. 1, 173, 288
Joms, John, v. 2, 768
Jonás, v. 1, 150
Jones, Catesby ap Roger, v. 2, 682
Jones and Co., v. 3, 160
Jones, Guillermo, v. 2, 167, 630, 788, 841
Jones, Joseph, v. 2, 812, 841
Jones, L.H., v. 2, 682
Jones, William, v. 2, 312
Jook, Santiago, v. 2, 782
Jorge, v. 1, 149
Josenti, José, v. 2, 816, 841
Josnes, Guillermo, v. 2, 788, 841
Joule, James Prescott, v. 1, 45
Juan, Jorge, v. 1, 730, 879; v. 3, 243
Juárez, Benito, v. 2, 464
Juenger, Friedrich Georg, v. 3, 408
Julio, Eduardo, v. 2, 808, 841
Jullia, J., v. 2, 575, 586
Jung, Karl, v. 1, 22
Junt, v. 1, 22
Jurado, Francisco, v. 2, 792, 841
Jurado de los Reyes, Mariano, v. 1, 412, 413, 414; v. 2, 139, 619, 755, 786, 441, 852, 868, 889

K

Kaest, Ames, v. 2, 818, 841
Kaest, Angel, v. 2, 841
Kaest, August, v. 2, 817, 841
Kahlen, Mary, v. 1, 18
Kapsoli, Wilfredo, v. 1, 438, 555; v. 3, 408
Kass, Lewis, v. 3, 303
Kelvin, v. 1, 45, 47
Kekulé, v. 1, 38
Kelly, William v. 1, 46
Kendall, Enrique, v. 1, 82, 326, 561; v. 2, 515
Kepner, Tyler, v. 3, 404
Keting, Joseph, v. 2, 841
Kett, Richard, v. 2, 803, 841
Kidley, Resland, v. 2, 808, 841
Kiernan, V.G., v. 2, 446, 447, 870; v. 3, 408
Kilpatrick, v. 1, 248, 883; v. 2, 684
King, Adolfo, v. 2, 807, 841
King, Charles, v. 2, 51, 816, 841
King, Phillip Parker, v. 1, 214, 396, 408, 551, 552, 655, 763, 766, 767, 872, 875, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 894, 896, 897, 898, 899, 900, 901; v. 2, 468; v. 3, 408, 412
Kinner, Luis, v. 3, 67
Klaunssen, Luis, v. 2, 809, 841
Knox, Dudley W., v. 1, 291, 303; v. 2, 889; v. 3, 408

Kospigliosi, , Julio, v. 2, 841
Kretschmer, Konrad, v. 3, 408

L

La Barre, Weston, v. 3, 332, 391, 408
La Barrera, Lino de la, v. 1, 298; v. 2, 484, 631
La Condamine, Charles María de la, v. 3, 21, 242, 243
La Cotera, Manuel Gonzáles de la, v. 2, 620, 631, 658
Lachambrey Cía, Luis, v. 2, 274
Lachambre, Tomás, v. 2, 864
Laësnnec, v. 1, 43
La Fuente, Antonio Gutiérrez de la, v. 1, 350; v. 2, 538
La Mar, José de, v. 1, 347
La Martiniére, Antonio Agustín de, v. 1, 401
Lancaster, v. 1, 130
Laneri, Andres, v. 1, 414
La Perouse, Jean Francis conde de, v. 1, 85, 198
Laplace, Pierre, Marqués de, v. 1, 37, 237
La Planche, teniente, v. 1, 178
La Puerta, Luis, v. 2, 144, 395
La Riva, Fidel, v. 2, 769, 841
La Riva, Juan Francisco, v. 1, 76
La Rosa, Daniel, v. 2, 800
La Rosa, Dionicio de, v. 2, 787, 792, 832, 841
La Rosa, Fernando, v. 2, 797, 841
La Rosa, Francisco de la, v. 2, 214, 484
La Rosa, Gregorio, v. 1, 232
La Rosa, José, v. 2, 768, 841
La Rosa, Juan de, v. 2, 773, 802, 841
La Rosa de Cárdenas, José, v. 2, 787, 841
Larsen, Everet, v. 1, 18
La Torre, teniente coronel, v. 2, 727
La Torre, Carlos, v. 2, 171, 774, 800, 841; v. 3, 184, 196, 227
La Torre, Mariano, v. 2, 134, 147, 170
La Torre, Salvador, v. 2, 802, 841
La Torre Bueno, Felipe, v. 2, 170, 774, 841; v. 3, 84
Labres, Rudolf von, v. 3, 408
La Cruz, de, v. 2, 366
Lachambre y Cía, Tomás, v. 2, 49, 274, 864
Ladrillero, Juan, v. 3, 331
Laësnnec, Renato, v. 1, 43
Lafont, Jules, v. 1, 873
La Fuente, v. 2, 538
Lagarrigue, Juan Enrique, v. 1, 310
Lagomaggiori, Manuel, v. 2, 822
Lagomarsino, Carlos, v. 1, 560, 561; v. 2, 173
Lagomarsino, Luis, v. 2, 771, 841
Laguna, Matías, v. 2, 813, 841
Laighton, José, v. 2, 817, 841
Laing, David, v. 1, 590
Laird and Brothers, v. 2, 286, 287, 514
Lamare, Joaquín Raymundo de, v. 3, 400
Lamas, Ismael, v. 2, 157
Lamas, Manuel, v. 2, 435
Lanao, Manuel, v. 2, 435
Land Galt, Francis, v. 3, 160
Landa, Antonio, v. 2, 790, 841
Landa, Jacinto, v. 2, 790
Landa, Manuel, v. 2, 790, 841
Landabaso, José, v. 2, 521
Landaeta, Manuel, v. 2, 286
Laneri, Andrés, v. 1, 414
Lang, Francisco, v. 2, 818, 841
Landson, Juan, v. 2, 841
Langem, Eugenio, v. 1, 47
Langlois, Luis, v. 2, 558, 566, 880, 881; v. 3, 408
Laplace, Pierre marqués de, v. 1, 37, 237
La Planche, v. 1, 178, 290
La Puerta, Luis, v. 2, 144, 395
Lara, Federico, v. 2, 167, 214, 312,
Lara, Juan, v. 2, 767, 841
Lara, Juan Crisóstomo, v. 2, 164, 173, 176
Lara, Matías, v. 2, 813, 841
Lara, Obdulio, v. 2, 811, 841
Larco, Nicolás, v. 2, 283
Laredo, v. 1, 537
Laroa, v. 1, 301
La Rosa, v. 2, 484
Larsen Everet, v. 1, 18
Lartigue, José, v. 1, 402, 825, 828, 851

Larrabure Correa, Carlos, v. 3, 272, 300, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308, 311, 312, 313, 314, 408
Larrañaga, Federico, v. 2, 766, 841
Larrañaga, Pedro Telmo, v. 1, 949; v. 2, 164, 173
Larrañaga, Rafael, v. 2, 173
Larrea, Arnaldo, v. 2, 170, 215, 808, 841, 868
Larreátegui, Colón, v. 2, 220
Larriva, Juan Francisco de, v. 1, 76; v. 2, 409, 438; v. 3, 402, 408
Larriviere, Pedro, v. 3, 365
Laso, Benito, v. 1, 262
Laso, Francisco, v. 1, 260
Lastarria, José V., v. 1, 217, 532, 565, 708, 710, 713, 892, 893; v. 3, 409
Lasúrtegui, Benigno, v. 2, 282
La Torre Bueno, Felipe, v. 2, 844; v. 3, 84
La Torre, Duque de, v. 2, 449
La Torre, Carlos, v. 2, 171; v. 3, 184, 196, 227
Latorre, Elías, v. 2, 215
La Torre Mariano, v. 2, 147, 727
Laurens, Jarndes, v. 2, 802, 842
Lauri, Alejandro, (véase Sauri)
Laurie, v. 1, 847
Lava Obdulio, v. 2, 810
Lavalle, José, v. 2, 804, 816, 842
Lavalle, José Antonio de, v. 2, 125; v. 3, 409
Lavallée, José de, v. 1, 401
Lavoisier, Antonio, v. 1, 37
La Viuda, portachuelo, v. 3, 80
Law, George, v. 1, 317
Lawson, v. 1, 460
Lay, contratista, v. 2, 681
Lay, cónsul, v. 1, 296, 299, 300
Layseca, Manuel, v. 2, 99
Lazarte, Aurelia Elia, v. 1, 18
Lazarte, Manuel, v. 1, 950
Lazo, Isidoro, v. 2, 813, 842
Le Clerc, teniente, v. 1, 404
Leal, Pascual, v. 2, 780, 842
Leckart, Pedro, v. 2, 783, 842
Ledesma, Leoncio, v. 2, 803, 842
Ledesma, Valentín, v. 1, 232, 233, 306; v. 3, 409
Ledos, v. 1, 756
Ledieu, Alfredo Víctor, v. 1, 199, 291; v. 3, 409
Lee, v. 1, 474
Lee, Curtis, v. 2, 759
Leguía, Augusto B., v. 2, 421
Leguía, Jorge Guillermo, v. 3, 409
Leitao da Cunha, Ambrosio, v. 3, 119
Lembache, Pablo, v. 2, 795, 842
Lemétheyer, v. 1, 76, 171, 302; v. 3, 409
Lenis, Pedro, v. 2, 164
Lenoir, Juan José Esteban, v. 1, 47
León, v. 1, 533
León, Alfonso, v. 3, 243
León, Evaristo, v. 2, 170, 289, 788, 842
León, Francisco, v. 2, 170, 808, 842
León, José, v. 2, 809, 842
León, Manuel de, v. 2, 284
León, Pascual, v. 2, 780
León, Pedro J., v. 2, 134
León, Prudencio, v. 2, 306, 392, 393, 394, 395; v. 3, 373
León, Vidal, v. 2, 871
Lerou, Tomás, v. 3, 389
Le Roy, v. 1, 82
Lerzundi, Agustín, v. 2, 370
Lesseps, Fernando de, v. 1, 249, 322
Lesseps, Edmundo de, v. 1, 411, 511
Leslie, Frank, v. 2, 613
Lester Max Henry, v. 3, 34, 38, 241, 300, 410, 417
Lestie o Leslie, John, v. 2, 781, 842
Leubel, Alfredo, v. 1, 214, 238, 240, 304, 306, 417, 418, 420, 421, 424, 425, 493, 552, 553, 555, 562, 563, 579, 582, 632, 634, 635, 638, 639, 640, 656, 664, 678, 723, 727, 729, 731, 755, 785, 786, 788, 804, 806, 807, 808, 883, 885, 886, 888, 889, 890, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 929, 930, 931, 1002, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027; v. 2, 160, 220; v. 3, 119, 409
Levert, Maximiliano, v. 3, 204
Leuz, Gustavo, v. 1, 376
Levin, v. 1, 220
Lewis Scheína, Robert, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10

Lewis, John, v. 2, 803, 842
Lewis, José, v. 2, 782, 842
Lewis, Michael, v. 1, 172, 279, 295, 296, 298, 299; v. 2, 201, 216, 220, 222, 366; v. 3, 409
Lewis, S., v. 1, 229
Linares, José María, v. 1, 345, 346; v. 3, 355, 378
Linch, Fernando, v. 2, 294
Linch, Guillermo, v. 3, 389
Linch, Manuel, v. 2, 134
Linch, Luis, v. 2, 822
Lincoln, Abraham, v. 1, 72
Linneo, Carlos de, v. 1, 85
Linot, Luis, v. 2, 818, 842
Lira, Lorenzo, v. 3, 389
Lisboa, v, 3, 77
Lister, José, v. 1, 44
Livermore, Seward W., v. 3, 409
Livingston, David, v. 1, 227
Loayza, Domingo, v. 2, 784, 842
Loayza, Bartolomeo, v. 1, 613
Loayza, Ildefonso, v. 1, 623; v. 2, 168
Loayza Juan de, v. 1, 613
Loayza, Wilfredo, v. 3, 210, 213, 220, 223, 262, 265, 274, 277, 316, 321, 326, 329, 561
Lobo, José, v. 2, 822
Lobo y Malagamba, Miguel, v. 2, 604, 664, 669, 883, 884
Lobos, Francisco, v. 2, 791, 842
Locke, John, v. 1, 59
Lohmann Villena, Guillermo, v. 1, X, 315, 378, 421, 532, 547, 548, 553, 554, 565, 566, 837, 896, 901; v. 2, 10; v. 3, 10, 409
Lomer, v. 1, 503
Long, John E., v. 1, 200, 291, 292, 303; v. 3, 409
Long, Crowford, v. 1, 43
Long, Francisco, v. 2, 842
López, Adolfo, v. 2, 817, 842
López, Alejandro, v. 2, 215
López, Alejandro (marinero), v. 2, 811, 842
López, Erasmo, v. 2, 484, 532, 779, 842
López, Facundo, v. 2, 816, 842
López, Gabino, v. 2, 821, 842
López, Jacinto, v. 1, 393, 614, 718; v. 2, 246, 247, 321, 790, 842; v. 3, 409
López, José Cruz, v. 2, 795, 842,
López, José Hilario, v. 1, 350
López, Lavalle, v. 2, 437; v. 3, 415
López, Luis, v. 2, 134, 168, 269
López, Luis (contramaestre), v. 2, 822
López, Manuel, v. 2, 516
López, Mariano (soldado), v. 2, 790, 842
López, Mariano (marinero), v. 2, 820, 842
López, Pablo, v. 2, 803, 842
López, Rufino, v. 2, 842
López, Santos, v. 2, 777, 806, 842,
López, Wenceslao, v. 2, 820, 842
López de Castilla, Jacobo, v. 1, 451, 453, 557; v. 3, 409
López Martínez, Héctor, v. 1, XI, XXIV, 18; v. 2, 11, 786, 842; v. 3, 11
López Torres, Rufino, v. 2, 786
López Urrutia, Carlos, v. 2, 558, 566, 880, 881; v. 3, 409
Lora, Cecilio de, v. 2, 480, 517, 530, 873, 875, 877
Lorca, Emilio, v. 2, 822
Lorente, Sebastián, v. 1, 217, 235, 260, 448
Loreto, Jacinto, v. 2, 765, 785, 789, 842
Lotze, Rodolfo Germán, v. 1, 40
Loughlin, Mary, v. 1, 18
Lovejoy, John, v. 1, 167, 296, 299, 300, 303
Lovette, Leland F., v. 3, 37, 38, 39, 50, 51, 52, 242, 244, 366, 409, 418
Lowe, E., v. 3, 242, 244
Lowe, Frederich, v. 3, 37, 50, 51, 52, 418
Loyola, Manuel, v. 2, 805, 842
Lozano, v. 1, 715
Lubbock, Juan, v. 1, 204
Lucas, v. 1, 989
Lucena, v. 2, 446
Luces, Antonio, v. 2, 792, 842
Lugeol, almirante, v. 1, 329
Luis XIV, v. 1, 209, 288
Luis XVIII, v. 1, 63
Luis Felipe I, v. 1, 63
Luján, Pablo Marcial, v. 2, 134, 788, 842
Luna, v. 1, 946

Luna, Eduardo, v. 2, 785, 842
Luna, Matías, v. 2, 786, 842
Luna G.P., Julio, v. 3, 307
Lündnadelgewehr, v. 1, 169
Luque, Francisco, v. 2, 168
Luque, Lorenzo, v. 2, 214
Lurquín, Elías, v. 2, 813, 842
Luz, José de la, v. 2, 772, 842
Lyell, Carlos, v. 1, 39
Lyn, Bárbara, v. 1, 18
Lynch, Luis, v. 2, 479, 541, 822
Lynch, W. F., v. 1, 201
Lyons, Guillermo, v. 2, 362
Lyons, Joseph, v. 1, 590

LL

Llaguno, Macario, v. 2, 134
Llanos, José, v. 2, 810, 842
Llaque, Ezequiel, v. 2, 172, 215, 289, 766, 863
Llaque, Manuel Fernando, v. 2, 110, 173
Llaque, Martín R., v. 2, 786, 842
Llepes, Mariano, v. 2, 821, 842
Llorca, C., v. 2, 870, 871; v. 3, 409
Llosa, v. 2, 538
Llosa, Manuel B., v. 1. 555

M

Mac Bride, Robert, v. 3, 409
Mc Cauley, v. 1, 464
Mac Dermott, R., v. 1, 873; v. 3, 409
Mac Donald, Angle, v. 2, 803, 833
Mc Donald, Guillermo, v. 2, 522
Mac Donald, John, v. 2, 808, 833
Mac Dowell, Nick, v. 2, 817, 833
Mackei, v. 1, 299
Mac Korkle, David Porter, v. 3, 160
Mac Lean, Juan P., v. 1, 169
Mac Phail, Malcom, v. 2, 809, 842, 843
Mc Call, Edward, v. 1, 590
Macario, Francisco, v. 2, 787, 843
Macedo, Vicente, v. 2, 806, 843
Macera, Pablo, v. 1, 411, 422, 423, 429, 493, 552, 553, 555, 562, 647, 887, 911, 913, 1021; v. 3, 404, 409
Mackenzie, Alejandro, v. 2, 198, 303, 338, 345, 522
Mackleun, Juan, v. 2, 157
Mackosqui, Enrique, v. 2, 795, 843
Maclean, Alejandro, v. 2, 268
Maclean, Juan P., v. 2, 169, 867
Machuca, Adolfo V., v. 2, 215
Madueño, Manuel, v. 2, 770, 843
Madueño, Ricardo, v. 1, 454, 557, 558; v. 3, 409
Maduro, Paul, v. 2, 817, 843
Mc Innis, James v. 2, 775
Magliorati, marqués de, v. 2, 697
Magnac, Aved de, v. 1, 199, 291
Mahan, Alfred Thayer, v. 1, 206, 211, 304, 352, 360, 382, 546; v. 2, 456, 605, 614, 871, 882; v. 3, 409
Maid, v. 2, 680
Maiguashca o Maiguash, v. 1, 304, 492
Maizie, v. 3, 420
Makencie, Adam, v. 2, 198
Mackensie, Alejandro, v. 2, 345
Málaga Medina, Alejandro, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Malaspina, Alejandro, v. 1, 828, 852; v. 2, 198; v. 3, 244
Maldonado, Belisario, v. 2, 773, 843
Maldonado, Faustino, v. 3, 159
Maldonado, José Rosario, v. 2, 818, 843
Maldonado, Juan, v. 2, 808, 843
Maldonado, Pablo, v. 2, 813, 843
Maldonado, Pedro, v. 3, 243
Malespina, v. 1 241
Malinowsky, Ernesto, v. 1, 760; v. 2, 615, 789, 843
Malis, Pedro, v. 2, 805, 843
Malmorejo, Domingo, v. 2, 784, 843
Malone, Dumas, v. 2, 681, 682
Malpartida, Francisco, v. 2, 770, 843
Malte-Brun, Víctor Adolfo, v. 1, 229, 233
Malthus, Tomás Roberto, v. 1, 59
Malzard, George, v. 3, 123, 124, 127
Mallarino, v. 1, 349
Mama Qcllo, v. 3, 324
Mamani, Esteban, v. 2, 778, 843
Mamani, Julián, v. 2, 821, 843
Mamani, Manuel, v. 2, 778, 843
Manco Capac, inca, v. 3, 324

Mandel, Ernest, v. 3, 410
Mandship Son & Field, v. 2, 311
Manrique, José Félix, v. 2, 173
Manrique, José María, v. 2, 163, 284, 294
Manrique, Luciano, v. 2, 821, 843
Manrique, Manuel, v. 2, 392
Mansilla, José, v. 2, 473, 776, 843
Mansilla, Juan B.,v. 2, 303
Manterola, Dionicio, v. 2, 822
Mantilla, Carmelino, v. 2, 813, 843
Mantilla, Gaspar, v. 2, 785, 843
Manuel, Francisco, v. 2, 774, 843
Manzanares, José, v. 2, 171, 765, 766, 843
Manzetti, v. 1, 48
Maquera, Jorge, v. 2, 809, 843
Marat, Eusebio, v. 2, 312
Marco Polo, v. 1, 314
Marcoy, Paul, v. 1, 215, 794, 798, 803, 804, 898; v. 3, 43, 47, 93, 181, 183, 201, 242, 300, 363, 410, 417
Marcoy, Guillermo, v. 1, 159, 296, 307, 309, 554, 555, 884, 1022, 1025, 1027; v. 3, 60
Marcos, Manuel, v. 2, 843
Marcy, v. 1, 159, 296, 299, 304, 307, 309, 554, 884, 1022, 1025, 1027; v. 3, 60
Marchena, Froilán, v. 2, 767, 843
Mares, Manuel, v. 2, 806, 843
Marguet, V., v. 1, 80, 291, 292, 303; v. 3, 410
María Cristina, v. 2, 449
María, José, v. 2, 776, 843
Mariani, Luis, v. 1, 820; v. 2, 606, 627; v. 3, 42, 606, 627
Mariátegui, v. 1, 558
Mariátegui, Benjamín, v. 2, 155, 163, 167, 303, 312, 800, 843
Mariátegui, Fernando, v. 2, 173
Mariátegui, Francisco Javier, v. 2, 538, 881
Mariátegui, Ignacio, v. 1, 84, 131, 157, 159, 416; v. 2, 35, 87, 99, 100, 116, 117, 125, 132, 153, 155, 160, 162, 219, 220, 221, 223, 277, 283, 321, 322, 323, 324, 365, 366, 371, 385, 415, 437, 438, 484, 488, 492, 500, 501, 520, 531, 534, 550, 552, 555, 746, 793, 843, 872, 873, 874, 875 876, 877, 878, 881, 885, 886, 887; v. 3, 79, 82, 84, 87, 91, 98, 123, 128, 129, 132, 147, 152, 153, 304, 305, 307, 311, 366, 392, 394, 395, 410
Mariátegui, Javier, v. 2, 172
Mariátegui, Leandro, v. 2, 147, 168, 779, 843
Mariátegui Cisneros, Salvador, v. 2, 283, 432; v. 3, 410
Mariátegui, Cisneros, Archivo, v. 13, 397
Marín, Cruz, v. 2, 817, 843
Mariño, José, v. 2, 765
Marino, Pedro, v. 2, 786
Mariño, Pedro, v. 2, 765, 786, 843
Markham, Clement, v. 1, 216, 425; v. 3, 242
Marqués de Miraflores, v. 2, 449, 470, 472
Marqués de Molins, v. 2, 472
Márquez, v. 1, 592
Márquez, Antonio, v. 2, 803, 843
Márquez, José Arnaldo, v. 2, 165, 414, 437; v. 3, 410, 594, 871
Márquez, Juan, v. 2, 282, 307; v. 3, 410
Márquez, Pedro, v. 2, 171, 771, 843; v. 3, 227
Marquina, Angel, v. 3, 375
Marquina, José Manuel, v. 2, 90, 139, 167, 233, 317; v. 3, 401, 410
Marsh, C.C., v. 3, 420
Martin, Alejandro, v. 3, 137, 229
Martin, Frank, v. 3, 377
Martin, John, v. 1, 156
Martin, Percy Alvin, v. 1, 519; v. 3, 59, 301, 410
Martin, R.M., v. 1, 229
Martinelli, César, v. 1, 18
Martínez, viajero, v. 1, 780; v. 2, 160, 220
Martínez, Alonso, v. 2, 451
Martínez, Antonio, v. 2, 804, 843
Martínez, Benjamín, v. 2, 806, 843
Martínez, Bernardo, v. 2, 795, 843
Martínez, Diego, v. 2, 784, 843
Martínez, Felipe, v. 2, 778, 787, 843
Martínez, Francisco, v. 2, 467

Martínez, José, v. 2, 801, 843; v. 3, 399
Martínez, Marcial, v. 2, 745, 746
Martínez, Mariano, v. 2, 819, 843
Martínez, Pablo, v. 2, 769, 843
Martínez, Pedro, v. 2, 780, 843
Martínez, Ruperto, v. 2, 803, 843
Martínez, Toribio, v. 2, 772, 844
Martínez, Marina, v. 2, 453
Martínez del Campo, Carlos, v. 2, 459, 563, 655, 870, 871, 883, 887; v. 3, 410
Martins, Sebastián, v. 3, 39, 53
Marryat, Frederick, v. 1, 182
Marx, Karl, v. 1, 35, 64; v. 2, 446
Marx, Weslwy, v. 3, 410
Mascaró, Ramón, v. 2, 134
Maseira, Ramón, v. 2, 792, 844
Masías, Justo, v. 2, 767, 844; v. 3, 401
Masías, Manuel, v. 2, 767, 844
Mason, v. 2, 517
Mason, Alexander Macomb, v. 2, 682
Mateluna, Miguel, v. 2, 822
Matheus, Jorge, v. 2, 775, 844
Mathew, W.M., v. 1, 17, 219, 220, 252, 304, 308, 327, 328, 329, 330, 378, 379, 459, 460, 469, 471, 472, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 558, 559, 560, 561, 562, 983, 984, 985, 988, 989, 996, 1025, 1026; v. 3, 410
Mathison, Juan, v. 1, 724
Matichi, Marcos, v. 2, 156
Matinus, John, v. 2, 768, 844
Matos Mar, José, v. 3, 410
Matras, Manuel, v. 2, 767, 844
Maturana, Juan, v. 2, 812, 844
Mathison, Juan, v. 1, 724
Matinus, John, v. 2, 768
Mattenci, v. 1, 47
Mauá, Barón de, v. 3, 89
Maude, H.E., v. 1, 512
Mauro, Frederic, v. 1, 73, 365; v. 3, 410
Maúrtua, Aníbal, v. 3, 218, 313, 410
Maury, Mathew Fontaine, v. 1, 58, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 94, 107, 203, 204, 205, 216, 292, 303, 333, 408, 523, 851, 877; v. 3, 31, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 241, 301, 398, 410.
Maw, Henry Lester, v. 3, 34, 38, 241, 300, 410, 417
Maw, Lester, v. 3, 410
Mayer, v. 1, 45
Mayer, Enrique, v. 2, 816, 844
Mayer, Juan, v. 1, 524
Mayón, Celedonio, v. 2, 774, 844
Mayón, Lázaro, v. 2, 774
Mayorquín, José, v. 2, 198
Maza, Agustín, v. 2, 806, 844
Mazarredo, v. 2, 139
Mazelini, v. 2, 273
Mazzini, v. 1, 217
Mc Call, Edward, v. 1, 590
Mc Cauley, comodoro, v. 1, 464
Mc Cerran, capitán, v. 1, 157, 158, 159
Mc Clernan, v. 1, 336
Mc Donald, Guillermo, v. 2, 522
Meacle, v. 1, 592
Means, v. 1, 395
Meave, Ingeniero, v. 2, 345
Medicina, Juan, v. 2, 844
Medina, Juan, v. 2, 792, 844
Medina, Abraham, v. 3, 205
Medina, Andrés, v. 2, 784, 844
Medina, Francisco, v. 2, 170, 765, 844
Medina, José, v. 2, 812, 844
Medina, José Luis, v. 2, 819, 844, 882
Medina, Manuel (marinero), v. 2, 817, 844
Medina, Manuel (grumete), v. 2, 777, 844
Medina, Manuel S., v. 2, 812, 844
Medina, Mariano, v. 2, 786, 844
Medina, Melchor, v. 2, 805, 844
Medina, Pedro, v. 2, 822
Medoros, Alejandro, v. 2, 808, 844
Medrano, José del C., v. 2, 795, 844
Medrano, Matías, v. 2, 786, 844
Megri, Vicente, v. 2, 816, 844
Meiggs, Enrique, v. 1, 429, 584, 809; v. 2, 303, 518
Meiggs, H., v. 2, 518
Mejía, Manuel, v. 2, 815, 844
Mejía, Nicolás, v. 2, 804, 844
Mejía, Toribio, v. 3, 133
Melady, Thomas y Margaret, v. 3, 411
Melbourne, lord William Lamb, v. 1, 62

Melena, Otoniel de la, v. 3, 84
Meléndez, Ascencio, v. 2, 787, 844
Meléndez, Juan, v. 2, 172
Meléndez, María J. de, v. 3, 411
Melgar, José Fabio, v. 1, 305; v. 2, 368
Melgar, Manuel Mariano, v. 2, 164, 168; v. 3, 376, 377, 379, 382, 383, 387, 388, 389, 393, 394, 395, 396, 411
Melgar, Tito, v. 2, 278, 867; v. 3, 84
Melgarejo, Domingo, v. 2, 784
Melgarejo, Mariano, v. 1, 342; v. 3, 355
Melgarejo, Manuel, v. 2, 773, 844
Melo, Rosendo, v. 1, 16, 303, 412, 435, 552, 554, 565, 646, 673, 702, 704, 706, 707, 708, 710, 711, 712, 716, 722, 726, 741, 827, 852, 883, 884, 890, 891, 892, 893, 894, 925, 926, 929, 931, 949, 951, 1022, 1024; v. 2, 56, 91, 147, 183, 219, 220, 246, 268, 271, 281, 283, 287, 299, 300, 303, 315, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 363, 364, 366, 378, 395, 433, 435, 481, 506, 523, 528, 533, 567, 568, 584, 594, 620, 684, 685, 686, 689, 698, 716, 875, 876, 877, 878, 880, 881, 882, 884, 885, 887, 889; v. 3, 84, 157, 225, 304, 313, 331, 363, 364, 373, 375, 380, 386, 388, 389, 391, 394, 396, 411
Melville, Herman, v. 1, 150, 205, 303
Melville, James, v. 1, 203
Melville, Robert, v. 1, 118, 130
Memph, Andrés, v. 2, 844
Mena, Agustín, v. 2, 784, 844
Mendaña, Alvaro de, v. 1, 227
Mendel, Gregor Johann, v. 1, 41
Mendelieff, Demetrio, v. 1, 38
Méndez, James, v. 2, 816, 844
Méndez, José, v. 2, 805, 844
Méndez, Pedro, v. 2, 808, 844
Méndez Núñez, Casto, v. 1, 163, 933; v. 2, 53, 301, 457, 462, 468, 539, 544, 545, 546, 547, 553, 558, 570, 577, 578, 591, 593, 596, 604, 605, 630, 631, 640, 641, 651, 654, 655, 658, 665, 666, 669, 671, 672, 677, 681, 683, 686, 690, 697, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 871, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 887, 888
Mendiburu, Manuel de, v. 1, 223, 229, 305; v. 2, 27, 39, 42, 88, 89, 319, 339, 533, 534, 535, 538, 584, 687, 690, 878, 881; v. 3, 411, 413
Mendiola, Ernesto, v. 2, 157
Mendiola, Jorge, v. 2, 766, 844, 886
Mendívil, v. 2, 459
Mendizabal, Manuel, v. 2, 768, 844
Mendoza, v. 1, 837
Mendoza, Ezequiel Gerardo, v. 2, 173
Mendoza, Francisco, v. 2, 804, 844
Mendoza, Manuel, v. 2, 816, 844
Menéndez, Baldomero, v. 1, 235, 236, 304, 306, 390, 391, 394, 395, 396, 405, 411, 448, 525, 526, 550, 551, 552, 557, 564, 650, 698, 773, 823, 883, 885, 887, 892, 894, 896, 900; v. 3, 101, 105, 306, 411
Menos, John, v. 2, 282
Merino, Genaro, v. 2, 811, 844
Merino, José, v. 2, 773, 844
Merino, Juan, v. 2, 778, 844
Merino Ballesteros, v. 2, 470, 471
Mesía, Toribio, v. 3, 131, 227, 239
Mesones, Luis, v. 1, 219, 379, 558
Meter, Carl, v. 2, 810, 844
Meyen, Francisco Julio, v. 1, 215
Mesa, Abel, v. 2, 172, 801, 844
Mesa, Felipe Santiago, v. 2, 134, 168, 411, 807, 844, 868
Mesa, Ismael, v. 2, 170, 215; v. 3, 195, 236
Meza, Manuel, v. 2, 812, 844
Meza, Norberto, v. 2, 806, 845
Meza, Rosario, v. 2, 803, 845
Midell, Carlos, v. 2, 768, 845
Middendorf, Ernest, v. 1, 217, 304, 394, 395, 396, 397, 450, 470, 475, 536, 550, 551, 553, 555, 557, 559, 560, 565, 648, 652, 654, 655, 657, 668, 670, 671, 672, 684, 687, 692, 694, 695, 696, 698, 699, 722, 820, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 899; v. 3, 411
Mifflin, Carlos, v. 2, 157
Milder, Thomas, v. 1, 229
Miles, William, v. 1, 164, 296, 299, 304, 307, 308, 309, 310, 464, 554, 555, 556, 559, 563, 564, 566, 588, 590, 591, 883, 884,

968, 969, 1015, 1022, 1025, 1027; v. 2, 88, 304, 327
Milvaright, William Fenton, v. 2, 199, 534, 620
Millan, Andrés, v. 2, 803, 845
Millán, Antonio, v. 1, 509
Millán, Miguel, v. 2, 817, 845
Millard, C.I., v. 3, 408
Miller, R.R., v. 1, 719, 786, 871, 897; v. 2, 463, 465, 467; v. 3, 114
Minisese, Juan, v. 2, 782, 845
Minié, v. 2, 266, 267, 283
Minuse, Juan, v. 2, 782
Minuche, Vicente, v. 2, 792, 845
Miota, Manuel, v. 2, 215
Miraflores, marqués de (véase Pando Fernández de Pinedo, Manuel)
Miranda, Francisco, v. 2, 768, 769, 845
Miranda, Froilán, v. 2, 174
Miranda, José del Carmen, v. 2, 173
Miranda, Juan de D., v. 2, 801, 845
Miranda, Miguel, v. 2, 312
Miranda, Tomás, v. 2, 806, 845
Miranda y Cía., v. 1, 951
Miró, Gregorio, v. 2, 312
Miró Quesada, Gregorio, v. 2, 167, 312, 484, 617, 631, 789, 845
Miró Quesada Sosa, Aurelio, v. 1, X; v. 2, 10, 871, 873; v. 3, 10, 411
Moesta, Carlos Guillermo, v. 1, 215, 403
Mogollón, José María, v. 2, 887
Mohr, v. 1, 45
Mojoreux, v. 1, 310
Molina, Vicente, v. 2, 770, 845
Molíns, marqués de (véase Roca de Togores, Mariano)
Moller, v. 1, 438
Mon, Alejandro, v. 2, 449, 450, 472, 481
Moncada, Mariano, v. 2, 770, 845
Moncada, Pedro, v. 2, 792, 845
Money Wigram e hijo, v. 2, 231
Monge, Carlos, v. 1, 397
Mongolaya, Mateo, v. 2, 770, 845
Mongolaya, Timoteo, v. 2, 770
Monnieres, M.A.H. de, v. 1, 486, 562
Monsante, Luis, v. 2, 144
Monson, Guillermo, v. 1, 172
Montalvo, Rudecindo, v. 2, 813, 845
Montano, Simón, v. 2, 845
Montañés, Zenón, v. 2, 813, 845
Monteagudo, Bernardo, v. 2, 366
Montenegro, Simón, v. 2, 804, 845
Montero, José, v. 2, 783, 845
Montero, Juan, v. 2, 289
Montero, Lizardo, v. 1, 255, 452; v. 2, 139, 140, 141, 157, 166, 356, 374, 390, 394, 395, 396, 404, 405, 415, 484, 540, 542, 543, 544, 548, 549, 555, 556, 641, 644, 697, 715, 717, 719, 720, 721, 728, 729, 765, 845, 850, 869, 885
Montero, Luis, v. 1, 411
Monterrey, Silvestre, v. 2, 803, 845
Montes, Enrique, v. 2, 632
Montes, Faustino, v. 2, 769, 845
Montes, Isidoro, v. 2, 816, 845
Monteza, v. 1, 524; v. 3, 67, 158
Montferrier, ingeniero, v. 3, 27, 36, 42, 158
Montgomery, John M., v. 1, 247
Montojo, E., v. 2, 881
Montoya, J., v. 3, 401
Montoya, Martín, v. 2, 845
Montt, Manuel, v. 1, 353
Monzón, Melchor, v. 2, 780, 845
Moore, Hairon, v. 2, 769, 845
Moore, Juan, v. 2, 800, 845
Moorson, Constantine Richard, v. 1, 288, 991
Moorson, William, v. 1, 289
Mora, Emilio, v. 1, 820
Mora, Juan, v. 2, 172
Mora, Lorenzo, v. 2, 773, 845
Moraleda, v. 1, 829, 837
Morales, Agustín, v. 2, 807, 845
Morales, Arturo, v. 2, 172
Morales, Carmen, v. 2, 811, 845
Morales, Daniel, v. 2, 805, 845
Morales, Francisco, v. 2, 164, 176, 821, 845
Morales, Froilán Plácido, v. 2, 169, 814, 845; v. 3, 184
Morales, José M., v. 2, 790, 845

Morales, Juan, v. 2, 165
Morales, Manuel A., v. 2, 164
Morales, Zacarías, v. 2, 817, 845
Morán, Trinidad, v. 2, 373, 375
Morante, Gregorio, v. 2, 815, 845
Morante, Manuel, v. 2, 792, 845
Morante, Sebastián, v. 2, 792, 845
Moravia, Alberto, v. 1, 49
More, Ernesto, v. 1, 304
Moore, v. 1, 438
Moore, Juan Guillermo, v. 1, 85; v. 2, 56, 60, 167, 484, 720, 800, 845
Moreno, Agustín, v. 1, 892
Moreno, F., v. 3, 401
Moreno, Juan, v. 2, 811, 845
Moreno, Julián, v. 2, 819, 845
Moreno, Mariano, v. 2, 811, 845
Moreno, René, v. 1, 306
Moresby, Fairfax, v. 1, 158
Morey, Calixto, v. 1, 18
Morey, Luis Felipe, v. 3, 239
Moreyra, Luis, v. 2, 796, 846
Moreyra y Paz Soldán, Manuel, v. 1, 307, 557, 1021; v. 3, 411
Morgan, Thomas, v. 2, 810, 846
Morgan, William, v. 1, 18
Mori, Calixto, v. 3, 131
Morillo, Hilario, v. 2, 790, 846
Morillo, José, v. 2, 815, 846
Morrison, Samuel Eliot, v. 1, 67, 68, 100, 291, 292, 378, 380; v. 3, 411
Morogues, Sebastián Francois Bigot de, v. 1, 171, 288
Morón, José A, v. 2, 632
Morre, Hairon, v. 2, 769
Morse, v. 1, 47; v. 2, 875
Morris, James, v. 2, 804, 846
Morton, William Thomas, v. 1, 43
Moscoso Melgar, Manuel, v. 1, 949
Mosquera, v. 1, 349
Mosquera, Ambrosio, v. 2, 774, 846
Mouchez, marino, v. 1, 199
Mouraille, Carlos, v. 3, 237, 239
Moya, Marcos, v. 2, 805, 846; v. 3, 388
Moyano, Tomás, v. 2, 811, 846
Moyeda, Manuel, v. 2, 813, 846
Mugaburu, Estuardo, v. 2, 134, 419
Mugica Martínez, Ramón, v. 1, X, 382, 387, 388, 431, 550; v. 2, 10; v. 3, 10, 411
Mujía, Juan Mariano, v. 3, 357
Mujica, Antonio, v. 2, 803, 846
Mujica, Emilio, v. 1, 820
Mujica, Javier, v. 2, 776, 846
Mulhall, Michael, v. 3, 411
Müller, v. 1, 36, 82, 511
Mumford, Lewis, v. 1, 45, 50, 51, 52, 53, 54, 290, 291; v. 3, 411
Muñoz, v. 2, 174
Muñoz, Alejandro, v. 2, 155, 166, 289, 305, 409, 410, 484, 617, 631, 720, 765, 788, 846
Muñoz, Inocente, v. 2, 777, 846
Muñoz, José, v. 2, 767, 817, 846
Muñoz, Manuel, v. 2, 213, 214
Muñoz, Marcos, v. 2, 821, 846
Muñoz, Toribio, v. 2, 784, 846
Muñoz Ostolaza, Manuel María, v. 1, 486
Mur, Adolfo, v. 2, 771, 846
Mur, Valerio, v. 2, 170, 814, 846
Murfi y Cía, Pedro, v. 1, 780
Murph, Andrés, v. 2, 807, 846
Murphy, R.C., v. 1, 466
Murua, Martín de, v. 3, 324, 348
Murray, John, v. 3, 37, 403, 411, 415
Musk, v. 1, 290
Mutio, Pedro, v. 2, 846

N

Naffria, Juan, v. 2, 784, 846
Nájar, Antonio, v. 3, 131, 158, 237
Napier, Lord Carlos, v. 1, 96, 151
Napoleón I, emperador, v. 1, 42, 65, 81, 209, 358
Napoleón III, emperador, v. 1, 57, 63, 64, 65, 102, 174, 176, 191, 195, 332; v. 2, 448
Naranjo, José, v. 2, 811, 817, 846
Naranjo, Manuel, v. 2, 796, 846
Narváez, Germán, v. 2, 776, 846
Narváez, Lorenzo G., v. 3, 239
Narváez, Ramón María de, v. 1, 213; v. 2, 447, 449, 450, 451, 452, 455, 472, 474, 481, 747
Narvarte, José, v. 2, 215

Nasmith, Jacobo, v. 1, 46
Naus, v. 1, 295, 296
Naval, Manuel, v. 2, 786, 846
Navarrete, Adolfo, v. 2, 458; v. 3, 411
Navarrete, Enrique, v. 2, 173
Navarrete, José, v. 2, 817, 846, 871
Navarro Pantac, Esperanza, v. 1, 18, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Navarro, Francisco, v. 2, 605
Navarro, Máximo, v. 1, 519
Navarro, Pedro, v. 2, 765, 785, 846
Navarro, Ramón, v. 2, 785, 846
Navarro Dognino, Juan, v. 3, 399
Navarro y Morgado, Joaquín, v. 1, 854, 857, 873; v. 2, 468, 554; v. 3, 408, 412
Navas, Manuel, v. 2, 786
Navorel, José, v. 2, 811, 846
Necochea, Mariano, v. 2, 819, 846
Neira, Juan, v. 2, 806, 846
Neira, Mariano, v. 2, 797, 846
Neira, Nolasco, v. 2, 820, 846
Neira, Pedro E., v. 2, 171, 774, 846
Nelson, Andrés, v. 2, 801, 846
Nelson, Horacio, v. 1, 173, 216; v. 2, 47
Nelson, T.H., v. 2, 685
Nervell, Alejandro D., v. 2, 617
Nesbit, v. 1, 487
Neuville, P., v. 3, 240
Newcomen, Tomás, v. 1, 113
Newell, Alejandro, v. 2, 168, 484, 617, 788, 846
Newell, Juan A., v. 2, 805, 846
Newlands, Juan Alejandro, v. 1, 38
Nicholls, Esteban, v. 2, 815, 846
Nicholls, P.H., v. 2, 867
Nicke, Carlos, v. 2, 779
Nicks, Carlos, v. 2, 779, 815, 846
Nicolás, Jorge, v. 2, 775, 846
Nicolás I, v. 1, 190, 234
Nieto, Juan Crisóstomo, v. 1, 927; v. 3, 412
Nieto, Daniel, v. 2, 778, 846
Nieto, Lorenzo, v. 3, 42, 365
Nieto Vélez, Armando, v. 1, IX, X, XI, XXIV, 333, 348, 381, 1023; v. 2, 9, 10, 11, 36, 87, 116, 158, 220, 321, 322, 323, 325, 327, 441; v. 3, 9, 10, 11, 404
Nigro, Patricia E., v. 3 403
Niño, Emiliano, v. 2, 172
Nina, Esteban, v. 2, 821, 846
Nipear, Robert, v. 2, 285
Nirvell, Juan A., v. 2, 778, 847
Nisbett, Noble, v. 2, 809, 847
Noa, Lucas, v. 2, 770, 847
Nobel, Alfredo, v. 1, 170
Nobria, Severiano, v. 2, 818, 847
Noel, Clemente, v. 2, 385; v. 3, 422
Noel, Juan, v. 1, 684; v. 2, 162, 163, 218, 242, 301, 302, 378, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 398, 416, 434
Noguera, José R., v. 1, 373
Noland, Nelson Berkeley, v. 3, 160
Nolasco, José, v. 2, 805, 847
Nordenskiöld, Oton Gustavo, v. 3, 106
Noriega, Francisco, v. 2, 778, 847
Noriega, Miguel, v. 3, 237
Norton, v. 1, 472
Noston, Guillermo, v. 2, 783, 847
Novo y Colson, Pedro de, v. 2, 461, 471, 473, 474, 476, 486, 503, 537, 544, 567, 569, 596, 604, 605, 606, 654, 66, 667 672, 683, 871, 872, 873, 874, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 887, 888; v. 3, 412
Núñez, Alejo, v. 2, 792, 847
Núñez, Estuardo, v. 1, 215, 303, 304; v. 3, 303, 312, 412
Núñez, Francisco, v. 2, 783, 847
Núñez, Manuel, v. 2, 805, 847
Núñez, Tomás, v. 2, 797, 847
Nystrom, John William, v. 1, 215; v. 3, 163, 312

O

O'Brien, Antonio, v. 1, 639
O'Donnell, Leopoldo, v. 2, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 455, 458, 470, 472, 492, 540, 747
O'Higgins, Bernardo, v. 1, 355, 356, 357, 362, 368
Obaldía y Orejuela, José, v. 1, 317
Ochoa, José M., v. 2, 819, 847
Ochoa, Tomás, v. 1, 511
Oesa, Bernardino, v. 2, 767, 847
Ohlendorf, v. 1, 487, 488

Odriozola, Manuel, v. 2, 780
Ojeda, José M., v. 2, 817, 847
Olaria, Lino, v. 3, 179, 182
Olavarría, Dionicio, v. 2, 822
Olavide, Pablo de, v. 2, 453
Olaya, Calixto, v. 2, 812, 847
Olaya, Manuel, v. 2, 809, 847
Oliva, Eduardo, v. 2, 818, 847
Oliva, Toribio, v. 2, 306
Olivares, Exequiel, v. 2, 801, 820, 847
Olivares, José, v. 2, 811, 847
Olivares, Manuel, v. 2, 805, 847
Olivero, Abel, v. 2, 809, 847
Olmedo, José Joaquín, v. 1, 347
Olmides, Injoque, v. 2, 792, 847
Olney, Marguerite, v. 3, 405
Oncil, Fernando, v. 2, 790, 847
Ondarza, Juana, v. 3, 365
Onfroy de Thoron, Enrique, v. 1, 431, 554, 663, 666, 889; v. 3, 412
Oquendo, Juan, v. 2, 134, 809, 847
Orbegoso, Luis José de, v. 2, 352; v. 3, 412
Orbigny, Alcide d', v. 3, 241, 356, 357, 412
Orderza, v. 3, 357
Ordinola, Manuel, v. 2, 767, 847
Orellana, Federico, v. 2, 770, 847
Orellana, Francisco de, v. 3, 22, 30, 244
Orellana, José, v. 2, 768, 847
Orellana, Pedro, v. 2, 779, 847
Oreyano, Delfín, v. 2, 822
Orfali, Silvia Z., v. 3, 403
Orland, Francisco, v. 2, 816, 847
Orsúa, Pedro de, v. 3, 22, 240
Ortega, José María, v. 2, 775, 847
Ortega, Juan, v. 2, 777, 847
Ortega, Manuel, v. 2, 776, 847
Ortiguera, Toribio de, v. 3, 22
Ortíz, Domingo, v. 2, 794, 847
Ortíz de Zevallos, v. 2, 125
Ortíz, Felipe, v. 2, 813, 847
Ortíz, José, v. 2, 214
Ortíz, Juan, v. 2, 167, 285, 409, 410, 617, 787, 847
Ortíz, Manuel, v. 2, 805, 847
Ortíz, Miguel, v. 2, 820, 847
Ortíz, Pedro, v. 2, 169, 307
Ortíz, Sotelo, Jorge, v. 1, 29, 189, 303, 859; v. 2, 219; v. 3, 158, 185, 412, 891
Orton, James, v. 3, 163, 166, 312, 412
Orver, Ricardo, v. 2, 822
Osborne, v. 1, 379
Osculati, Gaetano, v. 3, 40, 42, 241, 270, 412
Osma, Enrique, v. 2, 767, 847
Osma, Joaquín Ignacio de, v. 1, 158, 245, 298, 307, 308, 334, 378, 379, 380, 558, 561, 565, 1025; v. 2, 39, 40, 44, 88, 89, 90, 221, 229, 230, 267, 311, 317, 318, 328, 364, 365, 366, 376, 377, 433, 493, 878; v. 3, 71, 302, 303, 365, 391
Osores, Federico, v. 2, 789, 847
Osores, Hilario, v. 2, 790, 847
Osores, Ricardo, v. 2, 214
Osorio, Federico, v. 2, 789
Osorio, Félix, v. 2, 811, 847
Osorio, Francisco, v. 2, 766, 847
Osorio, José M., v. 2, 771, 847
Osorio, Manuel, v. 2, 769, 847
Otaja, Ezequiel, v. 2, 167
Otero, Arturo, v. 2, 215
Otero, José Manuel, v. 1, 223
Otero, Juan, v. 2, 214, 811, 847
Otero, Martín, P., v. 2, 134, 169, 867
Otis, Fesserden Nott, v. 1, 320, 378, 381, 382, 565, 576, 594, 1024; v. 3, 412
Otoya, Adolfo, v. 2, 791, 847
Otoya, Juan Francisco, v. 2, 171, 779, 848
Otoya, Teodoro G., v. 2, 169, 765, 848
Otto, v. 1, 47
Ouzmare, v. 2, 383
Oviedo, v. 3, 240
Oviedo, Juan, v. 1, 305, 554, 561, 883, 892, 893, 894, 895, 897, 898, 899, 901; v. 2, 223, 322, 364, 435; v. 3, 244, 412
Oviedo, Gonzalo Fernández de, v. 3, 22
Owen, v. 1, 64
Owen, José, v. 2, 803, 848
Owen, Ricardo, v. 1, 41

Owen, Tomás, v. 2, 848
Oxián, Guillermo, v. 2, 803, 848
Oyague, Emilio Dedio, v. 2, 125, 169, 171, 484, 808, 848; v. 3, 369, 376
Oyague, Hermanos, v. 2, 359

P

Pachacútec, v. 1, 544
Pacheco, Joaquín Francisco, v. 2, 464, 471, 476, 697
Pacheco, María Eulalia, v. 1, 18
Pacheco, Mariano, v. 2, 774, 848
Pacheco, Pablo, v. 2, 777, 848
Pacheco, Toribio, v. 1, 237, 411; v. 2, 304, 548, 551, 697, 730, 886
Page, Thomas Jefferson, v. 1, 204
Paget, John C., v. 3, 38, 412
Paixhans, Henry Joseph, v. 1, 95, 96, 98, 119, 131, 132; v. 2, 40
Palacio, Manuel O., v. 2, 173, 280, 786, 809, 848
Palacio, Manuel, v. 2, 786, 848
Palacio, Samuel M., v. 2, 125, 155, 164, 167, 787, 848
Palacios, Agenor, v. 2, 808, 848
Palacios, Bartolomé, v. 2, 776, 848
Palacios, Basilio, v. 2, 781, 848
Palacios, Carlos, v. 2, 484, 790, 848
Palacios, Doroteo, v. 2, 782, 848
Palacios, Enrique, v. 2, 170, 800, 848, 867
Palacios, Federico, v. 2, 147, 168, 312, 484, 520, 807, 848
Palacios, Gregorio, v. 2, 812, 848
Palacios, Juan, v. 2, 806, 848
Palacios, Juan (marinero), v. 3, 365
Palacios, Juan B., v. 2, 771, 848
Palacios, Manuel, v. 2, 155, 163, 167, 284, 308, 794, 809, 848
Palacios Pedro S., v. 2, 171, 794, 848
Palacios Rodríguez, Raúl, v. 1, X, XI, XXIV, XXIX, 1032; v. 2, 10, 11, 891; v. 3, 10, 11, 561
Palacios, Zenón, v. 2, 789, 792, 848
Palma, Andrés, v. 2, 785, 848
Palma, Angélica, v. 1, 534
Palma, José, v. 2, 790, 848
Palma, Manuel, v. 2, 797, 813, 848
Palma, Ricardo, v. 1, 260, 862, 868; v. 2, 176, 177, 298, 306, 383, 389, 391, 392, 393, 395, 652, 653; v, 3, 409
Palma, Ricardo Familia, Archivo, v. 3, 397
Palmer, Aaron H., v. 1, 321, 474
Palmer y Hnos., John B., v. 2, 530
Palmerston, Lord Henry, v. 1, 325, 459, 460; v. 2, 146
Pallarez, R.P., v. 3, 279
Pando Fernández de Pinedo, Manuel, v. 2, 472
Pando Villarroya, José Luis de, v. 1, 992, 1021; v. 2, 116, 223, 366; v. 3, 412
Panduro, v. 3, 258, 259
Panizo, Alberto, v. 2, 421
Panizo, Arnaldo, v. 2, 214, 217, 421
Panizo, Vidal C., v. 2, 437
Panizo Talamantes Familia, Archivo, v. 3, 397
Panizo Talamantes, Juan José, v. 2, 136, 142, 143, 144, 162, 214, 353, 361, 412, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 426, 428, 429, 437
Panta, Manuel, v. 2, 779
Papin, Dionisio, v. 1, 113
Paraguay, Mariano, v. 2, 774, 848
Pardo, José, v. 1, XVIII
Pardo, Nicolás, v. 2, 780, 848
Pardo y Aliaga, Felipe, v. 2, 321, 493; v. 3, 38, 300
Pardo Barreda, Manuel, v. 2, 321
Pardo Lavalle, Felipe, v. 2, 125, 289, 807, 848, 871, 880, 881
Pardo Lavalle, Manuel, v. 1, VI, XVI, 25, 226, 230, 271, 275, 311, 499, 563; v. 2, 7, 36, 38, 124, 125, 274, 321, 551, 601, 718, 719, 720, 727, 729, 732, 881, 886, 887; v. 3, 144, 310, 378, 379, 409, 412, 417
Pardo de Zela, Juan v. 2, 125, 163, 167, 274, 502, 503, 504, 505, 512, 543, 720. 787, 848, 874, 875
Paredes, José, v. 2, 768, 848
Paredes, Sebastián, v. 2, 818, 848
Paredes Salido, Fernando, v. 3, 412
Pareja, Emeterio, v. 3, 414
Pareja, Enrique, v. 2, 389

Pareja, Guillermo, v. 2, 167, 800, 848; v. 3, 122
Pareja, José Manuel, v. 1, 362; v. 2, 451, 472, 489, 492, 493, 494, 495, 539, 540, 541, 544 (suicidio), 545, 546, 547, 548, 553, 554, 591, 873, 879; v. 3, 306
Pareja, Ricardo, v. 2, 171, 766, 820, 848
Pareja Paz Soldán, José, v. 3, 412
Pariamán, Mariano, v. 2, 820, 848
Parich, George, v. 2, 809, 848
Parish, sir Woodbine, v. 1, 608
Parker, Foxhall A., v. 1, 179, 180, 181, 289, 302; v. 3, 413
Parker, Phillip, v. 2, 468
Parker, William Harwar, v. 1, 179, 289
Parsons, John R., v. 2, 869
Parodi (Capitán), v. 2, 284, 323
Parodi Galliani, Jorge, v. 1, 17
Partridge, William, v. 3, 368, 373, 374, 376, 392
Parry, v. 1, 93
Pasaje, Enrique, v. 2, 306
Pascua, Pedro, v. 2, 806, 848
Pasmino, José, v. 2, 796, 848
Pasteur, Louis, v. 1, 38, 43, 44
Pastor, Ignacio, v. 2, 307
Pastrana, Juan de Dios, v. 2, 173
Pastrana, Miguel, v. 2, 162
Patero y Chacón, v. 2, 605, 669, 883
Patero Narváez, Francisco, v. 2, 669
Patiño, Baltazar, v. 2, 458
Patrón Forte, Juan, v. 2, 795
Paulet, Pedro, v. 2, 807, 848
Paulding, v. 2, 437
Payan, v. 3, 240
Pavletich, v. 2, 218
Paz, Germán, v. 2, 169
Paz, José, v. 1, 371
Paz, Patricio, v. 2, 467
Paz Soldán, Carlos, v. 1, 582
Paz Soldán, José Gregorio, v. 1, 525; v. 2, 216; v. 3, 413
Paz Soldán, Luis, v. 2, 172, 289
Paz Soldán, Manuel Felipe, v. 2, 102, 125, 232; v. 3, 27
Paz Soldán, Mariano Felipe, v. 1, 232, 239, 240, 241, 242, 249, 275, 306, 390, 391, 401, 465, 470, 501, 526, 550, 551, 552, 554, 559, 563, 608, 610, 624, 651, 675, 681, 691, 703, 747, 752, 769, 772, 794, 796, 811, 815, 824, 825, 826, 851, 883, 884, 885, 897, 900, 967, 978, 1024, 1025; v. 2, 144; v. 3, 27, 30, 242, 409, 413
Paz Soldán, Mateo, v. 1, 236, 237, 239, 240, 241, 306, 311; v. 2, 137, 138; v. 3, 30, 31, 240, 241, 300, 306, 314, 413
Paz Soldán y Unanue, Pedro (Juan de Arona), v. 1, 521, 522, 526, 535, 563, 564, 565; v. 3, 399, 413
Pease, Williams, v. 2, 311, 815, 848
Pearson, George F., v. 1, 162, 248, 250, 308, 322; v. 2, 437, 594, 596, 728, 729, 730, 873
Pearson, John, v. 2, 869
Peceros, Tomás, v. 2, 787, 848
Pedemonte, v. 2, 125
Pedersen, v. 2, 304
Pedro El Grande, v. 1, 591
Peel, Francisco, v. 2, 818, 849
Peel, Robert, v. 1, 62, 459, 972
Pelosi, Antonio, v. 2, 782, 849
Penaud, M., v. 1, 851
Pendergrast, Cdte., v. 1, 297
Penn e hijos, John, v. 1, 110; v. 2, 232, 269, 292, 514; v. 3, 82
Pentland, Joseph Barclay, v. 1, 215, 401; v. 3, 357
Pentor, Julians, v. 2, 810, 849
Peña, Daniel, v. 2, 214
Peña, Francisco, v. 2, 813, 849
Peña, José, v. 2, 797, 849
Peña, Juan José, v. 2, 792, 849
Peña, Julio O., v. 2, 484
Peñaherrera, v. 1, 890, 891, 899
Peñaloza, Pedro, v. 2, 797, 849
Peñaranda, F. de, v. 2, 873
Pepino, Estéfano, v. 2, 775, 849
Perales Mejía, César A., v. 1, 566; v. 3, 413
Peralta, Manuel, v. 2, 813, 849
Peralta, Pablo, v. 2, 803, 849
Perea, Andrés, v. 2, 767, 849
Pereda, José B., v. 2, 772, 849
Pereira, Francisco, v. 2, 812, 849
Pereira Gamba, Próspero, v. 1, 391, 450, 550, 551, 557, 660, 889; v. 3, 413
Pereira Méndez, José, v. 2, 822

Pereira y Pacheco, v. 3, 53
Pereira Ribeiro, Antonio Marcelino, v. 3, 53
Pérez, Daniel, v. 2, 785, 849
Pérez, Francisco, v. 2, 771, 849; v. 3, 227
Pérez, Gregorio, v. 1, 949; v. 2, 147, 168; v. 3, 84, 123, 166, 167, 227
Pérez, Ignacio, v. 2, 802, 849
Pérez, Ildefonso, v. 2, 778, 849
Pérez, José, v. 2, 170, 294
Pérez, José Joaquín, v. 1, 382
Pérez, José Santos, v. 2, 792, 849
Pérez, Juan, v. 2, 818, 849
Pérez, Manuel (artillero), v. 2, 780, 849
Pérez, Manuel (soldado), v. 2, 797, 849
Pérez, Pedro, v. 2, 768, 849
Pérez, Salvador, v. 2, 772, 849
Pérez, Santos, v. 2, 819, 849
Pérez Peñate, Fernán, v. 1, 827
Pérez Rosales, Vicente, v. 1, 363
Perks, Eduardo, v. 2, 775, 849
Persano, Carlos conde de, v. 1, 195, 196
Perri, v. 1, 199
Perry, Mathew C., v. 1, 69, 200, 201, 505; v. 2, 178; v. 3, 407
Pesci, José, v. 2, 807, 849
Petersen Gaulke, Georg, v. 1, X, 382, 387, 388, 429, 431, 451, 553, 554, 557; v. 2, 10; v. 3, 10, 415
Peterson, Henry, v. 1, 429, 431; v. 2, 808, 849
Peterson, Williams, v. 2, 776, 849
Petherick, John, v. 1, 227
Petiera, v. 1, 48
Petit, Charles, v. 2, 816, 849
Petit Thouars, Abel Bergase du, v. 1, 216, 403, 851
Petrie, George, v. 1, 593, 595, 1023, 1024
Pezet, Juan Antonio, v. 1, 226, 251, 252, 256, 337, 433, 944, 973; v. 2, 31, 48, 99, 103, 142, 157, 222, 236, 372, 411, 414, 416, 421, 427, 437, 473, 494, 495, 506, 534, 535, 538, 540, 542, 544, 589; v. 3, 145, 399, 415
Pezuela, Joaquín de la, v. 1, 920
Pezuela y Lobo, Manuel de la, v. 2, 605, 670, 883, 888
Pflucker Pedemonte, Luis, v. 1, 555; v. 3, 415
Phillimore, Augustus, v. 1, 289; v. 3, 415
Phinny, v. 1, 87
Pi y Margall, Francisco, v. 2, 870, 871; v. 3, 415
Pierce, Franklin, v. 1, 70, 71, 159
Pífano Montoya, Martín, v. 2, 806
Piérola, Nicolás de, v. 1, XVII, 222, 224, 493; v. 3, 144, 236, 417
Pietrasanta, Barsanti di, v. 1, 47
Pike, Frederick, v. 1, 220, 277, 1026
Piley, Williams, v. 2, 849
Pilot, José B., (véase Pitot)
Pimentel, Blas, v. 2, 796, 849
Pimentel, Ricardo, v. 1, 668; v. 2, 167, 390, 391, 392, 393, 395; v. 3, 377, 379
Pimper, Vicente, v. 2, 816, 849
Pineda, Saturnino, v. 2, 821, 849
Pinel, Justo, v. 2, 797, 849
Pinheiro y Cía, v. 3, 227
Pinis, Manuel, v. 2, 777, 849
Pino, Gaspar, v. 2, 812, 849
Pino, José, v. 2, 796, 849
Pino, José (artillero), v. 2, 816, 849
Pinto, Jorge, v. 2, 814, 849
Pinto, José Manuel, v. 2, 583
Pintor, Julián, v. 2, 849
Pinzón, Luis Hernández, v. 2, 450, 464, 466, 469, 470, 471, 472, 474, 475, 476, 479, 480, 486, 488, 489, 491, 493, 697, 872
Pinzón, Martín Alonso, v. 2, 466
Piñeiro, v. 1, 828
Piñón, Marcial A., v. 3, 237, 239
Pipino, Estéfano, v. 2, 775
Pisco, José, v. 2, 849
Pitery, Williams, v. 2, 810, 849
Pito, W., v. 2, 219
Pitot, José Benito, v. 2, 170, 765, 766, 849; v. 3, 179, 182
Pividal, José María, v. 2, 868
Pizarro, Domingo, v. 2, 770, 850
Pizarro, Francisco, v. 1, 677, 725, 827; v. 3, 416
Pizarro, Hernando, v. 3, 331
Pizarro, José (marinero), v. 2, 817, 850
Pizarro, José S., v. 2, 171, 771, 850; v. 3, 182, 227
Pizarro, Juan, v. 2, 804, 850
Pizarro, Manuel, v. 2, 821, 850

Pizarro, Modesto, v. 2, 797, 850
Pizarro, Santiago, v. 2, 768, 850
Pizarro, Santiago (ingeniero), v. 2, 771, 850
Plácido, Manuel, v. 2, 777, 850
Plaeu, W., v. 1, 241
Planche, Luis Antonio, v. 1, 44
Planche, H. de la, v. 1, 289
Plata, José, v. 2, 769, 850
Platt, D.M.C., v. 1, 324, 327, 378; v. 3, 415
Plaza, padre, v. 3, 39, 158, 188, 244
Plaza, Gerónimo, v. 2, 817, 850
Pocomucho, Santos, v. 2, 797, 850
Poerter Mac Corkle, David, v. 3, 160
Polk, James, v. 1, 68, 71, 321
Polkinshorn, José, v. 2, 198
Pomares, Atanacio, v. 2, 790, 850
Ponce, Carlos, v. 2, 767, 850
Ponce, Felipe, v. 2, 822
Pons, v. 2, 90, 323
Pont, John, v. 2, 810, 850
Ponteil, Félix, v. 1, 290, 291; v. 3, 415
Ponto, Manuel, v. 2, 779, 850
Pope, Thomas, v. 1, 336
Popham, sir Home, v. 1, 182
Popping, v. 1, 215
Popping, Eduardo, v. 1, 215; v. 3, 241
Poquis, Manuel, v. 2, 806, 850
Portal, Agustín, v. 2, 805, 850
Portal, Nicolás del, v. 2, 125, 167; v. 3, 84, 123, 135, 147
Portales, Diego, v. 1, 358, 368
Portales, Mariano, v. 2, 776, 850
Portell Villa, Herminio, v. 1, 291, 379, 563, 565; v. 2, 446, 870, 884; v. 3, 415
Portillo, Francisco, v. 2, 816, 850
Portocarrero, José, v. 2, 172
Portocarrero, Ramón, v. 2, 803, 850
Portocarrero, Santiago, v. 2, 776, 850
Portugal, Antonio, v. 2, 797, 850
Portugal, Tomás, v. 2, 796, 850
Porras, M., v. 2, 138
Porras, Salomé, v. 2, 125, 134, 139, 147, 168, 867
Porras Barrenechea, Raúl, v. 1, 229, 241, 305, 341, 343, 344, 381, 639, 683, 823, 825, 837, 852, 859, 886, 890, 895, 896, 900, 901; v. 2, 125; v. 3, 21, 55, 242, 243, 244, 300, 391, 415
Posada Herrera, José de, v. 2, 451
Posey, v. 1, 336
Posnanski, Adolfo, v. 3, 331
Poster, Carlos, v. 2, 822
Powell, comodoro, v. 2, 729
Pozada, Belisario, v. 2, 172
Pozo, José del C., v. 2, 806, 850
Pozo, Nicanor, v. 2, 792, 850
Pozzi, Carlos, v. 1, 373
Prada, Nicolás, v. 2, 792, 850
Prada, Ventura, v. 2, 781, 850
Pradel, Marcos, v. 2, 822
Pradena, José María, v. 2, 773, 850
Prado, Antonio, v. 2, 816, 850
Prado, Cayetano, v. 2, 805, 850
Prado de Pigaso, señora, v. 2, 656
Prado, Leoncio, v. 2, 145, 171, 656, 794, 820, 850; v. 3, 160, 416
Prado, Mariano del, v. 2, 871, 872
Prado, Mariano Ignacio, v. 1, XVII, 251, 256, 257, 260, 262, 264, 265, 272, 337, 338, 442, 994; v. 2, 124, 157, 302, 372, 415, 427, 437, 538, 540, 543, 546, 549, 551, 554, 584, 595, 623, 634, 637, 652, 653, 679, 682, 687, 692, 697, 699, 701, 717, 718, 721, 729, 733, 745, 747, 753, 850; v. 3, 146, 161, 378, 382, 395, 412
Prasher, v. 2, 437
Prat, Arturo, v. 2, 822
Pratt, J.W., v. 1, 379; v. 3, 415
Preciado, Angel, v. 2, 772, 850
Prentice, Alejandro, v. 1, 713, 715, 716
Prescott, Joule James, v. 1, 45
Prescott, William, v. 1, 215
Prevest, Stanhope, v. 1, 948, 951
Prieto, Diego, v. 2, 797, 850
Prieto, Francisco, v. 2, 803, 850
Prieto, Joaquín, v. 3, 418
Prieto, José, v. 2, 84
Prim y Prate, Juan, v. 1, 332; v. 2, 451, 452, 546, 747
Prince, Carlos, v. 3, 411
Pringland, Williams, v. 2, 816, 850
Proaño, Manuel Marcelo, v. 2, 139, 168, 289, 302, 867
Proaño, Victor, v. 3, 159, 177

Proudhon, Pedro, v. l, 57, 64
Prugue, v. 3, 312
Puelma, Francisco, v. 2, 540
Puente, Gaspar, v. 2, 214
Puente, José M. de la, v. 2, 793, 850
Puente, Manuel de la, v. 2, 171, 771, 820, 850,
Puente, Wilfredo de la, v. 2, 168; v. 3, 122
Puente Arnao, Manuel A., v. 3, 300
Puente, Candamo, José Agustín de la, v. 1, X, 76, 316, 364, 365, 378, 382, 402, 432, 554, 555, 589, 596, 597, 794, 812, 819, 828, 829, 837, 899, 900, 901, 919, 1021; v. 2, 10, 127, 216; v. 3, 10, 415
Puente y Vinia, Fermín, v. 2, 173
Puig, Bartolome v. 2, 467
Pulido Rubio, José, v. 1, 900
Puma, José R., v. 2, 820, 851
Pumacahua, Narciso, v. 2, 821, 851
Purianman, Mariano, v. 2, 851
Pusey, v. 3, 160
Putnam, G.T, v. 3, 398

Q

Quelopana, arriero, v. 3, 371
Quelopana, José, v. 2, 778, 851
Querol, José, v. 2, 778, 793, 851
Quételet, Lambert Adolfo, v. 1, 237
Quilca, Andrés, v. 2, 778, 851
Quimper, José María, v. 1, 260; v. 2, 540; v. 3, 174
Quinilato, Benedicto, v. 2, 772, 851
Quint, Demetrio, v. 2, 802, 851
Quintana, Gaspar, v. 2, 821
Quintana, Gregorio, v. 2, 778, 851
Quintana, José, v. 2, 773, 851
Quintana, José de la, v. 2, 125, 172
Quintana, Nicolás, v. 2, 806, 821, 851
Quintanilla, José Luciano, v. 2, 784, 851
Quintanilla, Jesús, v. 2, 777, 851
Quinteros, José, v. 2, 804
Quinteros, Tomás, v. 2, 785, 789, 851
Quiñones, Demetrio, v. 2, 805, 851
Quirino, Manuel, v. 3, 131
Quiroz, v. 1, 488
Quiroz, Francisco, v. 1, 257, 488
Quiroz Paz Soldán, Eusebio, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Quiroz, Torcuato, v. 2, 785, 851
Quispe, Andrés, v. 2, 806, 821, 851
Quispe, Belisario, v. 2, 820, 851
Quispe, Francisco, v. 2, 821, 851
Quispe, Gaspar, v. 2, 821, 851
Quispe 1°, José, v. 2, 820, 851
Quispe 2°, José v. 2, 820, 851
Quispe, Julián, v. 2, 770, 851
Quispe, Pascual, v. 2, 784, 851
Quispe, Pedro, v. 2, 821, 851
Quispe, Tomás, v. 2, 806, 851
Quispe, Toribio, v. 2, 770, 804, 851
Quiterio, José, v. 2, 804, 851

R

Radiguet, v. 1, 215
Rae, Santiago, v. 3, 205
Rafael, v. 3, 234
Ras, Santiago, v. 3, 205
Raimondi, Antonio, v. 1, 217, 233, 240, 241, 400, 402, 551, 809, 828, 830, 852, 859, 873, 900, 901; v. 2, 137, 434; v. 3, 32, 38, 44, 45, 63, 76, 105, 108, 109, 131, 159, 160, 163, 165, 167, 172, 175, 185, 196, 216, 218, 225, 243, 245, 260, 280, 293, 300, 301, 306, 311, 312, 313, 363, 391, 401, 415
Raleigh, Walter, v. 3, 160
Ramatuelle, Audibert, v. 1, 288
Rambla, Rosendo, v. 2, 819, 851
Ramírez, Antonio, v. 2, 802, 851
Ramírez, Benjamín, v. 2, 805, 821, 851
Ramírez, Cruz, v. 2, 802, 851
Ramírez, Domingo, v. 2, 802, 851
Ramírez, Domingo (marinero), v. 2, 818, 851
Ramírez, Federico, v. 2, 770, 851
Ramírez, José Félix, v. 2, 173, 312, 617, 788, 851
Ramírez, Lorenzo, v. 2, 796, 851
Ramírez, Manuel, v. 2, 818, 852
Ramírez, Primero José, v. 2, 804, 852

Ramírez, Segundo José, v. 2, 805, 852
Ramírez, Tercero José, v. 2, 805, 851
Ramos, Cecilio, v. 2, 796, 852
Ramos, Felipe, v. 1, 511; v. 2, 820, 852
Ramos, Juan, v. 2, 773, 852
Ramos, Manuel, v. 2, 802, 852
Ramos, Manuel (marinero), v. 2, 791, 852
Ramos, Manuel (calderero), v. 2, 77, 852
Ramos, Manuel (soldado), v. 2, 774, 852
Ramos Larrea, José Tomás y Manuel José, v. 2, 315, 520, 521, 522, 525
Randolph Elder y Cía, v. 1, 595
Raper, Henry, v. 1, 701
Ratés, Jaime, v. 3, 398
Ratheins, Albert, v. 2, 810, 852
Ratti-Menton, v. 1, 249
Ratzel, v. 1, 237
Ravert, Vital, v. 2, 822
Raigada, Eduardo, v. 2, 170; v. 3, 84, 163, 167, 173, 174, 177, 184, 185, 227, 230, 312
Raigada, Juan José, v. 2, 125, 167, 415, 641, 642, 765, 852
Raigada, Toribio, v. 2, 147, 167, 283, 411, 644, 771, 852
Raygada, Abel, v. 2, 277, 312, 419, 484; v. 3, 79
Raygada, Eugenio, v. 2, 169, 484, 771, 852; v. 3, 195
Raygada, José María, v. 2, 361, 404
Raygada, Juan Manuel, v. 2, 766, 852
Rayo, Francisco, v. 1, 533; v. 2, 804, 852
Read, Edmund Gaines, v. 2, 517, 680, 682; v. 3, 415
Reátegui, José María, v. 3, 131, 171, 258
Reátegui López, Luis, v. 3, 392
Rebolledo, Williams, v. 2, 885
Recio, Adolfo, v. 2, 134
Recharte, Andrés, v. 3, 379, 382
Reed, v. 2, 517, 680, 682; v. 3, 415
Reeder, Jr., v. 2, 234
Redfield Eaton, William, v. 1, 251
Redondo, José v. 2, 811, 852
Reen, Otto, v. 2, 810, 852
Rees, Tomás, v. 2, 44, 800, 852
Refitier, Pedro, v. 2, 214
Reilly Jr., John C., 18; v. 3, 415
Reinoso, Valentín, v. 2, 813, 852
Reis, v. 1, 48
Rejas, John, v. 2, 816, 852
René-Moreno, G., v. 1, 306
Rengifo, Manuel, v. 2, 171, 766, 852; v. 3, 258
Rennie, Jorge Banks, v. 1, 595
Renton, George H., v. 2, 236, 519, 520, 528, 530
Reparaz, Gonzalo de, v. 3, 415
Requena, Francisco de, v. 1, 692, 695; v. 3, 243
Retamales, Gil, v. 2, 818, 852
Retamales, Santiago, v. 2, 816, 852
Reting, Joseph, v. 2, 810, 852
Revoredo, Felipe, v. 1, 587
Rey-Drewes, v. 1, 290, 291, 302
Rey, Andrés, v. 2, 171
Rey, Pastor, v. 1, 290, 302; v. 3, 415
Reybaud, v. 3, 60
Reyes, Adolfo, v. 2, 781, 852
Reyes, Basilio, v. 2, 818, 852
Reyes, Domingo, v. 2, 765
Reyes, José Esteban, v. 2, 820, 852
Reyes, Juan, v. 2, 771, 852
Reyes, Lorenzo, v. 2, 790, 852
Reyes, Lucas, v. 2, 810, 852
Reyes, Manuel N., v. 2, 134
Reyes, Manuel, v. 2, 777, 852
Reyes, Nemesio, v. 2, 765, 788, 852
Reyes, Pedro, v. 2, 765
Reyes, Víctor, v. 2, 790, 852
Rheads, James B., v. 1, 18
Ribeyro, José Joaquín, v. 3, 100, 131
Ribeyro, Manuel, v. 2, 819, 852
Ribeyro, Ramón, v. 2, 395
Riboz y Muñoz, v. 2, 307
Ricardo, David, v. 1, 59
Ricketts, Charles Milner, v. 1, 1021, 1022
Richard, Constantine, v. 1, 288

Richard, John, v. 2, 810, 852
Richardson, Lucius H., v. 1, 590
Rid, José, v. 2, 767, 852
Riddle, v. 1, 472, 473, 474
Ridel, v. 1, 592
Ridgley, comodoro, v. 2, 729
Riera, Francisco, v. 3, 235
Rígada, Manuel de la, v. 2, 468
Riglet, Henry, v. 2, 815, 852
Rincón, Federico, v. 2, 170, 215, 363, 532, 774, 852; v. 3, 184
Ringgold, Cadwalader, v. 1, 202
Riofrío, Manuel A., v. 2, 822
Ríos, Amador de los, v. 3, 182, 240
Ríos, Carlos, v. 2, 805, 852
Ríos, José Andrés, v. 2, 801, 852
Ríos, Juan, v. 2, 172, 214
Ríos, Julio, v. 2, 164
Ríos, Luciano, v. 2, 768, 770, 852
Ríos, Miguel, v. 2, 167
Ríos, Pablo, v. 2, 820, 852
Ríos (Prefecto), v. 3, 182
Ríos, Tiburcio, v. 2, 768, 853
Ríos, Tomás, v. 2, 155, 163, 268
Ríos, Toribio, v. 2, 769, 853
Ríos Pagaza, Carlos, v. 3, 415
Ripoli, Francisco, v. 2, 294
Ritter, Carlos, v. 1, 236, 237
Riva Agüero, v. 2, 125
Rivas, v. 1, 245
Rivas, general, v. 3, 382
Rivas, Diego, v. 2, 540, 777, 853
Rivas, Leonardo Felipe, v. 2, 173
Rivera, Casimiro, v. 2, 821, 853
Rivera, Manuel, v. 2, 853
Rivera, Dionicio, v. 2, 294
Rivera, José B., v. 2, 796, 853
Rivera, Juan, v. 2, 811, 853
Rivera, Juan (artillero), v. 2, 780, 853
Rivera, Manuel, v. 2, 720
Rivera, Pedro (condestable), v. 2, 801, 853
Rivera, Pedro (marinero), v. 2, 768, 853
Rivero, v. 2, 240
Rivero, Francisco, v. 1, 220, 305, 325, 378, 379, 460, 461, 462, 558, 559, 561, 827, 900; v. 2, 37, 38, 44, 45, 46, 87, 88, 89, 90, 406, 436
Rivero, José E. de, v. 2, 778, 853
Rivero y Ustariz, Mariano Eduardo de, v. 1, 234, 452; v. 3, 63, 401, 415
Riveiro, Manuel, v. 2, 853
Rouaud P.S., Manuel, v. 1, 239; v. 3, 184
Robalino Dávila, Luis, v. 3, 416
Roberson, Timoteo, v. 2, 804, 853
Robert, George, v. 2, 818, 853, 879
Robertson, J.W., v. 1, 229, 561, 1025
Robinet, Guillermo, v. 1, 508; v. 2, 172, 289, 868
Robins, Benjamín, v. 1, 288
Robison, Samuel S. y Mary L., v. 1, 138, 139, 175, 178, 182, 288, 292, 293, 294, 302, 303, 327, 559; v. 3, 416
Robinson, Christhoper, v. 1, 246, 254, 307, 336, 379, 380, 511; v. 3, 301
Robinson, Charles Napier, v. 1, 147, 148, 560, 562, 564; v. 2, 129, 203, 204, 205; v. 3, 416
Robinson, Eduardo, v. 1, 168, 306, 389, 771; v. 2, 853; v. 3, 367, 369, 376, 392
Robinson, Solon, v. 1, 462, 470, 472, 476, 486, 487, 873; v. 3, 416
Robles, José Aniceto, v. 2, 144
Robles, Nemesio, v. 2, 172
Robson, Peter M., v. 3, 123, 124, 307, 416
Roca de Togores, Mariano, v. 2, 458, 472, 493
Rocha, Beau, v. 1, 47
Rocha, Rafael, v. 2, 805, 853
Roche, M.,v. 1, 136
Rochelle, James Henry, v. 1, 292; v. 2, 714, 721, 757, 889; v. 3, 160, 161, 311, 312, 416
Rockie, v. 1, 592
Rodgers, John N., v. 1, 202, 216, 248; v. 2, 65, 272, 594, 610, 654, 686, 883, 884
Rodil, José Ramón, v. 1, 920
Rodman, Tomás Jefferson, v. 1, 170
Rodríguez de Mendoza, v. 1, 564
Rodríguez, Andrés, v. 2, 170
Rodríguez, Antonio, v. 2, 767, 853
Rodríguez, Carlos Leonardo, v. 2, 172
Rodríguez, Eugenio, v. 2, 797, 853

Rodríguez, Eustaquio, v. 2, 776, 853
Rodríguez, Francisco, v. 2, 811, 853
Rodríguez, Hipólito, v. 2, 791, 853
Rodríguez, José, v. 2, 819, 853
Rodríguez, José Melitón, v. 2, 172, 278, 286, 307, 912
Rodríguez, José María, v. 2, 343
Rodríguez, Juan, v. 1, 503
Rodríguez, Juan (marinero), v. 2, 768, 780, 853
Rodríguez, Juan (despensero), v. 2, 815, 853
Rodríguez, Lorenzo, v. 3, 140
Rodríguez, Manuel, v. 3, 140
Rodríguez, Manuel, v. 3, 240, 243
Rodríguez, Manuel, v. 2, 631, 853
Rodríguez, Manuel (marinero), v. 2, 773, 805, 853
Rodríguez, Mariano, v. 2, 821, 853
Rodríguez, Martín, v. 2, 783, 853
Rodríguez, Mateo (guardián), v. 2, 795, 853
Rodríguez, Mateo (marinero), v. 2, 768, 796, 853
Rodríguez, Melchor, v. 2, 790, 853
Rodríguez, Nicanor, v. 2, 172
Rodríguez, Pablo, v. 2, 307
Rodríguez, Pedro, v. 2, 775, 800, 853, 868
Rodríguez Rea, Miguel Angel, v. 1, 1032
Rodríguez, Ruperto, v. 2, 802, 853
Rodríguez, Santiago, v. 2, 796, 853
Rodríguez, Segundo José, v. 2, 805, 853
Rodríguez de la Rosa, Daniel, v. 2, 168, 214, 484, 800, 854
Rodríguez de la Rosa, Francisco, v. 2, 214, 484; v. 3, 139
Rodríguez, Tiburcio, v. 2, 768
Rodríguez de Mendoza, Toribio, v. 1, 290; v. 3, 22, 417
Rodríguez Pastor, Humberto, v. 1, 535, 565; v. 3, 416
Rodríguez, Salazar Pedro, v. 2, 171, 575, 586, 800, 868
Rodríguez, Santiago, v. 2, 853
Rodríguez, Segundo, v. 2, 853
Rodríguez, Tomás, v. 2, 853
Rodríguez Silva, Andrés, v. 3, 84
Rodulfo, José Antolín, v. 2, 89, 197
Roel, Guillermo, v. 2, 147
Roel, Pedro, v. 2, 136, 162, 163, 215
Rojas, Calixto, v. 2, 805, 853
Rojas, Eduardo (guardia marina), v. 1, 414; v. 2, 147
Rojas, Eduardo (soldado), v. 2, 778, 784, 853
Rojas, Esteban, v. 2, 812, 853
Rojas, Jacinto, v. 2, 787, 853
Rojas, Jorge, v. 1, 376
Rojas, José, v. 2, 484
Rojas, Juan de la Cruz, v. 2, 134, 169, 484, 800, 854
Rojas, Manuel, v. 2, 814, 854
Rojas, Miguel, v. 2, 819, 854
Rojas, Oscar de, v. 1, 391, 425, 453, 550, 553, 555, 557; v. 3, 416
Rojas, Ramón, v. 1, 376
Rojas, Secundino, v. 2, 810, 854
Rojas, Tomás (soldado), v. 2, 784, 854
Rojas, Tomás (grumete), v. 2, 805, 854
Rojas Vásquez, Robertina, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Rokcie, Carlos, v. 2, 173
Rolando, Arturo, v. 2, 289, 797, 854
Roldán, Alejandro, v. 2, 169
Roldán, Domingo, v. 2, 787, 854
Roldán, José, v. 2, 805, 854
Roldán, Manuel, v. 2, 854
Rolón, Bernardo, v. 2, 811, 854
Rollin Thorne, v. 1, 497
Román, doctor, v. 1, 414
Román, Alfaro, v. 2, 780, 854
Román, Francisco, v. 2, 40, 162, 163
Román, José, v. 2, 306, 395
Román, Rafael, v. 2, 812, 854
Román, Simón, v. 2, 780
Romero, Agustín, v. 2, 787, 818, 854
Romero, Alfredo, v. 2, 172, 820, 854; v. 3, 382
Romero, Cruz, v. 2, 854
Romero, Domingo, v. 2, 802, 854
Romero, Emilia, v. 1, 900
Romero, Emilio, v. 1, 17, 18, 306, 387, 389, 416, 550, 552, 553, 554, 555, 557,

891, 900, 949, 1024; v. 2, 436; v. 3, 300, 348, 365, 383, 388, 391, 396, 416
Romero, José María, v. 2, 792, 854
Romero, Juan (artillero), v. 2, 782, 854
Romero, Juan (cabo 1°), v. 2, 806, 854
Romero, Manuel (marinero), v. 2, 768, 769, 773, 854
Romero, Manuel (paje), v. 2, 768, 769, 854
Romero, Pablo, v. 2, 772, 854
Romero, Pintado, Fernando, v. 1, X, XI, XXIV, 3, 19, 29, 307, 310, 381, 557, 563, 564, 565, 892, 900; v. 2, 9, 10, 11, 15, v. 3, 9, 10, 11, 15, 248, 300, 302, 304, 306, 311, 312, 313, 314, 416
Romero Primero Vicente, v. 2, 805, 854
Romero Reaño, Manuel, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Romero, Romualdo, v. 2, 796, 854
Romero, Segundo Vicente, v. 2, 853
Romero, Santiago, v. 2, 306
Rondenill, Vicente, v. 2, 784, 854
Rondizzoni, Francisco, v. 2, 822
Rondón, Manuel, v. 2, 805, 854; v. 3, 175
Rondón, Tiburcio, v. 2, 797, 854
Rook, v. 1, 96
Rosa, Daniel de la, v. 2, 214, 854
Rosa, Francisco de la, v. 3, 139
Rosa, Juan de la, v. 2, 802, 854
Rosa Toro, Agustín de la, v. 2, 137
Rosamel, M., v. 1, 851
Rosamena, Santiago, v. 2, 776, 854
Rosao, Francisco, v. 2, 768, 854
Rosas, Carlos, v. 2, 792, 854
Rosas, Cristóbal, v. 3, 216
Rosas, Francisco de, v. 3, 417
Rosas, José, v. 2, 169, 789, 854
Rosas, Manuel, v. 3, 160, 365
Rosas Siles, Alberto, v. 1, 577, 578, 883; v. 3, 417
Rosasa, José, v. 2, 788, 854
Rosenhouse, Leo, v. 1, 554; v. 3, 417
Rosell, Mariano G., v. 2, 766, 854
Rosell, Emilio García, v. 2, 771, 854
Rospigliosi, Félix, v. 2, 814, 854
Rospigliosi, Honorato, v. 2, 784, 854
Rossenswick, v. 2, 680
Roskell, v. 1, 82
Rouaud Paz Soldán, Manuel, v. 1, 239; v. 3, 184, 411, 417
Roudinel, Vicente, v. 2, 784
Rouillón Babanvier, Manuel, v. 2, 171, 214, 669
Rouyaux, v. 1, 199
Roy, Edmond, v. 3, 417
Rubio, Abelardo, v. 2, 215
Rubio, Ernesto, v. 2, 808, 855
Rucoba, Faustino, v. 3, 42
Ruden, Alejandro, v. 1, 951
Rueda, Adolfo, v. 2, 174
Rueda, Francisco, v. 2, 164
Rueda, Tomás, v. 2, 806, 821, 855
Ruesca, Herreros, v. 2, 461
Ruete, Francisco, v. 2, 775, 855
Rugiero, Rafael, v. 2, 783, 855
Ruiz Bartolomé, v. 3, 416
Ruiz, Federico, v. 2, 813, 855
Ruiz, Gabriel, v. 2, 780, 855
Ruiz, Ildefonso, v. 2, 811, 855
Ruiz, José, v. 2, 806, 855
Ruiz, Manuel, v. 2, 801, 855
Ruiz, Marcial, v. 2, 171, 808, 855
Ruiz, Mauricio, v. 2, 172
Ruiz, Miguel, v. 2, 782, 801, 855
Ruiz, Miguel, v. 2, 855
Ruiz, Nicolás, v. 2, 813, 855
Ruiz, Pedro, v. 2, 811, 855
Ruiz, Raymundo, v. 2, 215, 771, 855
Ruiz Estrada, Bartolomé, v. 1, 827, 900
Ruiz Gallo, Pedro, v. 1, 36
Ruiz Lozano, Francisco, v. 1, 859
Ruiz, Salvador, v. 2, 855
Rujel, Manuel Francisco, v. 2, 174, 779, 855
Rumrrill, George, v. 2, 197, 338, 339, 617
Rusell, Lord John, v. 1, 378, 972; v. 2, 872, 873
Rush, Richard, v. 3, 420
Ruttand, Emilio, v. 2, 807, 855
Ruzo, Daniel, v. 1, 224, 990, 1026; v. 3, 417
Ryam, James, v. 2, 815, 855
Ryan, Ana, v. 1, 159

S

Saavedra, Aurelio, v. 3, 74, 75
Saavedra, Bernardo, v. 2, 804, 855
Saavedra, Genaro Manuel, v. 2, 165, 821
Saavedra, Ignacio, v. 2, 821, 855
Saavedra, Joaquín, v. 2, 173
Saavedra, José, v. 2, 812, 855
Saavedra, José M., v. 2, 804, 855
Saavedra, Juan (cocinero), v. 2, 801, 855
Saavedra, Juan (artillero), v. 2, 816, 855
Saavedra, Nicolás, v. 2, 541
Saavedra, Pedro, v. 2, 818, 855
Sabe, Cornelio, v. 2, 855
Sáenz, Benedicto, v. 2, 774, 818, 855
Sáenz, Felipe, v. 2, 815, 855
Sáenz, Francisco, v. 2, 144, 433
Sáenz, Jeconías v. 2, 134
Sáenz, Manuelita, v. 1, 658, 659
Sagastabeitia, Manuel, v. 2, 173
Sagastti, Julio, v. 2, 167
Saint, Cric, Lorenzo (véase Marcoy)
Saint Bilaire, Marc, v. 1, 199
Saint Simon, Claudio conde de, v. 1, 57, 64
Salas, Daniel, v. 2, 796, 855
Salas de Coloma, Mirian, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Salas, Fernando, v. 2, 805, 855
Salas, Francisco, v. 2, 814, 855
Salas, Hipólito, v. 2, 796, 855
Salas, Ignacio, v. 2, 777, 855
Salas, José (marinero), v. 2, 796, 855
Salas, José B. (teniente), v. 2, 796, 821, 855
Salas, José B. (teniente 2do.), v. 2, 794, 855
Salas, Manuel, v. 2, 776, 855
Salas, Pedro, v. 2, 855
Salas, Pedro A., v. 2, 796, 821, 855
Salaverry, Carmela, v. 2, 68
Salaverry, Felipe Santiago, v. 1, 260; v. 2, 68, 385
Salaverry Alayza, Juan, v. 2, 56, 60, 63, 68, 125, 170, 800, 855
Salaverry-Salaverry Familia, Archivo, v. 3, 397
Salazar, Apolinario, v. 2, 769, 855
Salazar, Ciriaco, v. 2, 778, 856
Salazar, Domingo, v. 2, 819, 856
Salazar, Francisco, v. 2, 856
Salazar, Manuel, v. 2, 285
Salazar, Marcos, v. 2, 791, 856
Salazar, Silvestre, v. 2, 804, 856
Salazar y Mazarredo, Eusebio de, v. 2, 450, 464, 469, 470, 471, 474, 476, 477, 480, 491, 493, 494, 872; v. 3, 401, 413
Salcedo, Cayetano, v. 2, 632, 796, 856
Salcedo, Cosilio, v. 2, 797, 856
Salcedo, Francisco, v. 2, 792, 856
Salcedo, José, v. 2, 805, 856
Salcedo, José Antonio, v. 2, 168
Salcedo, José María, v. 1, 84, 85, 199, 399, 551, 650; v. 2, 42, 43, 44, 45, 49, 50, 52, 53, 89, 90, 91, 147, 162, 166, 260, 265, 269, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 286, 287, 288, 296, 297, 298, 309, 310, 321, 322, 324, 325, 328, 473, 500, 501, 502, 513, 514, 530, 531, 632, 715, 716, 867, 869, 874, 875, 877; v. 3, 405, 410, 417
Salcedo, Manuel, v. 1, 422, 519, 520, 521
Saldaña, Eusebio, v. 2, 787, 856
Saldarriaga, Anselmo, v. 2, 785, 856
Salgado, Antonio, v. 2, 804, 856
Salgado, Emilio, v. 2, 818, 856
Salgado, Manuel, v. 2, 796, 856
Salinas, José del C., v. 2, 804, 856
Salivas, José, v. 2, 796, 856
Salmón, Enrique, v. 1, 18
Salmón, Esteban, v. 2, 162
Salmón, Federico, v. 1, 139
Salmón de la Jara, Federico, v. 1, IX, X, XXIII, 15, 17; v. 2, 9, 10; v. 3, 9, 10, 492
Salvatierra, Pedro, v. 2, 801, 856
Salva, v. 2, 220
Salvarnaga, Anselmo, v. 2, 785
Salvi, Pedro, v. 2, 164
Samarrano, Antolín, v. 2, 812, 856
Samuda Hnos., v. 2, 289, 292, 514; v. 3, 79, 82, 304
Samudio, José del C., v. 2, 813, 856
Samudio, Lorenzo, v. 2, 812, 856
San Cristóbal, Evaristo, v. 1, 230; v. 3, 417

San Julián, Alonso, v. 2, 791, 856
San Román, Antonio, v. 2, 214
San Román, Miguel de, v. 1, 256, 948; v. 2, 48, 124, 125, 142, 370, 372, 470, 473
Sánchez, v. 1, 430, 431, 434
Sánchez, Antonio, v. 2, 821, 856
Sánchez, Francisco, v. 2, 822
Sánchez Lagomarsino, José, v. 2, 856
Sánchez, Hipólito, v. 3, 417
Sánchez, José, v. 2, 769, 856
Sánchez, Juan, v. 2, 164, 773
Sánchez, Julián, v. 2, 773, 856
Sánchez, Leopoldo, v. 2, 800
Sánchez, Luis Alberto, v. 3, 418
Sánchez, Manuel, v. 2, 171, 782, 856
Sánchez, Manuel, v. 2, 814, 856
Sánchez, Manuel, v. 2, 797, 856, 883
Sánchez, Manuel, v. 2, 806, 856
Sánchez Albornoz, Nicolás, v. 3, 417
Sánchez y Barcaíztegui, Victoriano, v. 2, 605, 669, 671, 672, 883
Sánchez Calderón, Leopoldo, v. 2, 67, 168, 800, 856
Sánchez, Carrión, Eduardo, v. 3, 389
Sánchez Cerro, Graciela, v. 1, 18
Sánchez Guimet, Manuel, v. 2, 878
Sánchez Lagomarasino, José, v. 2, 168, 411, 557, 617, 620, 643, 765, 792, 856; v. 3, 84, 227
Sánchez Romero, Jorge, v. 1, X, 430, 431; v. 2, 10, 417, 434, 553, 554, 586; v. 3, 10, 417
Sánchez de Toca, Joaquín, v. 2, 458
San Cristóbal, Evaristo, v. 3, 417
Sand, T., v. 1, 503
Sanderson, Michael, v. 3, 407
Sandferd, Juan, v. 2, 801, 856
Sandi, Luis, v. 2, 156; v. 3, 147, 166, 204
Sandoval, Gabino, v. 2, 484
Sanobria, Isidro, v. 2, 856
San Martín, José de, v. 1, 266, 347, 502, 696, 763; v. 2, 348, 352, 502, 696, 763
San Mateo, v. 1, 264
Sanoni, José María, v. 2, 168, 794, 856
San Román, v. 1, 948; v. 2, 124, 142, 370, 372, 470, 473
Sanson d'Abbevillo, Nicolás, v. 3, 242
Santa Ana, Luis, v. 2, 806, 856
Santa Cruz, Andrés de, v. 1, 340, 345, 352, 475, 692, 1026; v. 2, 43
Santa Cruz, Joaquín, v. 1, 475, 560, 562, 990, 993; v. 3, 417
Santa Cruz Pachacuti, v. 3, 331
Santa María, Domingo, v. 1, 363, 382; v. 2, 541, 548, 549
Santiago, Hercilio, v. 2, 134; v. 3, 84
Santibáñez, Federico, v. 2, 170
Santillán, Pedro, v. 1, 655; v. 2, 163, 166
Santillana, Ceferino, v. 2, 804, 856
Santillana, Gervasio, v. 2, 172, 214
Santisteban, Manuel, v. 2, 765, 785, 856
Santiváñez, Jesús, v. 2, 768, 856
Santos de Quiroz, v. 2, 366
Santos, Gregorio de los, v. 2, 796, 856
Santos, Juan, v. 3, 108
Santos, Juan Luis de los, v. 2, 809, 856
Santos, Romualdo, v. 2, 814, 856
Santurión, José, v. 2, 773, 856
Sanz, Benedicto, v. 2, 774
Sanz, Mariano, v. 1, 221; v. 2, 292, 413
Sanz, Francisco, v. 2, 125, 144, 155, 163, 166, 406, 484
Saravia, Eduardo, v. 2, 147
Saravia, Isidro, v. 2, 820, 856
Sarmiento, José Faustino, v. 1, 528
Sarmiento, Manuel, v. 2, 214
Sarmiento, Rafael, v. 2, 791, 856
Sarrio, Antonio, v. 2, 214
Sarrio, Manuel, v. 2, 800, 857
Sarrio, Samuel, v. 2, 214, 800, 822, 868
Sartori, Edmundo, v. 1, 253
Sauri, Alejandro, v. 2, 170, 215, 800, 822, 857, 867
Sauri, Manuel, v. 2, 162, 166, 617
Save, Cornelio, v. 2, 818, 857
Scarneo Hovispo, Pedro L., v. 2, 891; v. 3, 561
Scofield, Juan N., v. 2, 90
Scoresby, Guillermo, v. 1, 83
Scribner's sons, Charles, v. 3, 418
Scharps, v. 2, 267
Scheina, Robert Lewis, v. 1, X, v. 2, 10; v. 3, 10, 417
Scheinbein, v. 1, 169
Scheliha, von v. 3, 417

Schofield, Juan, v. 2, 90
Schertzer, Carl von, v. 1, 215
Schmidt, Pedro, v. 2, 857
Schumpeter, v. 1, 335
Schurmann, Donald Mackenzie, v. 2, 614, 882; v. 3, 418
Schute, v. 1, 591
Schutte, John, v. 2, 802, 857
Schuttes, v. 1,487
Seaward, v. 1, 303
Sharples, John, v. 2, 867
Shutz, Kune Damian, v. 1, 519, 524
Schwartz, v. 1, 77
Secada, Francisco de Paula, v. 3, 154, 225
Segovia, Francisco, v. 2, 818, 857
Seguín, Enrique, v. 2, 172, 774, 857
Segura, Apolinar, v. 2, 769
Segura, Apolinario, v. 2, 769, 857
Segura, Narciso, v. 2, 768, 857
Selaya, Gaspar, v. 2, 617
Seminario, Félix, v. 2, 172
Seminario, Santiago, v. 2, 795, 857
Seminario, Toribio, v. 2, 782, 857
Seoane, v. 2, 875
Seoane, Buenaventura, v. 3, 97, 98, 100
Sepúlveda, Adolfo, v. 2, 768, 857
Sepúlveda, Eugenio, v. 2, 783, 857
Sepúlveda, Manuel, v. 2, 804, 857
Serda, Rosario, v. 2, 815, 857
Sereceda, Silverio, v. 2, 821, 857
Serveto, Francisco, v. 2, 789
Serrano, Ambrosio, v. 2, 776, 857
Serrate, Severiano, v. 1, 763
Sevilla, José, v. 1, 508
Seward, William, v. 1, 296, 299, 300, 303, 380, 381, 883; v. 2, 499, 611, 699, 884, 886, 887, 888
Schutter, v. 1, 522, 524, 857
Shafer, maquinista, v. 2, 234
Shamon, Juan, v. 2, 769, 857
Sharples, John, v. 2, 867
Shay, Frank, v. 1, 146, 295; v. 3, 418
Shelley, v. 1, 58
Sherman, v. 2, 759
Shute, Andrew Jackson, v. 1, 590, 591
Shutte, Cristóbal Guillermo, v. 1, 802
Shutz, v. 3, 67
Sibaya, v. 1, 603
Sibrinon, Williams, v. 2, 771, 857
Semmes, v. 2, 759
Siemens, Werner von, v. 1, 47
Sierra, Cirilo, v. 2, 785, 857
Sievers, Wilhelm, v. 3, 418
Sifuentes, José, v. 2, 772, 857
Sifuentes, Narciso, v. 2, 812, 857
Silva, Antonio, v. 1, 924
Silva, Hilario, v. 2, 787, 857
Silva, José, v. 2, 812, 857
Silva, José M. (artillero), v. 2, 816, 857
Silva, José Manuel, v. 2, 134, 168, 787, 816, 857; v. 3, 368, 369, 370, 375, 376
Silva, Juan de Dios, v. 2, 812, 857
Silva, Manuel, v. 2, 787, 797, 857
Silva, Pedro, v. 2, 789, 857
Silva, Santos, v. 2, 796, 857
Silva Rodríguez, José María, v. 1, 593; v. 2, 136, 162, 166, 484, 496, 617, 794, 857, 873, 876; v. 3, 392, 393, 394, 395
Silva Rodríguez, Andrés, v. 3, 84
Silva Santisteban, José, v. 1, 268, 310; v. 3, 418
Silveira Lobo, Francisco de Paula de, v. 3, 400
Slijper, v. 1, 554
Simmons, v. 1, 138
Simón, fray Pedro, v. 3, 22
Simonton, J. M., v. 1, 583, 883
Simpson, Edward, v. 1, 43, 137, 140, 141, 170, 292, 293, 294, 302; v. 3, 418
Simpson, almirante, v. 1, 361; v. 2, 45
Sims, v. 3, 301
Sinior, v. 1, 59
Sinoc, Patric, v. 2, 810, 857
Sísifo, v. 3, 33
Siunthein, Richard, v. 2, 810, 857
Sivan, Eduardo, v. 2, 816, 857
Skogman, C.J.A., v. 1, 378, 394, 399, 406, 431, 470, 483, 550, 551, 552, 554, 560, 561, 565, 707, 714, 716, 748, 750, 753, 755, 892, 893, 894, 895, 967, 1025; v. 3, 418
Sliper, E.J., v. 1, 554; v. 3, 418

Smales, Juan R., v. 3, 182
Smith, Adam, v. 1,59, 60, 276
Smith, Archibald, v. 1, 83, 378, 396, 408, 409, 411, 551, 552, 765, 776, 896, 897, 1025; v. 3, 418
Smith, Bernardo, v. 2, 171, 800, 857; v. 3, 389
Smith, C., v. 1, 155
Smith, George, v. 1, 608, 615, 618, 627, 629, 639
Smith, Guillermo, v. 3, 204
Smith, James, v. 2, 783, 857
Smith, John, v. 2, 782, 857
Smith, John (artillero), v. 2, 782, 857
Smith, Mateo, v. 2, 790
Smith, Pedro, v. 2, 812, 857
Smith, Tomás, v. 2, 772, 857
Smith, Timoteo, v. 3, 160
Smith, William, v. 3, 37, 38, 39, 50, 51, 52, 112, 113, 241, 242, 244, 418
Smiths, Gibson B., v. 1, 18
Sobrero, Ascanio, v. 1,170
Sobreviela, fray Manuel de, v. 3, 243, 244
Solar, Pedro, v. 2, 802, 857
Solari, Carlos, v. 2, 156
Solari, Juan, v. 2, 812, 858
Solari, Manuel, v. 1, 217
Soldi Soldi, Héctor, v. 1, 859; v. 2, 275; v. 3, 418
Soldi, Jorge, v. 2, 275
Solar, fray Joaquín, v. 3, 244
Soler, Joaquín, v. 3, 244
Solís, José Leonardo, v. 2, 791, 858
Solís, Juan E., v. 2, 791, 858
Solís, Manuel, v. 2, 797, 858
Sologuren, Carlos, v. 2, 289, 766, 858
Sologuren, José Félix, v. 2, 168, 289, 484, 617
Sologuren, Lorenzo, v. 2, 164
Sologuren, Manuel, v. 2, 169, 484, 532, 779, 858
Solórzano, Anacleto, v. 2, 778, 858
Solórzano, Ramón, v. 2, 778
Solórzano, Román, v. 2, 778, 858
Somodevilla, Zenón de, v. 2, 458
Soquios, Juan, v. 2, 818, 858
Soraza, v. 1, 520, 521
Sorazu, Juan Ignacio, v. 1, 520, 521, 564; v. 3, 404
Sorbeto, Francisco, v. 2, 789, 858
Soroa, Joaquín, v. 1, 949
Sosa, Eugenio, v. 1, 237; v. 3, 85
Sosa, Francisco, v. 2, 801, 858
Sosa, José, v. 2, 818, 858
Sosa, Julián, v. 2, 822
Soto, Augusto, v. 2, 215
Soto, Gregorio, v. 2, 770, 812, 858; v. 3, 76
Soto, Manuel, v. 2, 770, 858
Soto, Manuel (soldado), v. 2, 770, 858
Sotomayor, Juan, v. 2, 796, 858
Sotomayor, Rafael, v. 2, 540, 549, 550, 552, 554, 557, 558; v. 3, 418
Sotomayor Valdés, Ramón, v. 1, 557; v. 3, 418
Soulsby, Jorge, v. 2, 198
Souper, Roberto, v. 2, 479
Soyer, Marcelino, v. 2, 797, 858
Spadaro Yaya, María, v. 1, 1032; v. 2, 891; v. 3, 561
Sparrow, Thomas Wing, v. 3, 160, 161
Speedie, Guillermo, v. 3, 384, 390
Speke, John Hanning, v. 1, 227
Spencer, Herbert, v. 1, 40
Spiers, Guillermo, v. 2, 398
Spiers, William, v. 3, 141
Sprout, Harold y Margaret, v. 2, 87, 90, 889; v. 3, 418
Squier, E. George, v. 1, 215, 254, 309, 394, 400, 409, 550, 551, 769, 770, 797; v. 3, 301, 337, 341, 347, 355, 357, 359, 361, 363, 364, 391, 418
Squier, Frederique, v. 2, 812, 858
Stahl, v. 1, 451
Stanley, Cdte., v. 2, 728, 729, 730
Stanley, Lord Edward, v. 1, 308, 944, 947, 1023, 1024; v. 2, 886
Staphles, Federico, v. 2, 198
Stele, Henry, v. 3, 411
Steel, David, v. 1, 288
Stimmer, v. 1, 109
Stevens, Henry, v. 1, 202
Stevens, Thomas, v. 2, 816, 858
Stevenson, Carlos, v. 2, 356; v. 3, 67
Stevenson, Claudio Tomás, v. 3, 142

Stevenson, Frederick James, v. 3, 136, 137, 138, 419
Stevenson, Holland Newton, v. 2, 418
Stevenson, Eduardo, v. 1, 413, 414; v. 3, 302, 332
Steward, John, v. 2, 816, 858
Stewart, Watt, v. 1, 503, 663, 564; v. 3, 418
Stiglich, Germán, v. 1, 242
Stilman and Allen, v. 2, 229, 230
Sting, James, v. 2, 816, 858
Stirling, William, v. 1, 737
Stodart, James, v. 3, 389
Stoff, v. 2, 91
Storm, Isaac, v. 2, 282
Stowens, Hiram, v. 2, 812, 858
Strain, Isaac G., v. 1, 201, 321
Strong, capitán, v. 1, 590
Stuart Mill, James, v. 1, 59
Stuart Mill, John, v. 1, 59
Stúñiga, Federico, v. 2, 813, 858
Suardo, v. 1, 548
Suárez, Belisario, v. 2, 356; v. 3, 142, 143, 144
Suárez, Gregorio, v. 2, 785, 858
Suárez, José, v. 2, 164
Suárez, Juan, v. 2, 812, 858
Suárez, Manuel E., v. 2, 134, 169, 415, 812, 858
Suárez, Melchor, v. 2, 164, 173
Suárez, Pedro Federico, v. 2, 167, 303, 312, 617, 786, 858
Suárez, Roberto, v. 2, 174
Suárez Vértiz, Germán, v. 2, 753
Sullivan, Henry S., v. 1, 325, 328
Sullivan, John, v. 2, 802, 858
Sully, v. 1, 82
Superunda, conde de v. 1, 699
Sutherland, Jacques, v. 2, 522; v. 3, 377
Swayn, James, v. 2, 802, 858
Swayne, Enrique, v. 1, 421; v. 2, 206
Swercek, Ronald, v. 1, 18
Swift y Cía., v. 2, 56, 279, 280, 748, 864, 865, 866

T

Taboada, Enrique, v. 2, 157, 169, 284, 484, 786, 788, 858
Taboada, Juan E., v. 2, 157, 170, 215
Tafur, Eusebio, v. 2, 174, 794, 858
Tafur, Manuel, v. 2, 774, 858
Tafur, Máximo, v. 2, 171
Talamantes, Melchor de, v. 2, 416
Talavera, Prudencio, v. 2, 796, 858
Talavera Salas, René, v. 1, IX, v. 2, 9; v. 3, 9
Talledo, José, v. 2, 767, 858
Tamayo, Tomás, v. 2, 809, 858
Tambini, Juan Francisco, v. 2, 785, 858
Tang, Julia, v. 1, 18
Tapia, Francisco, v. 2, 786, 858
Tapia, Juan, v. 2, 818, 858
Tapia, Manuel, v. 2, 283
Tapia, Mariano, v. 2, 173, 782, 858
Tapia, Melchor, v. 2, 814, 858
Taramona, Gustavo, v. 2, 214
Tarazona, Plácido, v. 2, 785, 859
Tark, Santiago, v. 2, 782, 859
Tassara, v. 2, 466, 472
Tauro, Alberto, v. 1, 299, 310, 398, 410, 718, 719; v. 3, 418
Távara, Juan Antonio, v. 2, 125, 200, 312; v. 3, 147, 167, 170, 171
Távara, Santiago, v. 1, 258, 260, 263, 562; v. 2, 222, 721, 766, 859; v. 3, 64, 160, 311, 312, 419
Tavares Bastos, A.C., v. 3, 60, 197, 217, 218, 313, 419
Taylor, William, v. 2, 816, 859
Taylor, Zacarías, v. 1, 332, 780, 972
Techeira, Manuel, v. 2, 817, 859
Teellier, v. 1, 578
Teesdale, Henry, v. 1, 340
Tegetthoff, Guillermo barón de, v. 1, 195, 196
Tejada, Mariano, v. 2, 797, 859
Tejada, José Simeón, v. 1, 260, 268, 269, 310; v. 2, 551; v. 3, 419
Tejeda, Castañeda, v. 2, 84
Tejedor, P. Senen, v. 3, 15, 16, 17, 200, 201, 307
Tejerina, Nicanor, v. 2, 173
Tejerina, Serapio, v. 2, 170; v. 3, 84,
Tellería, Julio, v. 1, 949; v. 2, 56, 60, 167, 868; v. 3, 377
Templeton, Guillermo, v. 2, 198
Teodoro, Demetrio, v. 2, 818, 859
Terry, Tadeo, v. 1, 592, 593, 704; v. 2, 236, 277

Tessan, teniente, v. 1, 403, 837
Tetrachini, Juan, v. 2, 776, 859
Tetranchini, Juan, v. 2, 776
Tezanos Pinto, Jorge, v. 2, 171, 822
Therry, Francisco, v. 2, 125, 169, 771, 820, 859
Thibaud, v. 1, 227
Thorner, William, v. 2, 803, 859
Thomas, John, v. 3, 377
Thompson, Federico, v. 2, 783
Thompson, John, v. 2, 859
Thompson, Harold W., v. 1, 290, 295; v. 3, 419
Thompson, Tomás, v. 2, 801, 859
Thompson, William, v. 1, 45, 47
Thompson, William (fogonero), v. 2, 783, 859
Thomson, David, v. 3, 419
Thomson, Manuel, v. 2, 822
Thorne, Carlos, v. 2, 168, 774, 820, 859, 868
Thorne, Rollin, v. 1, 497
Thornton, James S., v. 1, 560; v. 3, 419
Ticona, Manuel, v. 2, 821, 859
Tillit, Camilo, v. 2, 796, 859
Tillit, Florentino, v. 2, 215
Tillit, Pedro, v. 1, 733; v. 2, 134
Timins, Douglas, v. 1, 413, 552, 779, 781, 791, 896, 897, 898; v. 3, 391, 419
Tinaxas, Atanasio, v. 1, 610, 620
Tinline, John, v. 2, 198
Tirado, José Manuel, v. 2, 90, 317, 341; v. 3, 65, 303
Tirado, José María, v. 1, 298, 332, 380, 472, 473, 560, 561; v. 2, 88, 90, 341
Tito, Manuel, v. 2, 820, 859
Tizón, Amaro, v. 2, 125, 155, 163, 167, 286, 338, 362, 409, 433; v. 3, 367, 375, 376
Tizón, Honorato, v. 2, 168, 800, 859; v. 3, 368, 376, 377
Tizón, Rómulo, v. 2, 157, 169, 284, 532, 781, 859
Tizón, Ulpiano, v. 2, 171, 814, 859
Tocto, Juan E., v. 2, 806, 859
Toledo, José María (grumete), v. 2, 767, 768, 769, 859
Toledo, Nicanor, v. 2, 134
Toledo, Polo, v. 2, 806, 859
Tomasso, v. 3, 137
Tomlins, F.G., v. 3, 419
Topete y Carballo, Juan Bautista, v. 2, 452, 559, 568, 569, 604, 605, 630, 631, 665, 666, 669, 683, 736, 747, 883
Tord, Luis Enrique, v. 3, 419
Torre, Blanco, José M. de la, v. 2, 859
Torre Bueno, Felipe de la, v. 2, 170, 617
Torre Bueno, José M. de la, v. 2, 134, 785, 859
Torre, Mariano de la, v. 2, 170
Torreblanca José, v. 2, 533, 534, 868
Torreblanca, Melchor, v. 2, 820, 859
Torre Ugarte, Daniel de la, v. 2, 125, 147, 168, 484, 532, 617, 789
Torre Ugarte, Manuel, v. 2, 789, 859
Torres, v. 2, 245, 247
Torres Aguirre, v. 3, 304
Torres Chevera, Jesús, v. 2, 891
Torres, Escudero, v. 2, 776, 778, 859
Torres, Eudoro, v. 2, 778, 859
Torres, José, v. 2, 805, 859
Torres, Julián, v. 2, 772, 859
Torres, Luis, v. 2, 809, 859
Torres, Manuel (grumete), v. 2, 818, 859
Torres, Manuel (cabo 1º), v. 2, 770, 859
Torres, Manuel (artillero), v. 2, 809, 859
Torres, Mariano, v. 2, 859
Torres, Mariano Fermín, v. 3, 131
Torres, Máximo, v. 2, 818, 859
Torres, Pedro, v. 2, 812, 859
Torres Lanzas, v. 1, 639
Torrico, Javier, v. 1, 224, 990
Torrico, Joaquín, v. 2, 142, 144, 145, 217, 218, 318
Torrico, Juan Crisóstomo, v. 2, 41, 144, 189, 373, 388
Torrico, Santiago, v. 2, 125, 171, 214, 779, 814, 860
Torrington, v. 1, 172

Toynbee, Arnold, v. 1, 23, 224, 225, 244, 259, 305, 306, 307, 310, 395, 543, 544, 545, 547, 550, 566; v. 3, 324, 306, 391, 419
Toynbee, capitán, v. 1, 204
Trabur, Antonio, v. 2, 809, 860
Tracy, José Carlos, v. 2, 506
Trathen, James Santiago, v. 2, 40
Trescot, v. 1, 300
Trevelyan, G.M., v.1, 290; v. 3, 419
Trevitt, William, v. 1, 164, 167, 296, 299, 300, 309, 1024; v. 2, 436
Trigg, Daniel, v. 2, 682
Triggs, v. 2, 517
Trigoso, José, v. 2, 805, 860
Triju, Jorge, v. 2, 768, 860
Trinidad, José, v. 2, 783, 860
Tristán, Flora, v. 1, 509
Tristán, Francisco, v. 2, 125, 164, 168
Troncoso, Nicolás, v. 2, 802, 860
Trübner y Co., v. 3, 400
Tschudi, Juan Jacobo von, v. 1, 215, 234, 396, 397, 399, 408, 409, 432, 550, 551, 552, 554, 565, 570, 692, 693, 694, 695, 697, 698, 741, 753, 759, 761, 766, 883, 891, 892, 894, 895, 896; v. 3, 401, 419
Tucker, Jack, v. 3, 160
Tucker, John Tarleton, v. 2, 717
Tucker, John Randolph, v. 1, 29, 200; v. 2, 56, 200, 682, 714, 716, 717, 718, 719, 721, 722, 723, 724, 726, 728, 729, 730, 731, 732, 742, 756, 757, 758, 759, 760, 885, 886, 887; v. 3, 160, 161, 163, 165, 195, 204, 311, 312, 416
Tudela, Federico, v. 2, 303
Tudela, Miguel, v. 2, 89, 125
Tulpo, Mariano, v. 2, 821, 860
Tulla, Juan, v. 2, 801, 860
Tupac Yupanqui, v. 1, XV, 545
Tuquer, Samuel, v. 2, 810, 860
Turner, Thomas, v. 1, 415
Tyler, David B., v. 1, 303; v. 3, 419

U

Ucañán, Pedro, v. 2, 790, 860
Ugarte, César Antonio, v. 1, 525, 552, 553, 554, 564; v. 3, 419
Ugarte, Daniel, v. 2, 134
Ugarte, José Antonio, v. 2, 168, 787, 860
Ugarte, Juan, v. 1, 508
Ugarte, Manuel, v. 2, 282
Ugarteche, Juan Antonio de, v. 2, 99, 630
Ugarteche, Pedro, v. 3, 248
Ugarriza, César Antonio, v. 1, 525, 552
Ugarriza, Sebastián, v. 1, 619, 640
Uhle, Max, v. 1, 644
Ulibarri, George S., v. 3, 419, 420
Ulloa, Antonio de, v. 1, 647, 730, 879, 989; v. 2, 139; v. 3, 243
Ulloa, Jorge Juan, v. 1, 730, 879
Ulloa, José Casimiro, v. 1, 219, 260; v. 2, 125
Ulloa, Manuel, v. 2, 790, 860
Ulloa, Melchor, v. 2, 171, 215, 800, 860
Unanue, Hipólito, v. 1, 432, 434, 436, 919, 920
Underooten o Undenwater, Jacob, v. 2, 810, 860
Univazo, Juan B., v. 2, 282
Urbano, Francisco, v. 2, 770, 860
Urbieta y Guerra, Francisco, v. 1, 1001; v. 2, 44, 163
Urbina, José María, v. 1, 348, 350; v. 2, 370
Urdanivia, José S., v. 2, 796, 860
Uré, Felipe S., v. 2, 796, 860
Ureta, Aurelio, v. 2, 215, 868, 951
Ureta, Gaspar, v. 2, 868
Ureta, Manuel Toribio, v. 1, 257, 260, 266; v. 2, 435; v. 3, 417
Uribe, Gaspar, v. 1, 949; v. 2, 173
Uribe Orrego, Luis, v. 1, 382; v. 3, 420
Urmeneta, v. 1, 370
Urrea, J.G., v. 2, 594, 630, 679, 762, 882, 883
Urría, v. 2, 822
Urrutia, José Félix, v. 2, 170, 215, 386, 800, 860
Urrutia, Tomás, v. 2, 173
Urteaga, Horacio, v. 3, 248
Urville, Dumont de, v. 1, 199

V

Vaisu, Justo, v. 2, 812, 860
Valcárcel, Luis E., v. 1, 290, 426, 552, 557; v. 3, 324, 391, 421

Valcárcel y Usel de Guimbarda, Carlos, v. 2, 604, 669, 883
Valdabenito, Pedro, v. 2, 811, 860
Valdeavellano, Benito, v. 1, 948, 950
Valderrama, Lucila, v. 1, 512, 859
Valderrama, Manuel, v. 2, 773, 860
Valderrama, Manuel M., v. 2, 170, 283, 532, 782, 860
Valdez, Juan, v. 2, 802, 860
Valdez, Valentín, v. 2, 789, 860
Valdez y Palacios, José Manuel, v. 3, 241
Valdivia, deán, v. 1, 809
Valdivia, v. 2, 594
Valdivia, Antonio, v. 2, 806, 860
Valdivia, Carlos, v. 2, 802, 860
Valdivia, Juan G., v. 2, 144
Valdivia, Manuel, v. 2, 773, 860
Valdivieso, Juan Antonio, v. 2, 168, 642, 779, 860
Valdizán, Emilio, v. 2, 84; v. 3, 143, 171
Valdizán Gamio, José, v. 1, X; v. 2, 10; v. 3, 10
Valencia, Domingo, v. 2, 777, 860
Valencia, duque de, v. 2, 450
Valencia, Francisco, v. 2, 796, 860
Valenzuela, Agustín, v. 2, 781, 860
Valenzuela, José, v. 2, 811, 860
Valenzuela, José L., v. 2, 813, 860
Valenzuela, Juan, v. 2, 818, 860
Valenzuela, Manuel, v. 2, 822
Valera, Manuel, v. 2, 781, 860
Valera, Raymundo, v. 2, 777, 860
Valeriano, Pedro, v. 2, 787, 860
Valverde, José, v. 2, 860
Valladares, Pedro, v. 2, 820, 860
Vallard, Jean, v. 3, 331
Valle, Benito del, v. 2, 632
Valle, Benjamín, v. 2, 147
Valle, Francisco del, v. 2, 173; v. 3, 139
Valle, Juan Víctor del, v. 2, 164
Valle Riestra, Domingo, v. 1, 84, 590, 592, 995; v. 2, 37, 38, 44, 88, 99, 116, 125, 138, 143, 144, 146, 151, 152, 156, 162, 166, 185, 228, 230, 231, 264, 269, 270, 283, 306, 323, 345, 359, 360, 361, 362, 366, 373, 375, 376, 377, 433, 492, 494, 516, 698, 732, 873, 874, 875, 876, 878; v. 3, 368, 392, 394
Valle Riestra, Francisco, v. 2, 284, 294; v. 3, 139
Valle Riestra, José Manuel, v. 2, 170, 617; v. 3, 84, 227
Valle Riestra, Ramón, v. 1, 667, v. 2, 115, 163, 166, 171, 333, 336, 338, 379, 382, 383, 384, 475, 535, 814, 860, 878; v. 3, 376, 394
Valle Riestra y Albarracín, Antonio, v. 1, 246; v. 2, 162, 371, 385; v. 3, 416, 419
Vanderbilt, Cornelius, v. 1, 70
Varas, Juan, v. 2, 803, 860
Varea, v. 2, 720
Varela, Juan, v. 2, 810, 860
Vargas, Adán, v. 2, 214
Vargas, Eloy, v. 2, 771, 860
Vargas, Estanislao, v. 2, 811, 860
Vargas, Gerardo, v. 3, 421
Vargas, José, v. 2, 792, 861
Vargas, José María, v. 2, 312
Vargas, Juan, v. 2, 811, 861
Vargas Caballero, Luis Ernesto, v. 1, IX, X, 17; v. 2, 9, 10, 91, 324; v. 3, 9, 10, 421
Vargas, Manuel, v. 2, 787, 861
Vargas, Mariano Adrián, v. 2, 164, 168; v. 3, 166, 167, 177, 179
Vargas, Marino, v. 2, 770, 821, 861
Vargas, Martín, v. 2, 772, 861
Vargas, Pedro, v. 2, 813, 861
Vargas, Ricardo, v. 2, 771, 861
Vargas, Santiago, v. 2, 797, 861
Vargas, Tiburcio, v. 2, 797, 861
Vargas, Tomás, v. 2, 797, 861
Vargas Fontecilla, Francisco, v. 2, 746, 888
Vargas Guimet, Manuel, v. 1, 450; v. 2, 144
argas H., Gerardo, v. 1, 413, 552; v. 3, 421
Vásquez, Emilio, v. 3, 379, 421
Vásquez, Francisco, v. 3, 300, 395
Vásquez, Gaspar, v. 2, 779, 861
Vásquez, Gregorio, v. 2, 797, 861
Vásquez, José, v. 2, 816, 861
Vásquez, José María, v. 2, 312, 792, 861
Vásquez, Juan, v. 2, 171, 800, 861

Vásquez, Juan (marinero), v. 2, 818, 861
Vásquez, Marcelo, v. 2, 770, 861
Vásquez, Miguel, v. 2, 777, 861
Vásquez de Espinoza, Antonio, v. 1, 52, 290, 450, 557; v. 3, 421
Vásquez de Velazco, Nicolás, v. 2, 125, 139, 170
Vedarte, Tomás, v. 2, 786, 861
Vega, Santos, v. 2, 768, 861
Vegas, Manuel Jesús, v. 2, 172
Vegas García, Manuel, v. 1, 16, 552, 668, 884, 889; v. 2, 136, 217, 321, 382, 385, 415, 434, 437, 567, 684, 880; v. 3, 421
Vegas García, Ricardo, v. 3, 421
Veigl, v. 3, 241
Veintemilla, Alejandro, v. 2, 789, 861
Velarde, Blas, v. 2, 589
Velarde, Carlos, v. 2, 774, 861
Velarde, José, v. 2, 803, 861
Velarde, Manuel, v. 2, 144
Velarde, Manuel (soldado), v. 2, 820, 861
Velásquez, v. 3, 394
Velásquez, Angelino, v. 2, 821, 861
Velásquez, Francisco, v. 2, 777, 861
Velásquez, José, v. 2, 780, 861
Velásquez, Manuel, v. 2, 771, 861
Velásquez, Modesto, v. 2, 813, 861
Velis, Armando, v. 2, 791, 861
Véliz, Claudio, v. 1, 219, 378, 382, 510, 563, 564, 884, 933, 934, 1022, 1023, 1024, 1025; v. 3, 421
Venegas, Francisco, v. 2, 812, 861
Venegas, Valerio, v. 2, 819, 861
Vera, Carlos, v. 2, 796, 861
Vera, Casimiro, v. 2, 784, 861
Vera, Isidro, v. 2, 785, 861
Vera, José, v. 2, 808, 861
Vera, Juan, v. 2, 811, 861
Vera, Manuel, v. 2, 797, 861
Vera, Ricardo, v. 2, 169, 814, 861
Veranio, Velonio o Verona, Natalio, v. 2, 765, 785, 861
Verástegui, Manuel, v. 2, 768, 769, 861
Verdeguer, Federico, v. 2, 306
Vergara, Gregorio, v. 2, 818, 861
Vergara, Luis, v. 2, 768, 861
Vergara, Miguel, v. 2, 811, 861
Verona, Nasario, v. 2, 765
Vernal, v. 1, 610
Very, Edward W., v. 3, 421
Vetter, Richard C., v. 3, 403
Victoria I, v. 1, 102
Victorio, José, v. 2, 777, 861
Vicuña Mackena, Benjamín, v. 1, 511; v. 2, 301, 517, 540, 541, 542, 679, 682, 699, 717, 719, 875, 884
Vidal, Dionisio, v. 2, 815, 861
Vidal, Fernando, v. 2, 214
Vidal, Francisco (general), v. 2, 99, 413
Vidal, Francisco (A. de F.), v. 2, 99, 125, 356, 413; v. 3, 84
Vidal, José M., v. 2, 867
Vidal, M.J. León, v. 2, 871; v. 3, 421
Vidal, Manuel, v. 2, 774, 861
Vidal, Napoleón, v. 2, 214
Vidal, Teodomiro, v. 2, 214
Vidarte, Tomás, v. 2, 786
Vidaurre, Luis N., v. 2, 147, 170
Vidaurre, Manuel W., v. 2, 173
Videla, José María, v. 2, 170
Viedma, v. 3, 244
Videl Oscar, v. 2, 541
Vieira, Domingo, v. 2, 163; v. 3, 70
Vigil, Arístides, v. 2, 814, 862
Vilca, Ana, v. 1, 620
Vilca, Familia, v. 1, 620
Vilca, Mariano, v. 2, 813, 862
Vilchez, Valentín, v. 2, 789, 862
Vildósola, Julio, v. 2, 805, 821, 862
Vildósola, Julio, v. 2, 862
Vilela, Julio, v. 3, 84
Villacorta, Juan, v. 3, 131
Villacorta, Sebastián, v. 2, 806, 862
Villafuerte, Narciso, v. 2, 289
Villafuerte, Vicente, v. 2, 792, 862
Villagarcía, marqués de, v. 1, 648
Villalobos, Juan, v. 2, 776, 862
Villalobos, Manuel, v. 2, 771, 802, 862
Villalobos, Familia, v. 3, 302, 303
Villamar, Juan Antonio, v. 2, 294, 765, 785, 862; v. 3, 376

Villamar, Manuel, v. 2, 773, 862
Villamonte, Jesús, v. 2, 782, 862
Villanueva, v. 3, 158
Villanueva, Augusto, v. 2, 776, 862
Villanueva, Francisco, v. 2, 796, 862
Villanueva, Pedro, v. 2, 806, 862
Villar, Familia, v. 3, 302, 303
Villar, Manuel, v. 2, 136, 163, 166, 296, 415, 416, 543, 558, 566, 567, 568, 569, 572, 583, 701, 704, 708, 709, 716, 800, 862, 881, 885; v. 3, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 302, 303
Villar M., Familia Archivo, v. 3, 397
Villarán, Manuel Vicente, v. 2, 383; v. 3, 421
Villarceaux, Ivon, v. 1, 199, 291; v. 3, 421
Villarejo, P., v. 2, 451; v. 3, 307
Villavicencio, Manuel, v. 2, 134, 169, 289, 484
Villegas, Apolinario, v. 2, 775, 862
Villegas, José, v. 2, 134, 169, 415, 773, 800, 862
Villegas, José, v. 2, 773, 862
Villegas, Sebastián, v. 2, 790, 862
Villehuet, Jacques Bourdé de, v. 1, 171, 189, 288
Villena, Gutiérrez, Luis Felipe, v. 1, IX, X, 17, 1032; v. 2, 9, 10, 891; v. 3, 9, 10, 561
Vinatea Reynoso, v. 3, 316
Viñas y Mey, Carmelo, v. 2, 870; v. 3, 421
Vio Valdivieso, Horacio, v. 3, 421
Vion, v. 2, 489
Vites, Julián, v. 2, 768, 862
Vivanco, José, v. 2, 804, 862
Vivanco, José M., v. 2, 773, 862
Vivanco, Manuel Ignacio de, v. 1, 158, 234, 250, 253, 256, 258, 328, 331, 336, 339, 445, 447, 458, 533, 622, 708; v. 2, 124, 135, 160, 234, 239, 277, 280, 285, 294, 304, 377, 385, 395, 396, 401, 403, 404, 405, 419, 445, 447, 458, 470, 489, 492, 493, 495, 533, 541
Vivanco, Marcos, v. 2, 789, 862
Vivero, José Pascual de, v. 1, 708; v. 2, 114
Vivero, Tomás de, v. 2, 164, 176, 366,
Vizcarra, Manuel, v. 2, 787, 862
Voruz Ainé, J., v. 2, 50, 90, 272, 273, 502

W

Wagner de Reyna, Alberto, v. 1, X, 242, 244, 245, 307, 323, 353, 361, 378, 382, 563; v. 2, 10, 415, 437, 449, 462, 469, 471, 475, 479, 481, 482, 485, 489, 492, 494, 540, 541, 542, 549, 619, 698, 700, 709, 717, 719, 721, 727, 732, 745, 746, 871, 872, 873, 878, 879, 880, 881, 882, 884, 885, 886, 887, 888; v, 3, 10, 421
Wagran, M., v. 2, 277
Walecoski, Conde, v. 2, 462
Walhlen, Carlos, v. 2, 771, 862
Walker, C.W., v. 1, 299
Walker, John, v. 1, 93
Walker, John (2do. guardián), v. 2, 808, 862
Walker, William, v. 1, 70, 213, 245, 299, 300, 333, 339
Walker Martínez, Carlos, v. 2, 549
Wallace, James, v. 2, 198; v. 3, 153
Wallsps o Welesphope, Issac, v. 2, 815, 862
Ward, Gerard, v. 1, 554, 559, 560; v. 3, 421
Ward, James H., v. 1, 137, 138, 139, 179, 288, 289, 888
Warlich, David P., v. 2, 717
Warren, John, v. 2, 282, 808, 862
Warren, Thomas Robinson, v. 1, 431, 503, 535, 552, 554, 563, 565, 627, 631, 634, 677, 710, 742, 753, 754, 786, 803, 808, 885, 886, 889, 890, 892, 895, 896, 897, 898, 941, 1023; v. 3, 421
Wasserman, v. 1, 290
Watt, James, v. 1, 108, 112, 113, 114; v. 2, 275, 309; v. 3, 366
Way, Thomas, v. 1, 471
Webber, Richard H., v. 2, 60, 65, 322; v. 3, 421
Weber, Gustavus A., v. 1, 291, 292, 303, 486; v. 3, 421

Webster, Daniel, v. 1, 486
Weddel, M., v. 1, 234; v. 3, 401
Weigel, Francisco Javier, v. 3, 242
Weir, Robert, v. 1, 152
Weigl P., v. 3, 242
Weismann, Augusto, v. 1, 41, 42
Welesphope, Isaac, v. 2, 862
Welker, J.C., v. 1, 701
Welsh, John, v. 2, 802, 862
Welles, Sumner, v. 1, 290, 307; v. 3, 422
Wells, Evelyn Kendrick, v. 1, 295; v. 3, 422
Wells, Gerard, v. 1, 302, 303; v. 3, 422
Wells, Evelyn Kendricke, v. 3, 422
Wells, Gideon, v. 2, 883
Wells, Horace, v. 1, 43
Werlich, David P., v. 2, 681, 682, 717, 884
Wertherman, Arthur, v. 3, 160, 235
West, Alberto, v. 3, 84, 167, 170, 171
West, Theodore, v. 1, 590
West, Thor, v. 2, 774, 814, 862
West, Thor, v. 2, 862
Westgates, George, v. 2, 808, 862
Weston, John, v. 2, 808, 862
Wetmore, Claude H., v. 1, 554; v. 3, 422
Wheatstone, Carlos, v. 1, 47
Wheelwright, Guillermo, v. 1, 753; v. 3, 53
Wigers, Jacob, v. 2, 862
Wigram e hijos, v. 2, 269, 270
Widmore, v. 1, 592
Wilkes, Charles, v. 1, 202, 203, 248
Whires o Whives, John, v. 2, 816, 862
White, Andrés, v. 2, 816, 862
Whitmore, José, v. 3, 68, 69, 71, 73, 75
Whitney, Eli, v. 1, 169
Whittread, James, v. 2, 869
Wigers, Jacob, v. 2, 818, 862
Wieleitner, H., v. 3, 422
Wigram e Hijos, M., v. 2, 269, 270, 277
Wilbrant, v. 1, 170
Wilkens de Mattos, Joao, v. 3, 72, 74
Wilkes, Charles, v. 1, 202, 203, 248
Wilkins, Tomás, v. 2, 868
Wilson, Belisario, v. 2, 772
Wilson, H.W., v. 2, 293, 618, 620, 882; v. 3, 422
William, James, v. 2, 816, 862
Williams, Francis Leigh, v. 1, 292, 900, 901; v. 3, 300, 301, 422
Williams, Frederic, v. 2, 810, 862
Williams, Héctor, v. 2, 879; v. 3, 422
Williams, Henry Smith, v. 1, 38, 41; v. 3, 422
Williams, Herman, v. 2, 801, 862
Williams, Santiago, v. 2, 801, 862
Williams Rebolledo, Juan, v. 2, 544, 548, 552, 554, 557, 558, 566, 567, 568, 570, 583, 701, 704, 709, 716, 885
Williamson, James A., v. 1, 99, 291, 292, 304; v. 3, 422
Wimbledon, Lord, v. 1, 182
Winchester, v. 1, 169
Wise, Henry A., v. 1, 205; v. 3, 422
Wolf, Eric R., v. 1, 381, 417, 552; v. 3, 422
Works, Niles, v. 2, 279
Woodbine, Parish, v. 1, 608
Wood, Clement, v. 3, 422
Woods, Robert H., v. 3, 420
Wright, capitán, v. 1, 584, 585, 950
Wright, James, v. 2, 808
Wroe, Alexandre, v. 2, 869
Wu de Brading, Celia, v. 1, 17
Wunt, v. 1, 40

Y

Yanacuna, v. 3, 171
Yaque, Ezequiel (véase Llaque)
Yatel, José, v. 2, 862
York, Samuel, v. 2, 90
Young, v. 1, 37, 83
Young, Eliga Tomás, v. 2, 198
Young, James, v. 2, 862

Z

Zabala y de la Puente, Juan de, v. 2, 451, 554, 591
Zacarías, José, v. 2, 801, 812, 863
Zacarías, Juan, v. 2, 821, 863
Zainqui, v. 2, 25
Zampayo, Francisco R., v. 2, 479

Zanutelli Rosas, Manuel, v. 2, 385; v. 3, 422
Zañartu, Arturo, v. 2, 214
Zapata, Adolfo, v. 2, 769, 863
Zapata Olivella, Manuel, v. 1, 382; v. 3, 422
Zapatel, Federico, v. 2, 171
Zapatel, Francisco, v. 2, 771, 863
Zapiga, v. 1, 610
Zaracondegui, Julián, v. 1, 923, 948, 950
Zárate, v. 2, 538
Zárate, Calixto, v. 2, 812, 863
Zárate y Zevallos, José María, v. 2, 172, 289, 720
Zavala, José, v. 2, 375
Zabala, José (coronel), v. 2, 451, 591, 805, 863
Zavala, José Aniceto, v. 2, 125, 169, 794, 863
Zavala, José Manuel, v. 2, 554, 784, 794, 863
Zavala, Juan, v. 2, 796, 863
Zavala, Miguel J., v. 2, 215
Zavala, Silvio, v. 1, 364
Zavaleta, Gerónimo, v. 1, 433
Zegarra, Eusebio, v. 2, 792, 863
Zegarra, Isidro, v. 2, 819, 863
Zegarra, José María C., v. 2, 168
Zegarra, Neracio C., v. 2, 168, 282
Zelaya, Gaspar, v. 2, 164, 167, 617, 794, 863
Zevallos, Lizardo, v. 3, 77, 131
Zevallos, Luis Demetrio, v. 2, 173
Zevallos, Manuel, v. 2, 780, 863
Zimic Vidal, Esteban, v. 1, X, 33; v. 2, 10; v. 3, 10, 422
Zimmermann, Erich W., v. 1, 550; v. 3, 422
Zuleta, Celso N., v. 2, 534, 537, 878, 882; v. 3, 398, 422
Zulueta, Francisco, v. 2, 812, 863