HISTORIA DE LA MARINA DEL PERU

TOMO II



ROSENDO MELO

1813
T. II

ROSENDO MELO

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas

HISTORIA DE LA MARINA DEL PERU Y LOS PIRATAS Y EL CALLAO ANTIGUO

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif.: 985.03359/M41
Nro. Inv.: 1873 T. II
Fecha: 08 4 15 0

PUBLICACIONES DEL MUSEO NAVAL
BIBLIOTECA DEL OFICIAL - VOL. IV

CALLAO, 1981

Primera Edición de la 1a. Parte, 1907
Primera Edición de la 2a. Parte, 1911
Primera Edición de la 3a. Parte, 1915
Segunda Edición 1a y 2a. Parte, 1980
Segunda Edición de la 3a. Parte, 1981

© Copyrignt by
Museo Naval del Perú

Hecho el depósito de Ley
Derechos Reservados de acuerdo
a la Ley No. 13714

Impreso en el Perú / Printed in Peru
Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina

Portada: "Iquitos", 1898. Otto Michael (Témpera)
Museo del Perú.

NOTA EDITORIAL

En este volumen, presentamos la Tercera y última parte de la "Historia de la Marina del Perú" y otro interesante trabajo de Rosendo Melo, la monografía "LOS PIRATAS Y EL CALLAO ANTIGUO", que como indica su título analiza las actividades de los corsarios y piratas que asolaron esta parte del continente en los siglos XVI y XVII. Si bien, esta última no forma parte del libro original, es un estudio complementario que analiza una importante etapa de nuestra Historia.

En el aspecto marítimo la obra de Melo es amplia, interesante y meritoria. Melo, es el primero en abordar el estudio de nuestra Historia Naval en forma seria y documentada. A pesar de la falta de medios y pobreza material en que se vivía entonces, la ha enriquecido con obras de real y positivo mérito. Zanutelli Rozas en el estudio biográfico que le dedica, dice: "En sus libros se aprecia, no sólo su valiosa documentación y sólida formación de marino profesional—agudo y sutil— sino su destreza en el manejo del idioma", muestra además, un conocimiento casi enciclopédico sobre cuestiones profesionales. Experto en el uso de vocablos marineros, de los "Marinerismos", que maneja con conocimiento y soltura, sin exageraciones que atenten contra la claridad de la exposición.

Al culminar la reedición de este nuevo libro, el Museo Naval cumple uno de sus objetivos fundamentales la difusión de una historiografía naval injustamente diferida y casi olvidada, patrimonio histórico que ponemos al alcance de todos aquellos que deseen conocer aspectos saltantes de nuestra hermosa Historia Naval.

Esperamos que este libro tenga la misma cordial y amable acogida de nuestras ediciones anteriores, para que sirva de aliento, para preservar en esta delicada y difícil tarea.

Callao, Octubre 1981.

NAVEGACION LACUSTRE

JUNIN

Este lago, situado a considerable altura con respecto al nivel del mar, es el Chinchaicocha al que más se le conoce con el nombre de Lago Junín y célebre por haberse dado en su vecindad la gran batalla de agosto 6 de 1824.

Esta voluminosa napa de agua, situada a 3310 m. de elevación, tiene 78 km. de largo por 16.5 km. de ancho y ocupan sus orillas caseríos y pueblos como Ninacaca, Vico, Carhuamayo, Junín, Ondores, Pani, &. Le atribuyen profundidades hasta de 200 brazas y tiene notable abundancia y variedad de peces y aves.

La navegación del Chinchaicocha existe sin duda desde la época inmemorial, pero se menciona expresamente al concluir el período de los Incas.

Al llegar Hernando Pizarro, en su primer viaje de Cajamarca al sur, estuvo en la orilla occidental de este lago, que estimaron con unos 640 km., y vio ahí balsas cuyos palos había hecho traer Atahualpa, desde Tumbes, para navegar en el lago, como lo hacía antes que él Huaina Ccapac y probablemente muchos otros monarcas antes que éstos.

En épocas más próximas a la actual lo han surcado embarcaciones menores de vela y de remos y también una a vapor. Hasta poco antes de establecido el estanco de la sal, un rico negociante en ese artículo, del que se provera en San Blas, la embarcaba por Ondores para desembarcarlo en Yucapilca, distante sólo unos 40 kilómetros de Cerro de Pasco, su mercado de consumo. Tenía en ese tráfico cinco vaporcitos, un muelle cómodo en Yucapilca y toda clase de elementos complementarios.

El desarrollo de la navegación del Junín no se ha detenido al cesar el tráfico de sal indicado, pues ahora mismo hay un pequeño barco, balandras y chatas de vela para comunicarse de pueblo a pueblo y abaratar y acelerar los transportes.

TITICACA*

No es preciso decir, que lo mismo que en el lago mencionado antes, el transporte a flote existe o ha debido existir en otros lagos peruanos como Orcococha y Choclococha, origen del Pampas; como existió en la laguna de Lauricocha o Junín, supuesto origen del Marañón, y ha debido existir en la de Parinacocha, que recibe deshielos del Sarasara; en la de Arapa, dieciocho kilómetros al norte de la Bahía de Sunupe, en la de Umayo al W. y no lejos de Puno, famosa por las ruinas ciclópeas de su península Silustani y hasta en la de Urcos, no obstante su escasa periferia de 46' 15 km.c y fondo de 47 m. que se dice guarda la cadena de oro labrada en obsequio del natalicio de Huáscar.

La tendencia a flotar sobre el agua es obsesionante: hasta los niños aprovechan cualquier pequeño charco para echar sus livianos barcos de papel.

Pero en ninguno de los lagos del Perú ha alcanzado la navegación la regularidad e importancia que en este Titicaca, del que dice Vivien de Saint Martín que "por su extensión, su altura y las condiciones del lecho cerrado que forma el reservorio superior, es tal vez la napa de agua más notable del globo. Por ello ha atraído, desde hace tiempo, la atención de numerosos viajeros.....".

Y es así. Unos le llaman el volumen de agua más alto del mundo, otros un mar interior de agua dulce, el más próximo al Sol.

En la interesante conferencia que dio en La Sorbona, el 3 de marzo de 1905, el Dr. M. Neven Lemaire, sobre *Los lagos de las altiplanicies de la América del Sur,* se refiere a muchos de esos viajeros, la mayor parte de ellos de reputación científica universal y da en la nómina de sus brillantes trabajos una guía bibliográfica, que han aumentado Bandelier, Coker, Ballivián, &. Si ellos han omitido algún nombre la omisión es excusable, pues aparte de que el mayor número de esos distinguidos viajeros se han detenido poco en el lago, la rebusca de libros en el país está por favorecerse.

Dice Lemaire:

"Desde 1876, después de la expedición de Agassiz, las visiones vagas que se tenían hasta entonces, vinieron a hacerse más claras. Agassiz hizo a lo menos 65 sondajes, de los que 30 dieron más de 20 metros y entre ellos 22 adquirieron 110 a 250 metros.

---

* El Dr. Villar afirma que la palabra Titicaca significa lago extenso o grande, nombre bien aplicado en relación con el Uinamarca, que también se llama lago chico.

Según Ballivián el verdadero nombre del lago e isla Titicaca es Titikala y deriva de un monolito que afecta la figura de gato montés; monolito situado en la cima del extremo norte de dicha isla, en la hacienda Challa.

"La mayor parte de estos sondajes están indicados en el mapa de Raimondi. he tenido varias veces ocasión de controlarlos y de constatar su exactitud.

"Wiener dice haber hecho una serie de sondajes que le dieron –en muchos parajes, que no precisa de ningún modo– la profundidad de 550 metros. El procedimiento que él ha empleado ha debido ser muy defectuoso, porque el lago no me parece alcanzar, en ningún punto, una semejante profundidad.

"Se nota, desde luego, que el lago pequeño es mucho menos profundo que el grande. Así, en el lago Guaqui no se encuentra fondo que exceda de 5 m. El lago Chililaya no es mucho más profundo; no obstante, se encuentran en el eje dél estrecho *Titicaca* * 18 m.

Este estrecho –continúa Lemaire– *que hace comunicar los dos lagos*- presenta ya una mayor profundidad y los tres sondajes que ahí he practicado me han dado 81,38 y 31 metros.

"El lago grande en su eje menor, al NW. de la isla Titicaca y alrededor de la isla Soto, presenta profundidades que pasan de 200 m. He encontrado 270 al SE. de la isla Soto y 270 en el eje mayor del lago; es la profundidad máxima que he alcanzado. Agassiz había ya notado que los puntos más profundos se encontraban en los lugares de la isla Soto y es entre esta isla y el Continente, que encontró una profundidad de 256 metros, la más grande que él ha adquirido".

Según Lemaire, la corriente en el lago es apenas apreciable. Pudo decir que no es apreciable, pues en el ejercicio de la navegación no se nota.

No ha faltado sin embargo, quien afirme su existencia y la atribuya a un mayor nivel en el extremo norte que en el del sur del eje mayor del lago, lo que al ser verdad daría dos niveles al líquido contenido en una vasija.

Menciona, además, Lemaire otro movimiento de las aguas del lago, que llama *pulsaciones,* que Forel explica como resultado de un balanceo uniforme o pendular y rítmico, que lleva un volumen de agua ya a uno ya a otro extremo del Lago, como al moverse a compás una gran vasija de líquido, empleando cosa de 30 minutos entre las máximas amplitudes y depresiones Dice que es necesario instrumento especial para notar estas pulsaciones y debe ser cierto, porque nos atrevemos a creer que no son muchos quienes en conciencia puedan afirmar que existen. Se nota sí, con toda evidencia, que la ola que el viento levanta, falta de espacio para dilatarse o contenida por las que la ribera de sotavento rechaza, es más hervor violento que oleaje corriente.

---

* Debe decir Tiquina. No hay en el lago, estrecho que se llame Titicaca. El acápite subsiguiente aclara el error.

Para establecer comparación entre lo que era el lago al arribo de los españoles y lo que es hoy, copiamos de una crónica antigua * lo que sigue:

"Casi a la orilla de la costa y un poco más adentro, a legua y más, tiene sus islas pequeñas, en donde vivían indios pescadores llamados en ambas provincias Uros...

Apena verlos antes de amanecer en sus balsas de totora, casi desnudos, navegar y pescar y meterse tres o cuatro lenguas y más. Por una parte es para dar gracias a Dios, por otra se le tiene mucha lástima, porque caminamos por tierra muy arropados valer del frío y éstos desnudos en el agua no lo sienten o si lo sienten lo sufren con tanta mansedumbre como nosotros. Lo que no vi en la mar del norte, ni en esta del sur, vi en esta laguna. fue una manga de agua, la cual vista me admiró mucho: no había visto otra, en la compañía caminábamos cuatro o cinco de conformidad, venía un piloto que huyendo del mar quiso ver a Potosí, pero volviéndose a su inclinación natural, no le había parecido bien la tierra y volvióse; preguntéle qué era aquello; entonces me dijo: aquella se llama manga de agua * y si cae en navío sin puente sin remedio le anega y de noche son muy peligrosas porque no las vemos, de día huímos de ellas como de la muerte; cae de lo alto de las nubes hasta él; al viso parecía tan gruesa como un mástil muy grueso de una carraca y como va descargándose va adelgazando, a la cual delgada, el viento la pone como un arco hasta que totalmente la nube se queda sin agua; todo esto vi entonces. He dicho esto para probar las tormentas que aquí se padecen: por lo cual y porque no hay puertos, no se puede navegar con bergantines, uno se hizo y comenzó a navegar en él, pero con una tormenta se perdió y nunca más se ha hecho otro, ni intentado hacerlo. Los indios en sus balsas también usan y aprovechan de velas conforme a como la balsa lo sufre".

El Dr. Lemaire, después de dividir el lago en mayor y menor o superior e inferior, que también llama, respectivamente, Chucuito y Uinamarca, subdivide los dos como sigue:

El Uinamarca en lagos Chililaya, Guarina o Tiquina y Guaqui, que dice están separados por un archipiélago que forman algunas islas grandes y numerosos islotes. Agrega que este lago es la sexta parte del grande, aunque Billinghurst asegura que es la quinta parte.

Estas y otras subdivisiones de napas de agua que ocupan la misma vasija, están muy acertadamente calificadas en nota marginal del mismo opúsculo, que agrega el traductor y en esa nota las clasifica de fantásticas y ociosas.

---

* Historiadores primitivos de Indias.

* Las mangas de agua se ven con frecuencia en el lago y aun desde Puno mismo en la estación lluviosa.

Clasifica como golfos el que nombra Ramis y que en su magnífico y detallado plano llama Thompson, como Basadre, Sunuco, que es el nombre conocido, siendo sólo vecino y no homónimo del Ramis; Achacache, al norte de la península del mismo nombre, Copacabana, cuyos extremos septentrionales marcan la península de su nombre hacia el estrecho Yampupata o toda la isla Titicaca, por el E. y el lado opuesto la costa que encierra Yunguyo y Pomata, hasta Juli y el golfo de Puno; respecto de los cuales dice que mientras los tres primeros comunican ampliamente con el lago, Puno apenas comunica con él por un estrecho bastante cerrado.

Efectivamente: el golfo Puno es bastante cerrado y su única comunicación con el lago es la que ofrece el estrecho de Taquili, que queda entre el extremo NW. de la península de Yanacoa, en el distrito de Chucuito y el extremo S.E. de la península de Capachica; los dos extremos casi en un mismo meridiano y distantes cosa de nueve kilómetros uno de otro.

Menciona las bahías de Vilque Chico y Huancané, que pueden considerarse una sola, situadas al N., las de Moho, Conima, Huaicho y Escomas en la costa oriental, en donde ha podido agregar Ancoraimes y Mircachacache en el golfo Hachacache y Huanta al W. de la última nombrada, Yunguyo y Pomata en el golfo de Copacabana, en el que se omite sin causa la bahía de Copacabana, en la costa occidental y después de Pomata, Juli e Ilave y en el amplio golfo Puno las grandes bahías de Paucarcolla y Coata al N.W., Chucuito y Acora al SE. y al fondo occidental Puno, en donde todavía pueden separarse al N. Huage, el astillero; al fondo del seno Puno, puerto al margen del lago y la ciudad y al S. otro seno que hace la costa robando al E. delante del cerro Manto.

La bahía de Puno o sea el espacio cerrado por la barra o *calzada*, hoy cubierta de totora; que va de la punta Kallapaira a la de Icho, es más amplia y cerrada que la de Paita y parecida a la de Casma, área no menor de veinte kilómetros cuadrados estimándola a la simple vista, siendo muy posible que la mensura superficial exceda este cálculo.

Han podido agregarse también tres bahías entre el estrecho Taquilí, que algunos denominan Chucuito y el golfo Sunuco: Cotos al N. de Coata, de la que la separa una faja angosta de tierra, Seale delante de Pussi y Quilina al SE. de la isla Arapa.

En el lago inferior o Uinamarca menciona las bahías de Guarina y Quiriqui, este último tal vez hacia la boca del río Batalla, poco conocido con ese nombre, los dos en lo que llama río Chililaya. Aquí omite Ccarapata, que fue el primer puerto próximo a La Paz que visitaron los vapores y Puerto Pérez, que le sucedió antes que el gobierno de Bolivia habilitara Chililaya.

Cita luego Aigache, Zepita y Taraco, en lo que llama lago Guaqui y omite puerto Guaqui, término actual, en el lago, del ferrocarril a La Paz y el Desaguadero, dentro de la boca del río de igual nombre, en el que por mucho tiempo embarcaron los vapores los minerales de Corocoro.

No nos parece salir de nuestro asunto siguiendo al Dr. Lemaire en su sinopsis geográfica, qué recuerdos personales nos permiten completar.

Como islas en el lago grande cita Titicaca con trece kilómetros en su mayor largo por cuatro y medio en el promedio de ancho, que es muy irregular, por lo extenso y cerrado de las bahías que contiene a uno y otro lado de su eje mayor. El extremo SE. de esta isla, que es el del lado oriental de su muy entrante bahía Cona, está separada del extremo NW. de Copacabana por el estrecho de Yampupata, de un kilómetro escaso. Titicaca es la isla mayor en el archipiélago de su nombre, que consta de ésta y seis islitas pequeñas, cinco situadas hacia el extremo NW. de la isla grande o Titicaca y Chilleka, que queda al E. de la boca oriental del estrecho de Yampupata, formado entre la parte de Copacabana que avanza más al NW. y la meridional de Titicaca, que salvo el estrecho, parece la prolongación de la península.

Titicaca es la isla más grande, más fértil y más digna de estudio que tiene el lago del mismo nombre, estudio que hizo no hace mucho el malogrado Bandelier y que están traduciendo al castellano miembros muy distinguidos de la Sociedad Geográfica de La Paz. Las otras islas de este archipiélago son: Pallaya, que se destaca más al NW.; Coa, Ghúyu y Kenata, alineadas más al S. respecto de esa, de W. a E., Cochi próxima al extremo NW. de Titicaca y Lauassáni al lado opuesto.

Todas las islas de este archipiélago contienen haciendas en explotación y habitantes permanentes. Las ruinas de Titicaca, en particular las de Pucará, ya muy visitadas, reservan todavía del arqueólogo sus revelaciones definitivas.

A poco menos de cuatro kilómetros al E. de Yampupata está la isla Coati o de la Luna, que ocupa por sus ruinas y tradiciones lugar casi tan importante como Titicaca, aunque es de mucho menor tamaño.

Siguiendo la costa occidental del golfo de Copacabana, al N. está Quillata, al centro de la bahía Pomata, Mauricio delante de la boca del Ilave, Saco delante de la garganta que une al Continente la península de Yanacoa, cerca de Acora, la roca S. Bartolomé pegada a la costa y en medio del estrecho Taquili, la de este mismo nombre con el islote Quisata a continuación de su extremo SE. y algo más al NW. la isla Amantani y un islote entre ella y la costa de Capachica. Más al N. Arapa, en la bahía Sunuco.

En el golfo Puno Tallakeri en la bahía de Coata, Esteves poco más de un kilómetro al W. de la punta Kallapaira, el islote Peña Blanca hacia el centro y W. de la barra y ex-Romero entre la orilla delante del cerro Manto y la Punta Chimú.

En el golfo Vilque Chico los islotes Huancané, Pariti, Chikiwí y cuatro pequeños; siguiendo la costa oriental al SE. Riveros, Conima, Soto que sigue en tamaño a Titicaca, Huarupaya y Mogate a la boca de Huaicho, Campanario y un islote pequeño delante de las ruinas de Callancachi; al E. de este grupo, sobre la punta de Escomas, Quilaca y Choqueta, Apingueta tres millas al S. de Campanario y Púlpito doce millas al E. 11° S. de Apínguela.

En el estrecho Tiquina, a la boca de la bahía Acomayo, el islote Zuriuta y al entrar al Uinamarca, contra la playa de Copacabana, dos peñascos que se destacan a pocos metros.

En el lago Uinamarca, frente a Guarina, Sojata, más al S. Patapatani, que algunos llaman Ampura, es bastante grande y parece la continuación de la punta Ccarapata, a la cual está unida por una calzada. Punta e isla separan la bahía Kiriqui de su vecina Aigache.

En la prolongación de Patapatani al W. está Sicoya, al N. Paco y al N. de Paco Taquiri. Al S. de Sicoya está Querata o Cumana y al S.W. de ésta última Mercedes. Al W. de Paco está Anapia con un islote pequeño, Aputa y al S. Soana. Sólo Anapia o Iscaya y Soana son peruanas; las otras son bolivianas. Todas están cultivadas, tienen habitantes, vistas muy animadas, aldeas pintorescas y bonitas iglesias.

La línea internacional no es recta. Sale de Conima dejando al W. la isla Iguarupaya hasta un kilómetro o poco más al S. del puerto Copacabana; de ahí corre al E. dejando al Perú una pequeña parte del S. de la península Copacabana y las islas Anapia y Aputa y va a morir en el Desaguadero, cuya orilla oriental es de Bolivia y la occidental del Perú. En cada orilla hay un pueblecito, unidos por el puente, que por mucho tiempo fue de totora, hasta que la Peruvian Corporation lo reemplazó (1887) con uno de madera levadizo que existe hoy, cambio que respondió a la necesidad de dar paso a los vapores de esta Compañía, que se ocupaban de portear los metales de Corocoro al lago. Hacia el ángulo occidental está Zepita.

Es de notar que en los 373 años transcurridos desde que Cieza de León visitó el Titicaca nada ha cambiado en sus riberas y antes bien, examinando debidamente relaciones y planos del siglo XVI, se nota que muchos lugares de las costas del lago se encuentran hoy más próximos al agua de lo que estaban entonces.

Léase como testimonio la descripción que hace Cieza de León con datos recogidos en 1540.

"Como sea tan grande esta tierra del Collao, hay sin lo poblado muchos desiertos y montes nevados, y otros bien poblados de yerba, que sirve de mantenimiento para el ganado campesino, que por todas partes anda. Y en el comedio de la provincia se hace una laguna, la mayor y más ancha, que se ha hallado, ni visto en la mayor parte de estas Indias; y junto a ella están los más pueblos del Collao, e islas grandes que tiene este lago, en donde siembran sus sementeras y *guardan las cosas preciadas,* por tenerlas más seguras que en los pueblos que están en los caminos.

"Acuérdome que tengo ya dicho, como hace en esta provincia tanto frío que no solamente no ay árboles de frutales, pero el maíz no se siembra, porque tampoco da fruto por la misma razón. En los juncales de este lago ay grande número de paxaros de muchos géneros, y patos grandes y otras aves, y matan

en ella dos o tres géneros de peces bien sabrosos, aunque se tiene por enfermo lo más de ello. Esta laguna es tan grande que tiene de contorno ochenta leguas y tan honda que el Capitán Juan Ladrillero me dixo á mí que por algunas partes della andando en sus bergantines, se hallava tener sesenta y ochenta brazas y más, y en parte menos. En fin, en esto y en las olas que haze quando el viento sopla parece un seno de mar. Querer yo dezir como está reclusa tanta agua en aquella laguna, por donde nace, no lo sé por que puesto que muchos ríos y arroyos entran en ella, paréceme que de ellos solo no bastava á se hazer lo que ay mayormente siendo lo que desta laguna se desagua por otra menor, que llaman de los Aulagas (hoy Aullagas)... Otra cosa se nota sobre este caso y es que vemos como el agua de una laguna entra en la otra (esto es la del Collao en la de los Aulagas), y no como sale; aunque por todas partes se ha andado el lago de los Aulagas. Y sobre esto he oydo á españoles y indios, que en unos valles de los que están cercanos á la mar del sur se han visto y veen continuos ojos de agua que van, por debaxo de la tierra á dar á la misma mar; y cree que podía ser que fuesse el agua destos lagos desaguando por algunas partes, abriendo camino por las entrañas de la misma tierra, hasta ir á parar á donde todas van, que es la mar. La gran laguna tiene por nombre Titicaca, por el templo que estuvo edificado en la misma laguna".

Continúa Cieza su descripción de los alrededores del lago en esta forma:

"Pues bolviendo adonde dexé el camino que prosigo en esta escriptura, de Hatuncolla: digo passa por Paucarcolla, y otros pueblos de esta nación de los collas, hasta llegar á Chuquito (hoy Chucuito), que es la más principal y entera población que ay en la mayor parte deste gran Reyno, el cual ha sido y es cabeza de los indios, que su Magestad tiene en esta comarca. Y es cierto, que antiguamente los indios también tuvieron por importante cosa á este Chuquito; y es de lo más antiguo todo lo que se ha escripto, á la cuenta que los mismos indios dan. Cariapassa fué señor de este pueblo y para ser indio fué hombre bien entendido. Ay en él grandes aposentos, y antes que fuessen señoreados por los Ingas, pudieron mucho los señores deste pueblo: de los cuales cuentan dos, por los más principales, y los nombran Cari y Yumalla. En este tiempo es como digo) la Cabecera de los indios de su Magestad, cuyos pueblos se nombran Xuli, Chilaue, Acos, Pomata, Cepita, y en ellos ay Señores y mandan muchos indios.

"En los pueblos ya dichos ay iglesias muy labradas, fundadas las más por el reverendo padre fray Thomas de Saint Martin, provincial de los dominicos".

"Por junto á Cepita passa el Desaguadero".

La primera conjetura esencial fue la de que el lago descargaba todo su exceso de agua por el Desaguadero y no conociéndose a este río desagüe distinto que el que alimenta al Aullagas, debía este otro lago descargar a su

vez, como lo dice ingenuamente Cieza, por una salida subterránea, que llevara ese exceso de líquido al Pacífico o Mar del Sur, que se decía entonces.

Ulloa, adoptando la manera de pensar que expresó Cieza, dice a su vez.

"Por el fin de esta laguna * corre un río que llaman Desaguadero, el cual forma la laguna de Paria, (llamada hoy Poopó ó también de Aullaga), y de esta no sale río alguno visible, pero por los remolinos que se dejan percibir en ella se convence que tienen salida las aguas por conductos subterráneos".

Confirmando este supuesto se ha llegado hasta a afirmar que habiéndose soltado una balsa a la vela, giró a merced de los remolinos hasta que, llegada al centro del lago, desapareció. El hecho, de cuya veracidad es permitido dudar, no ha alcanzado aceptación.

Se le concede en cambio a esta réplica de Raimondi a la suposición de un canal subterráneo.

"Esta errónea aserción de Ulloa, de que el lago Poopó o Aullagas tenga una salida subterránea, ha sido emitida la primera vez por Cieza de León y ha encontrado eco en casi todos los que han escrito sobre el lago Titicaca, resultando una creencia casi general, que se trasmite de boca en boca, sin tomarse el trabajo de examinar el fenómeno: pues como he dicho ya, para mi la gran evaporación que se verifica en la extensa superficie de los lagos Titicaca y Aullagas, es más que suficiente para consumir toda el agua de los ríos que alimentan á dichos lagos.".

En la interesante conferencia que en la Sociedad Geográfica de Lima dio relativamente al Titicaca el Dr. Ignacio La Puente, el 21 de diciembre de 1891, refiriéndose a cálculos hechos por ingeniero de nota, aseguró que en la vasta superficie del lago se vaporizan en cada veinticuatro horas cincuenta millones de metros cúbicos de agua; estimándose para hacer la operación cinco milímetros por metro cuadrado de superficie en el dicho lapso de tiempo. Agrega el ingeniero que en España, a mucho menor elevación, se ha establecido que el agua vaporiza a razón de cuatro y medio milímetros por metro cuadrado de superficie cada veinticuatro horas.

El Dr. La Puente, para significar la magnitud del volumen de agua que forma el Titicaca, hace notar que concediendo al Rímac un caudal de agua de cuatrocientos metros por segundo, del que notables ingenieros lo suponen susceptible en las grandes avenidas, demoraría para llenar la cuenca del Titicaca, con la cantidad de agua que hoy la ocupa, ciento cinco años y doscientos tres días.

Rectificando un trabajo anterior sobre características del Titicaca, el Dr. Luis Carranza, presidente entonces de la Sociedad Geográfica de Lima, afirmó que la superficie del lago no era 3000 millas cuadradas, como se esta-

---

* Ulloa se está refiriendo al lago Titicaca.

blecía en el trabajo aludido; sino 4000, midiéndose 95 en el eje mayor o sea de Guaqui a Sunupe, junto a la boca del Ramis, mencionando a Taraco, pueblo vecino al Ramis, y 45 millas de Juli a Escomas, superficie que se estimó semejante a la que ocupa el reino de Sajonia. El Dr. La Puente ha encontrado 105 millas en el eje mayor o sea de Sunupe a un lugar no lejos de Aygache y 37 millas de Juli a Carabuco; que dan 3885 millas, diferencia de no muy fácil verificación por la irregularidad de los contornos del lago.

Lemaire aceptando el casi paralelismo de los lados mayores les asigna 160 km. al largo y 60 km. al ancho, medido de Ilave a Carabuco. De esas distancias deduce la superficie líquida de cinco mil cien kilómetros cuadrados, aparte lo que en la superficie total ocupan las islas. Agrega que la cifra generalmente admitida para esa superficie es 8381 km2. que indica Vivien de Saint Martin, pero que la considera exagerada. Estima al Titicaca el lago más extenso de Sud América, nueve veces más grande que el lago Ginebra y dieciséis veces más pequeño que el lago Superior, en la América del Norte.

Reduce ese autor la altura superficial del lago a 3812 m., que coincide casi con la deducida de las libretas de los ingenieros que tendieron la línea férrea entre Mollendo y Puno.

Coker, cuyo estudio realizado en 1910 tuvo sin duda a la vista los de Lemaire y los de Bandelier, estos últimos verificados sobre el terreno durante seis años, señala una superficie de 3230 millas cuadradas y una altura de 3812.50 m. y establece que la extensión del Titicaca es la tercera parte del lago Erie. Sus medidas: 130 millas de largo por 25 a 40 de ancho.

Del lago dice: (y es cierto) "Tiene una costa muy irregular, dentada de bahías y con un crecido número de arroyos..." orientados sus lados mayores de SE. a NW., agregaremos.

La síntesis en que compendía su trabajo es, por su sobriedad y precisión, excepcionalmente sugestiva: dice:

"El lago Titicaca es una gran porción de agua de como más de tres mil millas cuadradas, a una elevación de doce mil quinientos piés. Para su elevación el agua es relativamente caliente y en apariencia presenta pequeñas variaciones en diferentes estaciones, mientras la temperatura es naturalmente conforme en varias profundidades.

El lago tiene muchas bahías más o menos cerradas, completamente arenosas y con un buen crecimiento de vegetación.

La mayor parte del lago tiene una profundidad considerable, noventa a ciento cincuenta y cuatro brazas y con un fondo de fango fino, en el cual no se conoce vida orgánica. Hay muchos brazos de ríos tributarios y la cuenca abraza varios lagos de tamaño pequeño. Los peces baratos son chicos, pero de excelente calidad y son por lo regular pescados por los métodos antiguos.

Ciertas especies de peces y crustáceos son muy abundantes, al menos en las bahías y regiones fangosas; pero por la variedad de estos animales acuáticos, *la vida* es limitada en un grado notable. Sólo ocho especies de peces

nueve de crustáceos han sido descritos y unos cuatro moluscos pequeños; esponjas e insectos acuáticos también han sido observados. La fauna y flora tanto como son conocidos, no habitan sino las bahías y orillas, pero la *plankton* (vegetación del fondo) no ha sido examinada.

La creencia de que la fauna del lago Titicaca sea de origen marino directo, parece estar apenas afianzada en el presente conocimiento de la biología del lago. Un gran cuerpo de agua a tal elevación, tan aislado de todos los sistemas de aguas, y con tan pocas especies de vida, ofrece oportunidad única para los estudios biológicos, teniendo referencia a las condiciones físicas de las aguas del lago y de su cuenca".

Los ríos que alimentan de agua al lago son los veinticinco que siguen: Ramis, Vilque, Paroparo, Moho, Ninantayo, Suches, Huaicho, Carabuco, Ancoraimes, Camata, Achacache, Chinchaya, Batalla, Chililaya, Senenca, Pucarani, Viacha, Tiahuanaco, Ccarapata, Pomata, Juli, Ilave, Totoral, Ilpa y Coata.

Con esta afluencia constante se produce en la estación lluviosa un aumento de 162 milímetros y en igual proporción decrece el lago cuando cesan las lluvias.

Hay sin embargo corriente de opinión sosteniendo que el lago invariablemente decrece y el pronóstico de que se convertirá primero en pequeñas lagunas y luego en modesto río, cabecera del Desaguadero. Como para que el fenómeno se realice precisa elevar el lecho del lago, sobre el nivel en la boca del Desaguadero, se asegura que esta elevación del fondo la causarán el lodo y sustancias muertas, que empujan al lago los aluviones de la estación lluviosa, que afecta con frecuencia proporciones diluviales.

Desde luego la profecía no parece que tendrá su realización en futuro muy próximo. Hace más de 373 años que Cieza de León recogía datos para la descripción que reprodujimos antes y estamos en situación de afirmar que los lugares que menciona no distan de la orilla hoy más que antes.

Cabe pues la seguridad de que antes de que la disminución de agua en el Titicaca se haga notar, se hundirán en el olvido muchas generaciones y con ellas muy espeluznantes profecías.

El Dr. Lemaire da opinión sobre la magnitud del lago en los conceptos que siguen:

"Aunque se haya exajerado su superficie, el Titicaca no deja de ser el lago más grande de la América del Sur. Es nueve veces más grande (probablemente trece) que el lago Ginebra, 576 km. c., pero es dieciséis veces más pequeño (probablemente sólo diez) que el lago Superior en la América del Norte, 86,630 km.c.".

En el anterior acápite se lee que la superficie más generalmente admitida es de 8300 km.c.

Dando por terminada su descripción del lago actual procura deducir lo que ha sido antes, proponiendo hipótesis en armonía con la opinión de

decrecimiento sistemático del lago, apuntada antes. Dice:

"Los dos lagos (Poopó y Titicaca) debían comunicar y sus aguas se extendían probablemente sobre toda la parte de la altiplanicie situada entre el 10° y el 21° de latitud sur y comprendido entre la cordillera de los Frailes y la Real. He notado, en efecto, a lo largo de las montañas vecinas de Oruro una línea blanquecina, situada algunos metros por encima del llano, que parece indicar el nivel del antiguo lago. Este hecho ha sido señalado también por Chaworth Muster en 1876.

Este vasto manto interior recubría la pampa de Empeza, al W. de Uyuni y toda la región ocupada hoy día por el lago Poopó, Pacha, Oruro, Corocoro, La Paz y el lago Titicaca. Sus aguas se derramaban en la gran depresión en que está construida actualmente La Paz y corrían por un ancho río al lecho del Amazonas. El más grande lago de la tierra alimentaba al más grande río del mundo".

Según Agassiz el lago Arapa al N., el Umaya al W., el Poopó al S.; eran parte integrante del vasto mar interior, cuando su nivel alcanzaba 4000 m. de altura.

Todavía precisa más su hipótesis el Dr. Lemaire:

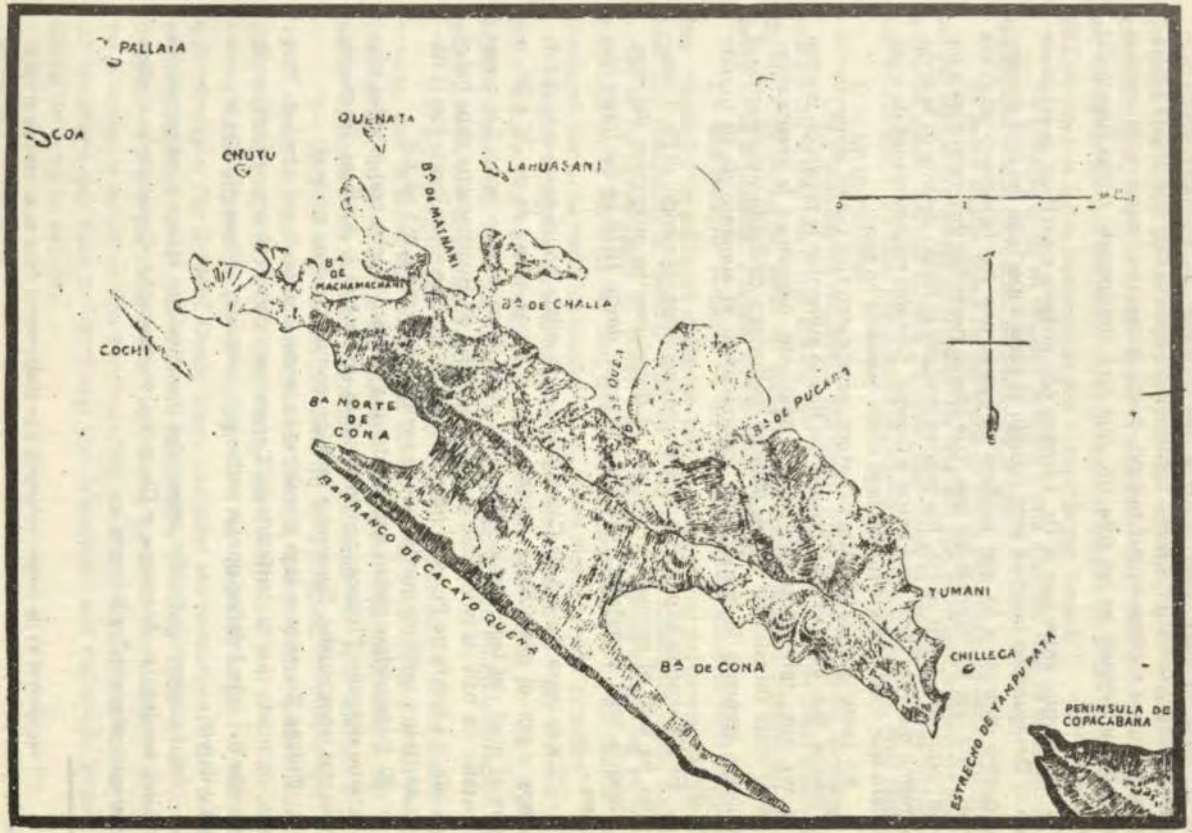
"Desde los tiempos históricos, dice, las aguas del Titicaca y del Poopó se han ciertamente retirado. En otro tiempo el Desaguadero formaba sin duda un estrecho muy ancho y sembrado de islas, que reunía los dos lagos. En esta época la península de Copacabana debió ser una isla y el istmo de Yunguyo, que la une hoy a tierra firme, debió estar recubierta de agua. En apoyo de esta opinión citaré un pasaje de la obra de J. Vizcarra. Una de las piezas de verso que contiene el principio de su libro está intitulado: Historia de Copacabana. ISLA DEL LAGO.

Otros hechos nos muestran todavía que el nivel del Titicaca ha bajado fuertemente".

Dice el Dr. Lemaire que han desaparecido cinco islas, cuyos nombres y situación silencia y concluye contradiciendo el vaticinio del autor a quien atribuye la noticia, al establecer este otro, diametralmente opuesto, relativamente al futuro Desaguadero y al lago mismo:

"Es, pues, dice, muy fundado admitir que en una época, más o menos remota, la parte sur del lago Titicaca o lago pequeño desaparecerá; dada su poca profundidad, un descenso de nivel de cuatro metros descubriría la mayor parte del Desaguadero que no será más alimentado, se desecará por la misma causa y el lago Poopó con sus pocos metros de profundidad, no recibiendo más agua, desaparecerá completamente. El lecho actual se reducirá más y más y no comprenderá entonces sino una cubeta aislada, representada por las partes profundas del lago Titicaca".

Elementos semejantes fundan deducciones distintas. Así mientras el Dr. Lemaire hace la que acabamos de copiar, con motivo parecido se hace esta otra:


PALLAIA
QUENATA
COA
CHUTU
LAHUASANI
Bª DE MAIMANI
Bª DE MACHAMACHAY
Bª DE CHALLA
COCHI
Bª NORTE DE CONA
Bª DE PUCARA
BARRANCO DE CACAYO QUENA
TUMANI
CHILLECA
Bª DE CONA
ESTRECHO DE TAMPU PATA
PENINSULA DE COPACABANA

"Creemos pues haber probado que las aguas del lago disminuyen progresivamente y deducimos como consecuencia forzosa que éste llegará a desaparecer con el transcurso del tiempo, hasta convertirse primero en lagunas pequeñas y después en un solo río, que será considerado como fuente del Desaguadero".

Se ve que antes que el Dr. Lemaire con criterio científico, se establece que el Desaguadero quedará seco cuando el nivel superficial del lago descienda cuatro metros, a lo que pudiera agregarse que ese fenómeno ocurriría antes. Para que los vapores del lago, que apenas necesitan dos metros para navegar, pudiesen entrar al río, fue preciso dragarle el fondo delante de la boca, lo mismo que más tarde para entrar a Guaqui. Con dos metros menos de agua, es claro que toda la costa sur del lago chico quedaría en seco.

En tanto que así se resta su futuro, veinticinco ríos siguen alimentando al Titicaca, que cada verano, cuando las lluvias aumentan la provisión normal a la vez que, refrescado con ellas el ambiente, disminuye la evaporación, infla su masa sin cuidarse de que pasadas las lluvias y caldeado y enrarecido el ambiente aumenta la evaporación, contrariando el aumento de su líquido caudal.

El distinguido explorador a quien nos venimos refiriendo, el Dr. Lemaire, no ha sido el primero en afirmar el decrecimiento progresivo del lago. Propuso la tesis el notable explorador Agassiz, desde 1876 en las frases que siguen:

"La extensa llanura de Cabanillas que se dilata por el norte más allá de Lampa y por el oeste hasta Juliaca, cuya máxima altura es de 30 á 36 m. sobre el nivel del lago, debió haber sido parte de su antiguo lecho. Las costas orientales no han variado, bien que la península de Huachacache debe haber sido isla. La bahía de Puno es natural suponer que estuviera ligada con la llanura de Ilave y también con las que se extienden atras (al W.) de Juli.

El Desaguadero debió haber sido una vía muy ancha con grandes islas a lo largo del lago Titicaca, considerándolo unido con el Aullagas, formando como dos lagos iguales, Superior e Inferior, comunicándose entre sí:

El lago Superior o lago grande, se extendería a través del istmo de Yunguyo, de modo que la península de Copacabana constituiría una isla grande, separada del lago Inferior por un ancho paso entre las colinas situadas al oeste de Yunguyo".

Aquí parecen indicadas como islas devueltas por el lago a sus costas, las actuales penínsulas Ancoaque o Chucuito, Hachacache, Copacabana y acaso el cerro Huacspata * y Romero.

(*) Huacspata es de origen volcanico y probablemente debe su existencia al movimiento geológico que desecó en parte aquel gran mar mediterraneo, que unía en épocas remotas los actuales lagos Arapa, Umayo, Aullagas y Colpara. Chalón 1884.

El Dr. Lemaire reconoce que el nivel del Titicaca varía del verano al invierno. La fusión de las nieves eternas que coronan las altas cumbres de la cordillera real, determina cada estío una elevación del nivel del lago. Esta elevación es variable de un año a otro; durante el verano de 903 ella ha sido de 162 milímetros (cifra comunicada por el capitán del *Yavarí)".*

En otra parte de su estudio nombra a este capitán, que es el antiguo y prestigioso oficial de marina D. Bernardo Smith.

Es inútil anotar que a los períodos de lluvia anormal y de sucesivos días sin sol siguen crecientes anormales, en relación con el mayor ingreso de agua y menor salida, porque la falta de calor disminuye la cantidad que se elimina por evaporación. En tales casos las inundaciones son naturales y no muy raras.

Dice un profesional:

"Los exploradores modernos franceses, ingleses, americanos, alemanes, nos pintan lo que ven o han creído ver: sus obras están llenas de descripciones de edificios peruanos, pero sin comentarios, comparaciones o pesquisas respecto de la antigüedad u origen de los constructores.

En una palabra: ninguno de los que han escrito sobre el Perú antiguo han estudiado los edificios indígenas con el propósito de desvanecer las tinieblas que oscurecen la historia anterior a los últimos soberanos incas, nadie ahora se ha preocupado en buscar los orígenes de tantas razas que se han sucedido en la América del Sur, desde los contemporáneos de los dolmen y comlesch peruanos hasta los constructores de los monumentos incásicos"*

Puede agregarse que tampoco se han preocupado de ligar con los hechos actuales las comunicaciones y tradiciones relativas al período protohistórico del Perú. Aún hay más, que siempre no toman en consideración lo que dicen los mismos autores a quienes citan.

Así por ejemplo, han omitido tomar en consideración, como debieron hacerlo, que el sabio don Mateo Paz Soldán, en su obra Geografía del Perú, impresa por su hermano el Dr. Mariano Felipe en 1862, ocupándose del Titicaca menciona dos grandes inundaciones causadas por la creciente. Dice:

"En 1748 se observó un crecimiento en sus aguas, lo mismo que en 1845, *tanto que se temió inundación.* Parecía, además, que LAS AGUAS DEL DESAGUADERO CORRIAN AL LAGO TITICACA.

¿Puede suponerse que en el lago sólo han ocurrido las dos crecientes que menciona Paz Soldán? Desde luego cualquier estremecimiento del suelo es un sacudimiento del enorme vaso, susceptible de desparramar en distintas direcciones y a largas distancias el líquido que contiene. Así sucede en el mar, no obstante la incomparable enormidad de sus dimensiones superficiales y es un fenómeno que debe contemplarse con la atención que merece lo trascendental del tema en estudio.

---

* Chalón - Los edificios del antiguo Perú, 1884.

La predisposición del suelo de América para sacudirse es proverbial y puede asegurarse sin temor de que el hecho prive de autoridad a la palabra, que a cada movimiento del suelo corresponde otro de igual, sino de mayor intensidad, en el líquido que guarda. ¿Cuántos terroríferos terremotos han ocurrido dentro de los siglos de la Historia? ¿Cuántos en los siglos de la protohistoria...?

Como comprobante de decrecimiento constante del lago se cita el hallazgo de un pez petrificado, en la cima del cerro de Huacspata cerca de Puno, a 46 m. de altura; pero ¿es que realmente ha disminuido el volumen de agua,o el Collao continuará todo entero elevándose de manera uniforme y constante?.

---------oOo---------

TITICACA PRE-HISTORICO

Antes que un grueso volumen de líquido navegable el Titicaca es la clave misteriosa de uno de esos trastornos radicales que suelen producirse como efecto de los grandes sacudimientos del suelo.

No sabemos que haya, creemos que no hay noticias concretas del emocionante cataclismo. Ni aun siquiera se puede asegurar cual fue la orografía de la época en que ocurrió, ni la red fluvial que serpeaba entre las serranías de entonces. Verdad que el padre Vizcarra refiere que "Han existido entre las provincias alto peruanas pueblos y ciudades con sus monumentos clásicos hasta el año 666, en que tuvo lugar la erupción simultánea de varios volcanes en este nuevo mundo, causando grandes ruinas como se ve desde el Brasil hasta el Canadá e Illinois."

"Según el examen de sus terrenos extratiformes y la tercera capa que hemos hallado en la cumbre de sus elevados cerros y hondos valles, se ve que estas tierras han sido pobladas antes del diluvio universal."

"Tenemos pruebas de inducción en los muchos fósiles que existen en estas islas y en las llanuras alto-peruanas. Y también en los enormes pedrones labrados que sirven de base á la mayor parte de sus monumentos, no sólo de los de esta provincia sino también de las comarcas muy apartadas de esta metrópoli".

Sea cual fuere el crédito alcanzado por las afirmaciones de este sacerdote, bastante tiempo vecino de Puno, es lo cierto que sus palabras tienen la ratificación de los elementos de prueba que indica.

Fr. Baltazar de Salas es todavía más preciso. Dice:

"Las sagradas aguas del Lago Titicaca cubren y ocultan todos los palacios, castillos y pirámides con sus portentosas ciudades y huertos que formaban el Eden ó cusi Ahta, plantado por Dios-Vero en la Aurora de los tiempos y en el cual colocó á los Paa Zuma, quienes por causa de Satanás, fueron de allí arrojados y Dios mandó amurallar con fierrorruffo toda esa región. Así permaneció hasta el día del diluvio, que se convirtió en ese lago".

Es muy posible que esas ruinas de palacios, templos y jardines y hasta los restos de la férrea muralla yacente en el lecho del Lago se tocarían con la sonda, a no haberlos cubierto la gran cantidad de limo que arrojan en ese lecho los aluviones de cada estación lluviosa.

Verdad que estas tradiciones o leyendas pudieron ser más claras, pero la historia, que puede considerarse como tal sólo desde el establecimiento de la conquista española, se resiente, en la investigación de los hechos anteriores a ésta, de las condiciones en que se estableció. Resultado de los primeros contactos de aborígenes y recién llegados, de opresores y oprimidos, sin idioma común, sin estimación de los primeros para los segundos, que carecían de voluntad para dar ni siquiera noticias a aquellos en quienes sólo veían sus verdugos, sin formularios éstos que uniformarán sus investigaciones, ni anales que consultar y antes dispuestos a destruir cuanto escapaba a su análisis suponiéndolo pecaminoso o herético; ellos recogieron pobre cosecha pre-histórica. Pero la referencia a un cataclismo terrible, que produjo transformación muy honda, casi total, la consignan todas esas viejas crónicas.

Acosta dice:

"Hay entre ellos comúnmente gran noticia y mucha plática del diluvio; pero no se puede bien determinar si el diluvio que estos refieren es el universal, que cuenta la divina escritura, *ó si fué algún otro diluvio ó inundación particular* de las regiones en que ellos moran. Yo mas llego al parecer de los que sienten que los rastros y señales que hay de diluvio no son del de Noé, si nó de algún otro particular, como el que cuenta Platón ó el que los poetas cantan de Deucalión. Como quiera que sea, dicen los indios que con aquel su diluvio se ahogaron *todos los hombres*, y cuentan que de la gran laguna, salió un viracocha el cual hizo asiento en Tiahuanaco, donde se ven hoy ruinas y, pedazos de edificios antiguos muy extraños y que de ahí vinieron al Cusco y así volvió a multiplicarse todo el género humano".

La frase *todos los hombres* que Acosta repite como dicha por los indios, se explica bien en boca de éstos, teniendo en cuenta el nombre y la etimología del mismo, que designa Cobo para Tiahuanaco:

"El nombre que tuvo este pueblo antes de que fuera señoreado por los incas era Taypicala, tomado de la lengua aimará y que quiere decir la piedra de enmedio; porque tenían por opinión los indios del Collao que este pueblo estaba en medio del mundo y que del salieron después del diluvio.

Muestran en la misma laguna una isleta donde fingen que se escondió y conservó el sol y por eso antiguamente hacían ahí muchos sacrificios, no solo de ovejas si no de hombres también. Otros cuentan que de cierta cueva salieron por una ventana seis ó no se cuantos hombres y es donde llaman Pacari-Tampo. Y así tienen por opinión que los tampos son el linaje más antiguo de los hombres".

El padre Calancha dice a su vez:

"Lo cierto es que lo que aquellos indios referían y la tradición era que los que avían poblado estas tierras eran descendientes DEL QUE SE LIBRO DEL DILUVIO que *anegó el mundo* y que aqueste repartió las tierras en tres ijos ..."

"Porque dado caso, como es así–dice Ondegardo –ellos tuvieron noticia del diluvio y afirman que se destruyó *todo el mundo* por agua, de esta generalidad dura la memoria entre ellos e muy generalmente, como cosa muy notoria".

Queda visto que *todo el mundo* de los indios era el Collao y ese mundo sufrió excepcional cataclismo.

En la CRONICA MORALIZADA se lee: – "Dicen que apareció en Tiahuanaco el muy poderoso Con Tice Viracocha, quien dividió el mundo en cuatro partes y lo dió á cuatro reyes. Lo mataron y pusieron su cuerpo en una balsa de totora, que soltaron al garete. La balsa navegó con tanta velocidad que dejó admirados á quienes lo mataron sin piedad y crecióles el espanto porque la laguna no tiene casi corriente y entonces no tenía ninguna. . . . . .

Llegó la balsa con el rico tesoro á la playa de Cachamarca DONDE ESTA AHORA EL DESAGUADERO y es muy asentado en la tradición de los indios que la misma balsa –rompiendo la tierra– abrió el Desaguadero *porque antes nunca le tuvo* y DESDE ENTONCES CORRE y sobre las aguas que por ahí encaminadas se fué el santo cuerpo hasta el pueblo de los Aullagas, muchas leguas distante de Chucuito y Titicaca, azia la costa de Arica y Chile".

El padre Salas en su historia de Copacabana, describe escena semejante, llamando a la víctima Tunupa (1), nombre con el que oculta el verdadero, que según este sacerdote es Santo Tomás, quien predicaba en sudamérica la doctrina cristiana estigmatizando a sus transgresores. Las severas amonestaciones agrupan contra él a los perversos, a quienes anhelaba corregir, los cuales deseosos de poner término a la censura, asesinan al apóstol, lo atraviesan con una vara de chonta, poniéndolo luego en la balsa que, después de correr el lago con velocidad inusitada, va a romper con la *popa* la playa de Cachamarca.

Textualmente dice:

"Pusieron al santo discípulo en una balsa y echáronle en la gran laguna del Titicaca á la providencia, no de los vientos ni de las ondas sino del cielo. Refieren pues los antiguos que un recio viento sopló en la popa de la balsa y

---

(1)"...no cabe dudar que multitud de tradiciones peruanas, sean cualesquiera la forma y ocasión en que los indios se las comunicaron á los españoles y los motivos que estos tuvieron para inquirirlas, convienen en que peregrinó por dicho país un hombre ó ser extraordinario y superior á los que entonces lo habitaban en cultura y en ideas que procuraba difundir, con escasa fortuna, aunque después con los años y como suele suceder en circunstancias análogas, prosperarán algunas mas ó menos en la misma ú otra forma . . . " Jimenez de la Espada.

la llevó como si fuese á vela y remo con tanta velocidad que ponía admiración; y así tocó en tierra de Cachamarca, donde *agora es el Desaguadero*, que ANTES DE ESTE SUCESO NO LE HARIA y la abrió *con la popa* de la balsa, dando suficiente lugar á que las aguas corriesen y sobre ellas fué navegando hasta las Aullagas, donde se hunden las aguas por las entrañas de la tierra y ahí se dice que quedó el santo cuerpo y que cada año, en una de las pascuas ó por aquel tiempo se veía ahí una fresca y verde palma en una isleta que el Desaguadero hace vecina á la costa de Chile, sola y sin que la acompañe otro árbol alguno. Todo es posible á Dios, aunque yo no lo vendo por indubitable. Lo que puedo afirmar es haber oído á indios ancianos deste asiento de Copacabana y en especial á uno que en el mismo convento sirve hoy día de enseñar á leer y cantar á los muchachos del pueblo para ministerio del coro y servicio de la santa virgen, el cual dice que oyó á uno de sus antepasados, que en la misma isla quedaban impresas en las peñas las plantas de los pies de Tunupa, que así llamában al glorioso santo por milagroso".

En el opúsculo *El hombre blanco en el Perú*, (1) se lee:

"Los quichuas llamaron á los blancos viracochas lo mismo que á los españoles y el mismo apelativo y título soberano, así como los de Tunupa, Tarapaca ó Taapac que los collas y otros pueblos les dieron, lo aplicaron también á deidades como Con, Ticci, Illa Ticci y Pachacamac, como si con el quisieran añadir á las excelencias que vislumbraban en su confuso ser supremo las que vieron en los emigrantes viracochas. . . . . .

. . . . . .

"Volviendo al *hombre blanco* digo que los nombres que le dieron los peruanos es una de las cosas que mas en confusión me ponen cuando pretendo averiguar si al llamarle Viracocha y Tunupa como á sus deidades, quisieron divinizar un ser humano ó humanizar un ser divino; pero me inclino á lo primero, como antes insinué, aunque en las tradiciones peruanas se encuentran ejemplos de las dos cosas . . . . . .

"En cuanto á la época que aproximadamente puede señalarse á la aparición de los Huiracochas en el Perú, nada cabe afirmar con alguna certeza, y –aunque el levantamiento de los Andes debió verificarse entre los tiempos del terreno cuaternario y los del moderno– no me atreveré á referir á ellos ó á los inmediatamente posteriores los episodios de Cacha y del río del Desaguadero; porque es muy posible, casi seguro, dado el carácter y aficiones de la raza peruana, que se hayan acumulado sobre un hecho cierto y natural otros de diferentes épocas más remotos y revestidos de circunstancias maravillosas, convirtiendo así la tradición en leyenda . . . . . .

Después de su sobria descripción de las Chulpas de Sallustani, en el Umayo, se pregunta el autor de las MONOGRAFIAS HISTORICO-AMERICANAS, quien las compara á las ruinas de Gwalior y otros lugares de la India

(1) M. Jimenes de la Espada.

Inglesa:–"¿A qué época corresponden las Chulpas? ¿Son anteriores á la civilización aimará ú obra de una raza de la que no guarda la civilización recuerdo alguno? ¿Son coetáneas de Tiahuanaco, como quieren algunos arqueólogos que han encontrado ciertas antologías entre ambas construcciones? ¿Fueron levantadas por los incas, como suponen *equivocadamente* Garcilaso de la Vega y otros escritores? ..."

La respuesta a tales preguntas acaso pudiera encontrarse en las líneas que siguen:

"Pasado el periodo glacial, que cubrió de hielo gran parte de Europa y Norte América, se restablece la normalidad de la temperatura, que adquiere condiciones análogas á las actuales. En esta era encuéntranse ya vestigios de que vivía el hombre en América conjuntamente con cierto número de animales hoy enteramente extinguidos, tales como el megaterio . . . . . .

La existencia del imperio de Tiahuanaco y de su civilización fué ignorada por casi todos los historiadores de la Conquista, quienes solo refieren que según los indios del Cusco, los que había antiguamente antes de los incas, eran por extremo bárbaros y salvajes –Vivían, dice el padre Cobo, sin cabeza, orden, ni policía; derramados en pequeñas poblaciones y rancherías, con pocas más muestras de razón y entendimiento que unos brutos . . . . " (1)

No fueron esos infelices, sin duda, los arquitectos de las ruinas de Tiahuanaco y otros lugares del Collao y puntos diferentes del Perú, cuyos escombros revelan grandezas desaparecidas, pero no es averiguar quienes construyeron los edificios en ruina lo que importa: para afirmar que el cataclismo existió basta el testimonio de que las ruinas existen.

Detallando las especialidades del suelo alrededor del Titicaca decía en su conferencia el doctor La Puente.

"Los fósiles son muy raros, las margas de inmediaciones de La Paz contienen algunos panorbis y en los de Chile se encuentran restos de vegetales: pero en el limo que rellena las cavidades del terreno de transporte se han encontrado restos del mastodonte Andium, lo que basta para fijar la edad de esa formación".

En Catterice, cerca de Corocoro, la piqueta de un minero ha tropezado a quinientos metros bajo la superficie con un mastodonte y una llama petrificada.

El estudio Basadre (2) también menciona el hallazgo de una osamenta de Sceledotherium que conservaba restos de cuero, la cual fue enviada al sur, en donde es posible que hasta ahora se encuentre.

En ese mismo estudio *Los lagos* se indican al occidente del Titicaca,

---

(1) Las civilizaciones antiguas del Perú, Dr. Wiesse.

(2) Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima, T. III - Los lagos del Titicaca.- M. Basadre.

extensas capas de traquita, terrenos sedimentarios, mantos carboníferos y al norte hasta frutas carbonizadas, que se hallaron en el subsuelo y se trajeron a Lima, como curiosidades muy raras. Hacia el sur, en Yampupata, no sólo se indica la existencia de mantos de carbón, sino que se ha explotado ese artículo, aunque es posible que haya faltado algún requisito para hacer esas hulleras mercantilmente aprovechables.

Basado en las condiciones geológicas del suelo este estudio deduce sin violencia que el Collao ha sido teatro de un sacudimiento colosal que ha derribado cordilleras, ha abierto huecos muy hondos como se supone ser el Titicaca y ha modificado los relieves del suelo, alterando el curso de las aguas y produciendo las perturbaciones más completas y espantables.

Indica también que la tremenda catástrofe ha coincidido o fue producida por una brusca elevación de los Andes hasta la altura que hoy tienen, hecho ocurrido en la época terciaria o cuaternaria, época del Sceledotherium y que este animal y sus congéneres han podido pasar de la Argentina o del Brasil al Perú.

El estudio Basadre condensa sus deducciones en la siguiente forma:

1° "La cuenca de La Paz y las pampas de Tiahuanaco, Laja, Viacha y demás, rellenadas y formadas por las piedras y cascajo que hoy se pueden notar y examinar, son una prueba irrecusable que en épocas muy lejanas y en muchísimos años, los materiales de acarreo que ahí se ven han sido conducidos por fuertes y abundantes corrientes de agua, de alturas precisamente no muy lejanas.

2° Que estas alturas no pueden ser sino de materiales que ya no existen, pero que han existido sin duda en grande escala; pues sólo así han podido esas aguas torrentosas acarrear increíbles cantidades de metros cúbicos de tan abundante material, como son las piedras y cascajos que ahí se encuentran.

3° Que las grandes corrientes de lava existen todas al W. del gran lago Titicaca y las inmensas capas de traquita que cubren en tanta cantidad y extensión el mismo lado occidental de la laguna, según ya hemos anotado, han tenido forzosamente su orígen en esa cordillera volcánica que ha desaparecido, dejando como prueba incontestable y patente de su existencia esas lavas, escorias y traquita" . . .

"El hecho de haber existido una cordillera volcánica en un punto del globo y haberse hundido formando un lago no es única ni especial en el Titicaca. Iguales y muy parecidos hechos han producido el lago Baikal en el centro de la Siberia y muy cerca de éste el conocido con el nombre de Koul. Viajeros inteligentes y grandes sabios han examinado esas localidades y han comprobado que en ambos puntos las cordilleras volcánicas han desaparecido en los fondos de los lagos citados, dejando como testimonio de su turbulenta existencia *torrentes de lavas y derrames de traquita volcánica.*

"El lago Uinamarca, llamado también Vinamarca, ha sido formado en

época posterior y en una gran convulsión volcánica, que rompiendo y destrozando las rocas y alturas de la provincia de Copacabana, abrió el estrecho de Tiquina dando cauce á los otros lagos y formando enseguida el del nuevo río Desaguadero, que conduce hoy las aguas sobrantes de los lagos al actual Aullagas. Estas aguas sobrantes tenían antes su curso al W. de *Yunguyo*, pueblo situado en los límites del Perú y Bolivia, y conducían los lodos y arenas amarillentas de los lagos á las pampas de San Andrés y de Santiago de Machada, en donde se pueden ver hoy.

A consecuencia de la apertura del estrecho de Tiquina y del nuevo cauce del Desaguadero, las canteras que producían las piedras para la construcción de los templos y fortaleza de Tiahuanaco, quedaron inutilizadas para ese objeto y abandonadas esas obras".

Dejando a tales conclusiones el valor íntegro de que son susceptibles, señalamos las que apoyan el concepto personal que hemos formado:

1a. Las pampas al sur del Uinamarca se han elevado, con material de acarreo o por levantamiento del suelo, lo cual está a la vista. Tiahuanaco estuvo bañado por el agua antes y tiene hoy 38 metros sobre la superficie del lago. Las consejas del Tunupa envuelven un hecho cierto.

Hay en esta conclusión otro dato que tendrá empleo más adelante; las fuertes corrientes de agua que arrastraron los materiales de acarreo que habían levantado el terreno. Las aguas sobrantes, no importa de donde, un volumen de agua "tenía antes su curso al W. de Yunguyo". Con la sonda en la mano y observando la orografía actual puede restablecerse el trazo de ese curso sin temor de contradicción.

Son de anotar algunas de las presunciones encaminadas a rehacer el pasado del Collao. Una de ellas es la que admite la existencia de un mar interandino, extinguido al elevarse el terreno y entre quienes la sustentaron podemos citar a Chalón (1), cuyo libro existe en los anaqueles de la Sociedad Geográfica de Lima.

Este ingeniero principia por establecer que

"En el Perú la revolución más notable de la época cuaternaria, es la desaparición parcial del gran mar interior que debía unir entre sí los grandes lagos Titicaca, Aullagas y las ciénagas de Copaisa" . . . . . .

. . . . . .

"Por consecuencia de un movimiento geológico las aguas se han retirado hacia las vertientes del Atlántico, formando varios afluentes del río Beni y en particular todos los tributarios del gran Marañón, origen del río Amazonas; solo ha quedado una gran pampa, hasta ahora cubierta de eflorescencias salinas, que por tal motivo se llama pampa de la Sal".

Otros exploradores han encontrado además residuos de ostras y peces

(1) Los edificios del antiguo Perú. 1884.

petrificados pero es de notar que una y otras manifestaciones solo se hallaron de Copaisa al Sur. Debe constar ademas que solo se adopta la afirmación en la parte que establece el cambio de la red fluvial de la comarca, con abstracción de detalles.

Afirma también Chalón que las ruinas del Tiahuanaco y otras de su tipo alrededor del lago son ciclópeas y pertenecen en consecuencia a un período histórico anterior en muchos siglos a la soberanía de los Incas. Enumera las buenas cualidades arquitectónicas de las obras en ruina, cuya esmerada perfección artística y geométrica "no ha sido nunca igualada en ninguna obra de piedra del nuevo ni del antiguo continente" según la frase entusiasta de Squier.

Literalmente dice Chalón:

"Todas las ruinas existentes en el lago Titicaca eran, poco *antes de la catástrofe diluviana*, acrópolis y sagradas necrópolis: unas y otras habían sido construídas con piedras finas, primorosamente labradas.

"En la orilla presente del lago hay otras ruinas contemporáneas de las de Tiahuanaco, como Llójeya, cérca de Oje, cuya existencia hace imposible presumir, como algunos han sostenido, que el nivel del lago hubiese sido más alto que ahora en la época de aquellas construcciones.

"La orilla sur del lago la forma la península de Copacabana, unida al continente por un desfiladero estrecho (el istmo Yunguyo); ahí se ven las ruinas druídicas de que hemos hablado... La situación tan bien escogida de Copacabana, la facilidad de su defensa contra los ataques por tierra ó por agua, explican sobradamente la presencia de aquellas ruinas qué, en tiempos remotos, fueron lugar fortificado, en donde buscaban asilo las poblaciones vecinas".

En relación con las numerosas piedras labradas vistas en terrenos adyacentes al Titicaca, decia el Dr. La Puente, en el curso de su conferencia, refiriéndose a Tiahuanaco:– "Es muy digno de notarse que por cualquier parte por donde se excave un poco el terreno se encuentran á diferentes profundidades piedras bien canteadas, de distintos tamaños, hechos que indican claramente haber sufrido este lugar, una fuerte inundación, que causó tal vez su ruina y abandono" . . . . . .

"Todos los arquéologos y viajeros que han estudiado las ruinas de Tiahuanaco, están acordes en que sus monumentos son anteriores á la dominación incaica, debidos á otra raza civilizadora, cuya extensión debió ser grande en el territorio del Perú . . . "

"Las ruinas de Rumapunco son ciclópeas. Las piedras están tendidas sobre el suelo, como dispuestas para formar la planta de un vasto edificio. Son enormes y tan pesadas, que no se concibe como los indios de aquella época las hayan podido trasladar desde las canteras hasta el lugar en que se encuentran".

Este acarreo maravilló también a Squier, quien dice al respecto:

"Lo que acrecienta la admiración es que sin bestias de tiro, ni vehículo apropiado, ni ninguna máquina poderosa debieron traerse esas ingentes masas, las más cercanas de la distancia de cinco leguas, en donde existen lechos de arenisca roja y en número asombroso del istmo de Yunguyo, que dista mas de cuarenta millas y tiene rocas traquíticas y basálticas *que sirvieron de principal cantera*, como muestran los cantos ahí trabajados en todo ó en parte y los esparcidos por el tránsito de un lugar á otro..."

El hecho lo explican satisfactoriamente, sin descalificar el gran esfuerzo que revela, recordando el uso que entonces, como hoy mismo se hace de las balsas susceptibles de sustentar grandes pesos y afirmando, a la vez, que tanto Yunguyo como Quemsachata, que son las dos canteras aludidas, estaban unidas por corrientes de agua con Tiahuanaco.

En las faldas de las colinas que respaldan el pueblo de Yunguyo, que miran al sur y delante de las cuales se extienden las orillas septentrionales del Uinamarca, hacia Pocona, se ven todavía aparte de los trabajos hechos para cortar el istmo, labrados en las rocas los vanos abiertos al extraer las piedras a que se refiere Squier y huellas no menos reveladoras pueden señalarse en las colinas de Quemsachata: desde una y otra cantera se hacían a flote los transportes de Tiahuanaco.

Del estudio de estas ruinas deduce Chalón analogías entre ellas y las de Anahuac y las piedras paradas de los pilares druídicos, con derivaciones étnicas que no son objetos de estas líneas, que al comprender afirmaciones ajenas solo intentan sustentar las propias en las que resulten incontestadas.

El arqueólogo Posnanski se ha ocupado y ocupa de extremar estudios en las ruinas de Tiahuanaco, lo que permite suponerlo muy al corriente de lo que ellas revelan.

Le pertenecen los acápites que siguen:

"El clima era benigno –por que el continente no había emergido de las aguas del océano á la altura que hoy día ocupa: – fértiles comarcas cubrían entonces el altiplano y permitían al habitante de la planicie andina dedicarse á una obra gigantezca como la que admiramos en Tiahuanaco. El lago Titicaca ocupaba en aquella época gran parte del altiplano y solo los trechos que se encontraban á una altura que corresponde hoy á 3,844'83 m. sobresalían de la gran laguna en forma de islas" (!) .....

"Tiahuanaco, en aquel tiempo, también isla, se comunicaba por una ancha faja de tierra con la hoy serranía de Quemsachata. La isla Tiahuanaco estaba bifurcada por canales artificiales y naturales.

"Después de detenido estudio técnico, observaciones y excavaciones en el terreno se ha llegado á la conclusión de que en sus dos épocas Tiahuanacu ó Tiahuanaco, como se lee con más frecuencia, *ha sido destruido por un cataclismo sísmico* que lo sacudió, transformando sus megalíticos monumentos en ruinas, mientras olas, aluviones inmensos del lago invadían la población, si-

tuada sólo á pocos metros sobre su nivel". . . . . .

"Según mis últimas investigaciones he llegado al convencimiento de que este lago ó mar de agua *salada* disminuyó posteriormente á tal extremo que tuvo menor cantidad de agua que el actual Lago Titicaca, y fué entonces que el hombre construyó en sus orillas edificios de piedra labrada....."

"Después de este periodo sobrevino una época glacial, la que contribuyó á aumentar el nivel del lago hasta cubrir nuevamente gran parte de la altiplanicie, en una proporción que corresponde á la altura sobre el nivel del mar de metros 3,845'55 " . . . . . .

. . . . . .

"La concluyente é intachable prueba que se puede dar en este sentido es que el lago Titicaca, por la gran disminución de su elemento líquido, descubre actualmente ruinas de piedra labrada, que corresponden á una época muy anterior á la del Tiahuanaco del segundo período".

. . . . . .

"Los muelles de los puertos de esta ciudad al presente están á la vista. La ciudad prehistórica andina está situada á 34 m. 73 cm. sobre el nivel actual del lago ¿qué prueba mas concluyente podemos tener si no es que en una época anterior al segundo periodo de Tiahuanaco tenía el lago Titicaca un volúmen extraordinariamente inferior al que tuvo en tiempo del florecimiento de esa metrópoli? . . . . . "

La atenta lectura de las afirmaciones anotadas sin duda encontrará oposición sustancial entre ellas, pero no se anotan con otro objeto que el de agrupar cuanto parece cristalizado en este interesantísimo tema protohistórico.

Dice en otro lugar:

"En las últimas excavaciones he encontrado al rededor de las ruinas una gran cantidad de muelles y otras construcciones que servían de *defensa* para contener el *empuje* de las aguas y tambien canales para conducirlas hasta la ciudad. Uno de estos canales de gran proporción y ancho, –circunda la parte principal de Tiahuanaco, como son sus templos, palacios, fortalezas, &, y debe haber tenido el mismo objeto que tenían los fosos de los castillos feudales de la edad media de Europa.

"Desde ahí hasta el lugar donde está hoy el lago, en todo el terreno ocupado antes por él, no se encuentra la gran cantidad de alfarería que se vé profusamente esparcida en el lugar donde se eleva Tiahuanaco; tampoco se encuentra el más ligero vestigio de monumento alguno: *lo único que arranca* hoy á esa superficie el arado del indio son los anillos de piedra de que se *servían los habitantes del lugar para dar peso á sus redes de pesca* . . . . . .

"Lago antiguo.– Existen palpables pruebas encontradas en las últimas excavaciones en Tiahuanaco, por las cuales se puede llegar á la evidente conclusión de que en la época de su florecimiento estaba rodeado por el Lago Titicaca". . . . . .

"Moles brutas.– A pocos pasos del muelle se encuentran grandes moles

brutas de lava andesítica que hacen juzgar fueron desembarcadas allí, lugar donde debieron haber sido partidas y labradas, para transportarlas á su destino".

Según el examen que este especialista ha hecho de los monolitos esparcidos sobre el terreno dentro del perímetro de la ciudad en ruinas, las piedras de estructura fina, color plomizo son lavas andesíticas, extraidas del volcán apagado Kayappia, 55 km. al WNW. de Tiahuanaco, –hacia la garganta en que principia la península Copacabana ó sea en el istmo de Yunguyo, al doblar en demanda de Pocona, suponiendo allí una punta, en la que concluyera esa península. El asperon colorado y otras piedras se traían del sur de la quebrada Quemsachata, en la finca Andamarca, proximamente al SW. de Tiahuanaco, desde donde viene al lago pasando al lado de las ruinas del mismo nombre, el riachuelo llamado Tiahuanaco en plano especial del Titicaca, riachuelo que en tiempo de aguas se navega en balsas.

"Todavía hoy, dice Posnanski, los indios transportan en sus balsas pesos superiores á diez mil kilos, peso aproximado al de la puerta del sol, usando velas las balsas entonces como hoy.

Así confirma lo dicho antes:

"El trasporte de las canteras á Tiahuanaco no era muy difícil, porque se efectuaba en grandes *balsas* de totora, que después de navegar cómodamente en el lago, desembarcaba su pesada carga en los mismos muelles ó canales próximos á la ciudad".

Describe este arqueólogo con detalles merecedores de aplauso el trabajo hidráulico tan celebrado en el estudio Basadre, sobre la base de que Tiahuanaco era isla, no obstante lo cual estaba rodeada de fosos destinados según él a la defensa de la ciudad; aunque ha podido equivocarse suponiendo fosos de defensa militar canales destinados á usos de higiene pública.

Como se ve, en concepto de Posnansky, Tiahuanaco era isla, lo que puede no ser cierto sin perjuicio del tema que está en exposición: lamía el agua su perímetro totalmente o sólo en parte, tenía muelle o muelles para facilitar los embarques y desembarques; existen en el terreno adyacente materiales de pesca que extrae del suelo el arado del indio, esto es lo interesante, lo que importa al propósito perseguido.

Agassiz y con él o por él otros distinguidos arqueólogos estiman el nivel actual de la superficie del lago 186 m. más bajo que el nivel prehistórico, lo que desde luego puede negarse rotundamente.

Queda visto en lo copiado que ha sido preciso jugar con los aumentos y mermas de agua para acomodar las lucubraciones a las pruebas materiales que ofrece el terreno: pero la versión más natural, más sencilla, más convincente ha sido de tal manera desatendida que causa recelo su adopción, pues en cierto modo puede considerarse reveladora de excesiva presunción en quien la presenta.

Para una altura semejante del nivel superficial de las aguas del Collao precisaba verdaderamente el mar interandino de que hablaba Robledo desde la tribuna de la Sociedad Geográfica de Lima al manifestar las impresiones sufridas en su ánimo al presentársele de improviso, salvado el pongo Mainique, el bellísimo paisaje que se abre de ahí al norte, en completo contraste con la parte abrupta que antes cruzó el alto Urubamba.

"Este gran valle de erosión, decía el infatigable explorador, que parece haber sido formado por la evacuación de las aguas del gran *mar interandino* que ocupaba en la época terciaria la vasta planicie donde quedan actualmente como testimonio de su existencia los lagos Titicaca, Poopó o Aullagas y Copaisa en Bolivia, se tiende como un camino natural, de gradiente uniforme.

Las condiciones topográficas más ventajosas, un clima sano y agradable y tierras fértiles, con producciones variadísimas, han sido factores para que, desde los tiempos prehistóricos se hayan concentrado en esta zona grandes masas de población; cuyas sucesivas civilizaciones han dejado huellas de imperecedera importancia capital para el estudio de la primitiva historia americana".

En el estudio que hizo el ingeniero Castañeda para el camino de Santa Ana a Sihuaniro, refiriéndose a la constitución geológica de las cordilleras que encauzan el Alto Urubamba al precipitarse por el Mainique, dice: "Llama la atención la ausencia completa del granito y del gneis en una región relativamente ancha; mientras en la cadena occidental del Urubamba, las vertientes se hallan constituidas esencialmente por el granito y sus variedades, siendo éstas y las pizarras las rocas predominantes de los terrenos. Queda por descubrir qué roca eruptiva ha determinado los relieves de esta región; no existiendo mas que coronas de levantamiento y ningún cráter eruptivo, no es posible precisar la cuestión. Sin embargo, puede suponerse la erupción del granito como la causa que allí ha determinado el accidente.

Con referencia a una *relación descriptiva á la provincia de Rucanas (*) y Soras* (1586) se menciona un pueblo muy antiguo, con paredes de piedra labrada, las portadas de las casas algunas de algo mas de dos varas de alto y los umbrales labrados de piedras muy grandes. Hay señales de calles. Este pueblo lo sitúan junto al de Vera Cruz de Cabana. Con motivo de mencionar ese pueblo y sus construcciones, que atribuyen los indios a los inmigrantes viracochas, agregan que los naturales hacían para ellos los asombrosos caminos cerrados y admirablemente orientados, que más generalmente se atribuyen a incas, así como los tambos.

No hace mucho el Dr. Herbert Gregory, miembro de la comisión científica enviada por la Universidad de Yale a hacer estudios geológicos en la

---

(*) Debe decir Lucanas, distrito de la provincia de igual nombre en el departamento de Ayacucho, donde existe todavía Soras.

región que es materia de estas líneas, hizo excavaciones en Maucallacta, departamento de Apurímac, encontrando en el subsuelo restos de elefantes, de mastodontes, de megaterios y del caballo primitivo. Del análisis crítico de su hallazgo, dedujo la existencia ahí de un lago extinguido. Lago o río, el vestigio de agua cubría el material echado sobre los fósiles, probándose así que al desaparecer de la vista esa superficie se precipitó sobre ella, simultáneamente, el material que la cubre.

El Dr. Bingham, jefe de la comisión, en conferencia que dio en el Cusco sobre el objeto principal de sus excursiones, dijo, refiriéndose a la protohistoria de esa vieja metrópoli peruana:

"Creo que su historia es más larga y que principia miles de años antes que la de cualquier otro pueblo de América . . . . . No hay ninguna ciudad que para el historiador, el anticuario o el arqueólogo tenga tanto de interesante como el Cusco. El primer descubrimiento que hicimos fué probablemente el más valioso para la ciencia. Me refiero al descubrimiento de huesos fósiles debajo de una capa de ochenta metros de arcilla glacial, en la quebrada de Ayahuaico (*).

Mezclados con los huesos humanos había restos de bisonte, de un lobo y de una llama. No puede haber cuestión sobre hechos claros por lo que á una estratificación respecta. . . . . Los huesos encontrados cerca de la ciudad del Cusco son contemporáneos de las compactas arcillas, dentro de las cuales fueron encontrados . . . . . "

"Luego de hecho un detallado estudio geológico de la parte superior de la hoya del Cusco con referencia especial á las formas glaciales, se puede llegar á estas conclusiones: 1.- que esas capas pertenecen á las series glaciales; 2.- que los huesos fueron depositados durante el periodo de aluviones pronunciados; y 3.- que desde cuando estuvieron en ese lugar los huesos se depositó sobre ellos una capa de arcillas de 75 a 100 pies de alto, que los ha tenido sepultados y ha quedado más tarde derrumbada en parte. La edad de los restos vertebrados puede calcularse aproximadamente desde veinte á cuarenta mil años".

Las citas agrupadas hasta aquí prueban con exceso que después de alcanzado en el Collao un desarrollo evidente de cultura y bienestar, sobrevino una catástrofe terrible que lo transformó todo: pueblos, montañas, ríos, borrando todo recuerdo de organización, cultura y vitalidad. Hubo cataclismo, hubo inundación, desaparecieron todos los seres vivientes de un periodo histórico, del que apenas han sobreexistido vagas leyendas y huellas visibles unas y otras escondidas en las entrañas del suelo.

(*) Departamento del Cusco, distrito Livitaca, sobre uno de los subafluentes del Apurímac.

Pero ¿qué rol ha jugado en la terrible tragedia la napa Titicaca, que se quiere inflar o deprimir según la tesis que se intenta sustentar?

¿Era parte de un mar interandino, del cual los restos que quedan sólo tienen agua dulce?

Es preciso recordarlo. En la mayor parte de las llanuras áridas del Perú se encuentran manifestaciones superficiales de antiguos lechos marítimos, en lo que no hay novedad. Bastante generalizada está la especie de que la América toda ha emergido del seno del océano.

En cambio la hilada de fuentes de agua dulce, unas agotadas otras permanentes, manifiestan de la manera más evidente, sin violencia, restos de una gran corriente de agua intempestivamente dislocada.

Orurillo, Ayupice, Caccapi, Langui, Salinas, Arapa, Umayo, Titicaca, Aullagas, Copaisa, La Sal y Censis próxima a las actuales vertientes del Loa, que en la red fluvial anterior pudo ser el término de un gran río en el Pacífico, en el caso de que este océano no avanzara sus aguas hasta los llanos de Copaisa.

Precisando más el curso del río extinguido se ofrecen al investigador, como hitos que lo determinaban, explicando la importancia que le aseguraban con la facilidad prestada al tráfico, ciudades que fueron sin duda notables juzgadas por las ruinas pétreas que las recuerdan, hoy visibles desde Machupicchu hasta Tiahuanaco, Ollantaytambo, Chocquequirau, Paroparo, Kenallata, Callaucancha, Palcay, Salustani, Llojepaya, Pomapunco, Ackapana y tantas otras sin referencia histórica, pero con cuya descripción y las deducciones que de su apariencia es autorizado derivar, pueden hacerse gruesos y muy interesantes volúmenes.

No es pues violento reconocer el acierto, la evidente verdad con que los padres Vizcarra y Salas, el estudio Basadre y otros no menos interesantes indican la existencia en el Collao de una gran corriente, arteria principal y eficasísima en la vitalidad de numerosos pueblos laboriosos y progresistas, levantados en sus orillas; por medio de la cual los departamentos de Puno, Cusco, Apurímac y la parte meridional del este de Ayacucho comunicaban con el mar, río o corriente desaparecida en la convulsión subterránea que cambió totalmente la orografía del Collao y su red fluvial.

Respecto de las interrogaciones hechas al subsuelo las respuestas son, puede decirse uniformes; hacia el norte revelaciones de anterior superficie cubiertas por capas de hasta cien metros de material de acarreo, capas que hacia el sur llegan a quinientos metros. Pero las indicaciones de la sonda respecto de las profundidades del lago no han sido aprovechadas y las orográficas han podido ser más atendidas.

Es curioso notar que en todas las afirmaciones hechas hay verdad, aunque falte el encadenamiento lógico en muchas sino en todas.

Nada hay que decir sobre manifestaciones superficiales marinas. Ya se acepta como verdad corriente que mucha parte del continente americano,

si no su totalidad, ha emergido del mar. Pero no es el caso ir tan lejos en lucubraciones retrospectivas. Ya es bastante atrevido rehacer un suceso separado del presente por millares de siglos.

En el primer momento de la catástrofe, momento cuya duración sería risible fijar, se ha levantado mucho parte del terreno en el Collao, pero no todo, ni tampoco de manera uniforme.

Inmediatamente al norte de la admirable portada Tonquini, por la que entra a los valles el alto Urubamba, la superficie de estos terrenos excede relativamente muy poco al nivel del mar y el de esa sierra disminuye con tanta violencia en el corto tiempo que ocupa el pongo de Mainique, que lo convierte en una emocionante sucesión de rápidos y cataratas, que extreman su violencia al salvar la portada. Queda visto que hay en esa sierra señales de levantamiento.

La cadena corre casi en la dirección del paralelo, uniendo los dos ramales entre los cuales corre encajonado el temido pongo. Esa cadena de cerros fue la presa que cerró por el norte el curso de las aguas que corrían antes en dirección distinta, la misma en la cual entablaron las mismas su labor erosiva hasta abrir el pongo, habiendo pasado algo semejante en la quebrada que recorre el vecino Apurímac.

Otra presa se levantó al sur, también próximamente en la dirección del paralelo, de este a oeste, destacándose del nevado de Chachacomani hasta Yunguyo, comprendiendo las sierras de las penínsulas Achacache y Copacabana, que entonces formaban cadena ininterrumpida. El extremo de esa punta lo marcaba el volcán apagado Kayapphia, no lejos de Pocona, en el hoy Uinamarca, teniendo al norte a cinco o seis kilómetros a Yunguyo pueblo, en la falda norte de la cadena.

El levantamiento aquí es bien marcado y todos los frontones de la costa emergen verticales, formando el lado sur del gigantesco estanque. ¿Fue uno el enorme receptáculo? ¿Fueron varios? . . . No vale la pena averiguarlo.

El río anterior al Titicaca corría por un cauce muy bajo. Después de millares de siglos y no obstante los millones de metros cúbicos de limo que pone sobre el lecho cada estación de aguas, todavía la sonda acusa la gran profundidad del viejo cauce; una profundidad en relación con la de quinientos metros a que se han encontrado aguas abajo los fósiles de Catterice. Esto es de evidencia incontestable.

El agua del gran río, obstruido su curso contra la cadena dicha y dislocado el cauce por el levantamiento en Yunguyo, quedó estancada y aumentaba mediante la afluencia de las que le mandaban las cordilleras reales no distantes, superando la evaporación.

Así se ha derramado al oeste hasta más allá del Umayo, las pampas de Acora, Ilave y por el SE. Ancoraimes, hasta formar el hondo golfo de Hachacache.

Luego las aguas han entablado y luego avanzado su labor erosiva y nue-

vos cauces de agua abiertos en las escotaduras de las cimas se han establecidos, amoldados a los nuevos relieves que dejó el trastorno físico. En esta forma se produjo la desopilación, quedando el estancamiento reducido al equilibrio entre el agua que afluye y la que se elimina por la evaporación y por el Desaguadero.

El río extinguido fue la gran arteria del centro de los departamentos del sur y sus ondas caudalosas eran el resorte de actividad productora, de frutos para cambio, de acción, de riqueza, de fuerza.

Y no es difícil probarlo sin adoptar la actitud sibilina de los que pretenden llenar con sonoridades cavernosas lo que falta de claridad en el concepto.

La costa oriental del Titicaca está formada de frontones altos, que en su mayor parte emergen verticales desde bastante profundidad, sin dejar playa delante. El fondo es de tal manera profundo que en Vilque Chico se fondea en siete brazas, a poco más de un cumplido de la playa; pero pocos metros más lejos ese fondo aumenta de improviso a sesenta brazas.

Hasta hoy se sostiene que entre el Arapa y el Titicaca hay comunicación subterránea, lo que contribuiría a probar que son fracciones disgregadas de un todo si fuera necesaria semejante prueba.

Para rehacer el cauce del río extinguido hasta la sonda. Las grandes profundidades están todas contra la costa oriental del hoy lago. Y hay que notar que el fondo disminuye viniendo de norte a sur; desde 274 m. al E. de Soto hasta 180 contra los frontones de Copacabana.

La orilla derecha u occidental del río esta avalizada con las islas Soto, Apipguela, Campanario, el grupo Titicaca y probablemente un ribazo ahora sumergido y acaso perdido en el limo, pero de posible verificación.

Contra Copacabana el examen es mucho más fácil. Mientras al entrar al estrecho de Tiquina solo hay 47 m. en el de Yampuputa, entre el extremo SE. de la isla Titicaca y NW. de Copacabana, hay 180 m. Estos fondos se mantienen proporcionalmente, son de 65 m. delante de las ruinas de Oje, situadas sobre un alto barranco y llegan con 46 delante del riachuelo situado al oeste de Yunguyo, probable vía del río que ya no existe, como dice el estudio de Basadre, el cual doblando por ese riachuelo ganaba al sur de Yunguyo hacia Pocona y por Taraco continuaba su curso al sur, dejando a su orilla a Tiahuanaco.

Levantado el terreno en Yunguyo y los adyacentes, el agua labró en la escotadura que ha formado Tiquina, derramó en el llano vecino formando Uinamarca y una vez llena su parte menos alta labró el Desaguadero.

¿Precisa una prueba a esta afirmación, aparte de la que ofrecen los fósiles? Es fácil presentarla. El agua batía en los flancos de Tiahuanaco, cuyas ruinas están hoy a 35 m. sobre el nivel del lago. Esta elevación cortó el acarreo de piedras entre las canteras y Tiahuanaco.

"Lo confirma la vista hacia el oeste del actual Desaguadero, de gran cantidad de piedras arrancadas de la masa del cerro y muchas cuyo corte estaba

ya comenzado". Lo cual demuestra, sigue diciendo la referencia, que los obreros repentinamente suspendieron sus labores por alguna orden, *accidente o suceso imprevisto...* Nadie pudo prever el cataclismo.

Desde que el agua estableció corriente en la escotadura de Tiquina, la erosión fue más rápida y su fuerza suficiente no sólo para ahondar ese cauce sino para ahondar también hasta 18m. en el lecho del Uinamarca, en donde a su vez se infló el nivel hasta que alcanzó otra escotadura o depresión en Cachamarca, por donde el agua encontró tal vez excavaciones del cauce anterior El nuèvo río quedó limitado al exceso o diferencia entre el caudal de los afluentes que ahora recibe el río dislocado y lo que elimina por evaporación y esta agua con las del Pisacoma, Mauri, Callagua, Callapa y alguna otra apenas alcanzan a mantener la evaporación en el Aullagas. Esto explica que más adelante otros charcos se hayan extinguido a poco menos.

Respecto a la navegación en el río extinguido no es posible asegurar que existió en tal o cual forma, aunque es muy probable que existió. Jiménez de la Espada refiriéndose a la presencia de extranjeros en el Perú dice: "Llegaron probablemente por mar y desembarcaron directamente en las costas de Arica ó de Arequipa ó corriéndose de otro punto más al norte del litoral ascendieron á la sierra por uno de los varios caminos naturales que se abren desde la costa á la cordillera andina. De ahí buscaron las comarcas mas pobladas, tomaron á lo largo de la altiplanicie de los Andes con dirección al norte, derramándose por ella algo hacia el oriente y mucho mas hacia el ocaso, deteniéndose por fin á la altura de 14 meridionales, sea por que encontraron en esos parajes cómodo asiento o sea por la disminución del número de emigrantes y falta de fuerza para continuar su camino. En uno ú otro caso su influencia etnológica en la población de aquellas regiones fué escasa y la de sus ideas quizás hicieran germinar mas tarde los atrevidos proyectos del gran reformador de las naciones peruanas, Manco Capac (*)".

(*) El hombre blanco y la cruz en el Perú.

LA NAVEGACION EN EL TITICACA

Nada más que las presunciones insinuadas se conocen relativamente a la navegación en el río extinguido, pero de la realizada en el lago hay que decir un poco más:

El padre Ramos menciona viajes de urcas o fragatas de carga, embarcaciones de fondo plano, usadas por los fenicios, sidonios y hebreos, así como las charruas, especie de urcas o piraguas del tiempo de Salomón, pero seguramente esas embarcaciones, si visitaron en realidad el Collao fue por un río; río navegable cuya existencia queda probada.

Esa navegación no hubiera tenido objeto en el lago, en el que ha debido reinar la quietud funeraria consiguiente al gran trastorno que cortó la existencia de una civilización avanzada, segando de un mismo golpe los elementos materiales de bienestar y poderío y las generaciones que con ellas se habían levantado y engrandecido.

La navegación en el lago y hasta la habitación permanente sobre sus aguas; debió nacer con el primer haz de totora sobre el cual flotó un ser humano por vía de novedad.

La balsa de totora único material naval allí, debió principiar con la balsa habitación, en la cual hasta hoy nacen y viven los uros.

Luego han debido adaptarse a la pesca y al transporte a flote.

La forma de la balsa es tan diferente como su desplazamiento y aunque parecida al caballito que todavía se usa entre Malabrigo y San José, no las hay tan pequeñas, sino es la que hacen para obsequio, que los turistas buscan con especial interés. Unas son anchas con extremos aplanados, otras gallardas, de extremos levantados en arcos, otras especialmente en Copacabana afectan la forma sugestiva de las góndolas venecianas.

En lo más general usan vela, vela de totora, cabullería de totora y árbol doble, cuyos varejones ligados en sus extremos altos se abren para descansar cada uno en un costado de la balsa. Esa forma de mástil permite distinguir a primera vista lo que es una balsa apócrifa como la muestra, en la que hay un solo mástil, asegurado con vientos de cabullería, de la balsa del lago, invariablemente de mástil doble.

Los varejones para mástiles, especie de cabria, así como la entena y el varejón que los indios llaman lloquena, los traen de la montaña.

En esa balsa hacían antes la travesía del lago, que debía ser muy penosa, especialmente en días de tempestad. En ellas hacían la movilización de carga y aun de pasajeros y no es raro ver en ellas a los llamados castas cazando chocas y patos entre los totorales de las riberas.

Generalmente es por medio de las balsas que en Puno se atiende al aprovisionamiento del mercado. Los comestibles vienen a flote de Paucarcolla, Coata, Capachica, Taquilí, Amantaní, Chucuito y Acora. Esas balsas se estacionan a uno y otro lado del muelle, en número considerable. Algunas de ellas prefieren atracar mas al N., en una punta saliente al lado de Huage, sobre la cual se instalan como en un campo común, en donde depositan sus granjerías mientras las detallan y en donde reúnen sus compras antes de regresar a sus lares.

En el lago chico, delante del Desaguadero, suelen verse al amanecer hiladas de balsas sobre sus velas, dedicadas a la pesca, en línea tan recta como si fuera compuesta de soldados ya muy diestros. Es un cuadro sugestivo.

La balsa figura también como elemento bélico. Abatido el poder de la raza que dio su gran relieve a Tiahuanaco, los sobrevivientes si lo hubo han debido refugiarse en Titicaca, en donde según la tradición hubo hombres blancos, barbados. Ahí seguramente se defendieron algún tiempo, el tiempo que pudieron evitar los ataques a flote de sus opositores. Cuando estos pudieron imponerse en el lago, seguramente reuniendo mayor número de balsas, invadieron la isla, triunfaron de los barbados y los exterminaron sin piedad.

Los cultivadores de tierras del Titicaca eran naturales de Yunguyo, lo que mantuvo por mucho tiempo gran movimiento de balsas entre ambos lugares, cuya actividad concluyó cuando Túpac Yupanqui se impuso como dueño absoluto, pues mandó salir de la isla a los de Yunguyo para poner en lugar de ellos hombres de su confianza.

Fr. Andrés de San Nicolás dice: "La gente que habitaba la isla Titicaca era natural de Yunguyo, á la cual envió el inca á su pueblo, reservando algunos viejos que diesen razón y enterasen en los secretos de la isla á los que de nuevo hizo la habitasen. Porque en lugar de aquella gente desposeida metió otra traída del Cuzco, de quien tenía la satisfacción y el crédito que la gravedad del caso requería".

En Titicaca, Coati y algunas otras islas, señaladamente Apinguela, tenían los incas grandes templos en los que se celebraban fiestas fastuosas, a las

que acudían en romería los fieles de todas las orillas del lago y entonces llegaban a reunirse hasta millares de balsas, que iban y venían cargadas de gentes.

Ramos refiere que se organizó una expedición en Copacabana con el objeto de hacer ciertas investigaciones en Titicaca y con ese motivo salieron en convoy sesenta balsas preparadas expresamente y en ellas más de mil personas.

Mientras las islas ofrecieron refugio a los indios contra las depredaciones y abusos de que eran víctimas, las balsas fueron hasta cierto punto un elemento de defensa para ellos, que las manejaban con destreza en tanto que a sus perseguidores les repugnaba usarlas.

Cuando más tarde hubo autoridades que se ensañaban contra los indios, especialmente si pretendían escapar a la esclavitud, las balsas sirvieron para perseguirlos y hasta prohibió un virrey que las islas fueran habitadas, para que no pudieran refugiarse en ellas las desgraciadas víctimas de su propio apocamiento.

Como sucede en algunos ríos, en el lago hay desgraciados que no tiene otro hogar que su balsa y en ella viven al rigor de los hielos, bajo las lluvias diluvianas y sufriendo la mortificación de los soles abrasadores. En la balsa nacen, crecen, viven y mueren, como ejemplos permanentes del sufrimiento extremo y de la extrema munificencia providencial, pues sólo ésta es capaz de mantener el soplo de vida de seres entregados así a los rigores de un clima severo, viviendo a la intemperie, sin abrigo y escasos hasta del alimento indispensable.

---------oOo---------

La navegación en embarcaciones menos rudimentarias dentro de la época histórica, puede decirse que empieza en los primeros años de la vida colonial, en que se ve al piloto Juan Ladrillero navegando en el lago con sus bergantines, embarcaciones que debieron ser muy insignificantes para haber podido construirlas en un lugar en donde faltaba toda clase de material para construcciones navales, principiando por la madera y la cabullería, si bien ésta podía reemplazarse con los cordeles que tuercen en el país.

Poco después, en 1536, los capitanes Anzures e Illescas, acompañados de frailes franciscanos, fueron al lago en un *navío*, tal vez alguno de los bergantines de Ladrillero, reconociendo el país. Supusieron las islas de Titicaca y Coati estériles y desiertas y deseosos de volver lo más pronto a tierra firme, pasaron de largo.

En 1539 el conquistador Hernando Pizarro fue en otro navío a recorrer las islas, especialmente la mayor del grupo Titicaca, buscando riquezas de qué apropiarse. Los indios avisados oportunamente del intento pusieron el tesoro a buen recaudo, en otra isla según unos y según otros en el fondo de la laguna.

La embarcación de que se servían los españoles estuvo probablemente mal manejada, causando esa impericia la muerte de diez conquistadores, que perecieron ahogados. Fue una de las acusaciones que los malquerientes del aprehensor de Balboa elevaron contra él al rey de España. La declaración dada en el juicio iniciado con motivo de la querella, por Juan Rodríguez Barragán, dice textualmente. "Lo otro que el dicho Hernando por ir á robar el oro y la plata que estaba en la laguna Titicaca, se ahogaron en dicha laguna diez hombres de los que llevó consigo á buscar dicha plata por su culpa é causa por el dicho robo es por les mandar acometer cosas peligrosas en la dicha agua"(*)

En 1617 envió el virrey Borja y Aragón por Islay a Juli, en piezas, ocho bajeles, destinados al servicio del lago, en particular al acarreo de materiales para el templo de Copacabana. Debió ser suceso excepcional en ese tiempo, pues concurrieron a la traslación quince curacas con sesenta mulas. En un principio debieron causar dificultades para la maniobra, pues se dice que corrieron algún peligro los tripulantes y el gobernador.

Establecido como tráfico principal el de ganado de la Argentina organizado por Chucuito, bastaban las balsas al tráfico de menor cuantía por la laguna y apenas en el siglo XIX vuelven a encontrarse noticias de navegación en barcos de arquitectura seria.

En 1832 el gobernador de La Paz, Francisco Pinedo, hizo construir un bergantín, probablemente con el intento de explotar el tráfico en el lago. No se dice si el negocio resultó bueno, ni el tiempo que se mantuvo la especulación. Lo único que relativamente a esa nave se conserva es el recuerdo de que en ella hizo sus exploraciones y estudio del lago el ilustre D'Orbigni, en 1835.

Más tarde, según Lemaire, Marcoy asistió al lanzamiento, en Puno, de una goleta de fierro, de nombre *Independencia,* de 200 toneladas. No señala la fecha, pero dice que la desembarcaron en Islay y como ese puerto fue clausurado en 1870, es evidente que fue antes de esa fecha. Este buque, según el mismo autor, se perdió en su primer viaje, pero no hay respecto de tal embarcación otra referencia y según Raimondi las noticias de Marcoy son revisibles.

En cambio desde antes de 1860 existía en el lago, navegando, una goleta de fierro, de nombre *Aurora,* que en 1873 hacía sus viajes sin novedad. En este buque exploró el lago Raimondi en compañía del distinguido arqueólogo Squier, tan conocido por sus estudios de monumentos arqueológicos en el estado de Nueva York, en el valle de Mississipi y en el propio Collao.

Con su genial sencillez refiere Raimondi el encuentro, diciendo: "Nos vimos, nos conocimos y pocos días después nos hallamos juntos á bordo de una pequeña goleta, recorriendo el hermoso lago Titicaca, en busca de antigüedades".

(*) Cobo.

Este buque había venido de Estados Unidos en piezas e indudablemente lo desembarcaron en Islay. Después de 1873 cambió de dueño y tal vez de nombre, es posible que entonces lo hubieran varado para limpiarle los fondos en el picadero que hubo en la punta del muelle de Puno y que lo volvieran a echar al agua al paso de Marcoy por ese puerto, pues justamente por el año 1876, la goleta *Aurora,* que ya había prestado algunos años de servicios, cambió de dueño y en viaje por el lago se empeñó contra la isla Amantani y se hizo pedazos.

Hacia la bahía Sunupe dicen que se ve un casco de buque, pero a eso se reduce la parte conocida de su historia.

---------oOo---------

La navegación a vapor en el lago es todavía un recuerdo del viejo Mariscal Castilla. Antes de terminar su último período de mando despachó la comisión presidida por el Contralmirante Mariátegui, quien hizo construir para el lago en Inglaterra los vapores *Yavarí y Yapurá,* que se trajeron en piezas, las cuales se desembarcaron en Arica en 1863. Sobrevino cambio de Gobierno y luego una serie de sucesos políticos e internacionales y los vapores sólo llegaron a Puno en 1870. El *Yavarí* estuvo listo en 1871 y dos años después el *Yapurá.* Eran vapores de acero, de unas 130 toneladas, 33 m. de eslora; 5'2 m. de manga y unos 2'13 m. de puntal, movidos a hélice.

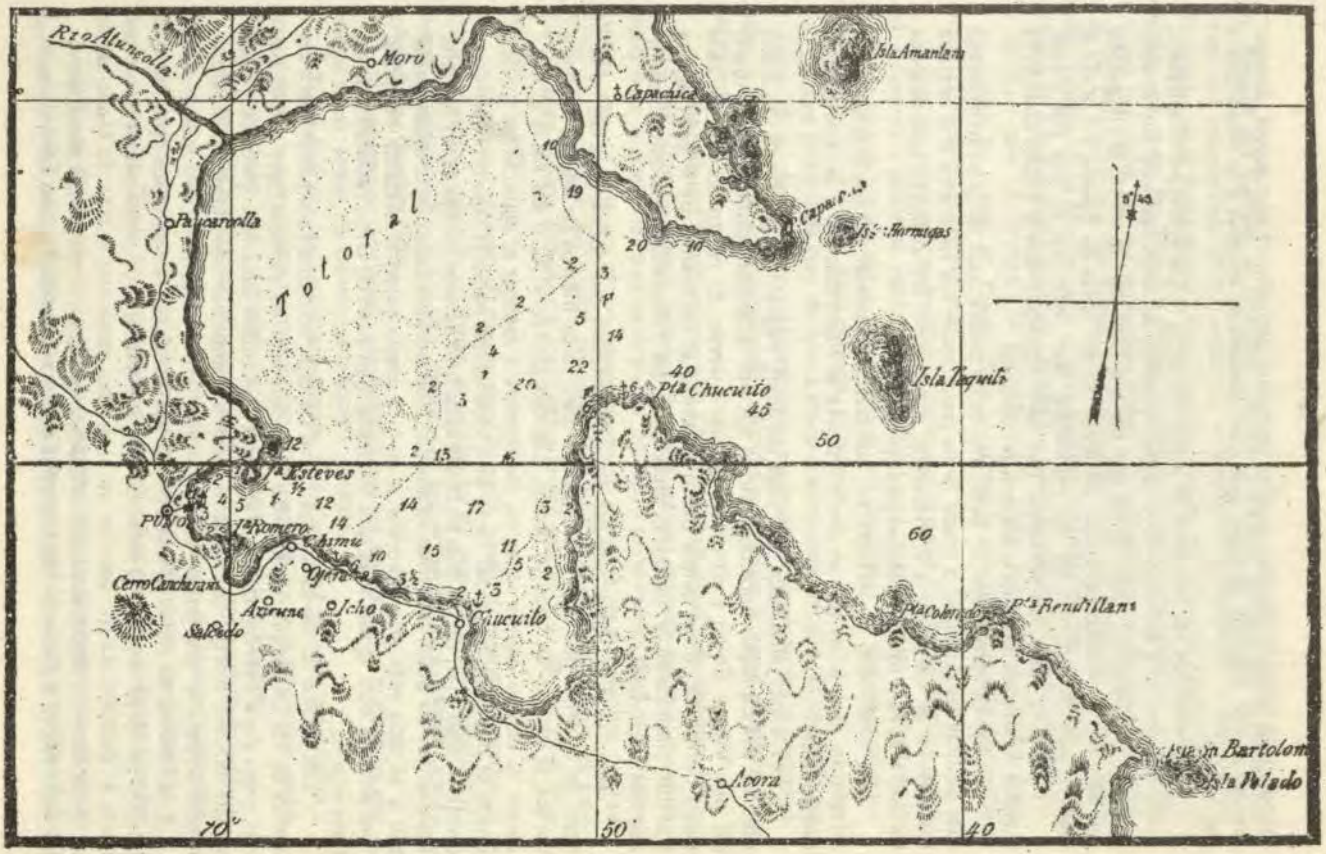
Estos vapores eran gemelos; pero al lanzarlos se hicieron en el *Yapurá* obras complementarias, para comodidad de los pasajeros.

La flotilla se ha aumentado y reconstruido después, como habrá ocasión de decirlo más adelante.

Los primeros ejercicios de estos vapores estuvieron llenos de dificultades, siendo las principales la escasa actividad mercantil en el lago que hacía ilusoria la explotación del tráfico y además la falta de combustible que hacía obligatorio el empleo de taquia o bosta, que se encontraba en uso más general.

Luego era difícil salir de la bahía de Puno, cerrada por una calzada que iba de la punta Callapaira, próxima a la isla Esteves a la punta Chimu, delante de Ichu. En esa calzada se había labrado un canal no mucho más ancho que los vapores, cuya orientación formaba ángulo cerrado, en cuyo vértice era preciso ir atrás y adelante mucho tiempo antes de conseguir tumbar la proa. Era además preciso ir sobre un costado, porque el fondo era escaso, y como generalmente en nuestros asuntos públicos la previsión no es muy notoria, cada nueva dificultad que se presentaba era motivo de un expediente de tardía resolución, la cual llegaba cuando la necesidad era distinta.

En esos primeros tiempos se hacían los viajes alrededor del lago cale-



Reducción del oficial de marina Sr. Enrique Gamero

teando y la relación de uno de ellos permitirá describir el lago actual, aunque precise omitir algunos detalles que nada sustancial agregan a la importancia del asunto.

Convencidos los hombres de gobierno de su inapariencia administrativa, cedieron pronto a ajena entidad la explotación de estos vapores, justamente cuando, concluida la línea férrea que unía el lago con la costa, se encauzaba por esta vía el valioso comercio ultramarino del norte de Bolivia y a la vez la exportación de metales de esa república, que antes iba al mar por Arica.

Justo es decir, sin embargo, que para entonces estaba hecho cuanto es posible hacer con recursos e iniciativas limitadas.

Se había construido un buen muelle de piedra, que tenía en su extremo más saliente su picadero o grada firme 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.

Se estableció el servicio de combustible animal en los puertos y se arreglaron itinerarios que en cierta manera se subordinaban a la provisión de combustible.

Los viajes alrededor del lago duraban, cuando se establecieron, ocho días. Se principiaban unos de Puno al sur por la banda occidental para regresar por Vilque Chico y otros en sentido inverso. El relato de uno de esos viajes permitirá como queda dicho describir el perímetro de la gran laguna cuando empezaron y después, mezclando las referencias escritas y los recuerdos personales.

Puno es una ciudad situada en un hemiciclo que forman los cerros delante de la orilla del lago, sus calles de unos doce metros de ancho, tiradas a cordel, se cruzan en ángulos rectos. Las que corren al E. o sea hacia el lago, tienen al centro cauces abiertos, destinados a recoger el agua de las lluvias. Como el plano de la ciudad tiene una inclinación hacia el lago de cuatro por ciento o algo más, en los días de lluvia cada uno de esos cauces es un torrente impetuoso. Su plaza de armas es amplia, bien pavimentada como todas las calles y al lado más alto mirando al E. , la iglesia catedral bastante hermosa. Hay además otra iglesia más que mediana, San Juan de Dios, reconstruida no hace mucho.

Los techos de las casas, cubiertos de teja, adelantan sus alares sobre las aceras de las calles, probablemente para defender las paredes, que son de barro; pues para defensa de los transeuntes necesitan salir más y en todo caso serían inútiles, puesto que el tráfico se interrumpe cuando llueve o por lo menos se limita a lo necesario.

La bahía de Puno ofrece bonitas perspectivas y como cosas notables su muelle, unido ahora con la estación del ferrocarril, de manera que la carga va hasta el costado de los vapores en el mismo carro que la trae de Mollendo; el islote Esteves, hacia la punta de Callapaira, lugar histórico por haber servido de presidio a patriotas distinguidos como el general Rufino Echenique, el

Dr. Miguel del Carpio, el Coronel Camilo Carrillo y además por guardar los restos del arqueólogo Orton, autor de interesantes estudios en la cuenca del Mississipi, en la hoya Amazónica y de los fósiles en la costa norte del Perú, muerto en viaje de Moho a Puno, a bordo de la goleta *Aurora*, en 1878, cuando regresaba de una excursión al Beni; la calzada que va de aquella punta a la de Chimú; la ex-isla Romero, ahora unida a tierra firme; al sur del panteón la boca mina Manto, a la cual se entraba en botes de fierro en los que se extraía el mineral por medio de un canal y hacia la playa del norte, en Huage, el astillero que ha servido a la Peruvian para armar sus vapores *Coya* e *Inca* y en donde se partió el *Yavarí* para intercalarle una sección que aumentó en un tercio su eslora primitiva.

Una de las primeras medidas adoptadas al pasar la administración naval del gobierno a empresa particular fue traer una buena draga y canalizar la salida de la bahía pasando delante de la punta de Chimú, en donde la profundidad, a uno y otro lado de la calzada, es mayor.

Sobre la calzada hay de tres a cinco decímetros de agua. El canal abierto tiene 12 m. de ancho y está avalisado, especialmente en donde aumenta el agua, a uno y otro lado, exigiendo atención embocarlo al venir en demanda del puerto.

Al franquear Chimú, al sur está Chucuito, la ciudad más importante alrededor del lago, en época anterior, se halla en una lomada sobre el nivel de dicho lago, a pocos metros de la orilla. El lecho tiene menos de 4 m. de agua encima, por lo que no es prudente acercarse a menos de trescientos metros de la vieja ciudad, en donde empieza la totora. Puede decirse que es una aristocrática venida a menos e injuriada a la vez por el peso de los años y la miseria.

Las casas enormes, de piedra muy labrada, tienen apariencia de palacios y encierran sólo ganado. Forman el esqueleto de una actividad colectiva reducida a la quietud y al silencio, después de haber llenado su agitación una finalidad hoy desconocida.

Sin embargo: las balsas que trafican por esa bahía se ven tripuladas por mozos vivos, sanos, de aspecto inteligente y alegre.

Tiene dos iglesias, una plaza grande, buenos pastos, ganado abundante y consiguiente negocio importante de lana. Es especial su raza de perros pastores, que enfrentan a los pumas en defensa del ganado que custodian.

La bondad de sus pastos y su situación en el gran tráfico de la Argentina, de que alguna vez fue garganta, permitieron a Chucuito mantener la preponderancia que mantuvo desde tiempo inmemorial. Abundan las vizcachas y los cuyes libres. Tiene un regular comercio en relación con las lanas que exporta.

Al S. de Chucuito entra un seno hondo, sin aprovechamiento y otro al E., que sólo las balsas visitan. A cinco kilómetros del lago, en una llanura de

caliza y roca volcánica, se encuentra el pueblo de Acora. Tiene una iglesia ruinosa en una plaza grande. En su vecindad hay un manantial de agua mineral, que mana de una poza de 1.67 m. de largo, de la que fluye el agua a otra más grande, que es la parte destinada a baños.

El vapor franquea la punta de Chimú, en donde termina el canal, gobierna sobre el extremo NW. de la península Yanacoa, más conocida con el nombre de Chucuito, salvo el estrecho de este último nombre, que forma el extremo dicho con el de la península Capachica que viene a su encuentro y una vez franqueado este estrecho se pone el vapor a rumbo. Acora que se avista al salir del golfo de Puno, se deja de ver mientras se rodea la península Yanacoa, pero más tarde se le avista de nuevo al tener a la cuadra la garganta de dicha península.

A la media distancia de Acora a Ilave se ve la silla del Inca, de roca rojiza de arenisca, con cien pies de largo, veinte de alto y diez o quince de diámetro. La parte alta achatada. En el extremo E. hay un monolito semejante a sillón de brazos, al W. una hendidura y al fondo de ésta un agujero, al parecer destinado a dar curso a líquidos, como sangre de sacrificios. Pretende la tradición que ahí descansaba el inca.

Otros dicen que ese era el asiento de una dignidad eclesiástica que presidía sacrificios y se le supone muy antiguo.

"En el mismo Acora existe un cromlech, único en Sud-América, semejante á los de Carnac y Normandía en Francia y á los de Malta. Este está formado de grandes pedrones que le sirven de base y de otros chatos superpuestos, afectando la figura de una gran mesa: En las inmediaciones del pueblo de Chucuito existen también murallas ciclópeas y algunas columnas de roca, restos de edificios muy anteriores á la época de los incas".

Siguiendo al SE., algo retirado de la costa porque es baja y destaca una punta invisible, se avista el pueblecito de Ilave, a orillas del río del mismo nombre, río que también se llama Blanco. El pueblo dista 6 km. del lago, tiene dos iglesias, una de ellas de cal y ladrillo en la plaza mayor, alegre, de bonita apariencia, lo mismo que las casas. En algunos sitios abrigados se cultivan cebollas y lechugas. Los terrenos inmediatos están sobrepuestos a capas carboníferas que van desde Acora, distancia 27 km. 3/4. En los meses de agua, noviembre a marzo, se cruza el río en balsas.

El río tiene 80 m. de ancho y abundante pesca, en particular bogas. Como en todo el rededor del lago se producen papas, ocas, quinua, cebada y hay abundantes pastos naturales, especialmente el ichu, en las orillas, en las que también hay manifestaciones de petróleo. En las alturas próximas hay vicuñas y avestruces. El ganado es abundante y se avistan cantidades al pasar frente al río. En las dos bandas de este hay cerritos de carbonato de cal.

El primer puerto en donde hacían escala los vapores en la parte occidental al S. de Puno era Juli. Es la ciudad de los templos. Tiene cuatro: Jerusalén, San Pedro, San Juan de Letrán y Santa María; San Juan tiene una

fachada muy labrada, de traquita. El convento y colegio están en escombros, así como el hospital. San Pedro, situado en la plaza mayor, es la matriz. Dos de estos templos son suntuosos, los otros están en ruina. Los jesuítas adelantaron mucho este pueblo, alcanzándole la honra de haber sido el primero del Perú que tuvo una imprenta en la cual se imprimió una gramática aimara, año 1544. El terreno es calizo, tiene abundante pasto, mucho ganado y buenos caminos.

El fondeadero está muy próximo a la orilla. Las tempestades se experimentan ahí con todo su imponente aparato de oscuridad, viento, agua, truenos y cantidad de rayos. "Desde este puerto á Yunguyo y Zepita viven los indios uros en sus habitaciones palustres". "Sajopaca (en el Desaguadero) es la residencia habitual de la raza indígena llamada Uros" (*).

De Juli iban los vapores a Pomata, población situada en una pequeña lomada, que domina el lago. Pomata significa cueva de Puma, fiera retirada actualmente a los espolones de la cordillera. Dista dieciséis kilómetros de Juli. Se fondeaba cerca de tierra, al costado de la isla Quillata. En este, como en todos los puertos, mientras se embarcaba el combustible, los pasajeros desembarcaban a pasear el pueblo. Pomata domina muy hermosa perspectiva. Tiene dos templos, obra de jesuitas. El mejor convento e iglesia, San Santiago, es una de las mejores, sino la mejor, al rededor del lago. Sus paredes de roca calcárea, principalmente en la fachada, están profusamente adornadas de figuras y flores de relieve, nítidas como filigrana. Las columnas que sostienen el techo y la cúpula, de arenisca, de extraordinaria belleza, tienen grabados que representan ramas de árboles, pájaros y frutas, esculpidas en la roca como si fuera madera. En vez de cristales se ve en las ventanas láminas de un alabastro, que llaman berenguela. Las picarillas viajeras hacían frases humorísticas a propósito del caballo de tamaño natural, que cabalgaba el santo, con la soltura y firmeza de un chalán.

Entre Pomata y Juli, en un barranco que queda al lado del camino, estuvo la despensa del Sol, llamada vulgarmente chingana, que quiere decir lugar donde se pierden. Cerca del templo, dice Ramos, se ven las ruinas de la despensa del Sol, cuyos retretes imitan el laberinto de Creta "Vense aún las catas ó rastros de excavaciones que se han dado por buscar los tesoros que en sus sepulcros enterraban los antiguos".

Al E. de Pomata y a unos doce kilómetros entra al S., en forma de herradura la bahía Yunguyo, que como se ha dicho antes tiene delante una calzada, especie de cuerda de semicírculo que forma. La bahía tiene poca profundidad, por lo cual los vapores fondean lejos del muelle de piedra, que tiene a los lados totora.

(*) Billinghurst.

Es bastante poblado y sus habitantes son despiertos y activos. Respalda la población una cordillera no muy alta que corre por el eje del istmo y detrás de esa cadena de colinas están las orillas del lago chico a Uinamarca, mediando de una a otra playa cinco o seis kilómetros. Una de sus haciendas es la isla Iscaya, en el Uinamarca. Delante de ese lago y en la cadena de colinas dicha, están las canteras, de las que se han extraído piedras para Tiahuanaco. Se han presentado indicios de petróleo y carbón, hasta hoy inexplotados. Tiene dos grandes plazas y en cada una un templo: la matriz llamada asilo, tiene en el atrio árboles corpulentos; la otra es más pequeña. Los cerros hacia Copacabana son de traquita, las colinas son de arenisca carbonífera. La fiesta popular por excelencia es la de la Asunción, que celebran el 5 de agosto. En ella desborda el entusiasmo de los indios, que en vistosos trajes de fantasía se entregan a sus danzas y representaciones, palpitantes de animación.

De Yunguyo iban los vapores a Copacabana, preciosa población situada en un plano inclinado hacia el norte, que es el rumbo a que le queda la orilla del lago. Tiene una hermosa plaza sembrada de cactus y está respaldada por el Llallagua, a cuyo pie se encuentran las ruinas ciclópeas llamadas Tribunal del inca.

El puerto tiene bastante agua, por lo que los vapores pueden acercarse a ochenta metros o menos de su sólido muelle de piedra y fondear en siete brazas de agua. La iglesia es imponente, pero difícil de clasificar su estilo arquitectónico. Tiene un atrio amplio, cercado con verja, en el cual se ven varios olivos silvestres y tres grandes cruces de alabastro local.

De este mismo material hay un hermoso cuadrante de sol en el centro de un patio interior, especie de asilo para los muchos peregrinos que visitan el lugar. Detrás del altar mayor hay una especie de capilla, que llaman el Santuario y está dedicado a la virgen de la Candelaria. Hay ahí una imagen bellísima, obra de un artista indio que al decir de entonces no tenía otro conocimiento de escultura que su fervor religioso. Se reputa la imagen obra maestra y goza fama de muy milagrosa. Con tal motivo acuden al Santuario desde lugares muy distantes, y los regalos que se hacen a la imagen son tantos y tan valiosos que han llegado a formar un tesoro.

Cuando se celebra la fiesta la afluencia de peregrinos es superior a toda ponderación, aumentando el tráfico del lago.

Las casuchas tienen techos triangulares de paja y es notable el aprovechamiento de los cerros en los cuales, así como en casi todos los alrededores del lago, se siembra en andenes, que vistos a ciertas distancias parecen peldaños verdes de monumentales escalas.

Según Ramos, antes de llegar a este pueblo en el lugar de *Locca,* puso el inca unos graneros que llamaban colcas, en donde almacenaban víveres para el sustento de los peregrinos, de los ministros y del ejército.

Desde este puerto se gobernaba sobre Llampupata, estrecho que forman la punta de la península Copacabana que avanza mas al NW. y que da su nom-

bre al estrecho y el extremo SE. de la isla Titicaca, estrecho que tiene de ancho menos de 1400 m. y de fondo 180 m. con frontones gruesos y altos, tanto en la isla como en la península, cuya superficie está sin embargo cultivada y matizada de casitas habitadas y en tiempo de aguas presentan vistas muy pintorescas. Inmediatamente al W. del extremo mas saliente de Yampupata hay un seno muy penetrante, en cuyas orillas se ha trabajado mina de carbón.

Avanzando un poco al E. del estrecho y salvada la isla Chilleca, se avista la isla Coati, distante tres millas de Titicaca, que tiene siete millas de largo, más del doble de Coati, que tiene tres. Respectivamente se han llamado islas del Sol la primera y de la Luna Coati: Refiriéndose a estas islas dice una crónica:

"Los sacerdotes y ministros de este adoratorio (el de Titicaca) y del de Coati tenían muy grande comunicación y había muchas y muy grandes misiones de la una isla á la otra con grandes retornos, fingiendo los ministros de un santuario y del otro que la mujer del Sol, así como lo pudiera á su parecer hacer la Luna, le enviaba sus recaudos: los cuales el Sol le retornaba con caricias de tierna afición y de recíproco amor y en esto gastaban mucho tiempo ocupando en su ministerio gran cantidad de balsas, que iban y tornaban de una isla a otra; y para representar esto al vivo se componía en él un adoratorio al ministro mayor, que representaba la persona del Sol y en el otro una india que hacía el personaje de la Luna. Brindaban el uno al otro y la que representaba á la Luna acariciaba al Sol, pidiéndole con caricias que se le mostrase cada día claro y apacible y que nunca ocultase sus rayos para que fertilizasen sus sembrados hasta el tiempo en que fuesen necesarias las lluvias.

"Demás de esto le pedía que conservara en vida, salud y reposo al inca y á los demás que con tanta fé y devosión se ocupaban de su servicio y culto; y el que en nombre del Sol se fingía, respondía con reguladas palabras suficientes á satisfacer, y en este devaneo y locura gastaban los miserables el tiempo de su ciega y ociosa vida y todo paraba en beber, que era su mayor felicidad" (*).

Las dos islas ofrecen hasta hoy ruinas respecto de las cuales está por decir la última palabra, pero cabe notar que al NW. de Titicaca hay un monolito de grandes dimensiones con figura de gato montés, ídolo o símbolo del que aseguran muchos deriva la voz Titicaca: gato de roca.

El viaje se continuaba barajando la profunda costa de Copacabana hasta entrar en la estrecha garganta Tiquina, entre los pueblos San Pedro de Tiquina en la península Achacache y San Pablo de Tiquina en la de Copacabana, situados el uno frente al otro y separados unos 600 m. de distancia. El tráfico entre estos dos pintorescos pueblos, que ocupan estrechas cejas a nivel casi del lago, al pie de los frontones cortados a pique en que rematan las dos penín-

(*) Historia de Copacabana.

sulas, se hace en barcas de escudo movible, en la que entran los pasajeros con sus cabalgaduras y carga.

Una vez en el lago chico se navegaba al E. prolongando la costa S. de Achacache, de mediana altura, hasta encuadrar la isla Cojata, en la bahía Guarina.

Es este un buen puerto, algo escaso de fondo. Tiene muelle de cantos, es de escaso movimiento, si tiene alguno. El pueblo es bastante grande y muestra entre sus caserones la casa solariega del cacique Santa Cruz, general del Perú y Presidente de la Confederación Perú–Boliviana.

En sus inmediaciones se dio en 1547 la célebre batalla de su nombre, en la que la pericia militar de Carvajal dio al rebelde Gonzalo Pizarro y sus quinientos bravos, el triunfo sobre el leal Zenteno, desbaratando con sus mil cien hombres.

Guarina es un pueblo grande, de calles rectas, en cuyo mercado se encuentran hasta exquisitas frutas tropicales, que se traen del vecino valle de Sorata. Tiene dos iglesias bastante buenas y habitantes muy hospitalarios y amistosos.

Hay en las inmediaciones buenas minas de cobalto y bismut nativo. La escala en este puerto se mantuvo poco tiempo.

En esa época, que puede llamarse primitiva de la navegación a vapor en el lago, el puerto extremo en el lago chico era Ccarapata, unas diez millas al S. de Guarina. No había ahí más que una especie de tambo u hotel rústico, situado sobre un pequeño promontorio. El lugar pertenecía a la hacienda Ccarapata. Se fondeba delante de una calzada que unía ese promontorio con la isla Patapatani, en la cual hay varias haciendas.

El vapor, sin estar muy cerca de tierra, dejaba muy poca agua debajo de su quilla y aun llegaba a arrancar yerba del fondo con la hélice.

Desde los primeros viajes el tráfico entre Puno y Ccarapata fue activo y lo era más entre Copacabana y Ccarapata. En la casa de esta hacienda se encontraba hospedaje y recursos de movilidad para quienes necesitaban trasladarse a Pucarani o La Paz.

El viaje de regreso se hacía saliendo de Ccarapata directamente sobre Tiquina para pasar de ahí delante del hondo golfo Achacache y al costado de la isla Púlpito, se entraba a Carabuco. Había en este puerto un muelle de cantos superpuestos. La curiosidad de ese pueblo era su plaza, cerrada del todo como para lidiar toros. Su suelo es de arenisca rojiza.

En Achacache se ven algunos senos sin importancia. Entre Huata y el pueblo de aquel nombre la pampa es baja, pero limitada por una hilera de colinas bastante altas. Cuando hubo la opilación del lago por falta de salida para el exceso de agua, ésta ha debido cubrir esa pampa. Lo mismo debe haber sucedido en la costa norte del golfo y alrededor de Escomas. En este lugar hay ruinas notables y en los cerros vecinos minas de estaño. Ancoraimes, otro pueblo en esa parte del golfo, tiene minas de cobre y plata.

Del lado de Santiago de Huata, el terreno es carbonífero y los cerros volcánicos. Se camina sobre la feldespática traquita con mica negra y suelo formado de arena endurecida, dispuesto en capas verticales y hundiéndose en dirección norte en ángulo de 50°.

Huaycho tiene apariencia semejante a la descrita. Ahí presentó batalla el inca Maita Cápac a los vecinos de Omasuyos.

Conima es el primer puerto peruano en esta ruta, de sur a norte. Está a pocos metros del lago, sobre una meseta que lo domina. Este distrito tiene tres haciendas, una de ellas es la isla de Soto. El clima es bueno. En lugares abrigados se producen manzanas, guindos y tumbos, además de los frutos comunes de la región. Caen frecuentes nevadas. El terreno es de capas calizas. Al NW. está la isleta Ladrones, que destaca al E. una lengüeta oculta.

En el puerto de Moho, que está en la playa norte entrando al amplio seno, no hay más que un muelle de cantos bastante ligero y cuatro paredes de un edificio que ha envejecido sin acabarse. La población queda a seis u ocho kilómetros del puerto, en la serranía, camino bastante bueno. En el camino se ven cerros de piedra laminada, propia para aceras, como la losa inglesa, a la cual se parece. De sus catorce haciendas la llamada Chirumi es una isla de la laguna. Tiene una iglesia muy buena. En la hacienda Ninanta (candela fría) (*) ni el fuego calienta.

El clima es tan bueno que en la huerta del cura se dan manzanas, aunque escasas y malas, guindas y flores. En su gran plaza hay una escuela de varones. Abunda el ganado. Se ven unos loritos verdes en los alares de las casas y en la orilla del lago sapos en abundancia. Hacia la frontera de Bolivia existen escombros de una gran muralla de piedra que dicen ser restos de fuertes. En las orillas del lago hay mucha totora en la que se anidan los patos silvestres, gansos, gaviotas y chorlitos.

Al respaldo oriental de Moho abundan las tempestades, que en ocasiones se ven desde el lago, gozándose en el mismo momento, en la zona donde se observa, tiempo normal.

Inmediatamente al N. del puerto Moho están las ruinas de Paroparo y al fondo oriental del seno entra al lago del riachuelo Moho. Saliendo de Moho al NW. se encuentra la isla de Chirume, que en algunos planos llaman Rivero. Siguiendo la misma dirección se encuentra el golfo Vilquechico, que se subdivide en numerosos senos y contiene además siete u ocho islas. Los alrededores están formados por cerros altos, que dejan poca playa y en partes ninguna. El fondeadero está hacia el seno de más al N, penetrando hasta su fondo más oriental, al lado de la totora, en 14 m. de agua. Es curioso el profundo veril que allí existe, pues a un paso la profundidad dicha aumenta a más de cien metros y el ancla que no hiciera presa en el placer indicado, es presumible

---

(*) Dr. La Puente.

que quedará colgada.

El viento del N. sopla con tanta fuerza que muchas veces, además de tener dos anclas fondeadas, precisa ayudarlas con algunas vueltas de la hélice. Del fondeadero, donde no hay un solo rancho, no se ve el pueblo, que es mediano y posee una buena iglesia. Casi todos los cerros están cubiertos de tierra rojiza y en uno de figura piramidal, próximo al pueblo se encuentra cuarzo aurífero, que ha provocado muchos cateos. En el camino a Moho, a diez y ocho millas y cerca del lago, se han señalado también vetas auríferas.

Como a seis kilometros al SE de la población y no lejos de la playa existen las ruinas del palacio real de Quinallata y al N. hay otras de piedras grandes y bien labradas, llamadas Ullaloma y Acarpa. Parece ser de época muy anterior a los incas, por su forma y estilo de construcción ciclópea. A un kilómetro de la dirección del Moho hay un manantial de agua cristalina; en donde se bañan determinados enfermos. El agua potable es de filtración, de buena calidad.

El puerto de Huancané es Vilque Chico, pero aquella ciudad dista menos de la orilla N. del lago que el puerto Vilque.

De Vilque venían los vapores directamente a Puno, desatendiendo el extremo NW. y otro vapor hacía el viaje principiándolo en este puerto para concluirlo por Juli.

Haremos una mención ligera de ese extremo NW., siquiera sea sólo para indicar como se confirma la probabilidad de que el lago Titicaca ocupa parte del lecho extenso de un río, cuyo curso queda marcado por una línea seguida de charcos gruesos de agua que ya hemos nombrado antes. Con esta circunstancia: todavía en Huancané, el pueblo occidental más próximo, se notan nuevas ruinas: la de una fortaleza antigua, situada sobre dos cerritos al lado del camino para Azángaro, los cuales tienen, se dice, comunicación subterránea.

Huancané es de clima frío pero sano. Tiene una iglesia y una capilla, y no lejos del pueblo, vertiente de agua caliente, en la que se tienen baños muy agradables. Dista cuatro kilómetros del lago.

Siguiendo al oeste de Huancané y cruzando el río del mismo nombre, que entra al lago, el camino por los pueblos de Chupa y Arapa deja al sur la laguna de este último nombre. Arapa pueblo, capital de distrito de igual nombre, tiene una buena iglesia en cuyo umbral hay una piedra artísticamente labrada y en la plaza escuela para hombres una y otra para mujeres. De sus once haciendas una es isla en la laguna: Arapa. Además de los productos comunes a toda la cuenca, produce cañigua (*). En la laguna abundan los peces, en particular bogas. Entre la totora se esconden numerosas aves acuáticas, las

(*) Especie de quinua que los indios tuestan y trituran para comerla como machica.

que tienen un enemigo implacable en el Titi o gato montés, mas grande que el doméstico, de color pardo, listado como el tigre real y que vive de la caza de esas aves. En los cerros inmediatos hay minas de cinabrio, que no se explotan por falta de capitales. Arapa dista de Azángaro siete leguas de buen camino.

Tres leguas al N. de Arapa hay una planta de ciudad cuyas construcciones envejecen sin haberse concluido: es Betanzos. Un proyecto abortado, porque se acometió probablemente sin haber medido antes su magnitud. Del proyecto de ciudad sólo se hicieron los cimientos y parte de las paredes. Acometió esa obra un cateador de minas, que con motivo que no dice al caso, cruzaba el Collao con una tropa de mulas argentinas. Al atravesar la pampa en donde está la abortada ciudad de Betanzos, un puma acometio a su tropa durante la noche y cuando al día siguiente rodeaba los animales para reunirlos encontró una mina de cuya riqueza le permitió darse cuenta su experiencia de minero, adquirida en Catamarca. Enriquecido con el producto de la mina solicitó y obtuvo del rey de España el permiso que necesitaba y se dedicó a construir; pero sea que la mina diera en agua o que los gastos superasen a la producción, el caso es que Betanzos murió pobre y la ciudad murió nonata.

No lejos de Betanzos, entre Santiago de Pupuja y Azángaro, en la pampa de Queara, se han hecho sondajes de 55 y de 64 m., encontrándose a esa profundidad del subsuelo árboles grandes y frutas carbonizadas, que ha visto en Lima quien lo refiere "trozos de esos árboles, al parecer acacias espinosas y frutas de figura de paltas aplastadas", lo cual "demuestra que en épocas muy lejanas han crecido árboles y producido fruto, como llevamos ya dicho, en ese territorio que hoy tiene 3906 m. sobre el nivel del mar" (*).

Separado de Sunuco por la punta que hace el lado oriental de esta bahía entra al lago el Ramis con un ancho de 91 m. 500 y 5m. de profundidad, mucho más que el doble del volumen de agua que sale por el Desaguadero. El Ramis es el río más grande de los tributarios del Titicaca, probablemente era parte del río extinguido. Viene de las serranías de Carabaya y Cailloma y acaso se ha desviado de su curso anterior, marcado por las lagunas que se escalonan al N. de Arapa. En las cercanías de Sunuco sólo es transitable el Ramis en balsas y de las grandes, en las cuales pasan las acémilas cargadas y pasajeros cabalgados. En el rincón que hacen Sunuco y otros sitios vecinos abrigados se cultivan rosas, lechugas, guindas y albahacas, lo cual atribuyen a la acción benéfica de los vapores templados de la laguna.

En la bahía Sunuco sólo hay de notable la isla Arapa, de medianas dimensiones. Siguiendo de ella al S. por la banda occidental del lago sólo hay tres fondeaderos: Quilina, Seale y Cotos. De los tres el único con importancia es el segundo, que está delante de Pusi.

(*) Basadre.

Pusi tiene en sus inmediaciones nafta y petróleo, mantos de mármol y cemento inexplotado este último; por los altos pasa el camino de Capachica.

Tiene una iglesia y otra que se principió con buenos cimientos y a todo costo; pero cuyas paredes apenas alcanzaron 6 pies de alto. Se refiere que hubo un indio que ofreció al cura para esa obra una barra de plata mensual y entregó algunas; pero como movido por la avaricia el cura intentó apresar al indio para arrancarle la revelación del lugar desconocido de donde sacaba las barras, éste desapareció, quedando la obra inconclusa. Se circuló que el tesoro estaba en Chilinichuli, pero quienes lo han buscado no han sabido encontrarlo.

En las varias descripciones del lago que han alcanzado aceptación, así como en publicaciones de distinto género, casi no se menciona el río que entra al lago delante de la isla Tallaquero, hacia la garganta de Capachica. En un mapa está designado con el nombre de Coata y es el que frente a Juliaca se llama Lampa. En sus avenidas lleva al lago Paucarcolla grandes cantidades de material de aluvión, con el que levanta el lecho de esa parte del golfo Puno; no obstante, los vapores llegan sin tocar hasta la playa de Capachica. La apariencia es sin embargo de que haya poco fondo, por la cantidad de totora que se levanta en la mayor parte de ese extenso seno.

"Los terrenos de Coata –dice Basadre– son todos de aluvión y muy feraces. Las aguas tibias del Suches (*) lo abonan cada año, á la vez que aumentan su extensión, rellenando las honduras de la laguna. En época no lejana es muy probable que la mayor parte de la primera laguna sea tierra firme.

"En los meses de agua, de noviembre a marzo, el Suches sale de madre é inunda gran parte de los campos de la costa con sus turbias aguas y los habitantes para ir de un punto a otro tienen que hacer uso de las balsas fabricadas de totora".

Este exceso de agua suele cubrir los rieles de Puno a Arequipa.

La península Capachica que sale al E. del río hace casi sola un distrito, aunque bien poblado, 6,000 habitantes. Es una lengua de tierra, larga y angosta, en cuyo eje se extiende una cadena de colinas no muy altas, formadas de pieza caliza, susceptible de beneficiarse para cemento. El clima es templado. No nieva pero las granizadas y rayos son fuertes y violentos. Entre las haciendas de Capachica figuran las islas Taquilí y Amantaní, que entre otros artículos producen maíz, si bien el grano es pequeño.

En estas dos islas se ven grandes montones de piedras de pórfido negro y cuarzo blanco: las primeras del tamaño de huevos de gallina y las otras poco

---

(*) Debe suponerse que se ha deslizado error al llamar Suches al río que desemboca al W. y casi contra la garganta de la península Capachica. En la margen oriental de la laguna es sabido de todos que hay el Suches, que descarga en Escomas; pero en el distrito de Coata sólo hay la estancia de Suches, en Caracoto, sobre el curso de este río que más arriba se llama Lampa o Cabana y en algunos planos Coata. Otros omiten nombrarlo.

más grandes que huevos de paloma. Estas piedras se utilizan para empedrado de los patios en Arequipa, Puno y antes en Lima mismo.

Antes de cerrar esta ligera sinopsis es de anotar lo relativo a las ruinas que existen entre el lago Umayo y el río Illpa, no lejos de las de Sillustani, las de Atuncolla (palabra compuesta de Atún, grande, y colla, príncipe). Las ruinas de Atuncolla son algunas de una época anterior a los incas y otras del período de estos soberanos, como las que han dado nombre al pueblo.

Todos los edificios o palacios son hoy ruinas y de ellas han extraído los actuales moradores material para sus miserables viviendas. Entre las ruinas prehistóricas se ven dos grandes columnas de piedra con 2'135 m. de alto y 0'61 por 0'305 m. de ancho y grueso.

Después de algunos años en que don Guillermo Speedie explotó los vapores *Yapurá* y *Yavarí* y los muelles, en combinación con la carretera de Chililaya a La Paz y probablemente con la empresa que administraba el ferrocarril de Mollendo, realizada la operación de que surgió en ejercicio la Peruvian Corporation; el gobierno que la efectuó dispuso en 1887 que se sacaran los dichos vapores a licitación, persuadidos tal vez de que se adquirieron persiguiendo solo ilusorios proventos.

En posesión la Peruvian de los ferrocarriles nadie podía explotar con más ventajas ni con mejor servicio que ella esos vapores, ni para nadie tampoco eran más necesarios. La navegación del lago completaba el servicio del ferrocarril y éste daba a la navegación vida, principiando por activar su eficacia mediante la provisión de combustible bueno y a buen precio y de todas las facilidades de que es susceptible una administración racional.

Sería aventurado entrar en el detalle de las operaciones realizadas por cada uno de sus varios administradores; basta con anotar los adelantos que ha obtenido en los últimos tiempos la navegación.

Cuando con el ferrocarril a Mollendo principió a afirmarse el tráfico por el lago, el primer obstáculo que se pudo palpar lo presentaba el cruce de la calzada de Puno, que en los primeros tiempos se salvó mediante los trasbordos en el llamado canal grande. La mercadería de exportación se recibía en este canal en lanchas que luego eran remolcadas al muelle y en esas mismas lanchas se llevaba la mercadería ultramarina en viaje a Bolivia, lo que significaba que los vapores hacían por lo menos la mitad de sus operaciones de carga o descarga a cuatro y media o cinco millas del muelle.

Esta dificultad desapareció al labrarse el canal de Chimú, debidamente avalisado, a través del cual pasan hoy los vapores con ahorro de tiempo, de gastos y del maltrato que causa en la mercadería cada cambio de estiva.

Se trasladó el puerto de llegada de Ccarapata a Chililaya, que parece ofrecía mas comodidad, aunque la distancia era semejante y faltaba profundidad para acercarse al muelle.

Mas tarde se dragó en Chililaya y se construyó un muelle fuerte y de

suficiente largo, al cual se amarraban los vapores, realizando sus operaciones con comodidad y prontitud.

Otra adquisición que hizo la vía de Mollendo fue la de la varilla de Corocoro. Esta se embarcaba por Arica. Con el incentivo del ferrocarril se principió a traer ese metal al lago a lomo de llama hasta cerca de la boca del Desaguadero, en donde lo tomaban los vapores.

Era un bonito flete para éstos y además para el ferrocarril: 50 toneladas semanales, a firme. Este tráfico principió en setiembre de 1878, pero su desarrollo tardó en producirse, acaso por tener carácter poco definido la administración de los ferrocarriles del sur en esa época.

Sin embargo, ya entonces se había abierto delante de la boca del Desaguadero un canal de dos millas y cuarto para hacerla accesible a los vapores. El canal tiene tres metros sesenta y seis centímetros de profundidad y de nueve a treinta metros de ancho, marcado con boyas.

Para este tiempo también auxiliaba a la navegación de los vapores el carbón de Yampupata, que aun sin ofrecer economía, ni siquiera mayor intensidad de calor, suplía en los casos en que el combustible animal escaseaba o no se encontraba seco, pues húmedo arde mal.

Desde que se entabló tráfico por el Desaguadero hubo ahí una lancha apropiada, la *Adela,* cuyo calado cargada era de un pie y de ocho a diez pulgadas a media carga, que completa era de más o menos diez toneladas. Estuvo especialmente destinada al río.

La oficina marítima de Puno tenía también una lanchita *María,* a vapor, de treinta y siete pies de eslora, ocho de manga y tres y medio de puntal, que se había traído de Mollendo, para servir en la bahía.

La navegación obtuvo al cabo el desarrollo que su importancia merecía, por la condición de complementaria de la vía férrea que indudablemente tiene y la empresa del ferrocarril mandó construir en Dumbarton, un vapor de mayor parte, el *Coya,* de 52 m. de eslora y 8 m. de manga, con capacidad de 250 toneladas.

Este vapor vino de Inglaterra en piezas y para armarlo se organizó en Huage, tres kilómetros al norte de Puno, un astillero atendido desde la factoría de Arequipa, en la que aparte de la obra de armar ese buque, se han hecho otras de igual o mayor importancia.

Después de lanzado al agua este vapor se llevó al astillero de Huage al *Yavarí,* y se hizo obra de notable mérito industrial. Se seccionó transversalmente el casco, intercalándole una sección que aumentaba la eslora en 11 1/2m., sin perjuicio del galibo, dotándolo de toldilla y camarotes para comodidad de los pasajeros, a la vez que se mejoraban las bodegas destinadas a la carga, cuyo volumen aumentó de 108 a 130 toneladas.

Casi a la vez se mejoró el servicio de embarque de metales en el Desaguadero, eliminando el carguío a lomo, haciéndolo a flote en la mayor extensión del río hasta Concordia, lugar próximo a Oruro.

Para recorrer el curso del río era necesario principiar modificando el puente de balsas que comunicaba los dos pueblos Desaguadero, que están el uno al frente al otro, separados por ese puente levadizo de madera y fierro.

Luego se hizo una exploración que debió ser muy penosa a juzgar por lo que se refiere de una de las realizadas antes en ese río por un explorador internacional.

El término de ese viaje fue la hacienda Aguamayo. Iban en el vapor *Edmundo*, antes *Hormiga*, remolcador en el Callao de la compañía inglesa de vapores, además del capitán Angus, el agente de los vapores en Puno, don Enrique Gamero. La quilla del vapor y palas de mango grande que se manejaban desde el mismo, ahondaban el canal y cuando se presentó el momento de que hiciera éste su ciaboga, las dificultades parecían insuperables. En este viaje el *Edmundo* usaba boñiga.

Con cuenta de las principales dificultades observadas en ese viaje, se preparó el segundo en el mismo vapor, provisto de petróleo procedente de Pusi. En este segundo viaje el *Edmundo* llegó hasta el puente de Calacoto, en la afluencia del Mauri al Desaguadero.

Vencidos los principales entorpecimientos se construyeron en Arequipa embarcaciones especiales para navegar el Desaguadero. Vapores de fondo plano, venidos en piezas de Europa, con una gran rueda a popa en vez de hélice o ruedas laterales, veintidós pulgadas de calado y veinticinco toneladas de carga. Se les bautizó con nombres de circunstancias: *Desaguadero* y *Don Juan*.

Estos dos vapores tienen por única ocupación mover los metales desde el puerto de embarque, Concordia o Nakasara, hasta el Desaguadero oriental o boliviano, que es donde está el muelle, al que atracan los vapores de Puno.

Por entonces había en el lago otra lanchita a vapor, que tuvo para su servicio la empresa minera Cristian Bostonia, que con el nombre de *Bachweel* había navegado en el Nilo, Egipto. Usaba taquia. Con el nombre de *Emilia* hizo después muchos viajes, hasta naufragar, embistiendo los frontones de Copacabana, en viaje de noche, con tiempo tempestuoso.

La explotación del Desaguadero introdujo alteraciones en el itinerario de los vapores de Puno. La escala de cabotaje se hizo eventual, limitándola a pedidos concretos del comercio.

Se estableció el viaje bisemanal entre Puno y Chililaya, viaje que se hacía en nueve o doce horas, según el andar de las naves, que ya sólo quemaban carbón inglés. El viaje de Puno a Chililaya era directo. El *Yavarí* por ejemplo, después de su espléndida carena, hacía doce millas. Desatracaba del muelle de Puno a las nueve de la mañana y soltaba el ancla delante del muelle de Chililaya a las seis de la tarde, con el sol todavía visible. Sin embargo: como no era prudente ni permitido traficar de noche, se esperaba hasta la mañana siguiente para amarrarse al muelle y proceder a las operaciones precisas.

El regreso no era directo. En las últimas horas del día se franqueba la embarcación del muelle, para esperar sobre el ancla la madrugada y tener luz

al atravesar entre las islas que destacaba la costa SE. de Copacabana. También precisaba luz para encontrar y seguir el canal que va a la boca del río.

Una vez que se ha entrado en este y poco antes del muelle, hay un estacón sólido, bien clavado, parece que compuesto de uno o dos rieles, sobre ese estacón se hacía la ciaboga antes de amarrar el vapor al muelle. Desde el vapor se afirmaba una espía en el estacón y se iba sobre él muy suavemente. El suelo es de lodo. Quitada la viada oportunamente, el buque quedaba sujeto por la proa y la corriente, que es suave, hacía lo demás. Antes de amarrarse tenía el buque su proa puesta hacia la boca y estaba expedito para la salida.

Generalmente la agencia tenía ahí todo listo y el despacho del buque era cuestión de poco tiempo, consiguiéndose salir con luz hasta franquear las islas.

La Peruvian construyó luego el ferrocarril de La Paz a Guaqui y Chililaya resultó puerto sin objeto, pues su vida había derivado del servicio que prestaba en la comunicación de la metrópoli con el lago.

Se hizo un canal para llegar hasta la playa de Guaqui, se dotó de muelle este puerto y parecía alcanzada la última etapa en el desenvolvimiento de esta navegación.

La Peruvian preocupada de mejorar su flota hasta donde lo creía preciso, adquirió su hermoso vapor *Inca,* que estando a lo que puede deducirse de su fotograbado, es lo mejor que podía llevarse al lago. Su capacidad de carga puede estimarse en 500 a 600 toneladas y reúne más comodidades de las que se puede prometer un viajero hallándose sobre superficie tan alta.

La última de las obras de la Peruvian mejorando su material es la emprendida con el vapor *Yapurá,* sacado del lago y colocado en las parrillas de Huage, para reformar su casco; no ya alargando la eslora como se hizo con el *Yavarí,* sino elevando el puntal.

Hoy los vapores caletean en los alrededores del lago y el tráfico se hace por ferrocarril.

Los hechos indican que la navegación en el Titicaca ha alcanzado su máximo desarrollo y que la conservación de éste no está en las deducciones fundadas de las competencias que han surgido últimamente. Algunos suponen que estableciendo el principio de la línea férrea en playa menos ingrata que Mollendo, sea Islay o Matarani, conservarra la vía a Guaqui su clientela disputada; pero el tópico parece ya tardío.

Se agrega que al mejoramiento de puerto de mar en el Pacífico, seguiría el empalme de la línea de La Paz a Guaqui con la que viene de la costa a Puno, esperándose que así la competencia ferroviaria ofrecería mayores probabilidades de éxito, desapareciendo uno de los más graves inconvenientes de la línea de Mollendo al lago: los trasbordos, en los que la mercadería resulta algo maltratada. Pero esto, que puede ser salvador para el ferrocarril, deja a la flota sin provecho.

Para los vapores del lago no queda más aplicación, apartada la de cabo-

taje entre los puertos, hoy de poco valor, que la que pueda resultarle de cualquier conflicto militar, de carácter internacional o interno y es de desear que ninguno de ellos se presente a hacer odioso lo que acaso con una sola excepción sólo ha sido hasta hoy elemento de progreso.

Las lanchas del Desaguadero, conservan su acarreo y traen a Guaqui, distante cosa de seis millas de la boca de ese río, la varilla que de ahí sigue a Mollendo.

Sin embargo, aparte de que no es imposible que la exportación del estaño se divida entre las vías de Arequipa y Tacna, lo mismo que la importación a Bolivia, debe tenerse en consideración que el desarrollo de la hoya del Madre de Dios, susceptible de inmensurable amplitud, dará valor al transporte a flote por el lago, siquiera sea sólo en forma indirecta. Cuando el imperio de la justicia, alce su trono fecundo de holgura y expansión en esas circunscripciones, indudablemente la navegación resurgirá en el lago, pues la parte más densa de la población que lo rodea habrá obtenido la parte de bienestar que hoy le roba la obsecación egoísta, incapaz del verdadero concepto de conveniencia que ofrece la solidaridad.

---------oOo---------

Navegación Fluvial

LOS RIOS DE OCCIDENTE

La navegación fluvial en el Perú puede decirse que sólo existe al oriente de los Andes.

Los ríos que bajan de esa cordillera al oeste, aunque algunos de grueso volumen, son casi todos innavegables. De corto desarrollo relativamente a la elevada cima de donde descienden con velocidad de torrentes, culebreando entre frontones verticales o desparramados en cauces poco profundos, esos ríos apenas se prestan para un aprovechamiento: el regadío.

Apenas pueden citarse dos de ellos navegables dentro de los límites estrechos: Tumbes y Chira, los dos hacia el extremo norte del litoral, en donde la cordillera andina es menos alta y se halla más alejada del mar. Esto es, en donde el recorrido es mayor y el desnivel entre la cima de la cordillera y el mar menos brusco.

Sin embargo: dilatados los dos sobre terrenos extensos y de feracidad excepcional, que alimentan fundadas perspectivas de no lejano desarrollo agrícola; es natural enumerar entre sus factores de progresista desarrollo la navegación, sea como coadyuvante industrial, como facilidad de transporte económico o simplemente como medio de ejercicio higiénico, de recreo.

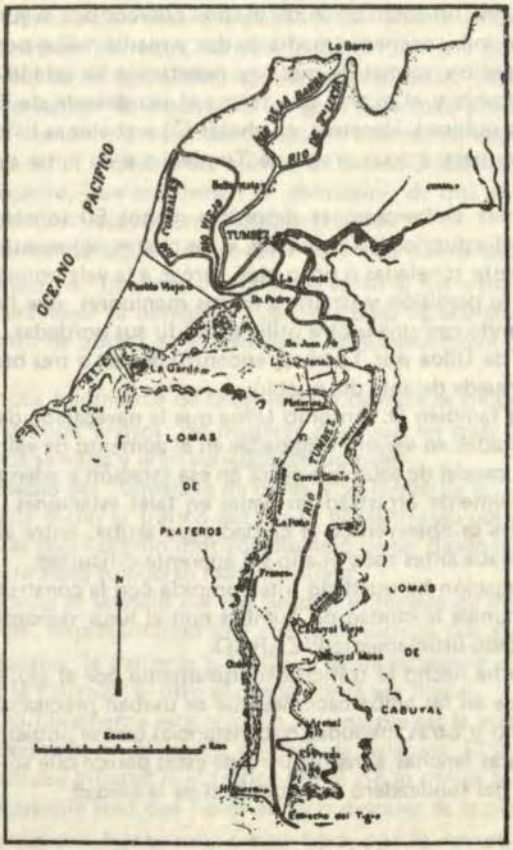
Cada uno de los dos merece capítulo aparte.

---------oOo---------

RIO TUMBES

Dejando de lado la etimología del nombre, llamado también Tumpis o Numbes, este río pudiera señalarse como el punto histórico en el que se iniciaron las relaciones hispano–peruanas.

Los exploradores que mandaba Pizarro arribaron a Tumbes en 1527. El lugar a donde arribaron se marcó con una cruz de fierro, pero si bien quedan cerca de los restos de la ciudad indígena y hasta dos cauces que permitirían afirmar que el río desembocaba cerca de donde se puso la cruz, sería esta una afirmación aventurada. En el planito que ilustra estas líneas



están marcados el río Corrales y río Viejo; hay un tercer cauce seco que entraba al mar inmediatamente al sur de Malpelo, de manera que nada se opone a que 388 años antes de hoy la boca del Tumbes estuviese vecina a Pueblo Viejo y que a su orilla se elevara la cruz, marcada también en el planito.

La cruz y las ruinas del pueblo antiguo autorizan sin embargo la suposición de que fue delante de esas verdes lomas en donde largó su ancla el piloto Ruiz. Fue sin duda de la boca del Tumbes, ahí ubicada, de donde salieron las balsas destacadas del pueblo a encontrar las burdas barcas en las que se aventuraban a tierra los auto-personeros de la civilización del occidente de Europa.

El Tumbes tiene un desarrollo de 180 km., de ellos 65 susceptibles de navegarse en balsas, hasta el estrecho Tigre y 28 hasta vaquería, en lanchitas a vapor.

El río tiene un gasto de 2000 metros cúbicos por segundo, un declive de dos diez por mil y corriente media de dos y media millas por hora.

La navegación normal de que hay constancia ha estado limitada al acarreo entre la bahía y el puerto que forma el río delante de Tumbes ciudad, cosa de doce a quince kilómetros, en chatas (*) o chalupas balleneras. Se usan también canoas para ir agua arriba de Tumbes o para pasar de una a otra de sus orillas.

Alguna vez embarcaciones de más o menos 50 toneladas han estado fondeadas en el estuario de Cucaracha, y las chatas, algunas de las cuales desplaza hasta veinte toneladas o poco más, surcan a la vela bolineando y es interesante seguir la precisión y destreza de sus maniobras, que llevan las embarcaciones, rascando casi una u otra orilla al rendir sus bordadas.

Al paso de Ulloa por Tumbes, encontró de dos o tres brazas de agua en el puerto que queda delante del pueblo.

Indicaba también D. Antonio Ulloa que la navegación del Tumbes, sólo ofrecía dificultades en verano originadas en el aumento de velocidad que produce el mayor caudal de agua que corre en esa estación y además de las palizadas que generalmente arrastran las aguas en tales estaciones. Es posible que esas dificultades se observen de la ciudad agua arriba: entre ella y el estuario del río se navegaba antes todo el año sin aparente dificultad.

Esa navegación ha quedado interrumpida con la construcción del ferrocarril que comunica la ciudad de Tumbes con el lugar denominado antes Palizada y bautizado últimamente PIZARRO.

Antes se ha hecho el tráfico exclusivamente por el río. Era tal vez algo moroso, porque en las embarcaciones que se usaban precisaba contemplar la marea, el viento y otras menudas circunstancias que se hubieran neutralizado con unas cuantas lanchas a vapor; pero de éstas parece que sólo una ha surcado el Tumbes, del fondeadero en la bahía al de la ciudad.

(*) Balandras de vela cuadrada.

La vegetación exuberante que decora las orillas del río y el aspecto montuoso del valle próximo al delta, producen la impresión de un bosque real. Para las personas habituadas a la contemplación de los áridos campos del litoral, el aspecto de este monte animado de color y de sonidos no puede ser más delicioso.

Por uno y otro lado se ven las altas palmeras cuyas copas artísticas dominan las de los apiñados manglares, pétreos gualtacos y frondosos algarrobos y entre el fango de las orillas sombreadas por el ramaje de los árboles en que saltan alborotadas las ardillas y los monos, hiladas de lagartos inmóviles, con las desmesuradas bocas abiertas, remedando hileras de estacas.

Como las fuertes lluvias alcanzan hasta un poco al sur, las casas tienen techos de dos aguas y los árboles abundan alrededor.

De la importancia de Tumbes se puede juzgar por su iglesia. El plano de la población es muy accidentado, las casas rudimentarias, la actividad industrial, del comercio, de la agricultura apenas se sospechan; pero sus campos llanos y feraces ostentan las huellas de un gran desarrollo anterior, sobre la superficie de sus dos mil ochocientos cincuenta kilómetros cuadrados de terrenos cultivables están impresas las huellas de ciento cincuenta km. lineales de canales de regadío, que confirman la afirmación de que al arribo de los conquistadores contenía esa región 80,000 habitantes.

Cuando estimule a alguien el bienestar que alcanzaron los indios envilecidos por los abusos de que son víctimas volverán el bienestar y la riqueza y entonces se hará lugar la navegación del río como especulación, como recreo o como punto de apoyo a los elementos de defensa móvil que hemos de poseer".

A diez o doce kilómetros de la orilla de Ricaplaya se encuentra la montaña espesa, de árboles añosos, de maderas preciosas en gran parte, nutrida de venados, cerdos salvajes y gran variedad de animales.

El ancho medio del Tumbes es de 60 m. y su fondo de 5.

Como queda dicho el tráfico del río se ha sustituido por un ferrocarril y un muelle, obras que tuvieron motivo aduanero de ser desde que el Ecuador estableció en Santa Rosa su puerto mayor Bolívar.

No se suprimió el servicio del río sin que se hiciera oir en su favor una defensa autorizada. Representando una comisión técnica que debía informar cual de las dos caletas, la Palizada o La Cruz, debía escogerse uno de los profesionales indicó la Palizada, el otro abogaba por la vía fluvial.

Sintetizando libremente esta opinión, que parece ser la más conveniente, procuramos condensarla en el menor número de palabras. El único inconveniente que encontraba imputable el tráfico por el río lo ofrece la inestabilidad de la barra, franqueable solo dos horas antes o después de la pleamar, siendo difícil y hasta peligroso franquearla a otra hora, por lo menos en las chatas o en embarcaciones pequeñas si el mar está agitado.

La boca de los ríos de lecho móvil se forma mediante el acarreo del material sólido que arrastran las aguas y su depósito indica el sitio donde se encuentran las dos masas líquidas, mediante la resistencia que cada uno opone al movimiento de avance de la otra. El río con su corriente y el mar con su flujo y reflujo coadyuvan a la interposición de ese obstáculo ahí donde se equilibran las fuerzas opuestas.

Como medio de remoción de una barra en determinado punto y sentido puede citarse la aplicación del principio de riberas cóncavas para la formación de canales en los ríos navegables, el empleo de diques o estacadas rectilíneas o curvas, provistas de compuertas para el paso de las aguas cargadas del fondo y la detención y encauzamiento de las más ligeras, que corren por la superficie y otros medios que la ciencia hidrográfica aconseja, investigando su aplicación en otros lugares en donde se procura resolver tales problemas, como en el Loire de Francia o el Mississipi de los Estados Unidos de Norte América. Además de estos medios, que son de aprovechamiento de las fuerzas naturales, puede acudirse tambien al empleo de la draga, ya sea como auxiliar de las anteriores o como arbitrio único si otros no dan resultado.

Las ventajas de la canalización en la boca del Tumbes son muchas y muy valiosas, tanto desde el punto de vista comercial como del estratégico, pues además de las primeras ya enunciadas, pudiera ese puerto, tan seguro y abrigado "servir de punto de apoyo a los elementos de defensa móvil que hemos de poseer".

En junio de 1907 la boca del río, útil para el tráfico, era la llamada Alamo. La de Cucaracha, muchos años en uso, se inutilizó después de 1897, cegándose el canal entre la isla de ese nombre y la de Santa Lucía, con lo que las dos islas quedaron unidas y convertido en manglar el canal que las separaba antes.

Las casas de Cucaracha se trasladaron al Alamo, quedando visibles desde el fondeadero; y aunque construidas al interior de la boca parecen ocupar la playa del puerto.

El fondeadero distaba cinco km. de esa boca, cuya situación era insospechable. Su lado exterior es una lengua saliente de arena que se proyecta en la costa también baja y de arena del lado opuesto de la boca, enmascarándola tan completamente que sólo se distinguía al estar sobre ella; obstáculo sin embargo de tan fácil anulación, que sólo se ha mantenido por no haberse cuidado nadie de evitarló. Los marinos del lugar desde luego no se equivocan al buscar la boca.

Ellos tienen sus indicaciones prácticas, como para encontrar, por ejemplo, la boca del Alamo, que buscan el extremo del monte de mangles más alto y compacto.

La acción de las mareas en el río es bastante sensible y la diferencia de nivel entre pleamar y bajamar de 2 m. 74 cm. que aumenta 50 cm. en las mareas vivas.

Cuando se hacía el tráfico por el río, el lugar de desembarque era el Bebedero, que es la media distancia de la boca a la ciudad y ahí se fondeaban últimamente las embarcaciones manuales. Antes éstas fondeaban delante de la ciudad.

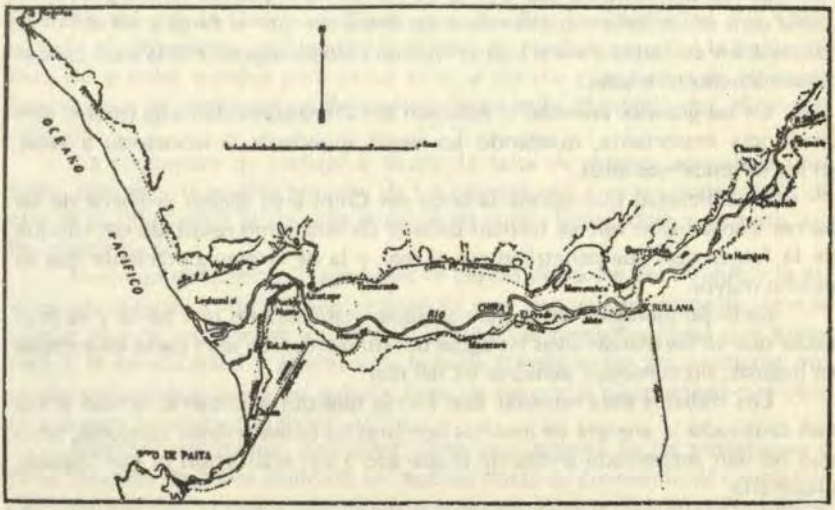
Había una flota de veintiún embarcaciones menores con 97 toneladas, cuyos viajes se acomodaban al curso de las mareas.

La ocupación principal de los habitantes trasladados de la Cucaracha a la boca Alamo, es la explotación de esa flota, que en su mayor parte hace ahora el tráfico en la Palizada. Se dedican también a la pesca de ballenas, especialmente de agosto a noviembre.

.....oOo.....

CHIRA

El diccionario geográfico de Paz Soldán dice del Chira "Es navegable hasta el pueblo del Arenal. Las arenas que se acumulan en su desembocadura impiden su libre entrada. Nace en la cordillera, en el territorio del Ecuador, de las lagunas de Mamayocos y Huaringas, recibiendo en su largo curso numerosos tributarios."



RIO CHIRA

El ingeniero Duval decía en 1852 que este río es navegable hasta cien kilómetros de la boca o poco más y en apreciación posterior se ha afirmado que en embarcaciones de cinco pies o menos de calado pueden navegar hasta 230 millas agua arriba. Estas tres afirmaciones son erróneas. Persona en condiciones excepcionales para decidir en la materia, señala como extensión total de este río, dentro de territorio del Perú es, de 125 km., de los que pueden navegarse 91, con este detalle de Raimondi: de la boca al Arenal 8 km.;de Arenal a Sullana 61 km.;de Sullana a Somate 22 km.

Somate queda casi al frente de Chocan y entre ambas haciendas el río hace un ancho peine en el que el agua se escurre entre las piedras, que quedan casi a la vista, siendo difícil que en esa agua flote otra cosa que barquitos de papel.

Un profesional que ha hecho estudios topográficos en las márgenes del río manifiesta que su extensión navegable a partir de la boca es de 70 km., agrega que hasta Amotape el fondo medio es de 1.20 m. y hasta Sullana 1m. 50.

La escasez de lluvias en los últimos años y la derivación de aguas para riego han hecho menos fácil la navegación, lo cual no basta sin embargo para declarar el río innavegable.

El menor ancho del Chira es de 90 m. y alcanza en partes a 120. La profundidad no es uniforme en partes se encuentran más de dos metros contra el barranco y en otros puntos aumenta gradualmente desde la orilla. Su gasto es de 5, 373 metros cúbicos por segundo.

En los bebederos o sea lugares de tráfico hay grandes canoas para ir de una a otra orilla, llevando a bordo a los pasajeros con la carga y las acémilas atadas a los costados. Para cruzar el río con carbón vegetal y leña usan canoas de seis a ocho toneladas.

En las grandes avenidas el volumen del Chira aumenta hasta ofrecer una apariencia importante, quedando las vegas inundadas y rebosando a veces en los terrenos más altos.

La dificultad que opone la boca del Chira a su acceso proviene de las barras transversales que se forman delante de ella como resultado del choque de la fuerza con que penetra el río al mar y la de la marea creciente que es mucho mayor.

Cada ponderación de la marea queda marcada con una barra y es probable que en las mareas vivas las aguas del río queden en gran parte estancadas en lagunas, sin conseguir penetrar las del mar.

Los trabajos para remover esas barras que obstaculizan el acceso al río han cautivado la energía de muchos hombres de concepciones vigorosas, pero que no han encontrado ambiente preparado a su realización ni han logrado prepararlo.

Desde luego la obra ha perdido de momento su oportunidad. Antes de que existiera el ferrocarril que corre paralelo al curso del río desde la bajada

de Corte del Arenal hasta Sullana, pasando por la Huaca, la obra era clamorosa; el ferrocarril sirve hoy bastante bien las necesidades de transporte a lo largo del río, pero será insignificante cuando todo el valle quede bajo cultivo, lo cual es cada día más inminente.

La navegación del Chira, propuesta hace más de medio siglo, estudiada desde 1852 por el ingeniero Duval por cuenta o influencia de don Domingo Elías, acariciada por varios después, es obra que ha de hacerse sea como auxiliar de transportes o como forma de recreo.

Duval estudiaba a la vez el aprovechamiento del agua del Chira en la navegación y el regadío y el estudio convenció a los dirigentes de entonces de la practicabilidad de la obra, que la política obstaculizó.

Uno de los más conspicuos agricultores de ese valle me dice: "El río Chira, aunque de curso constante y uno de los más considerables de la costa no es navegable, ni puede serlo a menos de afrontar ingentes gastos para hacer la navegación factible; gastos que resultarían injustificados".

Tanto por lo deleznable del terreno que recorre, como por lo suave de su pendiente, generalmente cambia de curso y en las avenidas arrastra árboles inmensos que obstruyen el cauce, dejándole tantos y tan voluminosos sedimentos que en veinticuatro horas reduce a cincuenta centímetros o menos profundidades de dos o más metros. También en la desembocadura, por la acción constante de las olas, se forman bancos que cambian de lugar con el sol de cada día.

Con los inconvenientes anotados, que no son especialidad del Chira, se ha visto cruzar la boca de este río grandes balsas cargadas con enormes calderos. Fue durante la Guerra de Secesión en los Estados Unidos, el año 1862, cuando el alto precio del algodón y la falta de lluvias generalizó la implantación de grandes bombas para elevar el agua del río a las tierras de labranza, bombas que se instalaron en Paredones, Rinconada, Monteabierto, Huangalá, etc., etc.

La costumbre de traficar a bestia, la falta de madera apropiada para hacer canoas y la mucha pobreza de los campesinos, son sin duda causas de que se trafique poco el río a lo largo de su curso, limitándose a cruzarlo, como queda dicho.

Hoy con el ferrocarril que entre la bajada del corte del Arenal y la estropeada población de Sullana recorre lo más importante del valle, apenas habría para la navegación motivos de placer. Las pequeñas obras que bastarían a la canalización y abertura de la boca apenas serían aprovechadas por pocos turistas que quisieran gozar a flote de las gratas perspectivas que ofrece a la vista la vegetación de sus orillas.

Nuestro informante, agricultor antes que amante de las traslaciones a flote, después de haber decidido en muchas obras de derivación de canales de riego, estima que la mejor aplicación que puede darse a las abundantes aguas del Chira es elevarla a los vastos y fértiles terrenos que cruza mediante canti-

dad de bombas poderosas movidas por electricidad, la que puede producirse aprovechando las rápidas caídas de agua del Quiroz.

Si el riego en esa forma diera los fenomenales resultados que prometen la extensión y feracidad del terreno que puede aprovecharse, la actividad agrícola y comercial que de las cuantiosas cosechas resultaría, permitirían completar los beneficios del río, causa del nuevo bienestar, mejorándolo con la canalización y la navegación.

Entre los tupidos algarrobales de ambas bandas del río hay caseríos y pueblos cuya vista causa cierta novedad: a la derecha internándose de Amotape al este, despues del inmediato pueblo Tamarindo no hay otro que Querecotillo, situado a sesenta y un kilómetros de distancia.

La orilla izquierda está matizada además de las varias casas de haciendas por los pueblos de Colán, Pueblo Nuevo, Arenal, La Huaca y Sullana, que venían desarrollando muy satisfactoriamente hasta las inundaciones de este año, 1915.

Después de estos dos ríos no hay otro navegable al poniente de los Andes.

Hay algunos de bastante caudal de agua como el Santa, que en tiempo de abundancia tiene 150 m. a 200 m. de ancho y de 8 a 10 de profundidad en varios puntos, pero en el relativamente corto trayecto que separa la cordillera Negra del mar hace un desnivel de 4,000 m.,lo que le imprime una velocidad dentro de la cual la navegación es muy difícil. El fondo además, presenta en sus violentos accidentes otra dificultad tan grande como la que se deduce de su gran corriente.

Más al sur hay también dos o tres ríos de gran caudal de agua, pero con dificultades análogas a las del Santa para la navegación, salvo la de balsas para ir de una orilla a otra.

AMAZONAS

PRIMEROS VIAJES

Vicente Yáñez Pinzón fue el primer marino europeo que explorando la costa oriental de Sud América, el año 1449 y prolongándola desde el cabo que denominó Santa María de la Consolación, hoy San Agustín, hacia el norte dio en la napa de agua dulce, mar adentro, que le hizo sospechar la existencia próxima de un gran río, cuyo caudal era bastante voluminoso para mantener potable esa agua tomada tan lejos de tierra.

Pinzón reconoció el delta de ese río y en febrero de 1500 tomó posesión de él en representación del rey de España, dándole el nombre de SANTA MARIA DE LA MAR DULCE, nombre con el cual obtuvo del gobierno español la facultad de colonizar ahí.

Los indios habitantes de las islas y tierra firme del delta lo acogieron cordialmente y pudo recoger cuantas informaciones creyó necesarias. Al abandonar el lugar plagió treinta y seis de los indios lugareños, llevándolos como trofeos vivos a España.

El texto de la capitulación extendida a su favor el 5 de setiembre de 1501, dice:

"Seguisteis la costa que se extiende al norueste del río grande que llamasteis Santa María de la Mar Dulce, rio grande ó Marañón".

Juan de la Cosa en el plano que hizo en 1512 llama a este río Marañón, nombre que se dice derivado de maraña (enredo), del nombre de un capitán o más generalmente del marañón (anacardis occidentale) o maraniobo, fruta muy abundante en las márgenes del río.

EL DORADO

Poco después de Pinzón llegó a la boca del Amazonas Diego Lope, quien penetró algo en el estuario; pero recibido con prevención por los indios impresionados por el plagio del anterior visitante se le manifestaron hostiles, lo que unido tal vez a la información de que otro descubridor se le había anticipado, lo indujo a retirarse.

El alemán Felipe de Utre inventó y difundía la especie de la existencia al oriente de los Andes de un El Dorado famoso que ubicaba en el país de Omaguas. Y como confirmando tal especie, en 1536 Gonzalo Días de Pineda descubre el país de Quijos y la Canela, como camino al país fabuloso.

Llevó el resultado de sus excursiones al gobernador Francisco Pizarro y éste usando de la autorización que tenía para emplear en la Nueva Castilla a uno de sus hermanos, nombró a su hermano Gonzalo para reemplazar a Belalcázar en el gobierno de Quito y hacer de este gobierno la base de la conquista de Omaguas.

Gonzalo organiza en Quito una gran expedición al frente de la cual se lanzó con más ardimiento que prudencia, en la fragosidad de las selvas vírgenes de oriente.

En el curso accidentado de su viaje al través del Zaraurcu y luego al andar del Mazpa, agua abajo de la cascada, Gonzalo Pizarro creyó conveniente construir un bergantín, algo como balandra o lanchón de vela, primera embarcación que recorrió casi todo el Coca, el Napo en su mayor extensión y todo el Amazonas.

"Habían muerto multitud de indios cargueros, dice Herrera, las lluvias no daban lugar á secar la ropa que vestían y las ciénagas embarazaban la marcha".

A estas consideraciones se puede agregar otra de mucha trascendencia, contenida en esta frase de Pizarro: *"Lo cual todo hice con intención, si no*

topacemos tierra donde poblar, de no parar hasta salir á la mar del norte".

Acaso resulta en esa frase Pizarro adelantándose a los conocimientos geográficos del momento en que lo expresó; pero corridos entonces más de cuarenta años del descubrimiento de SANTA MARIA DE LA MAR DULCE y figurando entre los expedicionarios algunos marinos así como individuos bien informados entre los guías; no es de extrañar que Pizarro se supusiera dentro de una red fluvial con término en el Atlántico, como lo estaba en realidad.

Según Fr. Carvajal, cronista y capellán en el viaje que hizo poco después el bergantín, Orellana se opuso primero a la construcción de dicha nave y luego fue el más entusiasta colaborador de su construcción. No sería aventurado suponer que ese cambio de opinión se produjera sobre el pensamiento de Pizarro, contenido en la frase suya copiada antes.

Orellana pudo juzgar de pronto que si para pasar de una orilla del río a otra o atravesar una ciénaga, bastaban las canoas de que se habían apropiado y en consecuencia holgaba la obra del bergantín, balandra o lanchón, para ir hasta el mar era un esfuerzo necesario. Y dilatando el pensamiento hasta la inmensidad del océano, admitido el descubrimiento de una nueva vía para ir a España, entonces la loca de casa del posible descubridor tenía amplios horizontes en donde dilatarse . . .

La historia de las conquistas españolas está nutrida de sorpresas, en las que la fidelidad y la consecuencia no son fáciles de hallar.

Una crónica dice:

"Y ahí hizo Gonzalo Pizarro un bergantín para pasar á la otra parte del río á buscar comida y para llevar por el río abajo la ropa y otros fardajes y á los enfermos y aun para caminar él por el río, por que en las partes á causa de ser la tierra tan anegada, ni aun con machetes y hachas podían abrir camino. Y en hacer ese bergantín pasaron muy gran trabajo, por que hubieron de fomentar fraguas para el herraje, en lo cual se aprovecharon de las herraduras de los caballos muertos, por que no había otro hierro é hicieron hornos para carbón . . . ".

El sitio donde se construyó esta primera nave fue bautizado con el nombre de Barco, lugar en el Mazpa arriba de la confluencia con el Cozanga, poco abajo de la cascada.

En un punto más adelante, como las penalidades y el hambre aumentaran en el real de Pizarro, se acordó destacar el bergantín y algunas canoas llevando cincuenta y siete soldados; con el doble objeto de orientarse y buscar víveres con la mayor diligencia. La comisión se puso a órdenes de Francisco Orellana, quien al decir de Fr. Carvajal se ofreció para cumplirla.

Los guías habían asegurado que a quince jornadas agua abajo se encontraba un río de mayor caudal, seguramente el Coca, que resulta de la afluencia del Cozanga al Mazpa. En esa inteligencia se dijo a Orellana que diera a su exploración el espacio factible de recorrer de ida y vuelta en diez días. La an-

gustiosa situación del real en materia de víveres no podía ser más angustiosa. Como demoraran mucho más. Pizarro destacó al capitán Mercadillo con algunas canoas, para que buscara noticias, pero a los ocho días regresó sin traer ninguna.

La caravana, se decepcionaba.

Destacó Pizarro al capitán Gonzalo Dias Pineda en nueva expedición a buscar noticias de Orellana y sobre todo víveres para la gente, que perecía de hambre. Pineda bajó hasta la afluencia del Cozanga al Mazpa y observó en algunos árboles huellas de tajos de hacha o espada, de lo cual dedujo que Orellana había atracado ahí. Era sin duda el lugar en donde habían reparado el hueco abierto por el palo en que chocó el bergantín. Dias surcó por algunas millas el Cozanga y en lo que es hoy Bacsa o cerca de ese pueblo encontró algunos sembríos de yuca, con lo que llenó sus canoas, volviendo de prisa en busca de la caravana, que con ese auxilio pudo rehacerse mucho.

La desastrosa expedición de Pizarro, perdió con su nave la última esperanza de aprovisionamiento normal, la última reserva de éxito, que era justamente la de empalmar el curso de las aguas desde las vertientes del Coca a la boca del Amazonas o Mar Dulce, como denominara al estuario Yáñez Pinzón, cuarenta y un años antes.

No es difícil que al aventurarse agua abajo Orellana tuviera como inspiración tentadora y como rumbo la frase de Pizarro, repetida antes: "... si no topacemos buena tierra donde poblar no parar hasta no salir á la mar del norte".

¿Tuvo Orellana un propósito definido al separarse de Pizarro o fueron circunstancias ajenas a su voluntad las que lo obligaron a desatender no sólo la orden de volver pronto, como era preciso, si no a no llevar su barco hasta lugar donde no podía regresar?

Es asunto por esclarecer después de casi cuatro siglos. Orellana corrió todo el Amazonas y hasta algunas singladuras en el mar.

Cuanto a este viaje se refiere es lo que interesa a la historia de la navegación en los ríos de oriente.

Lo primero que precisa considerar es que Orellana principia su viaje en época de lluvias, con las cuales los ríos de cabecera crecen en caudal y proporcionalmente en corriente.

Orellana abandonó el real de Pizarro el 24 de diciembre de 1541, llevando a sus órdenes 57 hombres de armas y algunas canoas además del bergantín.

Como la corriente era fuerte y mucha la palizada que arrastraba, en la tercera noche de viaje el bergantín embistió un palo de punta que le aventó tablas, siéndoles preciso vararlo para reparar el desperfecto. Navegaban a razón de cinco o seis millas a la hora, usando vela y remo.

Puesto de nuevo a flote el bergantín continuaron su viaje, pero al cabo del día, no habiendo vestigio humano ni los alimentos que buscaban, se propuso acuerdo sobre si seguía bajando el río o se volvía al sitio de origen.

Se opuso a la opinión de regresar 1° la fuerte corriente del Matza por ser tiempo de aguas: 2° las condiciones del bergantín para surcar, pues si las canoas surcan en los remansos de orilla, un lanchón necesitaba separarse de ellas y es de suponer cuáles serían las condiciones de su velamen y maniobra. Luego carecían en absoluto de víveres y era parte principal de su comisión llevarlos al real.

Parece que fue opinión unánime continuar, pues literalmente no tenían que comer. En los cuatro días siguientes se hacía cada vez más intolerable la falta de alimento, lo cual unido a una marcha preñada de incertidumbres a través de despoblados sin fin, tenía a todos sujetos a tremenda angustia. La noche del 31 de diciembre se creyó oír el ruido lejano de un tambor y aunque la presunción no se confirmaba, tomaron las debidas precauciones previniendo una sorpresa durante la noche, de parte de los indígenas, a quienes se suponía próximos.

Al amanecer el día siguiente, enero 1° de 1542, el ruido de los tambores fue más preciso, y al doblar una punta saliente se vieron cuatro canoas llenas de gente, que avanzaban hacia el bergantín primero, luego se detuvieron como en observación y por último huyeron apresurados, llevando la voz de alarma a unas tolderías que se avistaron al enfrentar la punta.

Delante de las tolderías se veían agrupados numerosos indios, que seguían con inquietud la aproximación del bergantín.

Cuando el bergantín fue decididamente sobre el pueblo, los indios se pusieron en fuga y el equipaje del barco se encontró dueño de las tolderías, en las que buscaron y encontraron los víveres cuya falta los tenía extenuados.

Otro día los indígenas aparecieron alrededor del pueblo inquiriendo lo que hacían los extranjeros y Orellana aprovechó la oportunidad para hablarles desde un barranco, en idioma de ellos, del que había aprendido muchas palabras.

Los indios prestaron fe a lo que les decía, se aproximaron y se estableció entre indios y europeos relación cordial. Los primeros proporcionaron a estos pavas, peces y otros víveres, cediéndoles parte de sus ramadas para que se alojaran en ellas.

Habían notado los comisionados defectos en el bergantín y lo encontraron pequeño para el caso de navegar en el mar, de acuerdo con lo cual se ocuparon desde luego en preparar el herraje para otra embarcación, improvisando para la faena, fragua, carbón, etc., y ocupando en ella el mes de enero y parte de febrero, tiempo que permanecieron en ese lugar reponiéndose de las penalidades y ayunos sufridos hasta ahí.

Ese lugar lo sitúan a orillas del Napo o Canela, abajo del Aguarico, después de la confluencia de este río con el Napo, sesenta millas arriba de la boca del Curaray. Hasta ahí calculaban haber navegado 450 millas y es precisamente lo que resulta en seis días a razón de 75 diarias, aunque en las aguas menos correntosas del Coca hubieran caminado menos. Navegaban a favor de la co-

rriente a vela y remos.

Ahí se trató otra vez de regresar con el bergantín, pero ya se habían empleado 32 días en faena que contemplaba resueltamente la navegación en el mar, que sólo pudo hacerse después de previo acuerdo. Ya estaba resuelto no regresar.

Se propuso mandar canoas con víveres, estimándose necesario que fueran seis hombres, para defenderse de los indios; ofreciéndose mil castellanos de oro, dos negros y los indios remeros precisos y dicen las crónicas que sólo tres se ofrecieron.

Se suponía la surcada penosa y muy larga, si bien no faltan autores que reducen la distancia a sesenta millas y el tiempo preciso para cubrirla a sesenta días máximo.

Tales disquisiciones sólo conducen a establecer si Orellana fue o no fue desleal con Pizarro, asunto secundario tratándose solamente de reconstruir la historia de la navegación en los ríos del oriente peruano, desde que navegaron ahí españoles.

Ahí se realizó una evolución curiosa. Pronunciada la mayoría del equipaje, si no todo él, por la continuación de la marcha agua abajo, Orellana que juzgaba tal resolución incorrecta, renuncia ante el equipaje la tenencia de Pizarro, que sólo a Pizarro tocaba recibir y acepta del mismo equipaje, que ha desobedecido las órdenes del teniente, que se ha rebelado, la investidura de jefe de la expedición autónoma, que por si y ante sí reemplaza a la comisión de Pizarro, organizada con hombres y elementos de éste.

El teniente convertido en capitán después de tomar posesión del pueblo en nombre del rey, continúa su viaje de bajada el 2 de febrero y después de caminar hasta sesenta millas agua arriba de la boca del Curaray, asiento del cacique principal de irimaraes, a quien Orellana quería visitar en correspondencia a las atenciones que de caciques y subordinados acababa de recibir en el pueblo en que pasara más de un mes. Después de haber descansado ahí un día, continúan su viaje y al día siguiente de mañana encuentran otro pueblo de indios que los recibieron muy bien, dándoles tortugas, otras provisiones y papagayos. De ahí pasaron a otro que hubieron de abandonar porque había muchos mosquitos, para ir a otro cuyos habitantes los agasajaron también mucho, reteniéndolos tres días. Ahí los visitaban muchos grandes señores indios y los proveyeron de víveres escogidos y abundantes.

La mañana del domingo 11 de febrero entran en el amplio Amazonas por esa boca de kilómetro y medio de ancho, que sumado al ancho del rey de los ríos le presta la apariencia de un pequeño mar interior: la Mar Dulce.

Ya en pleno Amazonas corren agua abajo hasta Aparia, pueblo situado próximamente hacia Pebas, arriba de la boca del Putumayo.

Recibidos cordialmente en ese pueblo se detienen ahí para construir el nuevo bergantín, cuyos herrajes ya traían listos y recorren el de Pizarro, que tenía maderos podridos. En Aparia reciben regalos de un gran señor indio,

conducido por cuatro indios blancos, rubios y muy altos" dice Fr. Carvajal. En Aparia pasaron la cuaresma.

"Adobóse también el barco pequeño, que venía ya podrido" dice la crónica.

En los primeros días de mayo salen de Aparia y el 12 llegaron a Machiparo, en la boca del Putumayo, en donde pretendieron cerrarles el paso numerosas canoas tripuladas por indios guerreros. Los españoles echaron mano a sus arcabuces, que no disparaban, acudiendo en el apuro al empleo de ballestas. Después de reñido combate siguieron 300 millas hasta llegar al señorío de Panuana, en donde también se les recibe en armas.

El 7 de junio atracaron a un pueblo solitario. Los habitantes estaban en el campo, pero al registrar las casas encontraron víveres en abundancia, de los cuales se apoderaron. Al regresar los indios en la tarde y encontrar sus tolderías ocupadas, atacan a los adversarios por agua y tierra, obligándolos a alejarse aunque ya provistos de víveres.

El 25 del mismo mes, al pasar entre unas islas les acometieron como doscientas canoas tripuladas por guerreros y sostuvieron con los bergantines recios combates, de los que con dificultad escaparon éstos.

Más adelante, ya cerca del mar, los indios les armaron una celada, haciéndoles fondear en lugar en donde la diferencia de nivel, según la marea, era de seis a siete brazas, pero lograron evitar el peligro de quedar en seco.

En uno de estos últimos combates presentados a los bergantines dice Fr. Carvajal que entraron en batalla cohortes de amazonas, hecho del cual se le dedujo nombre al río.

Posteriormente se ha averiguado que *amazonas* es palabra indígena, compuesta de *ama* romper y *zona* canoa, que hace ROMPE CANOA.

Así se explica que la palabra referida a un hecho de cuya realidad se duda subsista, cuando el viaje de Orellana está casi olvidado.

Salidos al mar los bergantines se separaron, pero cuando el más grande llegó a Cubagua, en la isla Trinidad, suponiendo que el más chico hubiese naufragado, estaba ahí fondeado desde dos días antes.

Había entrado al mar el 26 de agosto de 1542 y el más grande entró a Cubagua el 10 de setiembre.

Orellana se trasladó a Santo Domingo, en cuya isla tomó pasaje en un buque y salió para España.

En otra crónica se lee:

"Y habiendo desembocado en el mar después de muchos trabajos y peligros en el río, en el que muchas veces estuvieron en peligro de anegarse, fueron a dar a la isla de la Trinidad, en donde compró un navío, en el que volvió a España".

Este viaje de Orellana, si bien dio a conocer el desarrollo enorme del Mar Dulce, no tuvo consecuencias inmediatas, si se descarta el viaje desgraciado de Orsúa, que se dice sugerido, como el de Gonzalo Pizarro, por las qui-

meras de un El Dorado fantástico, que acaso ocultaban actos discretos de buen gobierno.

NUEVA ANDALUCIA

No acaba entonces la actuación de Orellana en la navegación del Amazonas.

Desde su arribo a la metrópoli se pone en movimiento gestionando la autorización para colonizar en ese río, estableciendo la gobernación Nueva Andalucía.

El había adquirido algún oro a la vez que el bergantín de Pizarro o en el curso de su viaje por el río y el prestigio de ese oro, unido a las pintorescas narraciones que hizo Fr. Carvajal de su viaje, crearon buena atmósfera a sus intentos de colonizar. Pero es evidente que sus recursos económicos necesitaban el complemento de excursionistas comanditarios y de los habilitadores usureros, a quienes no consiguió inspirar suficiente confianza.

El equipó mal cuatro naves, que fueron la carabela *Guadalupe,* piloto Gil Gómez, navío artillado *San Pablo,* navío *Bretón* y nao *Capitana.* Componían el equipaje 400 personas. Faltándole pilotos, harina y otros artículos indispensables, se escapa de Sevilla burlando la inspección el 15 de noviembre de 1545 y va a recalar a Tenerife; en donde transcurren tres meses antes de que pueda conseguir lo más indispensable de que carece. Pasa a Cabo Verde y en estas islas pierde otros dos meses, durante los cuales la gente estuvo mal provista, enfermaron muchos y murieron 98 hombres. De los cuatro buques del convoy fue necesario inutilizar uno para proveer a los otros tres de los útiles de que carecían, como anclas y cables perdidos, maniobra, velas y muchas otras cosas.

Al abandonar Cabo Verde se quedaron en tierra 50 hombres, entre éstos tres capitanes y el maestre, que se negaron a continuar en una empresa acometida con tan notoria deficiencia.

Desde los primeros días se hace notar la falta de agua y durante una tempestad desapareció uno de los navíos, en cuya bodega iba en piezas un bergantín de los dos que llevaban para armarlos en el río y surcar con ellos su suave corriente. Ese navío llevaba además 77 personas y once caballos. El navío desapareció sin que haya detalles del suceso, aunque algunos cronistas indican que naufragó en la misma tempestad.

Toda la expedición escapó entonces de morir de sed a favor de la lluvia que siguió a esa tempestad y con la cual quedaron provistos de artículo tan necesario.

Caminaron en demanda de la costa oriental de Sudamérica primero y una vez a su vista la barajaron cosa de cien leguas hasta caer en la faja de agua dulce que buscaban, poniéndose desde luego en demanda del brazo más conveniente para entra al río.

Empeñados en esa diligencia surgen entre dos islas, empleando, al efecto

cañones en vez de anclas, que no tenían.

Los indios les dan víveres de los que estaban tan escasos como de todo lo demás y el convoy formado de las dos naves, continúa buscando la boca principal del río, entre lugares despoblados y faltos de recursos, hasta que llegaron a una ranchería, que juzgaron apropiada para armar el bergantín que llevaban en piezas, operación en la cual emplearon los meses de enero, febrero y marzo de 1546.

Para proveer de muchas cosas que faltaban al bergantín, tablas, clavos, cabullería, deshacen el más malo de los dos navíos que les resta y así logran armar el bergantín, no sin que mucha parte del equipaje que se hace subir a 57 hombres, pereciera de hambre, no obstante que en estos tres meses de faena se habían comido hasta los caballos y los perros.

Con motivo de esa falta de provisiones despachan al bergantín a que los busque, pero pasados algunos días regresa sin haber conseguido nada.

Zarpan navío y bergantín en busca del incógnito brazo principal navegando cosa de veinte leguas al cabo de los cuales fondean, pero con tan poca fortuna, que falta la amarra del navío y el viento y la corriente lo echan a la playa de la isla delante de la cual estaban fondeados.

Para consuelo de los náufragos los salvajes los compadecen, les prestan auxilio y les dan víveres.

Orellana sale de nuevo en el bergantín, siempre buscando la entrada al brazo principal del río y algunos víveres, dejando en la isla a los náufragos con orden de esperarlo.

Como demoraba el regreso del jefe, los náufragos acometen la empresa de construir una barca, aprovechando el material del navío varado, que se encontraba a más de una milla de distancia del lugar en donde tienen ellos su ramada. Los indios los ayudan en su penosa tarea bajo la promesa de que atacarían juntos a una tribu enemiga de los que poblaban la isla.

Al cabo construyeron una barca mal hecha, inundable, defectuosa, pero en la cual se embarcaron sin embargo y emprenden viaje agua arriba en busca del jefe, los 28 náufragos y algunos indios auxiliares; surcan hasta donde el río se dividía en tres brazos, pero como no encontraban indicios de Orellana, ni tenían esperanzas de renovar sus víveres, vuelven la proa al mar, agua abajo.

Cuarenta leguas antes de la boca encuentran un lugar poblado en donde los indios los reciben en paz y les dan víveres. Ahí se quedan seis tripulantes. Cuatro leguas más abajo encuentran otro poblado apacible y ahí desertan en el batel otros cuatro tripulantes, por "ser la tierra buena" y temerosos de hacerse a la mar en embarcación tan frágil como la barca construida.

Dejan a los indios en su isla y apenas llegados cerca de la boca se extravían en un estero selvático, del que apenas por casualidad consiguen salir y empiezan su navegación en el mar, rumbo al norte obligados a atender, más

que a las maniobras del viaje, a desalojar el agua, que amenazaba anegarlos y apremiados por el hambre, después de esfuerzos inauditos, alcanzaron la isla Santa Margarita.

Ahí encontraron al bergantín y veinticinco de sus excompañeros, entre ellos Da. Ana Ayala, la viuda de Orellana.

Esta refirió a Guzmán, capitán de la barca construida por los náufragos que su marido no consiguió encontrar el brazo del río que buscaba y así por andar enfermo, tenía determinación de venir a tierra de cristianos, y en este tiempo, andando en busca de comida para el camino, le flecharon los indios diecisiete hombres; de esta congoja y la enfermedad murió Orellana. Al llegar a la isla en busca de los náufragos, no los encontró, sin duda por haberse cruzado en la noche sin verse.

No hay otra noticia del fallecimiento, que se suponía ocurrido en noviembre de 1546.

El licenciado Cerrato, oidor de la Audiencia de Santo Domingo, en carta al rey, fechada en enero de 1547, le anuncia el desastroso fin de la expedición a Nueva Andalucía en los términos que siguen:

"Orellana y los que con él fueron al MARAÑON, se perdieron y él murió y algunos de ellos, aunque pocos, aportaron á la isla Margarita perdidos y en un pliego que vá con ésta me dicen que vá la relación de todo y por eso yo no la escribo".

---------oOo---------

Cinco años después, en diciembre 24 de 1544, Diego Vargas, laborando sobre las expectativas seductoras de riqueza fácil que, anunciadas por Orellana, se mantenían flotando en el ambiente de las fantasías calenturientas, obtuvo a su favor otra capitulación para organizar el gobierno de la Nueva Andalucía; pero si bien no le hubiera sido difícil encontrar desesperados que lo siguieran, los más audaces usureros recordaban el reciente desastre económico de Orellana o más propiamente hablando, de sus valientes habilitadores y capitanes coasociados, razón, por la cual Vargas no encontró quien quisiera poner dinero en su empresa.

La idea de un El Dorado, capaz de estimular el apetito de los espíritus movedizos, de los nambrientos de adquirir, carecía de eficacia para supeditar el ingrato recuerdo de los habilitadores arruinados con Orellana o para animar a correr igual albur a quienes acostumbraban aventurarse en negocios de gruesa ventura.

Prácticamente no existían pruebas de que hubiera algo que ganar en ese río, que podía ser muy grande, pero del que sólo se sabía que orlaban sus orillas selvas sin fin.

PEDRO ORSUA

La exploración subsiguiente al Amazonas, de más trágico desarrollo que la anterior, ha merecido de Chantre la siguiente apreciación:

"No más útil ni menos desgraciada fué la excursión que se intentó en el mismo río, después de algunos años, por la parte de Lima."

"Las noticias de Orellana relativas á la existencia de minas de oro, mujeres guerreras, grandes combates, riquezas, gloria; tenían trastornados muchos cerebros".

Tales conceptos se refieren a la malograda expedición que, con el carácter de gobernador de Amazonas, encomendó a Orsúa el virrey del Perú, don Andrés Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete. No estuvo éste descaminado ni lo dominaba la avidez al querer formar por lo menos el consenso catastral, en globo de esa vasta extensión de tierras que sumaba varias centenas de leguas en la relación de Fr. Carvajal, susceptible de mayor exactitud.

La obra de explorar el vasto territorio del oriente peruano no podía relegarse al olvido ni subordinarse al esfuerzo privado, que en los métodos de entonces reemplazaba a la administración pública.

El viaje hecho del Napo a Santa María de la Mar Dulce fue un gran suceso geográfico, que imponía a la administración pública faena inaplazable y la expedición confiada a Orsúa estaba destinada a satisfacer esa imposición.

La persona que debía realizar la empresa estaba bien elegida: Orsúa era joven activo, inteligente, enérgico y leal.

La ruta elegida parecía también menos expuesta a penalidades y accidentes que la vía del Napo y en cuanto a las precauciones y elementos, Orsúa los preparó con bastante estudio.

Elegida la ruta más conveniente Orsúa buscó hasta encontrarlo un lugar en donde establecer su astillero. Fue un lugar a orillas del Mayo, en un pueblo de indios mixillones, hoy Lamas, capital del distrito de su nombre, en la provincia San Martín del departamento de igual nombre. Ahí reunió sus materiales, empezando los trabajos al principiar el año 1559, mientras él volvía a Lima para completar sus materiales y hombres de armas que debían acompañarlo para formar en Omagua algo así como una colonia militar.

A ese efecto no era fácil seleccionar personal, muy particularmente entre militares veteranos, que conocían las calamidades pasadas por los guerreros que acompañaron a Gonzalo Pizarro. Y si alguno de esos veteranos se resolvían a acompañar a Orsúa serían precisamente de aquellos que por sus condiciones personales no cabían en ninguna parte.

Llegó a reunir a unos trescientos de ellos, algunos de los peor reputados, que principiaron sus fechorías en el mismo lugar de su organización. Para no

agotar los víveres en Lamas destacóse una parte de la tropa y entre ellos se realizan los primeros asesinatos.

Formaba parte de la expedición Inés de Atiensa, que acompañaba a Orsúa, una hija de Lope de Aguirre y algunas otras mujeres.

Desde antes de partir la expedición empezó a manifestarse de un lado la desmoralización de los excursionistas, en su mayor número gente maleante y del otro la severidad del gobernador, que con ser estrictamente justa, carecía de fuerza efectiva que oponer a las fieras indómitas que había agrupado. Antes de dejar el Mayo, hubo un primer delito, que Orsúa castigó con penas extremas, provocando rencores mal disimulados y propósitos de represalia.

Dejaron Lamas en setiembre de 1560. Había nombrado el gobernador teniente a Vargas y alférez a Fernando de Guzmán, joven petulante e ingenuo bastante amigo de uno de los hombres de armas que arrastraba más partido entre sus compañeros. Era éste, Lope de Aguirre, rebelde y tenebroso, que tuvo participación en todos los alzamientos contra la Corona, siendo uno de los victimarios del virrey Blasco Núñez Vela en Añaquito, en el asesinato del general Hinojosa gobernador de Charcas y uno de los rebeldes con Sebastián Castilla y cuantos se levantaron contra el rey, así como su cómplice y cófrade Salduando.

La sed de sangre de Aguirre, los apetitos de Salduando enamorado ciego de Inés, la contrariedad de los que se veían impedidos de toda expoliación a los indios, los resentidos eran otros tantos elementos de una fermentación de odios que tardó poco en cristalizar.

El día de año nuevo de 1561, estando Orsúa en una hamaca conversando con Vargas, en el caserío Machiparo, a la boca del Putumayo, se presentaron Lope de Aguirre, Salduando y once más y asesinaron a Orsúa primero y luego a Vargas, que hizo ademán de tirar de la espada.

El alférez Guzmán se había dejado seducir con el ofrecimiento de elegirlo príncipe y jefe de la expedición.

El propósito de colonizar o explorar se convirtió en empresa vandálica, que debía seguir hasta el mar del norte y Panamá, para ir por el mar del sur al Perú y sustituir al virrey.

Dueño de Inés, Salduando intimó más con Aguirre, ayudando a éste a satisfacer su insaciable sed de sangre, Aguirre jefe en realidad aparenta sumisión al seudo príncipe, que se penetra completamente de la majestad principesca, arrastrando a algunos de su bando, entre éstos a su amigo Salduando, que creyó posible ayudarlo contra Aguirre, confiando en que luego se desharía de él.

Juan Alonso Bandera en cambio se había estrechado con Aguirre y contrariaba a Salduando, guiado por el afán de apoderarse de Inés.

Aguirre principió sus asesinatos y Salduando estimula al príncipe contra él haciéndole notar el olvido de su autoridad, resolviéndolo a hacerla valer.

En tanto han pasado delante de Omaguas, sin saberlo el equipaje por haber prohibido Aguirre a los prácticos decir en donde estaba dicho reino y recalan en un pueblo cerca del cual había buenas maderas, que se resolvió aprovechar para construir otros dos bergantines con qué reemplazar los construidos en el Mayo, pues la mala calidad de la madera de éstos los había puesto inservibles en el corto tiempo que tenían en uso.

Ahí construyendo los nuevos bergantines demoraron tres meses, tiempo en el cual se acentuaron las ínfulas del seudo príncipe y los desplantes sanguinarios de Aguirre. Reúne aquél, a instancias de Salduando algunos amigos fieles para acordar el modo de deshacerse de Aguirre, lo sospecha éste y sin pérdida de tiempo asesina al príncipe y a seis de los que le acompañaban, inclusive la hermosa Inés, en buena parte manzana de la discordia.

Desde ese momento Aguirre se adueña descaradamente de la expedición, desconoce la autoridad del Rey y se declara en rebeldía.

Con pretextos frívolos mató 27 de sus hombres antes de dejar el río. Desde el pueblo de la construcción de los bergantines hasta el límite de la marea hoy Ovidos, a quinientas millas de la boca emplean 15 días. Ahí se detienen 15 días, arreglan las velas y maniobra antes de entrar al mar y cinco o seis días después de abandonado ese lugar salvaban la boca, haciendo el viaje marítimo hasta la isla Margarita en 17 días.

En esta isla se entrega a toda clase de crímenes, asesinando 14 personas entre ellas el gobernador Villagrando, el regidor Cáceres, el aguacil Rodríguez, el armador Plazuela y algunos otros vecinos y aun individuos de su banda.

Había quemado sus bergantines para evitar que sus secuaces desertaran en ellos, apropiándose de otras embarcaciones para llegar a Burburata en el continente y de ahí seguir sus extorsiones hasta que en camino a Barquisimeto, los pueblos alarmados alzan bandera por el Rey y al acercarse al cuartel del jefe rebelde, su propia banda se levanta contra él y lo asesina.

Una referencia a esta desastrosa exploración dice: "Con motivo de la expedición de Pedro Orsúa, (*) asesinado por Lope de Aguirre, éste aparece saliendo al mar por Venezuela, en donde fue cogido y ajusticiado por orden de su majestad y de las marañas que pasaron los que abandonaron a Aguirre vino como aumentativo Marañón y por las muchas vueltas e islas o brazos que enredan su curso".

Al padre Acuña no le parecía "creíble que Dios permitiese que un tirano tuviera la ventaja de descubrir el Marañón". El padre confundía primero el Marañón con el Amazonas y luego olvidaba o ignoraba que la boca de este río, descubierto por Yáñez Pinzón, fue cruzada por otro tirano: por Orellana. Se inclinaba más a creer, con otros muchos, que había llegado al mar "por el río Felipe que se encuentra á alguna distancia del cabo norte".

(*) En muchas crónicas lo llaman Ursúa.

Suponía el padre Acuña, sin duda fundado en alguna información que comprendió mal, que el Amazonas comunica con el río Felipe, llamado también Essequibo y río Dulce, pudo haber tenido referencia en comunicación del Amazonas con el Orinoco por medio del Casiquiare, que es la tercera parte de ese río que se le deriva y afluye al río Negro como uno de sus principales tributarios.

Fundaba el padre Acuña su suposición en la rapidez que atribuye al viaje y que está por probar, pues desde el 1° de enero en que victiman a Orsúa hasta el 3 de julio que salen al mar, han corrido en todo seis meses y aunque de ellos emplearon tres meses y medio en hacer de bajada las mil ochocientas millas que median entre la boca del Putumayo y la del Amazonas, se debe tener en cuenta que en seis días se hicieron las 500 millas que hay de Obidos al mar, estando ya sujetos al influjo de las mareas.

En el supuesto de hacer el viaje por el río Negro hubiera sido mucho más largo. Precisaba hacer 780 millas en el río Negro, en lo que emplearían a lo menos 50 días y 240 millas desde la afluencia del Casiquiare a este río hasta el lugar en que dicha tercera parte del Orinoco se bifurca con el nombre de Casiquiare y corre a incorporarse al río Negro; recorrido también de surcada que gasta 20 días a lo menos. Luego había que bajar por el Orinoco 1620 millas, para lo que precisaban lo menos 35 días. En cambio en la ruta que siguieron sólo había 900 millas de bajada desde la boca del río Negro a la del Amazonas.

El viaje de Orsúa tuvo como consecuencias la rectificación del error geográfico que daba como origen del Amazonas al Napo y la evidencia de que la administración pública no descuidaba en absoluto la atención debida a las vastas superficies conocidas con la denominación genérica de la montaña. Ofrece, además, el primer resultado práctico de las colonias militares indisciplinadas.

VIAJE DE LOS LEGOS

El tercero de estos viajes de todo el Amazonas es conocido con el nombre de *Viaje de los legos.*

Lo narran varias crónicas religiosas y con mayor claridad Jimenes de la Espada, sobre la base del manuscrito enviado de Santa Fe por don Martín de Saavedra y Guzmán.

Se ocupaban algunos religiosos y soldados de establecer nueva misión en los Encabellados, hacia la confluencia del Aguarico y el Napo; el jefe de la tropa, Juan Palacios, resolvió cambiar la ubicación del pueblo que tenían acordado formar, de lo que resultaron descontentos los indios, que se ausentaron primero y volvieron luego en actitud agresiva. Se produjo un choque, en el que resultó Palacios muerto.

Los sobrevivientes fueron a asilarse de pronto en una isla vecina, mientras preparaban su regreso a la colonia más próxima. Entre los 18 soldados que le habían quedado a Palacios, estaba el portugués Francisco Hernández, antes marinero, que había servido como tal en la Nueva Andalucía, a órdenes de Caldeira. Este hombre traía inquieta a la tropa con alucinaciones de rápido enriquecimiento. Les decía que el Napo, río en que se hallaban, iba necesariamente a salir al gran Pará, en donde él había estado y que ahí decían todos que agua arriba, en lugar por donde ellos pasarían, se encuentran El Dorado y la Casa del Sol, lugares en donde existían abundantes riquezas, de las que podían tomar parte, sino toda.

La tropa le oía entusiasmada fuera porque creyera en su fantásticas relaciones o que prefiriesen salir del peligroso lugar amagado por los indios navegando agua abajo, antes que surcar ríos y cruzar bosques espesos amagados por el peligro de sus ataques alevosos.

Fr. Laureano de la Cruz, superior accidental de la misión, se oponía al viaje y temeroso de que no obedecieran la prohibición que hizo, soltó a la corriente la canoa más grande, confiado en que no se arriesgarían a embarcarse en las chicas para un viaje tan largo.

Con esa medida se desanimaron en realidad muchos, pero no faltaron cinco soldados que siguieran a Hernández y con ellos los legos Fr. Domingo de Brieva y Fr. Andrés de Toledo, además de dos indios remeros. Estos diez hombres, aprovechando las sombras de la noche, tomaron cualquier canoa y se echaron agua abajo.

El 8 de octubre de 1636 habían asesinado los indios al capitán Palacios y pasados nueve días bajaban los legos y sus acompañantes agua abajo del caudaloso Napo, unos en busca de almas para el cielo y otros en demanda de riquezas.

Al segundo día de viaje tuvieron la fortuna de encontrar varada la canoa grande, soltada por Fr. Laureano y aunque en cambio se le desertaron los dos indios, el daño no perjudicaba a la moción de la canoa, pues la corriente la llevaba; perjudicaba mas bien a los excursionistas privándolos de los conocimientos de las cosas del río y de sus habitantes, usos e idioma.

Recorrieron seiscientas millas, sin haber encontrado auxilios, ni aun siquiera habitantes y por consecuencia, faltos de alimento, tuvieron que apelar hasta a las yucas de monte, que aun los animales repugnan.

En algunos lugares, Omaguas el primero, los recibieron con humanidad, brindándoles techo y víveres; pero en otros, como en la boca del Tapajós, los indios los hostilizaron hasta quitarles la ropa que llevaban puesta.

El 5 de febrero llegaron por fin a Curupá, instalación militar íbero lusitana, de la que era capitán mayor don Juan Pereira de Cáceres, que los acogió con bondad, los vistió y les facilitó el descanso que necesitaban después de tres meses de angustioso viaje.

Es inútil decir que no encontraron la Casa del Sol, El Dorado, ni siquiera

almas que rescatar para el cielo.

El capitán Cáceres envió al Pará a los excursionistas en otra canoa, una vez que estuvieron restablecidos y de esta ciudad los remitieron a la de San Luis del Marañón, en donde estaba el gobernador del Brasil Jacome Raymundo de Noronha, quien los recibió cordialmente, pues llegaban con especial oportunidad.

Ya no primaban los indios en el estuario del Amazonas. Franceses, holandeses, irlandeses, ingleses se instalaron ahí de 1598 en adelante y establecieron colonias fortificadas para dedicarse a fomentar cultivos de tabaco y cambio de productos. Se habían instalado en la embocadura del río mar, en la del Xingú, agua arriba del Tapajós y en otros lugares, integrando algunas de estas colonias familias europeas completas.

En 1615 el gobernador del Brasil don Gaspar de Sousa, envió al capitán don Francisco Caldeira de Castello Branco a explorar el estuario, llevando a sus órdenes tres naves y en cada una de ellas cien hombres de armas.

Caldeira consiguió sagazmente establecer buenas relaciones con los naturales, quienes lo informaron de la actualidad del estuario y se le manifestaron adictos desde el primer momento. Estableció un fuerte con cañones de un buque holandés que capturó y ese fuerte fue la base de la ciudad que fundó el año siguiente 1616, con el nombre de Nuestra Señora de Belén del Pará. Comunicados los primeros resultados que había obtenido, se mandó refuerzos a Caldeira, con los capitanes Pereira y Fonseca.

En 1623 los brasileños después de desalojar a los franceses de San Luis capturan el fuerte de Curupá, a trescientas millas de la boca y se establecen ahí; en mayo de 1625 Pedro Texeira quita a los holandeses los dos fuertes de Xingú; luego Jacome Raymundo de Noronha los desaloja de su última colonia fortificada e impide establecimientos europeos intentados después.

La victoria naval obtenida por la escuadra de Oquendo sobre la holandesa, en Pernambuco (1631) robustece la acción de los brasileños en el estuario amazónico y entonces puede ya llevar expediciones de castigo al Tapajós, cuyos naturales habían rechazado la colonia inglesa establecida en ese río. capturándole su fuerte. Los brasileños dominan a esos naturales y toman gran cantidad de ellos para esclavos.

Hacia la época del arribo de los legos el estuario era netamente lusitano español y esta circunstancia probablemente había sugerido al gobierno de Felipe IV la odea de utilizar la vía del Amazonas para la exploración de tesoros a cuyo fin se ordenó estudiarla.

Esta orden de la Corte de Madrid explica el agrado con que el gobernador Jacome Raymundo de Noronha recibió a los legos en San Luis. Como primera diligencia envió a uno de ellos, Fr. Andrés de Toledo a Madrid a fin de que diera cuenta del viaje que habían rendido en Curupá y de la expedición que se preparaba a llevar hasta Quito y de cómo retenía a Fr. Domingo

de Brieva para que la acompañara, como guía y ya relacionado con muchos indios ribereños en su viaje de bajada. Debían ir también cuatro de los seis hombres que bajaron con los legos desde la afluencia del Aguarico al Napo.

La expedición fue numerosa y bastante bien organizada, a órdenes del general Pedro Texeira, auxiliado del coronel Benito Rodríguez de Oliveira, el piloto Benito de Acosta y del capellán Fr. Agustín de las Llagas, prior del convento de San Antonio del Pará. Constaba la expedición de dos mil hombres de armas y remeros y setenta soldados, embarcados en cuarenta y siete grandes canoas. Pretenden algunos que iban además unas quinientas personas, parientes de los indios expedicionarios.

Salieron de San Luis del Marañón el 17 de octubre de 1637, llevando abundancia de víveres, a pesar de que éstos debían renovarse en Curupá.

Navegan desde San Luis haciendo escala en todos los puertos, anotando la afluencia de cada río y situando cuidadosamente los lugares marcables y cuanta diferencia presentaba algo de notable para su pronta identificación; datos que ordenaba debidamente Acosta, el piloto mayor de la menuda escuadrilla.

Cada canoa usaba por término medio veinte remos, algunos más y pocos menos, ayudándose con las velas mientras estuvieron cerca del mar, pues cuando se alejaron de éste dicen que no tenían viento.

Les convenía poco la vela, además, porque alejados de la orilla no les prestaba servicios la palanca.

Tuvieron también que sufrir por la falta de víveres, pues siendo la caravana tan numerosa, naturalmente su consumo era considerable y no en todos los poblados se les presentaba la ocasión de reforzar la despensa.

Por esas y otras contrariedades, muchos estaban dispuestos a aprovechar la primera oportunidad para desprenderse de la expedición, de la cual efectivamente se desprendieron varias canoas, que probablemente volvieron al Pará.

Cuando calcularon haber navegado 800 leguas, Texeira destacó ocho canoas y algunos hombres a cargo de su teniente el coronel Rodríguez, para disminuir el número de descontentos y las deserciones a la vez que el hambre, del que habían fallecido ya numerosos indios. Esta fracción, de la que era parte el padre Brieva, tomó por el Payamino y fue hasta diez leguas abajo de Archidona (Napo) adonde llegaron el 24 de junio de 1638, para fondear al fin en Nini, que está a tres días de mal camino de Avila, a donde llegaron faltos de todo. El teniente gobernador Sebastián Días los atendió y socorrió en cuanto pudo, que no fue mucho, porque el pueblo era escaso de bastimento. Días despachó propio a Quito y luego el mismo Fr. Domingo de Brieva partió para esa ciudad en demanda de socorro.

Texeira llegó mas tarde con el resto de la expedición a Quijos y de ahí se dirigieron por tierra a Quito, llevando un caballo para descanso de los que fueron necesitándolo y hubieron de comérselo por falta de otra cosa. Al fin

después de muchas penalidades llegaron a Quito, sembrando ahí grande alarma y confusión y aunque ésta se atribuía al peligro de que los holandeses o ingleses amagaran por ese camino, parece que la verdad de los miedos se deducía de barruntos de la rebelión de Portugal, que efectivamente tardó poco en producirse. Se ordenó después de dudas y consultas que Texeira y los suyos volviesen a la mayor brevedad por donde vinieron, porque "estando la Nueva Andalucía tan infestada de holandeses, hacían mucha falta ahí capitanes y soldados tan buenos". Se ordenó a la vez que dos personas bien acreditadas acompañaran a los expedicionarios en su regreso, para que continuando su viaje hasta España, informaran a su gobierno de cuanto observaran en la bajada.

En el curso de 1641 recorrió la expedición de bajada desde los Quijos, el bajo Coca, Napo y Amazonas, anotando Fr. Acuña cuanto estimaba digno de mención. Entre las novedades que indicaba consigna la especie de la comunicación del Amazonas con el río Felipe o Essequibo, por el Río Negro y el Parime o Río Branco, si bien las dos más extensas que la obtenida siguiendo el estuario del Amazonas y el mar.

Las personas nombradas para acompañar a Texeira en su viaje de regreso, río abajo, fueron los religiosos jesuitas Fr. Andrés de Artieda y Fr. Cristóval de Acuña, siendo la relación de viaje de este último, formada con los datos que recogió durante el viaje, una de las fuentes históricas más consultadas.

Se intentó eliminar a Brieva, pero él porfió como un chico engreído y consiguió seguir en la expedición hasta el Pará primero y luego hasta Madrid por Lisboa.

Este viaje de los legos y el de los portugueses que le siguio dilataron los conocimientos geográficos a todo el curso del rey de los ríos y fueron gran estimulante de los apetitos territoriales del Brasil.

La resolución de la Audiencia de Quito haciendo regresar a Texeira por donde había venido fue tan criticada como el viaje de los legos, que dio lugar a la surcada de Texeira, respecto de la que decía el virrey marqués de Mancera a su sucesor, en la memoria que era costumbre de los virreyes pasar a la conclusión de su mandato.

"Muy conveniente es avisar a VE. en esta relación, que además de las entradas que los enemigos tienen para acometer al Perú, se descubrió un nuevo camino perniciosísimo y *de que no tenía noticia* y fue de esta manera: (aquí relata el viaje de Texeira) del que dice hay de considerar:

Lo primero que sin orden de S.M. bajasen los frailes y soldados a descubrir aquel camino.

Lo segundo la intención con que los portugueses quisieron hacerse prácticos en aquella entrada.

Lo tercero extrañar que se les permitiese en Quito que viniesen a bajar por donde habían subido, pues si la causa de venir los portugueses fue como evidentemente se entiende para reconocer el viaje al Perú, más reconocido

lo habían de tener volviendo a bajar por la misma parte. . . . .

Mas sea como fuere el daño se hizo y fue mayor por el estado en que se han ido poniendo las cosas. El conde de Chinchón en el papel de sus advertencias avisó de este punto y el gran cuidado en que le puso este negocio para que yo le tuviese: De todo di cuenta á S.M. el 5 de junio de 1641 y se sirvió responderme en capítulo de carta de 14 de junio de 1642 conformándose con lo que le escribí y encargándome que se tuviese gran cuidado sobre ello y así he dado orden para que en aquella parte se esmere la vigilancia y lo hará el señor Martín de Arriola, presidente de Quito, mayormente porque se hallaba aquí cuando este caso sucedió y en todo tiempo no habido novedad y espero en Dios que tampoco lo habrá en el de VE . . . . . ".

Separada por aquel tiempo la corona de Portugal de la de España, la primera de estas naciones quedó en posesión de la Nueva Andalucía, no obstante la toma de posesión hecha a nombre de la segunda; con sus grandes ciudades Pará y San Luis como base, dominaba exclusivamente el estuario del gran río y aun varios ríos interiores desde Obidos.

Era la periódica preocupación de los virreyes del Perú, el tópico imprescindible de las memorias de entrega del cargo de cada virrey saliente: sin que apareciera en otra forma, ni evitando el merodeo y comercio de esclavos de que eran víctimas los infelices indios, ni oponiéndose a la irrupción oficial de los portugueses hasta Nhamuda, realizada en 1687, como resultado de la visita que por motivo de salud hizo a Pará el año anterior el padre Fritz.

Nhamuda, extremo occidental de la provincia Pará, sito 25 millas al W. de Obidos, fue el escenario de la fábula de mujeres sin marido, *Ycaniavas*, de que se pretende deducido el nombre de Amazonas.

Después de los citados se han hecho viajes de distinto carácter tanto en el estuario de éste como en los ríos interiores, algunos de exploración muy notable como los de La Condamine, Castelnau, Humboldt; pero la navegación regular de oriente se ha establecido mucho más tarde.

Gracias al esfuerzo de esos personeros de la ciencia y de la solidaridad humana, y la de otros muchos tal vez de nombres menos resonantes pero no por eso menos abnegados; la exploración de las montañas de oriente y de sus ríos rasga sus velos misteriosos y secretos tan notables como lo eran hasta hace poco el curso del Paucartambo y su identidad con el Yavero, comprobada no hace mucho en el encuentro del Iltmo. Fr. Ramón Zubieta con el malogrado Robledo, hacia la confluencia del Yavero con el Urubamba, pasan a la categoría de verdades muy sabidas.

Así se han obtenido datos nuevos relativamente al curso y propiedades de otros ríos como el Pisquis, Huancabamba y tantos más, en los viajes de exploración estimulados por el amor a la ciencia o por patriotismo, pero por mucho que estos viajes sean de indudable trascendencia, ellos no constituyen la navegación regular, objeto de estos borrones.

NOTAS HIDROGRAFICAS

Mediterráneo que anda, mar de agua dulce en movimiento, rio-mar, Marañón, Santa María de la mar dulce, Orellana y en parte Solimoes, son los nombres con que se ha designado al río Amazonas: el colector de ríos más insaciable que existe en el Globo, la arteria primaria, en relación con otras redes fluviales de Sud América a la que se enlaza o con las cuales puede fácilmente enlazarse, como la del Orinoco o la del Plata.

Realizado el primer recorrido que unía el interior del gran río, desde las vertientes que manda el Cotopaxi al Coca y por su cauce al Napo, no se tuvo en cuenta el paso a un río distinto, por el cual llegaron al mar, lo que se repite en el viaje eventual de los legos río abajo, suscitando oposición de derechos entre franciscanos y jesuitas que se abrogaban título de descubridores, creyendo eficaz el afianzamiento de los suyos, los citados primero, bautizar al Napo, lo mismo que al río al que lleva sus aguas, con el nombre de San Francisco de Quito, nombre relegado hoy a la polilla de los archivos conventuales.

El viaje de Orsúa por lo aparatoso, así como por los feroces hechos que fueron sus hitos sangrientos, fijó la atención en el caudaloso Tungurahua, indicándolo como una red fluvial de evidente mayor importancia que el Napo, de curso más extenso y por esto con mejor título para estimarlo origen del río.

De esta nueva afirmación deriva sin duda el cambio del nombre indígena Tungurahua por el de Marañón, consagrado para todo el Mar dulce desde el siglo XVI.

Antes de que Orellana dejara en la estacada a Gonzalo Pizarro para ofrecer a su cronista Fr. Carvajal ocasión de fantasear con mujeres guerreras y antes también de que el asesino de Orsúa llegara a la isla Margarita con *sus feroces marañones;* aparece designado el Santa María de la mar dulce con el nombre de Marañón, en la real cédula de 1501 mencionada antes, en el plano de Juan de la Cosa (1512) y en el de Ribeyro (1529).

Marañón se llama el estado brasileño cuyo litoral Atlántico es la continuación hacia el sur del litoral atlántico de Pará y la capital de aquél, la ciu-

dad de San Luis *del Marañón*, fue la primera sede de la administración colonial, la residencia del gobernador. Si el Marañón de hoy dejó su nombre indígena Tungurahua, ha sido considerándolo la sección matriz del río-mar llamado desde su descubrimiento Marañón y convertido al fin en Amazonas, eliminando las diversas denominaciones: Orellana, San Francisco de Quito, Santa María de la mar dulce, etc.; que fueron el apellido del teniente de Gonzalo Pizarro, el nombre dado con ocasión del viaje de los legos franciscanos, que se pretendió viaje de descubrimiento, olvidados probablemente Orellana y Orsúa, así como los denuncios de Pinzón, Cabral, Lope, Vargas y las irrupciones holandesas, inglesas y francesas al estuario.

El Tungurahua, dice Michelena, nace en la laguna de Lauricocha, al pie de la cordillera de los Andes en el Perú, cerca de los 13º de lat. S. Es información de 1850.

Después de esa fecha, se han llevado las exploraciones más al sur, encontrando el origen del Tungurahua, en el río Nupe; que se forma de la confluencia del Queropalca y el Chonta. Exploraciones posteriores han encontrado las vertientes del Tungurahua más alejadas todavía, determinándolas en varias lagunas, Patarcocha entre ellas, la más grande y Santa Elena, de las que nace el río de este nombre o Lauricocha, el cual refundido en el Nupe, alimenta la laguna Lauricocha, que resulta 146 kilómetros agua abajo de estas más lejanas vertientes.

Aceptado el nuevo origen del río-mar se le dio a todo él el nombre de Marañón, de maraña según unos, refiriéndose a su laberíntico cauce o del fruto del mismo nombre, que abunda en sus riberas y es más fácil de probar, pues que se llamaba con ese nombre antes de haberlo surcado y por consiguiente antes de que se supiera si su curso era francamente recto o estaba obstruido por islas o curvas enrevesadas.

El río-mar fue apellidado más tarde con nombre distinto, manteniéndose el de Marañón solamente a lo que fue Tungurahua.

En la evolución incesante de las investigaciones geográficas, debida a la falange de héroes que hacen apostolado de tan trascendental faena, se ha llegado hasta el conocimiento casi definitivo de la región Ucayali, cuya importancia en relación a su largo curso, a la feracidad de las tierras que refresca, a la cantidad de ríos que le tributan su caudal, a su enlace con otras cuencas importantes en sus extremos norte y sur; le dan títulos indiscutibles de primacía jerárquica dentro de las maravillosas redes fluviales que convergen al Amazonas.

Salvo el tramo entre los ríos Putumayo y Negro, delante de las riberas del distrito Solimoes, al que se denominó con este nombre, desde la confluencia del Marañón con el Ucayali hasta el mar, el río monarca se llama Amazonas.

¿Por las mujeres guerreras que dieron batalla a Orellana a orillas del Yamunda, o dentro del numen poético de Fr. Carvajal o aceptando el significa-

do de la palabra indígena Amazonas, correspondiente a la frase castellana rompe canoas?

Para el propósito de estos borrones solo importa el hecho y el hecho es que las grandes masas de agua del Ucayali y Marañón al confundirse, forman el Amazonas, río peruano hasta el punto denominado Leticia y brasileño de ahí aguas abajo hasta el mar.

Tres millas abajo de esa confluencia se encuentra Nauta, puerto principal del Amazonas peruano hasta 1861, dotado de astillero, en donde se construían embarcaciones de río y rodeado de perspectivas atrayentes.

De la misma confluencia a Iquitos, puerto principal hoy, hay sesenta millas y hasta Pará 2263. En toda esa extensión pueden navegar naves de cualquier calado y tonelaje, han navegado naves de guerra de diferentes naciones y transatlánticos de más que mediano porte, que mantienen hace años itinerario constante.

En la extensión del río se han constatado profundidades hasta de cuatrocientos metros, que no resultan exageradas recordando que La Condamine encontró 44. 50 m. de fondo frente a Chapuroma, a los 5º 01 de lat S. lugar en donde hay 263 m. de una orilla a otra, con corriente de 8770 m. por hora velocidad que aunque parezca exagerada debe ser exacta en determinado instante de creciente y tal vez mayor. Hacia la confluencia, delante del río Tigre, no encontró fondo con 80 brazas de cordel; ahí la corriente que, en el pongo Manseriche suele exceder de diez millas y al golpe de agua de las crecientes que se precipitan por la estrecha garganta el volumen se infla de momento a momento elevando su superficie hasta 25 pies, se reduce a tres.

El fondo medio del Amazonas puede estimarse entre 75 y 100 metros.

La corriente en este río varía según determinadas condiciones locales: apenas pasa de una milla delante de Iquitos, pero hay tramos de algo más o algo menos de fuerza; pudiendo establecerse un promedio de milla y media. Es casi agua quieta, lo cual se explica por el pequeñísimo desnivel de la llanura, que se reduce a tres metros en seiscientas millas, siendo sólo el peso del gran volumen de agua y el empuje que traen los tributarios que le afluyen sin intermitencia, lo que la lleva adelante.

No obstante esa lentitud el agua mantiene bastante fuerza de penetración para entrar compacta en el mar hasta ciento ochenta millas lejos de la boca, conservando su calidad de agua potable. Su gasto es de 300,000 metros cúbicos por minuto, echando al océano las dos terceras partes de su caudal.

Las mareas del estuario juegan en la extensión de quinientas cuarenta millas, hasta Obidos, hacia la boca del Trombetas, y según algunos hasta Manaos, en Río Negro; pero su acción ahí, si existe, no es apreciable.

Las aguas del Amazonas están sujetas a crecimientos y decrecimientos periódicos, cuya fecha demora en razón a la distancia de sus vertientes. Teniendo en consideración que los afluentes que entran al Amazonas procedentes del N. de la línea ecuatorial crecen en verano y otoño y los que proceden

del sur de esa línea crecen en invierno, el río-mar debería tener su superficie siempre a igual altura; pero no es así: este río tiene en el año dos crecientes y dos menguantes, que, como se dice antes, se presentan en fechas sucesivas, en las más apartadas después de las más próximas a sus vertientes. En Iquitos, por ejemplo, la primera creciente principia en diciembre y sigue en enero. A principio de febrero tiene lugar la primera baja y dura casi todo el mes. En marzo vuelve a crecer y sigue creciendo hasta fines de abril y a veces parte de mayo, empezando la mayor menguante a mediados de este mes. En la máxima creciente la superficie del río se eleva próximamente siete metros cincuenta centímetros, que es casi un tercio del alto del barranco que sustenta la ciudad y es inútil añadir que entonces se inundan en su mayor parte los terrenos bajos en que está labrada la cuenca del gran río.

El delta comprende 250 millas entre las bandas más alejadas, dentro del perímetro que abarcan sus dos grandes bocas.

El ancho del Amazonas varía mucho. En la confluencia de los caudalosos Ucayali y Marañón se han estimado tres millas, dos y media delante de la boca del Napo, casi ocho tres cuartos en Santarem y sólo mil ochocientos metros en Obidos. La vasta superficie en que discurren el Amazonas y sus numerosos tributarios se estima en siete millones de kilómetros cuadrados. Ella queda en mucha parte inundada en los periodos de máxima creciente, crecientes que en muchas partes sobrevienen de improviso casi, variando bruscamente la altura superficial. El Amazonas atraviesa en su mayor parte Sudamérica de poniente a levante, lleva al mar dos tercios de sus aguas y es navegable por buques de quince pies de calado en tiempo de secas, hasta el pongo de Manseriche, distante tres mil millas de su desembocadura en el Atlántico.

Uno de los más interesantes fenómenos que se producen en el estuario del rey de los ríos se manifiesta hacia los períodos de mareas vivas, novilunios o plenilunios. Es la avenida de marea que los ingleses llaman *bore,* los franceses *mascaret* y en la boca del Amazonas *Pirozoca.*

Es una napa voluminosa que resulta de la resistencia que opone la marea ascensional a la corriente con que el río desciende. Las dos fuerzas opuestas se equilibran, y el agua se aglomera y se infla hasta afectar la apariencia de altísima montaña. El agua del río se agolpa en mayor proporción, presiona con mayor fuerza, se encrespa y al cabo corre en la cresta de la ola de marea, abriendo en ella cauce movedizo por el cual avanza majestuosamente como antes en su cauce secular de tierra firme. Sin ser especialidad del río-mar, la sublimidad del fenómeno resulta proporcionada a la magnitud de las moles líquidas que actúan en ese descomunal pugilato a cada fase lunar.

Como red fluvial la del Amazonas es única.

Una superficie igual a la mitad de la que ocupa Europa se mantiene francamente comunicada por decenas de ríos navegables que traen sus líquidos aportes a esta maravillosa corriente; comunicando interiormente lugares colocados a millares de millas unos de otros; en servicio de la extracción de

productos, de la industria, del comercio, de la defensa militar.

Carrey sintetiza la descripción de esta todavía no bien conocida, pero ya incomparable red fluvial, en las breves palabras que siguen: "Los innumerables afluentes del Amazonas forman entre sí decenas de millares de leguas de ríos navegables. Se junta este río por una parte al Orinoco, cuya embocadura está casi á 300 leguas al norte de la suya; por otra parte, por medio de un canal de pocas leguas podría unirse al Plata, cuya embocadura está á 900 leguas al Sur del Pará. En mi concepto es el sistema hidrográfico más grandioso, más maravilloso, más fecundo para el porvenir de la humanidad que existe en nuestro globo".

Michelena cierra el interesante capítulo que dedica al Amazonas con estos detalles relativos a su enlace con otros ríos:

"Terminaremos este cuadro del Amazonas, diciendo: que todo su curso comprende desde el lago *Loricocha,* origen de sus vertientes, hasta el oceano 4,000 millas, por lo menos 3,000 navegables, por cualquiera embarcación; que de sus 21 grandes tributarios, la mayor parte son más caudalosos y de mayor curso que los de primera orden en Europa, como son: el Tocantins, Xingú, Preto, Madera, Purús, Coari, Tefé, Yurúa, Yutahi, Yavarí, Ucayali y Huallaga á la derecha; y á la izquierda Trombetas, Namundá, Negro, Yapurá, Izá ó Putumayo, Napo, Pastaza, Páute y Santiago; que todos ellos ofrecen una navegación interior por vapor de más de 20,000 millas; que es abundante en peces y anfibios, como paiches, tortugas, terecais, pirarucú, pirapitinga, tambagui y vaca-marina; que sus bosques encierran inmensas riquezas naturales, conocidas y no conocidas, y en fin, que la naturaleza duerme ahí en el más profundo silencio, sin oirse en sus soledades el golpe del hacha civilizadora, con que el hombre se abre paso para cultivar la tierra que lo ha de alimentar después y en donde se ha de multiplicar su especie".

Esta descripción del laborioso explorador oficial venezolano, hecha en 1860, resulta incompleta en 1915 y es muy natural. Por grandes que sean, como son, las dificultades que oponen a la exploración nuestras montañas de oriente, la exploración avanza; menos sin duda que el anhelo cívico, pero no se detiene. Marcha y hace brillantes adquisiciones que servirán de base a las que se emprenderán mañana, sea en beneficio de quienes las aprovecharían con buen derecho o de quienes suplan la falta de derecho con su actividad e inteligencia. Como el horror al vacío, existe el horror a la quietud, especialidad de los sepulcros.

Antes de que el vapor viniese en su auxilio las exploraciones eran excepcionalmente penosas. La canoa, el concurso del indio obligado a prestar servicios sin que ni aun se admita la necesidad de consultar su voluntad, la flecha traidora del salvaje acaso justificable, la selva infranqueable, la falta de recur-

sos: todo la hacía obra de romanos.

Las dificultades que parecían insuperables, sin desaparecer, se presentan cada día más dóciles, el interés hace propaganda individual eficaz y en la proporción en que aumentan sus prosélitos, el individuo se refunde en la colectividad y en el aparente caos se delinean con precisión matemática los perfiles de una ley ineludible: la ley del progreso.

Según un explorador del siglo pasado, (*) "por el Beni, el Guaporé y el Mamoré la producción de Moxos puede ofrecer miles de leguas a una navegación fácil por buques á vapor de todos tamaños. Ella podría ser el centro de operaciones comerciales en vasta escala, destinadas á aprovechar todas las riquezas, hoy inútiles, del centro de la America".

El Amazonas enlaza con el Orinoco por el río Negro y el principal de sus afluentes, el caudaloso Casiquiare. Este río es la bifurcación de la tercera parte del Orinoco, la que se efectúa después de un recorrido de 250 millas durante el cual ha recibido el caudal de 20 ríos con el agua caída en una superficie de 1050 leguas cuadradas. Al dejar el lecho común el Casiquiare tiene 80 varas de ancho y veinte pies de fondo. En su curso de 250 millas y antes de afluir al Río Negro recibe numerosos tributarios, catorce de ellos de alguna consideración, que aumentan seis veces su caudal. Su ancho varía de 80 a 300 metros. La corriente máxima, en la estación de mayores crecientes, alcanza a cinco millas. Es francamente navegable, aun en la estación seca, por vapores de tres pies de calado.

El jesuita Fr. Acuña menciona otra comunicación del Amazonas, por el mismo Río Negro, con el río Felipe o Essequibo.

No es precisamente una vía de navegación.

El río Branco o Parima, tributario del Río Negro, deriva de la confluencia de varios ríos, de la red Tacutú. El Mahú afluente de este queda cerca del Acutú, lago en el que Raleigh ubicó su El Dorado, que otros suponían en Omagua. Poco al este del Acutú, con origen vecino a este, arranca el Avaricuru que desagua en el Essequibo. No estaba hasta 1840 bien claro, pero en el planito que acompaña la minuciosa relación de Michelena hay dos líneas de puntos, que marcan dos arrastreros o veredas terrestres destinadas a pasar embarcaciones de una corriente a otra. la una pasa del Mahú al Essequibo al oeste del lago Acutú; la otra arranca hacia las vertientes del Sarauru, tributario del Tacutú y va a Portage en el Rupunuri, que lleva sus aguas al Essequibo, pasando el arrastradero al este de Acutú.

(*) D'Orbigni.

Esta explicación manifiesta las dificultades que hubieran estorbado a Aguirre ir por esa vía, más complicada en el siglo XVI, en el que sólo los aborígenes podían esperar informaciones verídicas que los orientaran.

Hay cuatro vías para unir las cuencas del Amazonas y el Plata. Por los ríos Somidouro y Arinos, tributarios del Tapajós, con el Paraguay tributario del Plata; por el Arinos igualmente, por medio del Cuyaba, tributario del Paraguay, por el Xingú, tributario del Amazonas, con el mismo río Cuyaba; y por el Pilombo, tributario del Araguay con el Piquiry, tributario del Cuyaba.

De esas cuatro vías la más fácil está surcando el Tapajós hasta su origen por alguno de dos de sus tributarios, el Arinos o el Somidouro hasta una cordillera de 300 metros de alto en donde tienen éstos su origen en varias lagunas bordadas de palmeras, como los morichales del Orinoco y el Casiquiare. Esas lagunas son origen común de esos ríos, que van uno por el Norte al Amazonas y otro por el sur al Paraguay que va al Plata.

El Tapajós puede comunicar con el Paraguay por varios puntos: cerca de Macú corre un torrente que en la época de inundación (verano y otoño) se divide en dos corrientes de nacimientos enlazados; perteneciente la una al sistema del río de la Plata y la otra al del Amazonas.

"Los viajeros y mercaderías, pues, que van por aquella dirección, desde Pará ó simplemente desde Santarem, son transportados en caballerías á las poblaciones inmediatas, bajando para ello en distintas direcciones, ya por el Paraguay á Villa-María, ya por el Cuyaba á la ciudad de este nombre."[1]

Como se ve, la comunicación o comunicaciones del Plata con el Amazonas, aunque como el día de la creación, existen sin embargo y las sales del Pará y los vinos de Portugal y las telas de Inglaterra y Francia llegan constantemente por aquella vía. El canal que una los tributarios de ambas vertientes que más se aproximan entre sí, es lo que falta; y para realizarlo, y para que tengan efecto muchas otras cosas de grande importancia en aquella parte del Nuevo Mundo, se necesita de la inmigración europea, no como hasta ahora, tan lenta y escasa, sino sistemática, con capitales, en grande escala y sin interrupción alguna.

En verano y otoño, cuando aumentan las aguas y se inflan las que corren en las cercanías de Macú, estas se desprenden divididas en dos corrientes de las cuales la una lleva su caudal al Plata y la otra por el Tapajós al Amazonas.

Hay en todos estos enlaces de corrientes fases nutridas de interés para la comunicación interior con distintas naciones de Sud América, aunque las valiosas ventajas que brindan continúan desatendidas.

Para establecer fácil comunicación entre el Agupehí y el Alegre bastaría abrir un canal de siete kilómetros, con lo que quedarían comunicadas dos cuencas importantes.

Las ramas principales del sistema amazónico corren de norte a sur o de sur a norte, en tanto el gran colector, el Amazonas propiamente dicho, sigue

al este, engrosando con ellas su cuantioso caudal. Y es evidente que en esta red inmensa, que ha dado ya grandes sorpresas, se mantienen ocultas muchas para premio de los exploradores tenaces y recompensa de quienes comprendan y exploten sus ventajas.

El malogrado ingeniero don Camilo Márquez concluye su interesante trabajo del Amazonas y sus tributarios con esta bellísima pintura: "Todo es inmenso en esa arteria central que recoje en su enorme cuenca de siete millones de kilómetros cuadrados, doscientas o trescientas veces tanta agua como el Sena. Conocido bajo de varios nombres en las diversas partes de su curso, como si se compusiera de ríos distintos empalmados unos con otros, la enorme corriente ofrece al vapor, con sus afluentes, sus *puros* o falsos ríos y sus *igarapis* o brazos laterales más de 50,000 kilómetros a la navegación. Es tan profundo, que las sondas de 50, de 80 y hasta de 100 metros no pueden medir todos sus abismos y las embarcaciones pueden subir por el una distancia de más de mil leguas; es tan ancho en ciertos sitios que no se distinguen las dos orillas, y en la desembocadura del Madeira, del Tapajós, del río Negro y de otros grandes afluentes, se ve a lo lejos reposar el horizonte sobre las aguas como si estuvieramos en alta mar. Recibe docenas de ríos que apenas tienen rival en Europa y varios de los cuales, inexplorados aún, pertenecen al dominio de la fábula. En muchos lugares sus dos orillas sirven de límites a dos faunas diferentes y hasta hay numerosas especies de aves, que no se atreven a salvar su vasta extensión.

"Como el mar, lo habitan delfines, como el, tiene sus tormentas, su flujo y reflujo, y durante las tempestades álzanse olas a varios metros de elevación. Cuando se navega por el estuario en la desembocadura sobre las grises aguas que bajan rápidamente hacia el Atlántico, no se puede menos que preguntarse, dice Ave-Lallemand, si el mar mismo no debe su existencia a ese río que sin cesar le lleva el inmenso tributo de sus ondas. La diferencia del balance que produce el movimiento de las olas y el que determina la presión de la corriente es lo único que puede indicar el dominio en que uno se encuentra: si el de las aguas dulces o el de las aguas saladas.

"Entre el Mississipí y el Missoury el Marañón y el Ucayali, ¿cuál es el que debe imponer su nombre a la arteria principal que lleva al mar el agua mezclada de los ríos rivales?".

No es menos hermosa y expresiva la manera, a la vez elevada y sencilla, con que sintetiza su estimación de las redes fluviales de Oriente el sabio Haenke. Entre los muchos productos esquemáticos o monográficos que existen, de mérito indiscutible desde luego, pocos son los que generalizan con tan marcada elevación, sin olvidar su asunto ni quitarle la especialidad de su clara sencillez.

Refiriéndose a nuestra América del Sur, dice:

"La naturaleza parece haber formado todos los objetos del continente de esta América en un punto mayor: aquí solamente amontonó esta inmensa

serranía de los Andes; aquí derramó un Amazonas y un Plata, aquí produjo bosques y llanuras sin límites y sin ejemplo en otros países. Ella misma, también, es la que, en el aparente caos de las cosas que produjo, nos parece inducir y nos enseña las sendas más cómodas y más cortas para la mutua comunicación de las vastas provincias reunidas en este trozo tan grande de la tierra y para la extracción de sus frutos tan varios y abundantes. Los ríos innumerables, todos ellos caudalosos y navegables que descienden de la cordillera, son estas sendas que la naturaleza misma abrió, demoliendo y destrozando serranías y arrancando bosques impenetrables, para allanar, por medio de la maleza, un camino cómodo para el tránsito de los hombres".

---------oOo---------

A medida que las exploraciones recogen mayor número de datos definitivos crece la sospecha de que se ha incurrido en error al indicar al Marañón como origen del Amazonas. El error es explicable, por estar explorado en la mayor parte el Marañón cuando agua arriba el Ucayali era todavía un problema en exposición.

El antiguo Tungurahua, el Huallaga y el Ucayali corren por cuencas distintas de sur a norte, al poniente el primero, al naciente el último y al centro el Huallaga.

El Alto Marañón cambia su curso al NE. al recibir el Chinchipe y al este definitivamente cuando recibe al Santiago, de curso norte a sur, al agolparse al pongo Manseriche, dicho antes el término de la navegación franca. Ahí principia el Bajo Marañón o Alto Amazonas, que recibe los grandes afluentes de curso norte sur Morona, Pastaza, Parinari, Tigre y Santiago. El Huallaga de sur a norte, después de recoger el agua de numerosos afluentes en su largo curso desde Pucayaco a media legua de Cerro de Pasco, entra al Bajo Marañón en 4º 58 lat. S. Según aceptación corriente su curso es de 700 millas, de las cuales 285 son francamente navegables a vapor y 325 en canoas.

El último de los tres grandes ríos, el Ucayali, trae su curso desde muy al sur. Es una verdadera arteria aorta del curso de aguas en la región oriental del Perú.

Lo forman dos subcorrientes de bastante consideración: el Urubamba o Santa Ana y el Tambo. El Urubamba deriva a su vez de las vertientes del nevado Vilcanota y uno de sus caudalosos afluentes, el Yavero o Paucartambo, tiene las suyas en el nevado de Querus, casi en el paralelo del Cusco y no muy lejos al este de esa ciudad.

El Tambo resulta de la afluencia del Perené al Ene, nombre que toma el Apurímac al incorporársele al Mantaro, Ene o Eni y Tambo no son pues sino secciones del Apurímac, al que los naturales llaman Casango. Las vertientes

del Casango o Apurímac se desprenden de las cordilleras de Caylloma que surten la laguna de Vilafro a once kilómetros de la villa Caylloma, que queda a su orilla y a dos tercias partes al sur de Cusco, en la distancia que separa esta ciudad de la de Arequipa.

En la confluencia del Tambo y el Urubamba se forma el Alto Ucayali, que cambia este nombre por el de Bajo Ucayali al afluirle el Pachitea, utilizando al presente como vía central para ir de Lima a Iquitos o puertos intermedios.

Tanto el Urubamba como el Apurimac reciben numerosos afluentes y especialmente el primero, es susceptible de comunicar o mejor dicho comunica con otras cuencas, como las del Purús y Madre de Dios, por medio de arrastraderos o *varaderos,* por los cuales se han trasladado de una corriente a otra hasta pequeñas lanchas a vapor, amén de toda clase de mercaderías.

Al historiar más adelante los viajes notables que ha facilitado la navegación en vapores, procuramos agrupar las informaciones definitivas que se han obtenido; pero como punto de partida se pueden aceptar los datos contenidos en el informe emitido por el contralmirante Carvajal, como miembro de la Sociedad Geográfica de Lima, a la que se le pidió, a solicitud del Cónsul de Noruega el ministerio de relaciones.

Teniendo en cuenta las exploraciones que ha hecho en los ríos de oriente ese ilustrado marino en sus comandos subalternos, su informe debe reputarse como el estado de la información fluvial el año 1896, fecha en que lo emitió y que en lo sustancial dice:

El Amazonas es navegable sin dificultad de ningún género, en todo tiempo y por vapores de cualquier calado, en toda la extensión comprendida entre su embocadura en el Atlántico y el puerto fluvial de Iquitos, situado en los 3º 45' 53" lat. S. y 7º 31' 00", escogido como centro de referencias.

Desde Iquitos hasta la formación del Amazonas por los ríos Marañón y Ucayali, media un curso de sesenta millas, que no presenta dificultad alguna a la navegación, en ningún tiempo, a cualquier nave.

Río Marañón.– Este río se considera como uno de los confluentes del gran río Amazonas, lecho central que reúne las aguas de todas las vertientes de los Andes, en las repúblicas de Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú y norte de Bolivia.

Es navegable en todo tiempo por embarcaciones que no calen más de tres pies, desde su confluencia en el Amazonas 4º 30' S y 73º 27' 57" W y por consiguiente desde Iquitos hasta el punto denominado Borja situado en 4º 28' 30" S y 77º 30' 40" W Gch. a cuatrocientas cincuenta y tres millas de Iquitos. La corriente media en este trayecto puede estimarse en tres millas por hora.

Este mismo trayecto puede ser franqueado en toda su extensión por vapores que calen siete pies, pero sólo durante nueve meses del año, de setiembre a mayo, ambos inclusive.

Antes de pasar adelante, necesario es manifestar que el caudal de agua

en tiempo de seca de los ríos, que se pide como dato, así como su profundidad, no expresan, en lo tocante a la navegación de éstos, la posibilidad de surcarlos con la precisión que determina el calado de la nave. En efecto, el caudal de agua por sí solo no puede dar idea de la topografía sub-fluvial, dato indispensable para calcular la profundidad. El calado, en cambio, presenta de una manera concreta y explícita el dato principal de la nave destinada a esa navegación.

Por otra parte, siendo como es, en la arquitectura de las naves destinadas a los ríos, el tonelaje independiente en muy vastos límites del calado, este último elemento basta por si solo para conocer la flotabilidad que esas naves necesitan: la velocidad de la corriente es el dato complementario para presuponer la fuerza de la máquina.

Por esto, como lo he hecho antes, continuaré expresando las condiciones de navegabilidad de los ríos por el calado máximo de la nave que pueda surcarlos y la velocidad de la corriente que ésta pueda vencer.

A.– Recibe el Marañón por su margen meridional al río Huallaga, que es navegable en todo tiempo por vapores de tres pies de calado, desde su desembocadura en el Marañón, en 5º 00'40" lat. S. y 75º 38'35" long. W. y a 304 millas de Iquitos hasta el punto denominado Achinamisa, situado en 6º28'20" lat. S. y 75º55'10" long. W. Gch. y 197 millas de aquella. La velocidad media es de tres millas en este trayecto.

En los meses comprendidos de setiembre a mayo puede navegarse sin dificultad hasta Yurimaguas, puerto situado en 5º51'55" lat. S. y 75º59' 58" long. W. y a 123 millas de la confluencia, por vapores que calen siete pies. La velocidad media es de tres millas por hora.

B.–Recibe el Marañón además, entre sus principales afluentes,a los ríos Santiago, Morona, Pastaza y Tigre por la margen septentrional y Cahuapanas y Potro por la meridional, pero como no existen en estos ríos poblaciones de consideración ni hay establecido tráfico regular, prescindo de entrar en sus detalles.

Río Ucayali.– Este río acompaña al Marañón en la formación del Amazonas. Es navegable en todo tiempo por vapores de tres pies de calado desde su confluencia con el Marañón hasta su origen, que es la confluencia de los ríos Urubamba y Tambo en lat. 10º 43' 30" S. y 73º 44' 40" W. Gch. con un curso de 772 millas y una corriente media de 3' por hora.

Desde la boca del Ucayali hasta la del Pachitea, situado en 8º 48' 30" S y 74º 32' 39" W. y distante 825 millas de Iquitos, el Ucayali puede ser surcado en todo tiempo por vapores que calen siete pies. La velocidad media de la corriente es de 2,8 por hora.

Entre los afluentes del Ucayali se tiene:

Río Pachitea.– Navegable en todo tiempo por vapores que calen seis pies, desde su boca hasta la confluencia del Pichis con el Palcazu, a los 9º

54'09" S. y 74°53'54" long. W. Gch., por un trayecto de 191 millas, con corriente media de 2.5 millas por hora.

Río Pichis.– Se cree navegable hasta la afluencia del Chivis, su tributario, en lat. 10°20'03" S y 74°53'54" W. Gch. por un trayecto de 79 millas y con una corriente media de 2'2 millas.

El Palcazu es navegable por vapores que calen tres pies, en la época de creciente, desde su boca en el Pachitea, hasta el puerto Mairo; punto de afluencia del río de este nombre, en 9° 55'22" S. y 75°17'45" W. Gch.; en un trayecto de 36 y media millas en que existe una corriente de dos millas y media por hora.

De los confluentes del Ucayali se tiene los datos siguientes:

(A) *Tambo.*– Este río ha sido surcado en vapores de tres pies por 20 millas de su curso, a partir de la confluencia en el Ucayali.

Sin embargo, exploraciones efectuadas en canoas o en balsas han formado en sus directores la opinión de que es posible la navegación de todo el Tambo en vapores de poco calado, fuerza suficiente de máquina para vencer corrientes de 10 millas y aparatos que permitan gobierno fácil dentro de un pequeño radio de giro, que con las mismas embarcaciones es posible surcar sus confluentes el Perené y el Ene, el primero hasta el Pangoa y el segundo en todo su curso hasta su formación por los ríos Mantaro y Apurímac; y finalmente, que el primero de estos últimos puede aún ser navegado por algunas millas y el segundo hasta el lugar denominado Simariva.

(B) *Urubamba.*– Este segundo confluente del Ucayali es navegable por vapores que calen tres pies hasta 35 millas de su confluencia, es decir, ha sido realmente surcado en este número de millas en un vapor de este calado y de ocho millas de andar; sin embargo, los exploradores que lo han recorrido en embarcaciones pequeñas creen posible la navegación de él, en mayor distancia hasta un punto situado en 11°16'S y 73°01' W. Gch. por un curso de 180 millas aproximadamente en que se experimenta una corriente media de cinco millas; y creen aún posible la navegación del Camisea que entra en este punto hasta unas 60 millas de su confluencia.

No me ocuparé de otros ríos más, en los que la navegación es posible, según referencia de exploradores, porque los datos de éstos no merecen aún ser tomados como resultados definitivos, en razón a las condiciones en que han realizado sus expediciones. En efecto, no es bajando un río en balsa, o surcándolo en canoas que orillan las playas o piedras de las márgenes, como se puede apreciar las condiciones de navegabilidad, fuerza y gobierno exigidas en una embarcación destinada a recorrer el centro de la corriente, venciendo la rapidez de ésta, precisamente ahí donde la posee máxima y a seguir con determinada velocidad las sinuosidades del curso, merced a la rapidez de giro de la embarcación y en que hay que tener en cuenta la combinación de fuerzas, generalmente concurrentes, que sólo es dado apreciar al ojo experto del que

dirige la nave. Estas razones son obvias y todos los que han navegado en los ríos, al mando de vapores, están conformes en apreciar la fuerza que ellas revisten.

Por esto me he contraído a indicar como puntos límites de la navegación de nuestros ríos orientales, aquellos que han sido determinados por exploraciones realizadas en vapores de cien pies de eslora, cuando menos y de tres pies de calado y para resumir estos datos de modo que sea fácil su apreciación, los repito en el cuadro adjunto, que contiene: el nombre de los ríos, los últimos puntos navegables de éstos, designados por su nombre y posición geográfica, la distancia navegable en cada uno de ellos, la velocidad media de sus corrientes, el calado exigido para la flotabilidad, y finalmente, la distancia de cada puerto terminal al puerto de Iquitos, centro de navegación y comercio de nuestros ríos orientales en la hoya del Amazonas.

La simple inspección del cuadro manifiesta que la extensión de nuestros ríos navegables, esto es el desarrollo de nuestra costa virtual en el Atlántico, considerando sólo aquellos ríos traficados por los vapores, alcanza a 2020 1/2 millas descompuestas de esta manera:

En el río Amazonas (comprendido éste desde el río Yavarí, límite con el Brasil hasta la confluencia del Ucayali)

Con el Marañón	376 millas
En el río Marañón	393 "
En el río Ucayali	772 "
En el Huallaga	197 "
En el Pachitea	191 "
En el Palcazu	36 1/2 "
En el Tambo	20 "
En el Urubamba	35 "

Los ríos Santiago, Morona, Pastaza, Napo, Putumayo, Cahuapanas, Potro, Tigre, Yavarí, Yurúa, Purús, Tambo, Urubamba, Pichis, Ene, Perené, Apurímac, Mantaro, Camisea y otros de menor importancia, cuya navegación tiene todas las probabilidades de ser fácil en embarcaciones apropiadas, duplicarán el número de millas de extensión navegable; y tal vez muy en breve, bajo el aliciente de la riqueza de la región fluvial del Amazonas, será la hoya de este río y de sus afluentes el centro de un comercio muy activo por los valiosos productos vegetales y minerales que poseen sus márgenes.

La costa del Perú bañada por el océano Pacífico mide un desarrollo de 1500 millas próximamente y su comercio está centralizado en los pocos valles que en ella existen. ¡Cuánto se presta a la meditación estadística esta simple comparación de las condiciones de ambas costas, que ciñen al Perú por el oriente y por el occidente!

Con ese cuadro y el mapa adjunto, creo dejar satisfecho, en cuanto me es posible, el pedido del señor Cónsul General de Suecia y Noruega y evacuado el informe que Ud. se digna pedirme.

El cuadro que cierra este informe es el que sigue:

CUADRO que expresa los ríos navegables de la región oriental del Perú, los últimos puntos hasta donde es posible la navegación, la distancia navegable, la velocidad media de las corrientes, el calado máximo del buque y finalmente la distancia de Iquitos a los puntos terminales.

RIOS	*ULTIMO PUNTO DE LA NAVEGACION*			*Distancia navegable Millas*	*Velocidad de la corriente Millas*	*Máximo calado Pies*	*Distancia a Iquitos Millas*
	Nombre	*Latitud*	*Longitud*				
Amazonas	El Origen	4°30'00"	73°27'57" (1)	60	3	7	60
Marañón	Borja	4 28 30	77 30 40	393	3	7 (2)	453
Huallaga	Achinamina	6 28 20	75 55 10	197	3	3 (3)	501
Ucayali	El Origen	10 43 30	73 44 40	772	3	3 (4)	832
Id.	Boca del Pachitea	8 48 30	74 32 30	765	2'8	7	825
Pachitea	El Origen	9 54 09	74 58 45	191	2'5	6	1016
Palcazú	Mayro	9 55 22	75 17 45	36 1/2	3'25	3	1052 1/2
Tambo				20	4	3	852
Urubamba				35	4	3	867

(1) Las longitudes están referidas al meridiano de Greenwich.

(2) En el estiaje puede experimentarse dificultad desde 50 millas antes de Borja para vapores de 7 pies de calado. La navegación será posible en todo tiempo para vapores de 5 pies de calado hasta Borja.

(3) La navegación hasta Yurimaguas, situada en 5° 51' 55" S. y 75° 59' 58" W Gch. y a 123 1/2 millas de la boca en el Marañón, es posible —salvo en estiaje— por vapores de 7 pies de calado.- Vapores de 5 pies de calado pueden surcar en todo tiempo hasta Yurimaguas.

(4) Hasta la boca del Pachitea pueden surcar en todo tiempo el Ucayali vapores de 7 pies de calado.

LOS VAPORES EN EL AMAZONAS

La canoa y la balsa monopolizaron el tráfico en los ríos de oriente hasta más de un tercio del siglo XIX.

En 1833, por iniciativa de la Junta Departamental de Junín pidiendo el establecimiento de la navegación del Huallaga y el proyecto de don Sebastián Martins para establecerla durante ciertas condiciones; el Congreso General Constituyente concedió a éste la exclusiva para navegar a vapor en el Marañón y el Huallaga, con exención de pensiones y derechos de exportación de productos naturales e industriales, salvo el oro y la plata.

Esta ley no surtió sus efectos, ni tampoco el privilegio para navegar el Amazonas peruano y sus afluentes con vapores, concedido a don Marcelo Pereira Ribeiro.

Por tratado de 1851 entre el Brasil y el Perú se convino en que cada una de las naciones contratantes subvencionaría con no menos de veinte mil pesos anuales a compañía perteneciente a uno de los estados ribereños, que navegue el Amazonas desde su desembocadura hasta el litoral del Perú.

Sin que participara, como estaba convenido, el gobierno del Perú en organización alguna de empresa de vapores, ocurrió don Juan Evangelista Sousa, dueño de algunos, solicitando permiso para navegar en el Amazonas peruano y el gobierno del Perú, a la vez que ordenaba a las autoridades la admisión de esos vapores, prevenía al gobierno del Brasil la concesión graciosa hecha, en favor de los intereses del comercio; resultando de las aclaraciones posteriores, que los vapores de Sousa formaban la flota de la compañía de navegación del Amazonas, organizada de acuerdo con el gobierno del Brasil y a cuya subvención debía atender el Perú al tenor del tratado de 1851. Según este tratado la Compañía debía visitar a lo menos tres veces al año el Amazonas peruano hasta Nauta, puerto principal del Perú en esa época, situado tres millas abajo de la confluencia del Ucayali y Marañón.

La compañía de navegación debía formarse de concierto por los dos gobiernos, que se obligaron a subvencionarla.

Las diferencias se arreglaron, se hizo contrato con la compañía brasileña

de navegación y un vapor de esa compañía, el *Marañón*, entró a Nauta el 6 de octubre de 1853. El contrato en virtud del cual se produjo tan fausto acontecimiento tuvo cinco años de duración.

Como el contrato de navegación, no comprendía la de los ríos interiores, varias veces intentada pero todavía en proyecto, se aceptó la propuesta de don José Witmore para la construcción de dos vaporcitos que la realizaran.

Esos vaporcitos se construyeron en Estados Unidos, de donde vinieron en piezas a armarse en Pará.

Se llamaron *Huallaga*, el uno y el otro *Tirado*, de 80 y 50 toneladas de desplazamiento, con 75 y 50 caballos de fuerza.

De Pará a Nauta vinieron con sus propias máquinas, y su arribo a Nauta, el 14 de marzo de 1854 se consideró como la confirmación de que un período nuevo de actividad industrial y mercantil llegaba a las feraces selvas amazónicas, hasta entonces desatendidas de la actividad civilizadora.

En el viaje de Pará a Nauta mandaron los flamantes vaporcitos don Manuel Villar, que en 1866, en el combate naval de Abtao, mandó la escuadra Perú–Chilena y don Juan Fanning, jefe del batallón Marina, en el que se había alistado la flor de la juventud chalaca y frente a cuyas filas rindió gloriosamente la vida en la batalla de Miraflores (1881).

Estos vaporcitos fueron un fracaso. Intrigas promovidas por intereses heridos, desidia o torpeza; no alcanzaron a mantenerse a flote más de dos años. Un informe oficial atribuye la duración fugaz de estas embarcaciones a "su mala construcción o a la incompetencia de sus conductores". Es de suponer que los jefes antes nombrados fueron desatendidos u olvidados, renunciaron el cargo o se les nombró para otro, y las embarcaciones quedaron en manos profanas. En realidad no es fácil determinar el beneficio que ellas produjeron en los dos años que flotaron en el río, aunque el ministerio respectivo ha dicho que prestaron muy buenos servicios.

Terminado en 1857 el contrato de navegación con el Brasil, el gobierno provisional del general Raygada creyó conveniente remitir a concurso un nuevo contrato, con lo que la navegación en el Amazonas peruano quedó interrumpida, paralizándose bruscamente el desarrollo comercial en Nauta y lugares de que este puerto era centro.

Por tratado de 1858 entre el Brasil y el Perú se declaraba libre todo el tráfico del Amazonas para los buques de las naciones contratantes, sujetándose a los respectivos reglamentos de aduana.

El proyecto de renovar el contrato de navegación en el Amazonas peruano por dos años, uno forzoso y otro voluntario, que debía contarse desde su primer viaje a Nauta, no tuvo cumplimiento hasta 1860 y en consecuencia lo desahució el gobierno peruano.

En 1861, resuelto el establecimiento de la navegación en el Amazonas con vapores nacionales, se nombró una comisión para que estudiase el lugar del Amazonas peruano más aparente para establecer un apostadero como base

de la navegación propia en proyecto. La comisión designó a Iquitos, que, sin las sugestivas vistas de Nauta, tenía las ventajas de su elevación que lo libra de inundaciones y de su fondeadero más limpio que el de Nauta.

El gobierno tenía trazado el futuro comercial con todos sus detalles y así lo manifestaron hechos posteriores suyos.

El alma creadora de la navegación del Amazonas desde que se inició con subvenciones a los vapores brasileños fue el gran mariscal Ramón Castilla, siempre entusiasta por cuanto significara progreso de las operaciones a flote, así en la mar como en otros elementos líquidos.

Estando al frente de la expedición militar que asediaba Guayaquil, decía en carta al Dr. Mar, presidente provisorio, relativamente a navegación en el Amazonas: "Sin perjuicio de procurar la organización de una compañía de navegación fluvial, debe mandarse lo más pronto posible a Europa una Comisión que haga construir uno o dos buques á vapor, adecuados para el tráfico del río Amazonas."

El mismo entusiasta mariscal, de regreso a Lima y en ejercicio del poder supremo, autorizaba el decreto que en su parte dispositiva dice:

"Se dispone: la construcción en Londres de dos vapores de 300 a 500 toneladas, casco de acero, fierro o madera para la navegación fluvial del Amazonas y sus confluentes, así como también la de una máquina de vapor de la fuerza de doce caballos con los auxiliares de factoría que debe establecerse en dicho departamento, para reparo de buques y construcciones de molinos y útiles de agricultura.

En consecuencia autorízase al contralmirante don Ignacio Mariátegui para qué, de acuerdo con nuestro ministro residente en Londres, contrate dichas obras con sujeción á las instrucciones que al efecto se le darán,

Rúbrica de S.E. (Castilla)

Pezet, (general J.A.)

El contralmirante Mariátegui con un cuadro de jefes y oficiales salió inmediatamente para Londres, en donde se pusieron en obra las construcciones, y poco más de un año después, en mayo de 1862, salía del Callao para Inglaterra el transporte de vela fragata *Arica* cuya plana mayor fue, si no estamos mal informados, la que sigue:

Cap. de Corbeta Don Gaspar Escurra, comandante.
Teniente 1º Don Aurelio Arrieta, segundo comandante.
Teniente 2º Don Nicolás Portal
Teniente 2º Don Gregorio Pérez
Teniente 2º Don José Castañón.
Alférez de Fragata Don Eduardo Raygada.
Alférez de Fragata Don Gabriel Benites
Alférez de Fragata Don Luis España

Alférez de Fragata Don José Sánchez Lagomarcino.
Alférez de Fragata Don Julio Vilela
Alférez de Fragata Don Serapio Tejerina.
Guardiamarina Don Federico Delgado
Guardiamarina Don Juan Yladoy
Guardiamarina Don Manuel Valle Riestra
Guardiamarina Don Carlos Gustavo Donaire
Guardiamarina Don Francisco Vidal
Guardiamarina Don Andrés Rodríguez Silva
Guardiamarina Don Hermilio Santiago
Guardiamarina Don Manuel M. Carrasco
Guardiamarina Don Alberto West
Aspirante Don Otoniel de la Melena.
Aspirante Don Julio García Urrutia
Aspirante Don Francisco Carassa.
Teniente de Infantería Don Ricardo Flores.

A los que se agregaron en Londres el guardia marina D. Felipe de la Torre Bueno y el Sr. Tejada Castañeda.

Jefe de la guarnición de los transportes *Morona* y *Pastaza*.
Teniente de infantería D. Emilio Valdizán.
Médico Dr. Tito Melgar
Médico Dr. José Prieto.

La orden de construcciones fue posteriormente ampliada, elevándose la de vapores de dos a seis, dos mayores y cuatro más pequeños, que vinieron en piezas; dos para el Pará y dos para el Titicaca, como queda dicho. También debieron ampliarse las órdenes relativas a factoría, dique flotante y fábrica de ladrillos, material que hizo la carga de cuatro buques.

De los vapores destinados al Amazonas los dos mayores hicieron el viaje con sus propias máquinas. Se llamaban *Morona* y *Pastaza*, gemelos. Navegaba el primero a órdenes del capitán de fragata don Manuel Ferreyros y el segundo a las de igual clase don Guillermo Pareja.

Construyó estos vapores la razón social Samuda y Ca. de Greenwich, Inglaterra, en hierro, planchas de cuatro líneas de espesor, con 189 pies 4 pulgadas de eslora, manga 25 pies y puntal 12 id., 500 toneladas de registro-Fondos planos. Calaban a popa 6 pies y a proa 5 pies 6 pulgadas.

Las máquinas construidas por Penn & Co. de Greenwich, sistema de ruedas, con fuerza nominal de 150 caballos. Consume 350 rajas de leña Capirona por hora. Andar 12 millas.

Tenían una cámara con dieciséis camas para pasajeros, otra pequeña para señoras y en cubierta la camarita para el comandante y tres camarotes en cada tambor de las ruedas, para oficiales y empleados.

Los exploradores *Napo* y *Putumayo* fueron construidos por la misma firma y traídos en piezas, en la *Arica*, 1863 a Pará en donde los armaron: casco de acero 1/8 de espesor, divididos los cascos en cinco secciones por mamparos de hierro. Calaban a proa dos pies cuatro de pulgadas y a popa dos pies ocho pulgadas, tenían sesenta toneladas registro, el fondo plano y una cubierta corrida sobre la cual había la camarita del comandante y cuatro camarotes en los tambores.

Las máquinas de alta presión, por Penn & Co., trabajaban con ochenta libras de vapor, susceptibles de llegar a cien, fuerza nominal quince caballos calderas cilíndricas horizontales, andar medio ocho millas.

Los vapores más grandes *Morona* y *Pastaza* debían dedicarse al servicio del comercio y los menores *Napo* y *Putumayo* al servicio de exploraciones.

Los nombres de estos vapores se designaron en decreto de enero 14 de 1862 y el año siguiente (1863) llegaron a Pará, el *Morona* primero y luego el *Pastaza*.

No aparece que hubieran sido recibidos muy cordialmente en el puerto brasileño lo que a ser cierto tendría explicación: hasta entonces, salvo los dos vaporcitos *Tirado* y *Huallaga*, cuya corta duración pudiera explicarse también, la bandera del imperio había flameado sin rival en toda la hoya amazónica y en mucha parte de otras. Acaso tal opinión sea equivocada, pero en todo caso la apoyaría la severidad empleada por las autoridades de ese puerto con motivo de prescripción reglamentaria de aduana que, en el caso del *Morona*, era cuando menos discutible.

Pretendían las autoridades de aduana del Pará que conduciendo el *Morona* artículos que no eran de consumo del buque, quedaban sujetos a los preceptos impuestos a las naves de comercio y el comandante Ferreyros reclamaba para el suyo, los fueros universales de buque de guerra. En esta condición no estaba obligado a solicitar permiso para zarpar y salió sin solicitarlo. Tal fue el conflicto.

Con algo de tolerancia la conducta del comandante Ferreyros hubiera sido motivo, a lo sumo de una controversia diplomática; pero la severidad se extremó y al pasar el *Morona* frente de Obidos se le intimó detenerse y se le hizo fuego. El comandante Ferreyros continuó su marcha.

El teniente don Wilfredo Puente, Oficial del *Morona*, recordaba al comandante con un pañuelo rojo atado al cuello, acodado a la borda y fumando tranquilo su pipa, como si fuera mero espectador en un simulacro de fuego.

Es indudable que los disparos no estuvieron dirigidos al blanco, pero sin duda tuvieron influencia en el ánimo del práctico brasileño que guiaba el vapor peruano y fuera turbando su elección de vía o inspirándole la manera de cooperar en el intento de los que perseguían al vapor peruano, lo encallo, facilitando el alcance que le dieron las naves brasileñas del comodoro Parker,

que lo capturaron encallado.

Como acto especial de cortesía se desembarcó al comandante Ferreyros en Manaos, permitiéndole ir en otro vapor a Pará, bajo su palabra.

En cuanto al *Pastaza,* cuando su comandante se informó de lo que pasaba, levó ancla y fue a refugiarse en Cayena.

Dada la buena voluntad del gobierno del Brasil, se produjeron explicaciones recíprocas, el incidente del *Morona* fue descartado y se declaró otra vez que "la navegación del Amazonas quedaba franqueada a los buques mercantes del Perú y del Brasil, con la condición de que dichos buques se sujetasen a los reglamentos fiscales y de policía, actualmente en vigor".

El convenio comprendía los buques de guerra de ambos países, reservándose cada uno el derecho de limitar el número de buques que gozaría tal prerrogativa.

El arreglo amistoso del incidente del *Morona* permitió establecer el seudo apostadero de Iquitos con el valioso material traído al efecto de Europa.

La fragata *Arica* había sufrido algunos temporales fuertes en su viaje, pero a pesar de ellos y del mal estado de sus fondos llegó a Londres, sin novedad. Ahí se le hizo una carena seria, que duró casi un año.

En octubre 19 de 1863 salió ya expedita con destino a Pará, llevando en su bodega, en piezas, los vaporcitos exploradores *Napo* y *Putumayo.*

La *Arica* llegó a Pará en la noche del 23 de noviembre del mismo año, y en ese puerto se juntaron las barcas *Simbad, Elisa* y el bergantín *Próspero,* los cuales conducían un hermoso dique flotante de fierro capaz de suspender buques de mil toneladas, dique armado y probado en Londres antes de embarcarlo en piezas, las máquinas para una factoría, otras para hacer ladrillos y demás elementos para una instalación completa.

La *Arica* después de desembarcar en Pará los vaporcitos para que se armaran ahí tomó parte de la carga de la *Simbad,* con la que llegó a Iquitos remolcada por el *Pastaza.*

El *Próspero* fue también remolcado por el *Morona,* así como la goleta *Teresa,* adquirida en Pará a fin de evitar que los otros dos buques hicieran viaje a Iquitos.

Vuelto el *Próspero* de Iquitos el guardiamarina Delgado lo condujo a Barbados, cumpliendo la cláusula del contrato de fletamento que obligaba a la Administración del Perú a entregar el buque a salvo en una colonia inglesa.

Los elementos aportados fueron a dar vida a un pueblecito sin aparente porvenir, transformándolo en una bonita ciudad, centro de movimiento y de actividad que se propagó en distintas direcciones de la inmensa selva virgen, entre la cual discurren el Amazonas y sus numerosos tributarios.

Sin olvidar lo que deben la geografía fluvial y su historia a los primeros investigadores, no parece desatinado establecer que sus rápidas y definitivas adquisiciones coinciden con el establecimiento definitivo del apostadero de Iquitos y consiguiente arraigo de la navegación a vapor, lo que fluye de la

narración de sus efectos.

Para dar a esa narración la claridad posible, precisa sacrificar algunas veces el rigor cronológico y seguirla parcialmente en cada uno de los principales tributarios del Amazonas, con el intento de vulgarizar tanto como sea posible su maravillosa disposición y las ventajas que ofrece y que nadie niega, aunque tampoco muchos se apresuran a aprovechar.

Apenas hay aspecto público, interés general que se haya tratado tanto y con tan inteligente tenacidad como el de las riquezas y ventajas con que brinda la montaña y su admirable red de corrientes vecina a una región cuyos brazos apenas alcanzarían a servir con su actividad la que esos campos vírgenes esperan y que sin embargo, permanecen inertes, inmóviles, improductivos; al parecer ignorantes de riquezas que se pierden por esa misma inercia que la mata. Un círculo vicioso: a la montaña le faltan hombres, al lado de ella perecen los hombres por falta de campo. Para la montaña era insuficiente el número de salvajes: los civilizados han reducido este número permitiendo que se les dé caza para hacerlos esclavos.

Con los vapores venidos de Inglaterra llegaban al río-mar elementos preciosos y, lo que valía más, un grupo de juventud, inteligente e ilustrada, movida por los más nobles impulsos: entusiasmo, abnegación, cívico anhelo de mejoramiento colectivo.

Y se les vio luchar tenazmente, no siempre disponiendo de lo necesario, faltos en muchos casos hasta de alimentos adivinando lo conveniente, resignándose a todo género de privaciones, sin estímulos, sin aprecio para sus iniciativas, sin recompensa, hasta sin un mezquino aplauso y lo que es todavía peor, sin que se dedujera provecho de las consagraciones, esfuerzos y sacrificios...

A partir de 1864, fecha en la cual llegan a Iquitos sus elementos de progreso, se inician los trabajos que preparan la navegación de los ríos, según las notas que siguen, en las cuales alguna vez, como se dice antes, queda sacrificado el orden cronológico en que los sucesos se han desenvuelto, a la separación de las exploraciones por ríos, destinada a mantener la mayor claridad posible.

No es sin embargo fácil establecer esa separación desde las primeras exploraciones, que han comprendido varios ríos. En el orden que parece resultar más claro, se confundirían los dos de cuya confluencia resulta el Amazonas; Marañón y Ucayali. Luego seguirían las relaciones relativas al Marañón y sus principales afluentes primero y en seguida los del Ucayali y los suyos, para concluir con los otros grandes afluentes del Amazonas peruano, si no de todo el Amazonas.

Ese sería el plan ideal, pero aplicable sólo si las exploraciones hubieran seguido también un orden metódico, acordado previamente, lo que no ha sucedido.

RIO MARAÑON

De los dos grandes ríos que forman el Amazonas, el Marañón ha ingresado primero al dominio de la Geografía y por mucho tiempo se le ha supuesto el superior jerárquico entre los grandes tributarios del rey de los ríos, ya por la extensión de su curso, ya por la importancia de sus afluentes, ya por su mayor proximidad al Pacífico, que equivale a decir a la zona cisandina.

Ha sido convencimiento casi general que el límite de la navegación de este río es el pongo de Manseriche, lugar generalmente considerado como extremo inferior del Alto Marañón. Borja situado inmediatamente abajo del Pongo, era el no más allá para los más, aunque no han faltado, ni antes ni ahora, quienes afirmen que la dificultad que presenta la surcada de dicha angostura es mas aparente que real.

Así lo aseguraba el gobernador de la misión del Alto del Marañón en 1855. Sus palabras son: "El pongo de Manseriche que ha sido el obstáculo que siempre se ha presentado, no es una encañada si no un estrecho de leve inclinación, cuyas aguas no corren más de cinco millas por hora: así que un vapor que anda ocho millas en ocho horas salvará este inconveniente en virtud de tener tres leguas de largo".

Afirmando que el Marañón agua arriba del Pongo no estaba explorado, pedía el vapor *Tirado* para ir en él hasta Jaén, diciendo: "De Borja a Jaén de subida se puede ir en cinco días. De Jaén a Lambayeque en otros cinco y de aquí a Lima en tres, de modo que de la capital al primer pueblo del río Amazonas se podía viajar en 13 días, a Loreto en 23, al Pará en 21".

Pasados doce lustros o algo más, el señor Mesones Muro ha viajado de Lima a Iquitos en menos de diez días útiles, casi por la ruta que se indicaba entonces. Después del viaje de bajada del ilustre La Condamine se han hecho sin duda muchos viajes cruzando el Pongo de surcada o agua abajo, especialmente por los salvajes en sus canoas, pero parece que las condiciones físicas del angosto paso, la altura de sus graníticas paredes, la especie de penumbra en que deja el fondo la proximidad de una a otra; todo esto impresiona y mantiene cierta apariencia sombría.

Mantiene además una controversia que impide resolver definitivamente la adopción o el abandono de la vía del Marañón, cuyas aguas aprovechadas para la navegación desde Bellavista o algo más abajo permitiría ahorrar fuertes sumas para establecer el tráfico rápido y económico entre el Pacífico, la red Amazónica y el Atlántico.

Limitando las referencias a los datos obtenidos después de establecida la navegación a vapor, los primeros que hubo se deben al oficial de marina don Gregorio Pérez, que al mando del *Morona* surcó el Marañón en febrero de 1866.

En su parte al comandante general del apostadero, capitán de navío don Federico Alzamora, le decía el comandante nombrado:

. . . . . .

"El 7 del corriente emprendí la surcada al Alto Marañón, que aunque bajaba estaba bastante crecido. Navegué en 8 y 9 brazas de fondo hasta cerca de la isla Tapuzara; al pasarla en el canal de la derecha encontramos 4 á 5 brazas; en vaciante solo puede navegarse por el de la izquierda, adonde el río lleva mayor caudal. Seguimos esta margen y al llegar á la isla Cedro tomamos la opuesta. Anteriormente el caudal que por la izquierda deja esta isla era más profundo: sucede lo contrario en la actualidad. A las 4.50 pm. pasamos por la izquierda de la boca del río Pastaza al NE. 2 1/2 N. del compás, distante de la confluencia del Huallaga 75 millas (de derrota) próximamente. Habiendo conservado siempre la sonda, encontramos el menor fondo en el paso de la isla Antonita, cinco millas abajo de aquel afluente; un cuarto de hora después atravezamos la Encañada de San Antonio, con un fondo inalterable de 6 á 7 brazas, á las 5.40 anclamos frente al pueblo del mismo nombre, situado sobre la orilla derecha, en un terreno bastante elevado, libre de inundaciones, dista 35 millas de la desembocadura del Huallaga y 10 de la del Pastaza, es habitado por 42 indios Andoas y jeveros. El 8 á las 6 a.m. dejamos San Antonio, a las 12.40 avistamos la montaña de N a NW., cuando al mismo tiempo pasábamos por la izquierda de la boca del río Morona, al NW.5º N. del compás. A las 8.50 dimos fondo en la pequeña ensenada del pueblo Limón, terminó viaje; dista 45 millas próximamente de San Antonio y 130 de la unión del Huallaga con Marañón, situado en la margen izquierda frente a la boca del río Apaga, está sobre unos terrenos más elevados.

De Limón a Chachapoyas por tierra hay poco mas de dos grados y a Moyobamba más de dos grados y medio.

Dejamos Limón estando casi a las puertas del Manseriche, no habiendo encontrado menos de 5 brazas en la travesía desde San Antonio, 11 y 15 frente al destruido pueblo de la Barranca y en la vuelta de Ari-Pari, Bajos peligrosos solo hay dos de piedra redonda pequeña; uno en la isla de Estrella, cerca del citado pueblo de la Barranca y el otro en la isla de Limón, frente al pueblo de su nombre.

Las islas Rapoaga y Estrella son las más notables por sus lavaderos de oro; de la primera, situada unas 7 millas agua abajo del Morona han sacado cuatro indios en un mes una libra oro en polvo".

El comandante Pérez decía al comandante general que dada la facilidad de navegar el Marañón debía protegerse eficazmente las vías terrestres de Chachapoyas y Moyobamba. Realizada la primera, se abastecería Iquitos y sus comerciantes dejarían los viajes en canoa; entablada la segunda por Cahuapanas, río afluente del Marañón, al que se une como 15 millas arriba de San Antonio y navegable por pequeños vapores que facilitarían el transporte del puerto de partida hacia el interior.

En el viaje que hizo al Morona al mando del *Napo* en junio de 1867, el comandante Vargas, surcó todo el Bajo Marañón para proveerse de leña antes de aventurarse en el río dicho.

Salido de Iquitos el 28 para Nauta, en cuyo puerto se cruzó con el vapor *Pastaza*, hizo escala sucesivamente en San Rejis, Parinari y otros puertos del Amazonas primero y luego en algunos del Bajo Marañón, renovando su aprovisionamiento de leña, que es el combustible de uso más frecuente para los hogares de los vapores. El 10 de julio pasaron delante de la boca del Huallaga, el 15 delante de la del Pastaza y el 18 , después de haber surcado hasta puerto Limón para tomar leña y un práctico, regresaron al Morona, destino de la expedición.

En este recorrido del Marañón se anotaron algunas ocurrencias. Hubo un decrecimiento que redujo el nivel de las aguas cuatro y medio pies en tres días. Entre San Rejis y Parinari encontraron fuertes correntadas y tiempo chubascoso, con viento muy recio del SSW. que impuso la arribada en busca de abrigo, a la isla Tigre-yacu.

Delante del Huallaga encontraron grandes correntadas, por haber crecido el río, aumentando en dos brazas el volumen de las aguas, fenómenos todos estos que se registraban con el cuidado que merecen.

En esta surcada el comandante Vargas llegó muy cerca del pongo de Manseriche. Aparte de lo relativo a navegación, pudo convencerse de la riqueza aurífera de la zona, rica en lavaderos, si bien los indios dedicados a su extracción carecían de amparo contra el asedio y ataques constantes de los salvajes huambizas, muratos y aguarunas "quienes, especialmente los primeros, los asaltan con frecuencia, robándoles sus mujeres é hijas y matando á todo hombre que alcanzan"

Las distancias medidas de Iquitos agua arriba por el comandante Vargas fueron: a Omaguas 48 millas, de Omaguas a Nauta 35, de este puerto a San Regis 34, de aquí a Parinari 63, de éste a Vaca Marina 42, de aquí a Urarinas 44, de aquí a Fontivera 26, de ésta al caserío de Cedro 30, del Cedro a San Antonio 82, de éste a Barranca 20, de aquí a Limón 42, de Limón a la isla Nacacuyaca dos millas abajo de Santa Teresa 28 millas, lo que hace un total de 474 millas. De Nacacuyaca al pongo Manseriche hay 20 millas, lo que eleva la distancia del Pongo a Iquitos a 514 millas.

El declive encontrado en el Bajo Marañón desde Santa Teresa es de 18 pulgadas por milla y de 12 desde la boca del Huallaga.

En relación a la riqueza de la zona decía el señor Vargas: "Debe alegrarse todo peruano al ver que la Providencia cada día y con pródiga mano, abre al Perú nuevas puertas de prosperidad y riqueza. El inmenso territorio que bañan el Alto Marañón y sus afluentes es sin duda la parte más rica y bella del Perú, esa sola parte de mi tierra vale un mundo y no dudo que muy pronto habrá tanta concurrencia por el atractivo del oro, que rivalizará con California y Australia. Las medidas para que esto llegue a realizarse son tan senci-

llas y absolutamente en nada gravosas al país, que si fuera a indicarlas temería ofender la ilustración y luces de US. y del Supremo Gobierno. Mucho quisiera decir para demostrar las inmensas riquezas y otras mil ventajas que se encierran en ese privilegiado suelo, pero no puedo, todo lo que diría sería poco al lado de la realidad".

A estos primeros viajes en el Bajo Marañón siguió el alentado propósito de exceder el límite fijado por tácito acuerdo a la navegación de este río, en el arruinado pueblo Borja, situado al salir del extremo inferior del Manseriche.

Ellos habían confirmado en cierta manera las expectativas pavorosas que envolvían el Pongo en sombras fantásticas y aterradoras amenazas, señalando a los espíritus nutridos de idealidades viriles material apropiado a sus apetitos. Querían muchos convencerse de la realidad de las condiciones en que la angostura del Pongo era dominable.

Entre los que envolvían en supuestos peligros su apática preferencia de quietud y los amantes de ir adelante, se continuaba la interminable porfía y de ella surgió la primera surcada a vapor del pongo Manseriche, con la cual se ha hecho fecha clásica en la historia de la navegación. fluvial, fijándose probablemente vía necesaria al enlace de oriente y occidente.

La emprendió el prefecto coronel don J. Lino Olaria con el *Napo*, en octubre de 1869. Mandaba este vapor el teniente 1º don M. Melitón Carvajal y acompañaba a la expedición el distinguido ingeniero señor Arturo Wertheman, a quien tanto debe la investigación sistemática del oriente peruano.

Salió el *Napo* de Iquitos el 4 de octubre de 1869 con destino a Yurimaguas y después de permanecer en ese puerto hasta el 18 volvió a bajar el Huallaga y llegado al Marañón lo surcó en demanda del Pongo.

Omitiendo los datos que hasta el costado de la isla Nacacullaca había recogido el comandante Vargas, ahora mayor de órdenes, el hoy contralmirante Carvajal dice en su parte oficial:

"Con muy pequeña dificultad se venció la corriente que solo abraza una extensión de 200 a 300 metros y entramos en un brazo de insensible corriente. El río en este punto reparte sus aguas dejando muchísimas islas y por lo mismo muchos brazos de poco fondo, pero no menor de 1 1/2 brazas; con excepción del caño que me indicó el práctico, que es la madre y que constantemente tiene más de tres. A las 7 horas 10 minutos pasé frente al caño donde se halla el arruinado pueblo de Santa Teresa y continué mi viaje sin obstáculos de ninguna clase y siempre con bastante fondo. A las 11 horas 30 minutos a.m. encontré el caño llamado Calentura, que es un poco forzado en su vuelta y corre el agua siete millas en una extensión de 200 a 300 metros; el fondo mayor que he encontrado es de 2 1/2 brazas, pero saliendo de él aumenta con una diferencia notable y se encuentra casi insensible la corriente. El rio continúa siempre ancho, con poca corriente y mucho fondo...

Continué mi viaje sin interrupción ni obstáculo. A las 12 horas entré en la encañada en donde se reúne todo el río Marañón, en donde encontré 7 brazas de fondo e igual en ambas márgenes; el ancho del río es mayor de trescientos metros y la corriente de dos á tres millas. Esta encañada tiene una vuelta forzada, pero sin peligro de ninguna clase. Continué siempre hasta 1 hora 45 minutos p.m. en que llegué al punto en donde estuvo la antigua ciudad de Borja y deseando aprovechar de la leña seca que me quedaba abordo, pedí autorización al señor coronel prefecto para continuar surcando, á lo que accedió. A la 1 hora 50 minutos entramos al pongo de Manseriche, cuyo mayor ancho es de 50 metros y el menor de 30.

Es un corte que las corrientes del río han abierto en este ramal de la cordillera. La fuerza de las aguas es de siete y ocho millas en un fondo mayor de veinte brazas, pero la forma del río es tan variada y sus vueltas tan forzadas, que la velocidad dicha aumenta por reacción y la corriente forma fuertes remolinos. En el centro del Pongo, es decir en la parte más elevada del cerro en que la agitación de las aguas comprimidas por dos grandes peñascos cortados a pico y con las puntas muy salientes, es donde se encuentra el paso más difícil; pues más arriba aumenta la anchura del río y a pesar de estar interceptada la corriente por un gran peñón que la divide en dos brazos que en su encuentro forman un fuerte remolino, no presenta el paso tanto riesgo como el anterior. Las aguas en su corriente van recibiendo rechazos sucesivos en las puntas de piedra y en su reacción son impelidas al lado opuesto con mayor fuerza y causando fuertes remolinos. Al llegar a este punto recibió el buque uno de los aumentos bruscos de corriente por la proa, al mismo tiempo que por la popa otros en dirección contraria; la fuerza de la máquina y la del timón, no pudieron contrariar estas dos fuerzas opuestas en dirección, paralelas en sentido y obrando en los extremos del centro de gravedad, que obligaban al buque a un movimiento de rotación, en el que quedó atravezado á la corriente é impulsado por ella sobre las peñas".

El vapor aconchado contra las peñas evitó el fracaso merced a una hábil maniobra y al entusiasmo y fe con que el equipaje secundaba las disposiciones del comando. Salvada la dificultad y a la consulta del comandante, el prefecto contesta: *Siga adelante si se encuentra con valor* y el *Napo* insistió en la surcada, tomando el canal que queda a la derecha de la piedra.

"Un poco antes de llegar á su altura (la del canal) me tomó uno de sus remolinos y me hizo virar por completo; intenté segunda vez y obtuve el mismo resultado. A este punto llaman *el mal paso del Pongo* é interpretando en la valerosa resolución que encerraban las palabras del señor prefecto que era preciso pasar, no desistí del empeño, nuevamente puse proa a los remolinos y pase. Una milla más arriba la corriente tiene doce millas y no pudo vencerse eran las 4 h. p.m. y por la oscuridad de esta profunda quebrada parecía ser las seis; felizmente encontré una playa de arena al pié de una quebrada y dí fondo...

Acompañado del ingeniero don Arturo Wertheman y por el primer maquinista, fui á reconocer el paso de adelante.– El señor Wertheman opinó, que el *Napo* no podía pasar, pero sí un vapor *ad hoc* y el maquinista que *ningún* vapor".

El tiempo ha dado la razón al señor Wertheman, cuya opinión coincidía con la del comandante del vapor, quien ha expresado más tarde los inconvenientes que ofrecía éste en sus características y las que precisaban en la embarcación *ad hoc* de que habla el señor Wertheman. Cualquier profano podía juzgar de la dificultad de la surcada: el río corría *doce* millas,¡el *Napo* navegaba *ocho* para superar esa corriente surcando!...

Con solemnidad excepcional, el prefecto coronel Olaria bautizó el fondeadero que ocupaban, con el apellido del comandante del buque: CARVAJAL.

Un cañonazo disparado al concluir la ceremonia fue la rúbrica autoritativa del acto de bautismo.

Informando sobre este mismo viaje el ingeniero señor Wertheman dice:

"Desde Iquitos hasta el puerto de Borja no sufre la navegación ningún obstáculo por buques de un metro de calado en la presente estación y el menor fondo, que hemos encontrado ha sido en el paso de las islas Nacacullaca y Vacas, que medía en la madre una y media braza. Fundo esta opinión en el hecho de estar las márgenes muy bajas, en la creciente se extiende el agua sin elevar mucho su nivel.

"Los obstáculos sólo se encontraron en el mismo pongo de Manseriche y son tan grandes que en mi opinión hacen imposible toda navegación á través de él, ni dejan esperanza de poderse remover aún con enormes gastos.- Sólo el entusiasmo y patriotismo han podido vencer las dificultades de tan peligrosos pasos.

"Siguiendo el plano que tengo el honor de poner bajo su vista, US. comprenderá la fuerza de la corriente del río por ser encajonado entre enormes peñascos, que en varias partes no distan más de 50 metros * y podrá US. apreciar la violencia de los remolinos y las dificultades de las maniobras; sobre todo fijándose en la poca apariencia del vapor *Napo* para semejante empresa.

"He deducido, por observaciones, que la diferencia del nivel del Marañón cerca de la peña es como de 28 pies, ésto es en *dos millas de distancia,* bastante para hacer el tránsito sumamente dificultoso.

"La peña se encontraba el 27 de octubre á 1 m. 47 sobre el nivel del agua; en la creciente mayor, por indicaciones sobre las orillas, debe encontrarse esta peña a cinco metros debajo del agua. Vano sería creer que quitan-

---

(*) Según el señor Mesones Muro, Asmaguancani, la parte más angosta del pongo, tiene cien metros de ancho.

do este obstáculo disminuirían los peligros. A quinientos metros más arriba de la peña, la corriente tiene tanta violencia que toda la fuerza del vapor *Napo* no pudo vencerla * agregando a esto unas vueltas muy agudas que no permitieron ir más adelante sin exponer el buque y la vida a segura pérdida.

Tengo la convicción que en la creciente nunca se logrará este paso, pero suponiendo que en la vaciante, buques de dos proas, ruedas independientes y de mucha anchura y fuerza tuvieran la felicidad de pasar, sería un caso excepcional sin utilidad real para el objeto que se propone el gobierno...".

Los pasos por el pongo son sin embargo frecuentes, tanto de bajada como surcando.

El mismo prefecto Olaria relata un viaje en mantería de Borja a la boca del Santiago. Hicieron la surcada en cuatro horas y al regreso la bajada en 55 minutos. De la boca del Santiago a puerto Carvajal habían empleado 25 minutos y 30 de dicho puerto a Borja; de lo que deducía que el *Napo* recorrió dos tercias partes del Pongo. Esta excursión, realizada en julio, se hacía en la máxima vaciante, no obstante que en los ríos de oriente el agua crece y decrece con frecuencia y sin regularidad aparte del movimiento regular que rigen las estaciones.

Hasta 1902 en un buen estudio sobre navegabilidad de los ríos de oriente, se dice del Marañón "caudaloso, algo esplayado y de curvas suaves, puede ser navegado en toda época por vapores de seis pies de calado hasta la entrada del pongo Manseriche".

Era opinión general que el Pongo no podía franquearse de surcada, a vapor; opinión desvanecida con las surcadas siguientes, que registra un interesante trabajo del ingeniero señor Enrique Coronel Zegarra.

Después de anotar el viaje que se hizo en el vapor *Napo* al mando del hoy contralmirante Carvajal, con el prefecto coronel Olaria y el ingeniero señor Wertheman a bordo * agrega:

"El año de 1909, durante el curso de los estudios del ferrocarril al Marañón que verificara una de las comisiones, convencieron al comandante Klug, de la lancha *Rímac* para trasportar víveres remontando el Pongo, como en efecto lo hizo, llegando á pasar la boca del Santiago, hasta el punto que denominaron PUERTO RIMAC.

En 1910 la lancha *Libertad* surcó el Pongo y remontó el río Santiago.

En enero del presente año la lancha *Estefita* no sólo remontó el Pongo, sino que surcó el Marañón hasta la boca del Nieva y, muy fundadamente tiene

---

(*) Es evidente. Una embarcación navegando ocho millas jamás romperá corriente de doce millas. Es ocioso mencionar el hecho.

(*) Colección de documentos referentes al departamento de Loreto. Edición oficial de 1906.

la convicción su comandante, de poder surcar el Nieva, pues la Comisión exploradora (compuesta de 16 personas) de Patriotas de Amazonas, en su nota al prefecto del departamento de ese nombre, fechada en el año 1857, dando cuenta de su exploración dice: "Los que pasamos el Pongo (Manseriche) por agua, muy pronto conocimos prácticamente, que todos los peligros de ese estrecho, abultados por la fama consisten en una sola piedra que causa los remolinos dentro del Pongo, piedra que puede desaparecer á costa de tres ó cuatro quintales de pólvora..."

Dice además.

"En opinión del señor Schiell, que llevó especial cuidado de observar el Pongo, puede ponerse este muy expedito para la navegación, con el gasto de cinco ó seis mil pesos.

En el concepto del mismo señor, se necesitan para la navegación de la parte superior del Pongo vapores de especial construcción y fuerza para domar las corrientes del Marañón, hasta donde sea navegable y, probablemente lo es hasta Bagua o más adelante.

El Pongo de Manseriche no tiene tres leguas de largo como se ha asegurado por los geógrafos, siendo éste uno de los errores sustanciales del mapa del padre Sobreviela; en nuestro concepto, *apenas tendrá una legua,* de modo que *pasarlo por agua en quince minutos* no es una cosa extraordinaria. Es falso que tenga chorrera ó caidas y su corriente excede muy poco á la que tiene el Marañón antes de su entrada al mismo Pongo. Si es verídico el testimonio de los Aguarunas, el Pongo no es la parte más peligrosa del Marañón, excepto en tiempo de crecientes en que verdaderamente es terrible por el choque de las aguas en la angostura, formándose ahí espantosos remolinos.

Hemos dicho y lo repetimos que el Pongo no tiene más de una legua de longitud, * por que apenas habíamos andado por tierra como legua y media cuando advertimos que dejabamos el Pongo y el Marañón mismo á gran distancia".

El señor Coronel Zegarra continúa:

"Con la prueba práctica presentada por la lancha *Estefita* al remontar hasta las inmediaciones de la boca del Nieva, tenemos precioso dato para acortar la longitud del ferrocarril de Paita al Marañón en 82 kilómetros, distancia entre la desembocadura del Nieva y Calentura, término del estudio del ferrocarril de Paita al Marañón, verificado en 1909, representando una economía en el presupuesto de más de cuatro millones de soles.

En el estudio verificado está considerada una cantidad de *sesenta mil libras* para ensanchar el pongo de Manseriche, haciendo desaparecer la peña ó roca central, que durante el estío se hace visible y que es uno de los peligros

---

(*) Según Mesones Muro el pongo sólo tiene cuatro kilómetros de largo. El señor Wertheman estima poco menos, dos millas o sea 3704 metros.

y grave tropiezo para su navegación, así como para la destrucción de las tres puntas salientes de rocas que obstaculizan el libre curso de la corriente, formando remolinos.

Compréndese pues la importansia tan grande que tiene hoy, la prueba práctica verificada por la lancha *Estefita* cuando más palpable se está demostrando la urgencia de no perder tiempo precioso para proceder á la ejecución de la gran ruta, del más importante ferrocarril..."

El señor Coronel Zegarra continúa dando relieve a la obra del ferrocarril de Paita al Marañón, relacionándola con el incremento que en su concepto ha de dar al comercio interoceánico la apertura del Canal de Panamá.

En nota al pie agrega: "el 14 de junio del presente año (1913) el valiente é infatigable explorador Mesones Muro repitió la hazaña de la lancha *Estefita* en la lancha *San Miguel*, de 50 toneladas, 45 caballos de fuerza y seis pies de calado que avanzó también hasta cerca de la boca del Nieva, siendo la QUINTA lancha á vapor que remontó el pongo de Manseriche"

El señor Mesones Muro menciona la surcada de la lancha *San Miguel* en la relación del viaje en que se sirvió de ella, pero antes de seguir esa relación parecía oportuno refrescar la memoria de informaciones anteriores, según las cuales el pongo de Manseriche no es el único ni el peor de los malos pasos que dificultan el tráfico a flote en el Alto Marañón.

Sin retroceder mucho existe el informe que el coronel Vargas Quintanilla emitió en 1902 como prefecto de Amazonas relativamente a este caudaloso río.

Principió por decir del Manseriche que tiene dos leguas de largo y 50 metros de ancho, en cuya extensión la cordillera que ha roto el río abriéndose paso, adelanta hasta la mitad del ancho tres crestas de roca en las que choca el agua que cae con el desnivel deducido por Wertheman, desviándose en distintas direcciones la corriente y produciendo olas y remolinos terribles.

Pero éste no es sino el último malpaso agua abajo. Inmediatamente arriba del Manseriche está el pongo HUARACAYO, delante de la quebrada de Salinas, cuyas riberas distantes 55 metros una de otra, están formadas por dos paredes paralelas, como cordillera cortada a pique, con una legua de extensión y fuertes remolinos en los extremos. El paso se dificulta más porque no hay playa, lo que impide emplear el sistema de halar la embarcación desde la orilla con bejucos. Por esa razón necesitan los traficantes esperar el sagido y al producirse echarse al centro del álveo, aprovechando el momento de calma que sigue al deshacerse de la ola.

Más arriba del pongo Huaracayo está ESCURREBRAGAS, formado por una pared curva en una banda y recta en la otra, completando ambas un círculo. El agua pasa la curva como si se estancara en ella y chocando para salir por otro cauce contra resistentes peñas, en su retroceso lanza espumosas reventazones, dejando en su curso revueltos remolinos. Los indios para evitar

desastres halan, con bejucos, las embarcaciones desde la orilla, *siendo imposible la navegación a vapor.*

CUMBINAMA o Utah. En este pongo el río encajona y tropieza con un peñón que avanza casi hasta la orilla, las aguas al precipitarse sobre el formidable obstáculo alzan olas de tempestad y hacen remolinos terribles. Las balsas y canoas no pueden alejarse de las márgenes desde donde funcionan los bejucos de los indios.

El informante concluye diciendo:

"Hecha somera explicación de los cuatro pongos, no es prudente pensar en la navegación á vapor sin destruir los imponentes obstáculos, cosa que costaría muchos miles de libras".

Pudieron señalarse algunos obstáculos mas, como por ejemplo el pongo Rentema, cuya altura sobre el nivel del mar indicó en 327 metros el sabio La Condamine al alcanzar ese mal paso, en su tan conocido viaje del Chinchipe al Atlántico, realizado el año 1743.

Raimondi describe ese pongo relatando el viaje en balsa del ingeniero señor Wertheman de Utcubamba, Marañón abajo:

"La balsa de los expedicionarios entró por la primera puerta llamada Pongo Rentema á aquel grandioso y natural corredor, formado paulatinamente por la acción lenta del agua durante el transcurso de varios siglos, realizándose allí, en la más grande escala, el antiguo dicho de *la gota de agua horada la piedra.*

Allí principia el corte de la cordillera oriental, efectuado por las aguas del Marañón y puede decirse que todo el trecho de este río comprendido entre el pongo Rentema y la desembocadura del río Imanza no forma sino un solo pongo, con 38 malos pasos, de los que muchos son formados por grandes piedras caídas de los cerros, otros por el curso anguloso del río y los tres últimos por verdaderas cascadas.

En este trecho del río, que el señor Wertheman calcula en 35 millas, iban los atrevidos expedicionarios de menor a mayor peligro a veces arrastrados con espantosa velocidad, otras veces retenidos como en una trampa por los remolinos, haciendo los más inauditos esfuerzos para salir, o también arrojados contra las peñas, con tal fuerza, que solo la gran solidez de las balsas los pudo salvar".

Señala también la narración una cascada de cuatro a cinco metros de altura, de las que salvan las balsas por la misma velocidad con que el agua se precipita y que las dispara conservándoles su horizontalidad, cayendo de plano al pie de la cascada. Abajo, paralizada la corriente, las balsas quedaban detenidas, expuestas a desaparecer en el oleaje producido por la caída perpendicular del agua.

Esta cascada se llama Mayasi y es seguida de otras dos, que los expedicionarios pasaron felizmente. Son menos peligrosas.

De los tres pongos siguientes, Cumbinama, Escurrebraga y Huaracayo apenas si se mencionan, siendo de repetir las palabras que se refieren a Manseriche:

"Apenas había dejado atrás la boca del río Santiago, entró la expedición en el largo callejón, formado por la naturaleza, que constituye el pongo de Manseriche y que pasaron sosegadamente, sin temor ninguno, pues comparado con los horribles malos pasos que habían atravesado en la primera jornada, el famoso y temido Manseriche se podía tomar como un paseo.

"En esta ocasión pudo el señor Wertheman estudiar más detenidamente el dicho pongo, y opina, que escogiendo bien la estación se le puede atravesar en toda su longitud con un vapor pequeño, lo que permitiría explorar los ríos Santiago, Nieva, Paracusa, etc.".

El señor Mesones difiere de muchas de las anteriores afirmaciones.

El hace una narración muy movida de su surcada, que no pudo realizarse el primer día porque la fuerza de la corriente era igual al poder mecánico de la lancha. Averiguó también, por un mecánico pasajero, que no se había desarrollado todo el andar. Fondearon. Al día siguiente, con mayor presión de la máquina o menor de la corriente, la lancha fue avante.

Al salir del estrecho, a la izquierda de un remanso se notaban fuertes oleadas, marcando el sitio en donde estaba anegada la piedra que vela en tiempo de vaciante. En dos horas franquearon los cuatro kilómetros.

Hay algo de especial en esta surcada. La lancha hacía ocho millas y ganaba a razón de dos kilómetros por hora, de lo que se desprende que la corriente era menor de ocho millas.

Delante de la boca del Santiago, la hélice golpeó en un palo y se rompieron sus aspas. Se cambió con la de repuesto y al insistir en la surcada, al día siguiente, volvió de nuevo a ocurrir igual desperfecto, dejando entonces la lancha para continuar la surcada en una canoa grande, de caoba, tripulada por seis bogas, dos gendarmes, Mesones y un compañero. Subían sondando. Se encontraron fondos de 13 pies mínimum 30 y 40 en el propio lecho, formando el exceso de agua, derrames que ampliaban el ancho del río y dejaban en el álveo numerosas islas. Mas arriba del Nieva la profundidad mínima era de quince pies hasta Patihuachana, lugar de gran riqueza aurífera.

Arriba de los canales que aquí se forman el río baja encauzado en un solo lecho y se mantiene uniforme muchas leguas, pasando el pongo de Huaracayo, *que es un manso canal* con un fondo de 20 a 30 pies hasta la boca del Sinipa. Desde ahí hasta Huavico el fondo es de 18 pies. Arriba del Pongo Escurrebragas, donde se encuentran 30 pies hasta las playas de Chiple, se sondaban 15 a 18 pies. Desde este pequeño desplaye de Chiple, forma el Marañón un hermoso canal de 100 a 150 metros de ancho y dos leguas de largo, hasta llegar a un puerto al lado izquierdo del Marañón, cerca de la quebrada del Utah. En este hermoso canal, orillado por cerros, cubiertas sus lomas con tupida vegetación, la sonda acusaba 20 pies de profundidad".

El curso sigue franco frente a la boca del Ymaza, quebrada de Zupiscusa y lugar llamado de las cataratas, en donde no hay ninguna y sí un fondo constante de 18 pies, en una playa muy hermosa que el explorador bautizó puerto Billinghurst, en obsequio al Presidente de la República entonces, que favoreció esa exploración.

El señor Mesones dice: "está situado puerto Billinghurst a orilla izquierda del Marañón, más o menos 150 kilómetros distante del Manseriche. Hasta aquí puede llegar la navegación a vapor, directamente desde Iquitos, faltando solo 60 kilómetros para salir de los pongos al Chinchipe y 100 a Bellavista. Está distante 40 kilómetros de donde principia el camino de herradura actual, desde Bellavista, aunque no bueno, por Santa Rosa de Puyaya, del lado izquierdo del Marañón. Puerto Billinghurst está situado de la costa del Pacífico del departamento de Lambayeque, más o menos a 400 kilómetros de distancia".

Dice que agua arriba hay pedrones, no cataratas, que obstruyen el paso, pero que salvado el mal paso, sigue la navegación sin impedimento. Que no existe la catarata Mayasito, ni dificultad en el pongo Loricachi, y que la catarata Mayasito grande se ha transformado en un rápido parecido al anterior a Loricache, bautizado Balta en atención al Presidente de la Sociedad Geográfica de Lima.

Después de visitar el Chinchipe y el Utcubamba, la Comisión había subido en cuatro días desde puerto Billinghurst hasta Bellavista. Dice que el Pongo Rentema es sólo una correntada.

Con referencia a pasos infranqueables interrumpiendo largas distancias del curso del río en las que no existen obstáculos para la navegación, recuerda el método que se emplea en el río Magdalena (Colombia), en donde los trechos con obstáculos para la navegación se salvan por tierra, conectándose en esa forma unos con otros los vapores que hacen el tráfico, en la sección franca

Algo como lo que sucede en el Madera, en el que la sección de las cachuelas se hace sobre rieles, y en vapores las que ofrecen paso franco. Y aun pudiera imitarse lo que sucede en lagos americanos, pasando sobre rieles los vaporcitos en los puestos difíciles.

Estas observaciones del estudio del señor Mesones estaban encaminadas a confirmar la practicabilidad de comunicar por Lambayeque al Pacífico con el Alto Marañón y en consecuencia con el Atlántico por el Amazonas; proyecto éste ya estudiado técnicamente para un ferrocarril, salvo las diferencias de que en el proyecto técnico el extremo oriental del ferrocarril es puerto Limón agua abajo del Manseriche y el occidental Paita, por las condiciones hidrográficas de este puerto.

En 1901 el coronel don Pedro Portillo, siendo prefecto de Loreto, hizo viaje al Alto Marañón en la *Cahuapanas*, quedándose esta embarcación en Santa Teresa, porque el río sólo tenía *cuatro* pies de profundidad y la *Cahuapanas* necesitaba para navegar *cinco* por estar muy cargada. Aunque era el tiem-

po de máxima vaciante esa pequeña profundidad sólo se explica por el hecho expresado en el parte del señor Prefecto quien textualmente dice: "Como sólo se encontrase según la sonda 4 pies de agua por ser la época de la máxim. vaciante (diciembre) y cargar la *Cahuapanas* 5 por estar muy cargada y no conociéndose además los *Canales* determiné anclar en ese punto y esperar una llena, que en esos lugares son frecuentes".

Como tardara en producirse creciente, el prefecto continuó remontando el río en canoa, en dos días hizo las treinta millas que lo separaban de Borja y en uno más surcó el pongo Manseriche, llegando hasta la boca del Santiago.

Dos días después pasaba delante de la boca de otro de los principales afluentes del Alto Marañón, el Nieva, del que dice el coronel Portillo "hermoso y ancho río que desemboca por la derecha bajando el Marañón, que es navegable por algunos días en canoa". Ocho días después llegaban a la chacra Nazaret, hoy abandonada, hacia la boca del Chuchungas, que también se llama Chariyacu; como Mesones Muro lo denomina, Ymaza, Chiriaco o Muchinguis; río con muchos nombres, pero del cual no se tiene sino muy pocos datos.

Dedujo de su viaje el prefecto la conveniencia de abrir un camino que condujese del Pongo a Nazaret en tres días, de donde puede irse a Huancabamba en seis y en once a Paita. Tiene su estudio otras diez conclusiones, pero sólo una con interés para la navegación. "El Pongo de Manseriche dice, puede ser navegado hasta la entrada del río Santiago, por lanchas como la *Pizarro,* en los meses de mayo hasta noviembre; en los otros meses sería imposible".

AFLUENTES DEL MARAÑON

La división del Marañón en Alto y Bajo está físicamente indicada: Alto hasta Manseriche, en donde acaba el cruce de la cordillera oriental y Bajo desde dicho pongo hasta la confluencia con el majestuoso Ucayali.

Una y otra fracción de este río reciben las aguas de numerosos afluentes de los que hacemos ligera reseña, en relación a su navegabilidad.

El Alto Marañón recibe por su izquierda, sin mencionar al Chamaya, dos ríos notables; el Chinchipe y el Santiago.

El Chinchipe o Chuquimayo se forma en la confluencia del Loyola y el Savanilla y recibe luego muchos otros ríos más o menos caudalosos, entre ellos el San Francisco y el Chirinos. Es navegable a lo menos en canoa o balsa desde que le afluye el Tabaconas, a cosa de 30 millas del Marañón. El Canchis uno de sus afluentes, hace parte de la frontera N. del Perú, y separa la provincia ecuatoriana, Loja de la peruana Jaén en la que se desarrolla.

El Chinchipe es el colector de multitud de corrientes, algunas de ellas voluminosas, lo cual lo hace susceptible de aprovechamiento para la navega-

ción. La proximidad de sus vertientes a la cordillera occidental manda con sus arenas granos de oro y esta riqueza unida a la feracidad del suelo, llevaron muy adelante su progreso en el siglo XVI fundándose varias ciudades como Loyola, Valladolid, Chirinos, Nueva Jerez, San Juan de la Frontera: ciudades que levantaron los españoles y poco después arrasaron los jívaros. Se le señala un curso de 60 millas, pero lo evidente es que se le conoce poco.

En 1742 el sabio La Condamine, concluido su trabajo en Quito vino por Loja y Jaén al Chinchipe, que bajó en balsa hasta el Marañón, que luego prolongó hasta el Atlántico.

Algo semejante intentó hacer medio siglo después (1802) el ilustre Humboldt, quien se internó por Huancabamba y bajó en canoa por el Chinchipe al Marañón, con el propósito de seguir hasta el Atlántico.

Quienes parece que lo supieron dicen que el viajero tuvo noticia de que el gobierno brasileño, en su afán de evitar que la atención del mundo se fijara en las vastas llanuras de la hoya amazónica, le prohibió el paso y aun ordenó encarcelarlo. Sea cual fuere el motivo Humboldt volvió por Cajamarca y Libertad a Lima, abandonando la excursión fluvial, después de bajar el Chinchipe.

El Santiago, Yaguarsongo o Canusayacu se forma de la unión del Paute con el Zamora y separa la provincia de Bongará de la Alto Amazonas. El Paute nace con el nombre de Matadero, de vertientes del Cajanuma, que alimentan los lagos de Quinua, Cuja y Culebrillas y con ese nombre pasa delante de la ciudad de Cuenca: recibe distintos nombres al reforzar su caudal con otros seis ríos y así robustecido rompe la rama oriental de la cordillera y penetra en los bosques con el nombre de Paute, corriendo al S.S.E. primero y luego al E.S.E. Poco antes de la confluencia recibe el Zamora al Gualaquiza, uno de cuyos tributarios, el Bomboisa nace de la cordillera Yaguarsongo.

El Zamora es más caudaloso que el Paute, tiene sus vertientes en Loja, en donde compuesto de cinco riachuelos, con el nombre de Zamora, rompe la cordillera oriental y se adelanta por los bosques corriendo unas treinta leguas hasta entrar al Paute por su ribera derecha. En las orillas de este río se alzó hace tres siglos la ciudad Zamora, notable centro de minas de oro, metal que abunda en ese río y sus afluentes. El Santiago recibe además por la derecha al Iranasa, Yungutúa y Agua-Salada o Yarina, y por la izquierda el Logroño, Mazarbuyco, Mapinaza, Curibica y Turibiza, que nacen los cinco de la cordillera Logroño.

El curso del Santiago"(*) es de 170 leguas de las que pueden navegarse por vapores 100 leguas y unas 30 mas es navegado por los jívaros, que vienen hasta casi la falda de la cordillera, donde es un poco correntoso, pero sin ningún salto ni cascada; creemos que aun se puede pasar el trecho de la cordille-

(*) Dr. Manuel Villavicencio, 1858.

ra y llegar a las cercanías del pueblo de Paute sin el menor riesgo pues aun en el paso de la cordillera es algo remanso y explayado.

Se ha creido que este río tenía cascadas después del paso de la cordillera, lo que es falso; antes, por el contrario, su anchura y amenidad le dan una majestad y aspecto bellísimos, que invitan a la navegación más próspera; y la única dificultad que presenta es, que todas sus orillas, casi hasta su embocadura, después del rompimiento de la cordillera, están plagadas de jívaros, unos amigos y otros enemigos de los viajeros. En sus orillas se hallan las ruinas de la ciudad de Logroño, adonde en otro tiempo, llegó un convoy de canoas que salieron de Paute y se dejó ir por la corriente sin obstáculo.

El Santiago es un hermoso y magnífico río: todas sus orillas están cubiertas con un tesoro, pues su vegetación es brillante y productiva al comercio, por sus excelentes maderas, resinas, bálsamos y demás productos, todo en poder de los orgullosos jívaros, tan astutos para la guerra y apasionados por su independencia; pero que no carecen de sentimientos hospitalarios, aunque los prestan siempre llenos de desconfianza: al presente, los *Gualaquisas*, están en algunas relaciones con los cristianos, y si hay sagacidad y talento, se conseguirá que los que hoy forman el obstáculo a la navegación, sean, quizá, los bogas para el transporte de tanta riqueza como contiene este canal".

El Santiago desemboca en el Marañón casi al extremo alto de la angostura o pongo Manseriche. El ingeniero señor Wertheman ha fijado su boca en 4º 19' 30" lat. S. y 79º 47' 27" long. W. de París.

En 1870 el prefecto de Loreto coronel Olaria comisionó al teniente coronel La Rosa a estudiar la navegabilidad del Santiago en el que surcó mas o menos treinta y dos horas. La relación de su viaje no permite deducir datos definitivos. No se dice lo que corría el agua, ni lo que andaba su embarcación, ni el fondo, ni el ancho del río.

También en setiembre de 1890, exploró el río Santiago el ingeniero señor Wolf.

De la relación de ese viaje que conocemos no pueden retirarse conclusiones definitivas, relativamente a la navegabilidad de este río.

Wolf surcó hasta Borja en canoas que dejó ahí, labrándose una trocha en la selva, de dicho pueblo al W., faena que resultó larga, penosa y hasta trágica, pues pereció uno de sus muchachos auxiliares sumergido en una ciénaga, de la que no se pudo librar y otro de hambre, aunque se comieron hasta una perra. Aislado a orillas del Santiago durante 42 días, hubo de apelar a la construcción de una balsa para correr en ella agua abajo el Pongo, sin velas ni remos, lo que permite estimar la fuerza de su corriente ese día y este sería el único resultado tangible de la excursión (*).

(*) En la colección de documentos oficiales referentes a Loreto, edición oficial de 1906, que informa esta relación, si bien contiene datos corográficos, geológicos, mineralógicos y botánicos de la región; faltan los de hidrografía del Santiago, si bien el ingeniero dice que "obtuvieron los datos precisos". Nota del Autor.

Unido al resto de los expedicionarios abajo del Pongo, encontró que la canoa que había dejado en Borja había desaparecido y en ella los remeros. La expedición emprendió la surcada del Manseriche en otra canoa y en dos días ganaron la boca del Santiago, río en el cual surcaron siete días.

Si obtuvo Wolf datos hidrográficos, no consta en su referido parte.

El padre Calle es otro de los tenaces exploradores de nuestros ríos, que ha surcado el Santiago doce días en noviembre de 1903. En sus labios se ponen estas palabras:

"El Santiago es perfectamente navegable, no sólo por canoas si no por lanchas á vapor, según mi humilde parecer. No tiene las fuertes corrientes ni las grandes palisadas que hacen peligrosa la navegación en el Alto Marañón"

En un interesante estudio sobre Yaguarsongo, del señor Luis Ulloa, se reproducen las afirmaciones del maestre de campo del conquistador de Mainas, don Diego Vaca de Vega, relativamente al Santiago inferior, que se contienen en las siguientes frases, vertidas en 1619, referentes al Santiago:

"Es muy grande, hondable y de mas agua que el Marañón y viene de las ciudades de Cuenca, Loja y Zamora y provincia de los xivaros i por la ciudad de Santiago tiene de ancho cuatro cuadras (400 varas). Es muy manso y navegable".

Mas adelante dice el señor Ulloa:

"Arriba del Muquisinango, á una legua escasa de Suririsa, se encuentra el estrecho de Mayarico, malpaso semejante á los del Marañón. En este sitio solían volcarse las canoas y aun ocurrían naufragios.

"A partir de este punto la navegación es difícil pero no imposible y salvando varios raudales, se llega en diez días al punto de confluencia del Zamora con el Paute. Desde aquí las cosas cambian de aspecto, según se tome el curso del Zamora o el Paute.

"El segundo de estos ríos es navegable todavía algunas leguas mas, pero con inmensa dificultad a causa de sus fuertes correntadas y grandes peñascos y muy lejos todavía del pueblo Paute, como a seis leguas de la confluencia con el Zamora, se halla el pongo Paute, –QUE DEBE ESTIMARSE COMO EL TERMINO DE LA NAVEGACION– aunque los indios surcan todavía el río varias leguas más allá.

"Este es el pongo de que hablan los givaros que salen á Mendez y Gualaquiza, en las misiones salesianas del Ecuador, sin que los geógrafos de ese país se hayan dado cuenta de ello. Villavicencio en su celebrada *Geografía del Ecuador* dice que cree que se puede pasar el trecho de la cordillera y llegar al pueblo de Paute sin el menor riesgo; pero la verdad es que en los siglos XVI y XVII en que se conoció suficientemente esta región, no se hacía así, sino que para ir de Logroño a Cuenca se remontaba el Zamora y el Bomboisa y desde Gualaquisa se emprendía viaje á esa ciudad por Rosario y Sígsig como hoy.

"El Zamora, en cambio, es navegable agua arriba en canoa –no en balsas– en mucha mayor extensión, hasta Yazuambi (o Yacuambi) sino hasta

tres o cuatro kilómetros de la boca del Bombuscaro (actual pueblecito ecuatoriano de Zamora) donde hay caídas, raudales y remolinos insuperables.

"En cuanto á los ríos Yacuambi, Elungata, Bomboisa, Nangoriza y otros afluentes del Zamora: Juan de Salinas Loyola, en un informe escrito en cumplimiento de Cédula Real, decía así: —Que por muchas partes de ellos se navega en las canoas con que traen proveímientos á la dicha ciudad y á las muchas poblaciones de la dicha ciudad (Zamora).

"Respecto á los otros grandes ríos de Yaguarzongo, el Parucasa (senepa de los antiguos caucheros) era navegado en canoas y balsas de 9 a 10 días hasta el embarcadero de Canga; el Chinchipe lo ha navegado modernamente en balsas Monferrier hasta Perico, como La Condamine hace siglo y medio; y en fin, el Turumbasa se surcó siempre una semana en busca de sal".

Además de estos afluentes de la orilla izquierda, el Alto Marañón recibe por la derecha algunos de menor caudal, pero susceptibles de ser navegados como el Utcubamba o Chachapoyas, navegado en balsa, cuya boca queda casi al frente de la del Chinchipe, el Chiriaco o Imaza de extenso recorrido y el Nieva, robustecido por el Cristalino, recorrido ya en 1861 por la sociedad *Patriotas del Amazonas;* de los que se trata después.

En la exposición que de las informaciones recogidas en ese recorrido hizo el obispo Ruiz, se anotan las que siguen:

1º. La actual expedición ha encontrado un estrecho de roca en el caudaloso Nieva, a propósito para fabricar un puente que costará cuando mas cien pesos.— 2º. ha descubierto otro río más caudaloso que el Nieva, con abundantísima pesca, como a siete millas de la distancia a que se encuentra éste, el mismo que corre al norte, desembocando éste probablemente en el Marañón (*) debajo del temido Pongo.— 3º. se ha encontrado aguas termales, que exhalan un olor sulfuroso tan fuerte, que se percibe desde una cuadra de distancia.— 4º. Manantiales de agua salada que cocida se convierte en piedra de sal.— 5º. Espaciosas llanuras adecuadas para la agricultura y que ahora ofrecen abundante caza y frutos comestibles de árboles silvestres. Ultimamente, los expedicionarios habían resuelto embarcarse en el nuevo río, para explorarlo y volver a Chachapoyas por Jeveros, haciendo un viaje redondo...

Cuando la geografía de esas llanuras alcance sus relieves completos, todas estas corrientes, hoy inútiles o poco menos, serán eficaces medios de comunicación y de transporte.

El Bajo Marañón, que algunos quieren denominar Alto Amazonas, anulando el acuerdo que asigna al Amazonas como origen la confluencia del Marañón con el Ucayali: el Bajo Marañón cuenta afluentes muy caudalosos y sin duda navegables, como el Morona, el Pastaza y el Tigre, de curso casi

---

(*) Este otro río es el Cristalio, tributario del propio Nieva.

norte a sur y que le afluyen por la orilla izquierda, sin mencionar algunos en cierta forma navegables también como el Cangaso o el Chambira; afluyéndole por la derecha el Huallaga de curso sur a norte y otros menores pero aprovechables para la navegación con naves apropiadas como el Apaza, Potro, Cahuapanas, Aipena y otros, respecto de los cuales no hay todavía otros conocimientos que los adquiridos por los caucheros, que mantienen reservas en su círculo y en el de los pilotos que manejan sus vaporcitos, siendo escasos e incompletos los datos que han llegado al dominio común y que se anotan mas adelante.

MORONA

El Morona es uno de los afluentes del Marañón con muchas expectativas en el futuro próximo de oriente.

"Nace (1) en el descenso de la cordillera oriental de los Andes y se compone del Suñac, que nace del lago Quinua-loma y del Altillo, y corren juntos hasta su unión con el río del Volcán, que viene de Monte Sangay, desde este punto toma el nombre de Upano hasta el estrecho de Narous, desde el cual es propiamente Morona, nombre con el que desagua en el Marañón. Recibe por la derecha el Apatinoma, Yanayacu, Urinoñuño, Uchnc, Chalgua, Guachiyacu, Mayayaga; y por su izquierda Itasuri, Arabisno, Tasari, Yanacu, Echisero, Chipanga, Apianga, Jatun Cocha y Puschaga. Las cabeceras del Morona son habitadas por los cristianos, y el resto está plagado por jíbaros del Morona. Sus aguas son mansas, exceptuando el estrecho de Narous, que es bastante correntoso, lo que no impide que los macaveos (2) naveguen en este río para hacer sus transacciones mercantiles en el Marañón, tomando solo algunas precauciones por los muchos jívaros que se encuentran en su tránsito. Este río abunda en pesca y cacería: sus orillas son fértiles y cubiertas de elevados bosques, en las playas de la parte superior, es de aluvión antiguo y contiene algún oro".

Es navegable en gran extensión, dice el diccionario Paz Soldán.

El primer vapor que ha surcado este rio fue el *Napo,* que abandonó Iquitos con ese destino el 28 de junio de 1866. Llevaba como pasajero al coronel Víctor Proaño y lo mandaba ese viaje el capitán de corbeta don Adrián Vargas.

Antes de abocar el Morona surcó en el Marañón hasta Limón. En la isla Sungaro encontraron catorce indios canelos distribuidos como dotación en tres canoas, en las que habían bajado de las vertientes del Pastaza hasta Nauta y ahora regresaban a sus lares.

---

(1) Villavicencio.
(2) Habitantes de Macas.

Eran comunicativos y bastante despiertos. El más caracterizado de ellos mencionó, entre otros informes, un enlace de las aguas del Morona con las del Pastaza, proporcionando muchos otros detalles corográficos que inclinaron a rogarle que los acompañara en el *Napo,* ya que le era posible, sin notable perjuicio suyo pasar de las cabeceras del Morona a las del Pastaza, en donde estaba su residencia. El lugar indicado de ese enlace de corrientes era la depresión de Baños, en la cordillera oriental del Ecuador. Como habían sido tratados cordial y generosamente los jíbaros del Pastaza accedieron a lo que se les pedía y el jefe, remitiendo dos de sus canoas, a cargo de su hijo, directamente a su destino, se reservó la tercera y dos bogas para seguir la surcada del Morona en el *Napo* hasta el enlace de aguas de ambos ríos, que el comandante Vargas consideraba de sumo interés.

Hubo alguna dificultad al abocar el Morona por los dos bajos que en esa boca encontraron; uno que abraza todo su frente, y otro un poco más adentro, dejando solo por la orilla inferior el canal para poder penetrar en él, andando directamente hacia la orilla superior, desde donde está franco al tráfico en tres brazas de agua. Aunque en el curso de la primera noche, que pasaron fondeados, bajó el agua un pie, el fondo se mantuvo entre dos y medio y tres brazas, encontrando dos o tres vueltas algo forzadas, en las que se notaban rápidos y remolinos. Hacia Yana-allpa midieron cien brazas, como ancho. Poco más arriba les sobrevino fuerte tormenta, que les obligó a fondear. Habían encontrado fondo de tres, cuatro y cinco brazas. El tercer día encontraron un placer con poco más de una braza o braza y media. Más arriba se mantuvo el fondo de tres y tres y media brazas y la corriente, que en la parte inferior era de dos millas a la hora, se elevó a tres y hasta cuatro.

Queda visto, sin embargo, que estos cambios de corriente no son raros y están sujetos a causas sin duda constantes pero no tan conocidas como precisa para comprenderlas en métodos sistemáticos.

De pronto el señor Vargas observó que la navegación en este río impone el uso de vapores con menos eslora y calado que el *Napo* y de más manga y más potencia mecánica, sin cuyas condiciones la estimaba insegura. Pudo agregar el uso de la rueda a popa, encerrada en canasta de acero, que la defendiera de las palizadas.

En cuanto a los aprovechamientos que podían deducirse de la navegación de este río fuese para explotar el producto de las tierras que cruza o simplemente para aprovechar las facilidades que ofrece al tráfico a flote, sea educando como coadyuvantes civilizados el elemento autóctono, como sería de desear, aunque en la práctica es desear en vano, o favoreciendo el desarrollo industrial fomentando la inmigración y defendiéndola mientras la amparen el derecho y la justicia.

El Morona dice el Comandante Vargas, se forma por la confluencia del Miazal y el Cusulime o Cangaimi, recibiendo en su curso el Mura, Copal, Cushaga y otros.

Este laborioso marino navegó 228 millas en el Morona, que define "una cadena de vueltas sin fin" cuyo verdadero curso en rumbo directo puede reducirse a dos quintas partes de la extensión indicada. Secciona ésta de la manera siguiente:

Desde la confluencia con el Marañón hasta la vuelta y caño de Remajuana	50 millas
De este punto a la isla Rumucara	36 millas
De aquí al caño Huachi-yacu	21'25 millas
De este caño a la vuelta del Iris	28'50 millas
De esta vuelta a la encañada Aquiles	16 millas
De la encañada Aquiles a la isla Bautismo	25'25 millas
De esta isla a la vuelta de Heroína	30 millas
Y de esta a la vuelta y cerritos Vargavia	11 millas
Que hace un total de	228 millas

El comandante Vargas concluye diciendo:

"La navegación por el río Morona es monótona y triste debido á la uniformidad de sus orillas y á su angostura, que no presenta horizonte por ningún lado, teniendo al viajero como encajonado y haciéndose esto más notable á la caida del sol, en que la oscuridad anticipada, la soledad y el silencio se imprimen mas en las ideas del real y melancólico aislamiento en que uno se encuentra en esas apartadas regiones después de las fatigas y penalidades del día, así es que cuando desemboqué al Marañón me pareció éste un océano y más bello que nunca, el ánimo de todos se ensanchó y creíamos haber salido de una caverna á un paraíso".

El prefecto de Loreto, don Benito Arana, llevó á este rio otra expedición en 1874, en la cual excedió el curso recorrido en la exploración dirigida por el comandante Vargas. Avanzaron mas de trescientas millas, hasta la confluencia de los ríos Cusulima y Mangosisa, penetrando por este último siete y media millas. Encontraron en la boca del Mangosisa tres brazas de fondo y poca corriente, pero a poco andar el fondo se redujo a braza y media y exabrupto acabó el canal.

Habían entrado al Morona con solo tres pies de agua, fondo que había aumentado hasta seis brazas con intermitencias en más y en menos, lo mismo que en lo relativo a corriente, que de dos a tres millas por hora llegó en algunos tramos hasta siete.

Pudieron conocer los nombres indígenas de afluentes, quebradas, pueblos y lugares notables por haber trabado relación con los curacas Puranchira de la tribu patuca, que habita las riberas del Mangosisa y Chumbi, jefe de los ayulís, que encontraron de visita a los patucas y aceptando la invitación del prefecto regresó a su residencia, en una de las parcialidades de ayulís, 150 millas agua abajo. Durante ese trayecto el curaca Chumbi proporcionó muchos datos de valor geográfico.

Como en el primer viaje, se notó que el agua crecía o menguaba seis pies o más en el curso de una noche, hecho del cual precisa tomar especial nota, pues resulta ocasionado a muy graves percances.

Esta expedición se hizo en los vapores *Napo* a órdenes del teniente don Juan José Días, y *Mairo*, al mando del alférez de fragata don José S. Pizarro. Iba como práctico el indígena Pedro Vicente Piche, que había acompañado en su viaje al comandante Vargas, y como intérprete Toribio Pérez, guambisa cristianizado. En el *Mairo* hizo viaje como práctico Casimiro Cuyana.

La confluencia del Cusulima con el Mangosisa, que se bautizó puerto Pardo en homenaje a don Manuel Pardo, entonces Presidente de la República, queda, según el curaca Puranchira, a quince o veinte millas de Macas, lugar al que dirigió comunicaciones el prefecto Arana por intermedio del mismo curaca. Macas está en las orillas del Upano, que aquí se dice ser afluente del Casulima y, según el Dr. Villavicencio es el propio Morona.

Sin desconocer la conveniencia de seguir el orden cronológico de los sucesos, pues con ellos se manifiesta su natural desenvolvimiento, parece más claro seguir en cada río el acopio de informaciones hasta llegar a su estado actual.

Descritas dos exploraciones del Morona, uno de los afluentes del Marañón que se le incorporan después de extenso desarrollo, parece indicado completar las informaciones que le respectan, incluyendo las que recogió el alférez de fragata don Oscar Mavila en el viaje que hizo por orden del prefecto coronel Portillo, a principios del año 1904.

Principia el alférez Mavila estableciendo la conveniencia de hacer conocer las condiciones marineras de las embarcaciones en que se practica el estudio de un río, para deducir las que mejor aclaran el estudio del mismo.

Su viaje se emprendió en la lancha Iquitos (a) *Veloz*. cuyas características son: eslora 46 pies, manga 9" 6' calado 3" 7'.

Dice del Morona:

Se forma de la confluencia del Mangosisa y el Cangaima, la que se realiza a los 2º48'59" de lat. S. y 77º30'01" long. W. de Gch. Su curso en lo general es de norte a sur y desemboca en el Marañón a los 4º46'30" lat. S. y 70º00'45" long. W. de Gch.

Sus aguas se deslizan lentamente con velocidad media de milla y media por hora. Encajonado y de curvas suaves, se presta a la navegación a vapor, en toda época en las dos terceras partes de su curso, a partir de la boca. A media creciente mide en el canal 12 metros de fondo y éste va disminuyendo progresivamente hasta el origen, donde la sonda alcanza solamente cinco.

Tiene dos malos pasos cerca de su origen, que consisten en desniveles del lecho, y en ellos la corriente alcanza cinco millas de velocidad. Los lechos de estos malos pasos están sembrados de pedrones, que rizan la superficie del

agua, y en ambos lados del río se explaya algo. La sonda marcó como fondo máximo del primer mal paso tres metros y del segundo dos y medio, con el río a media creciente. La velocidad en el primer mal paso alcanza a cuatro millas y en el segundo a cinco por hora.

El ancho de este río varía entre 150 y 80 metros, desde la boca hasta su origen.

De lo expuesto se puede deducir, que el Morona es navegable en épocas de creciente hasta su origen, por embarcaciones que no calen a cuatro pies y a medias por las que calen dos.

Las orillas están formadas por terrenos altos, que constituyen hermosas planicies, propias para la agricultura y ganadería.

De los ocho afluentes de este río ninguno es navegable a vapor, exceptuando los que lo originan. El Manguaina lo es por sesenta y cuatro millas ocho décimos, próximamente, a cuya distancia están sus vertientes. El Cangaima también es navegable por 48 millas 6 décimos.

El Morona enlaza su corriente con la del Pastaza en la laguna Rimac-Cocha, de la que se deriva el Pushaga, uno de sus ocho afluentes.

El Pushaga se surca en canoa ocho días, para pasar del Morona al Pastaza.

En los terrenos que refresca el Morona se produce jebe fino débil, caucho blanco, resinas, zarza.

La red formada por los ríos y sus principales afluentes se trafica en canoas.

Por el Cangaima se hace camino a Macas.

PASTAZA

Nace del Cotopaxi y toma distintos nombres hasta adoptar el de Pastaza en la cascada de Agoyan, cerca del pueblo Baños y de ahí hasta desembocar en el Marañón conserva el nombre de Pastaza en un curso de 180 leguas. * Es correntoso hasta Goyan, cascada en la que después de cruzar la cordillera oriental en un canal angosto y profundo se precipita desde 40 varas de altura. Desde ahí para abajo disminuye la corriente permitiendo surcar en canoa. "Tan luego como el Pastaza recibe al Bobonaza, sus corrientes, son suaves, sus vueltas magestuosas y su aspecto grandioso; es casi un antagonista del Napo por su caudal de aguas y lo susceptible de ser navegado por vapores... El Pastaza es bello y se puede subir por él 90 leguas a vapor y 20 más por pequeñas embarcaciones".

(*) Villavicencio

El comandante Vargas dice del Pastaza que es de más capacidad y volumen de aguas que el Morona. Abundan en él la zarza, cera, copal y en sus cabeceras el oro.

En noviembre de 1872 exploró este río, en la lancha a vapor *Mario,* el comandante Butt, de la Comisión hidrográfica del Amazonas. Este marino dice: "El ancho de este río es igual al del Marañón, pero su cauce está lleno de bajos, que en la estación de la vaciante hacen impracticable la navegación hasta en canoas. Las aguas suben y bajan con mucha rapidez y el vapor se varó varias veces durante la surcada, por cuya razón mandé anclar e hice sondear a través del río y hacia adelante. Hecha esta operación regresé al anochecer a la boca del río habiéndome varado también muchas veces en esta bajada. Se dice que este río contiene mucho oro y que algunos individuos que se han aventurado a la explotación han sido víctimas de los indios salvajes que habitan en sus orillas. El fondo del río es de una arenilla negra y sus orillas muy bajas.

En 1904 visitó el Pastaza la lancha *Iquitos* (a) *Veloz,* al mando del alférez de fragata don Oscar Mavila, quien dice:

"Este río desemboca al Marañón por la márgen izquierda y á los 4º53' 40" de lat. S. y 76º22'45" long. W. Gch.

Explayado y correntoso, dificulta la navegación constante y segura. Al embocar este río la sonda alcanzó un metro setenta centímetros como fondo máximo, a pesar de que se hallaba algo crecido, pues las playas estaban ligeramente descubiertas. El álveo del río está sembrado de islas y playas, que dividen las aguas y que por consiguiente hacen escasear el fondo. Las playas cambian de sitio en cada creciente, alterando con frecuencia el canal, que es bastante sinuoso. El promedio de la velocidad es de tres millas y media, habiendo muchos lugares en que alcanza a cinco.

Después de navegar 50 kilómetros encalló la lancha por dos veces. Mandé practicar sondajes y se halló como fondo máximo un metro solamente, razón por la cual no pude pasar adelante.

Según informes que he tenido, de personas conocedoras del río, éste sólo es navegable por embarcaciones de dos piés de calado y en épocas de crecientes hasta el afluente Huasagra, de allí el río se explaya tanto que las canoas se varan en verano y en las épocas de agua es tan rápida la corriente y fuertes los remolinos que imposibilitan la navegación.

Hasta el punto que llegué con la lancha, el Pastaza no recibe ningún afluente de consideración y lo único notable es su gran Rimac-Cocha, que es un lago de tres leguas de circunferencia. Este lago sirve de comunicación entre este río y el Morona".

En 1902 el comisionado especial señor M.P. Villanueva decía del Pastaza:

"Hasta hace pocos años fué este río campo de activa extracción de caucho, habiéndose poblado rápidamente por los numerosos industriales extractores de gomas. Hoy el producto está agotado y no ofrece el río la animación que le comunicara el tráfico comercial".

TIGRE

Este río parece ser uno de los muy importantes tributarios que afluyen al Marañón por su margen izquierda. Corre próximamente de NW. á SE, al este y no muy lejos del Pastaza, con cuyas aguas se enlazan las del Tigre.

En noviembre de 1873 lo surcó Mr. Butt, segundo ayudante de la Comisión hidrográfica que presidió Mr. Tucker. Fue en la lancha a vapor *Mairo*, que mandaba el teniente 2º graduado don Carlos La Torre.

Navegó cinco días de surcada e hizo observaciones, que no registra su parte publicado. Sólo anota que alcanzó milla y media arriba de la afluencia del Corrientes, lugar desde el cual distaba 104 millas la boca. Notó que el agua había decrecido dos pies en una noche y por la marca impresa por el agua en los árboles disminuyó 16 pies desde la última creciente.

No se dan datos sobre fondo, fuerza de la corriente y demás que puedan ayudar a formar concepto del río que nos ocupa, en cambio hay los que contiene el siguiente acápite relativamente a productos regionales.

"Este río posee más ventajas naturales que cualquiera otro de los tributarios del Marañón, abunda la goma elástica o jebe, el aceite de copaiba, la cera, el copal, la brea, la zarzaparrilla y vela caspi (especie de bujía natural) Se encuentran además en sus bosques los animales más grandes que se conocen y sus quebradas están llenas de pejes y tortugas".

Mucho menos sobria y más detallada resulta la exploración hecha en la lancha *Iquitos*, al mando del alférez de fragata don Oscar Mavila, por disposición del prefecto coronel Portillo, en 1904.

La *Iquitos* se llamó antes *Veloz*. La misma lancha en que este cumplido oficial exploró el Morona. Sus características son: eslora 46 pies, manga 9 pies 6 pulgadas, calado 3 pies 7 pulgadas.

De la información recogida resulta la corografía que sigue:

Se forma el Tigre en la confluencia del Cunambo con el Pintu-yacu a los 2º9'11" lat. S. y 77º5'15" long. W. Gch.

Sigue su curso al SE hasta encontrar la cadena de colinas que lo encauza, por la izquierda y al encontrar ese obstáculo se desvía al S. Sigue esta dirección hasta la quebrada de Hungurahue, donde la modifica otra vez al SE. hasta desembocar en el Marañón, a los 4º26'00" de lat. S y 73º52'00" de long. W. Gch.

La extensión de su curso desde el origen hasta la boca en el Marañón, puede estimarse en 360 millas o 666 km. dice el parte de Mavila. El ancho del álveo, desde la boca hasta la afluencia del Corrientes varía de doscientos a trescientos metros. De ahí agua arriba disminuye a medida que quedan abajo los tributarios hasta reducirse a 60 metros cerca de su origen. Su profundidad en todo el canal es de diez a doce metros, cuyos sondajes se tomaron a media creciente, quedando por averiguar su máximum y mínimum.

Las aguas corren con milla y media de velocidad, susceptible de variar según el volumen que acumulan. Arriba de la afluencia del Puca Curo la corriente varía en ciertos lugares pero sin alcanzar jamás a tres millas.

"Su curso está formado, generalmente por grandes encañadas y vueltas suaves, tiene alguna de estas forzadas, que originan remolinos; pero ninguno de ellos de consideración ni de peligro. Su canal se halla limpio de palizadas á tal punto que la navegación nocturna es factible, sin el menor peligro hasta el lugar llamado Piedra-Lisa. Desde allí sería imprudente aventurarse en la noche.

Existen, según informes que he podido tomar, dos lugares que en la máxima vaciante constituyen malos pasos y son: la isla de Yacuma y Piedra-Lisa. Este último además de ser algo explayado, tiene de lecho una gran pizarra de piedra, que en verano forma lo que aquí llaman *urmana* i que no es otra cosa que una fuerte correntada. El nombre que se le da lo debe a esta circunstancia.

En conclusión puedo decir que el Tigre es navegable en épocas de creciente por embarcaciones que calen hasta seis pies en todo su curso, hasta el origen mismo. En las de mayor vaciante, ateniéndome a los informes que he recibido, se puede suponer que la navegación sea franca hasta su origen por embarcaciones que calen dos pies, pues los dos malos pasos citados nunca harán un fondo menor de cuatro pies".

El Tigre tiene 84 afluentes, de los cuales 25 afluyen por la derecha y 59 por la izquierda.

Los más importantes son:

Nahuapa.- Entra por la izquierda a kilómetro y medio de la boca. Cuando está crecido puede ser surcado por vaporcitos pequeños un día y en canoas, en toda época, ocho, en los que se recorren 200 kilómetros aproximadamente. Deriva del Itaya.

Tigrillo.– Río pequeño o quebrada que afluye por la derecha. Puede navegarse quince días en canoa, en 300 kilómetros de extensión aproximada.

Hungurahue.– Afluye por la derecha. Quebrada notable por la abundancia de jebe que hay en los terrenos que atraviesa. Su agua es negra, por atravesar terrenos pantanosos. Es navegable por canoa seis días o sea cien kilómetros más o menos, Afluye al Tigre a 56 km. de la boca.

Corrientes.– Entra por la derecha; es casi de la magnitud del Tigre. Tiene sus vertientes en el Cotopaxi y corre a SE., casi paralelo al principal hasta que se le agrega el subafluente Copalyacu, de donde corre al E. hasta incorporarse al Tigre, a 158 kms. de la boca. Su curso está formado por hermosas encañadas, muchas de las cuales alcanzan dos millas de extensión.

El ancho del álveo varía entre 150 y 80 metros. El fondo mide en todo el canal ocho metros (a media creciente) hasta el subafluente Copalyacu, de

allí disminuye progresivamente a la medida que se avanza agua arriba. Sus aguas se deslizan mansamente, no alcanzando la velocidad de la corriente a tres millas.

El término racional de la navegación a vapor por embarcaciones que no pasan de 40 toneladas y tres pies de calado en el subafluente Capiroyacu llena una extensión de 164 kilómetros. Este río corta en su curso grandes planicies libres de toda inundación, aparentes para la agricultura y la ganadería.

Anota además ocho quebradas y cierra el acápite con las líneas que siguen:

"Todos los afluentes citados son navegables por canoas hasta sus cabeceras y los que entran por la derecha nacen de la cordillera oriental".

Pacaruro.– Es otro afluente importante. Deriva sus vertientes del Cotopaxi y corre paralelo al Tigre hasta rendirle su caudal por la orilla izquierda, a cuatrocientos veintidós kilómetros en la boca.

El ancho de su álveo varía entre ochenta y cien metros. Encajonado y de curvas suaves permite el fácil gobierno de las embarcaciones. El canal a media creciente tiene ocho metros de profundidad. La corriente es de dos y media millas.

Se asegura que este río es navegable aun en las épocas de mayor vaciante por embarcaciones de tres pies de calado, en una extensión de 56 kms. que recorrió el señor Mavila en la *Iquitos*. Al término de esta distancia, el río se divide en tres ramales, lo cual impide la navegación en esta época. En la creciente se puede tomar cualquiera de estos ramales y a poco se entra al río madre, que sigue en las mismas condiciones de navegabilidad en una extensión aproximada de 112 kilómetros. Las orillas son sumamente bajas, que equivale a decir inundables, pues las marcas que las aguas de las crecientes máximas dejan en los árboles del bosque, están a dos metros sobre el nivel del suelo, siendo raras las alturas que escapan de la inundación. En las grandes crecientes de estos ríos, la península formada por el Tigre y el Pucacuro resulta alargada en su mayor parte.

No recibe más afluente de consideración que el Alemanyacu, notable por enlazar la corriente del Tigre con la del Atumcuraray o Curaray, de la red Napo.

Huangana Quebrada.– Entra por la derecha, es navegable quince días por canoa, tiempo en el que se calcula hacer 162 millas o sea próximamente diez diarias. Entra al Tigre a cosa de 231 millas. Esta quebrada tiene caucho en abundancia, pero no ha sido ni puede ser explotado, porque los salvajes que allí habitan hostilizan incesantemente al elemento civilizado.

San Antonio.– Afluye por la derecha formando delta a las 326 millas de la boca del Tigre. Es navegable en canoa por 163 millas.

Canelayacu.– Quebrada de pequeñas dimensiones que afluye por la izquierda. Es navegable por canoa durante quince días. Deriva su nombre de las manchas de canelos que hay en sus márgenes.

Pintayacu y Cunambu.–– Como se dice antes la confluencia de estos dos ríos forma el Tigre. El Pintayacu aparece como río de origen al que se une el otro por la derecha, marcando el límite de la navegación a vapor. No obstante, en el parte de Mavila se lee: "En creciente ambos son navegables por pequeñas embarcaciones a vapor en una extensión de treinta millas y en vaciante por canoas en la distancia que pueden recorrer en quince días.

RESUMEN DE LAS DISTANCIAS NAVEGABLES

A vapor, río Tigre	371. 5	millas marinas
" " Corrientes	87. 5	" "
" " Pacaruro	30. 2	" "
que hacen un total de	490. 2	" "
En canoas, Quebrada Nahuapa	108	" "
" " Tigrillo	162	" "
" " Hungurahue	54	" "
" " Huangana	162	" "
" " San Antonio	162	" "
" " Canelayacu	162	" "
" " Cunambo	162	" "
" " Pintayacu	162	" "
Total	1034	" "

En el estudio Mavila se estima el andar aproximado de las canoas en un metro por segundo, calculándose las distancias por el tiempo que se emplea en recorrerlas.

Cochas.– El Tigre tiene diseminadas a lo largo de sus orillas quince cochas (lagunas) que suministran pesca en abundancia. La mayor parte de ellas se forman por el cambio de curso del río, dando origen a las *tipishcas* que con el transcurso del tiempo cierran sus bocas de entrada y salida, quedando por lo general en ésta un pequeño canal debido al continuado flujo y reflujo de la corriente.

Producciones.– En la actualidad se explota el jebe y el caucho, pero ambos trabajos se hacen en pequeña escala: el del jebe por estar recientemente implantado y el del caucho por haberse agotado el que existía en las proximidades de sus márgenes.

En el interior de los bosques cortados por este río se encuentran las riquezas propias de esta zona sobresaliendo entre ellas el cacao y la canela, que

pueden ser objeto de inmediato comercio. Al cortar leña para la *Iquitos* se tumbaron más de una vez canelos de grandes dimensiones.

Los datos que informan esta relación tienen como garantía de exactitud la circunspecta competencia profesional de su autor y de sus afirmaciones se desprende que el Tigre se brinda a la navegación no solamente en su propio lecho, sino además en la mayor parte de sus muchos afluentes, poniendo en comunicación a flote grandes extensiones de tierras fértiles a espera de brazos que la laboren y metodicen su producción.

AFLUENTES DE LA DERECHA

Los afluentes del Marañón por la derecha están menos estudiados, excepción hecha del Huallaga y tal vez resulte entre ellos algunos de verdadera importancia.

Abajo del Utcubamba, navegable en balsa bañando Nazaret, desemboca el Imasa, que tiene varios otros nombres, Yambrasbamba entre otros. Nace de Olleros y pasa cerca del pueblo de Yambrasbamba. Entre Yuramaro y el Imasa, el Marañón tiene 80 a 90 metros de ancho y tres millas de corriente. Los terrenos son altos y fértiles y a la distancia de una legua aparecen cubiertos de bosques elevados y espesos.

Casi frente a la boca del Santiago e inmediatamente arriba del Manseriche afluye el Nieva, de curso tortuoso en su origen, de escaso caudal de agua y mucha corriente, pero agua abajo, engrosado con el agua de varios tributarios que le afluyen por ambas orillas, aumenta su caudal, disminuye la corriente que se desliza suavemente y ofrece profundidades de nueve a dieciocho pies. El Nieva nace en un pequeño ramal de la cordillera oriental, anterior a la que forma el pongo Manseriche, siendo sus principales tributarios el Ampuja o Cristalino por la izquierda y el Quinguisa por la derecha. Pretenden que entre el Imasa y el Cristalino hay enlace de corrientes, del que se sirven los indígenas para abreviar sus viajes.

APAGA.—Este río de curso dilatado y tortuoso, sólo es navegable en canoas grandes, afluye cinco millas abajo de Limón. A su orilla existió el pueblo Tangarana, destruido por los indios aguarunas. No está bien averiguado cual es el río originario; según unos es el Chingana, conocido después con el nombre de Yunag Apaga. Pero donde se llama solo Apaga es desde el punto de la confluencia del Yunag Apaga y el Yanagpaga, punto situado próximamente a los 45º 55' lat. S. según el plano de esas regiones que hizo levantar el prefecto coronel Portillo. La boca la situó el ingeniero Wertheman a los 4º 45' 40" lat. S. y 77º 07' 40" long. W. Gch.

En 1904 surcó este río en la *Iquitos* el Alférez Mavila, pero sólo pudo avanzar 17 km., porque más arriba el cauce se estrecha mucho, tiene vueltas muy forzadas y está sembrado de palos que estorban el paso. La hélice de la

Iquitos golpeó en ellos tres veces. Puede sin embargo navegarse 15 días en canoa.

POTRO.– Este río es otro de los que afluyen por la derecha al Marañón 65 millas agua abajo del pongo Manseriche y dos millas abajo del Apaga. Wertheman ha situado la boca a los 4º 52' lat. S. y 76º 12' 29" long. W. Gch. El Potro tiene sus primeras vertientes en la falda oriental de la cadena de cerros que rompe el Marañón formando el pongo dicho. Deriva de la confluencia del Yanag y el Aichayacu. Es navegable 17 km. en cualquiera época hasta el Aichayacu por embarcaciones que calen cuatro pies y puede navegarse también este último en estación de aguas hasta más arriba de la boca de su afluente el Ernestina, de día o de noche sin peligro ninguno, hasta por vaporcitos de 50 toneladas. En vaciante solo se puede ir hasta la confluencia del Yanag con el Aichayacu.

Hay en el Potro algunos establecimientos que se dedican a la extracción de jebe fino débil y caucho. Existen también ahí minas de oro y de carbón. Su importancia ha aumentado desde que puede servir a la comunicación entre los departamentos de Loreto y Amazonas, tiene de ancho 240 metros, fondo hasta ocho pies que aumenta acercándose a la boca, corriente 3 millas. En canoa puede surcarse diez días.

CAHUAPANAS.– Este río nace en las faldas orientales del ramal de cordillera que ha roto el Marañón, formando el pongo de Manseriche.

En las inmediaciones del pueblo del mismo nombre se junta con otro río que viene del sur, y que tiene igual origen y desemboca en la banda meridional del Marañón, casi frente al antiguo pueblo de Barranca, próximamente a los 4º 5' 50" lat. S. y después de recibir por la izquierda al Hongoi y por la derecha al Chinganai, Sillai y otros que se forman de grandes lagunas, se hace navegable. Su agua tiene color de legía. Tiene de ancho 175 pies y su menor fondo es de ocho, teniendo otros mayores.

El alférez Mavila lo visitó también en 1904, encontrándolo navegable a vapor veintiséis kilómetros hasta la afluencia del Sillai. De ahí se surca ocho días en canoa hasta el caserío Cahuapanas, situado cerca de la orilla y cuyos habitantes en su mayor parte son aguarunas y cahuapanas, salvajes de índole pacífica y semi-civilizados.

AIPENA.– El río Aipena no es rigurosamente hablando un afluente del Marañón, sino más bien del Huallaga y se forma de las aguas de infiltración de ambos ríos. Desemboca por la margen izquierda del segundo. Es navegable en toda su extensión. Lo trafican los comerciantes que operan en el Amazonas y Jeberos.

El Aipena además de recibir en época de creciente del Marañón y el Huallaga el agua que por canales naturales le proporcionan, tiene entre otros importantes afluentes el Sapoteyacu, Rumiyacu, Pampayacu y Golondrina por la derecha y por la izquierda el Pampayaquillo y el Loboyacu.

El río Aipena es uno de los tributarios surcados primero en embarcaciones a vapor. Lo visitó en abril de 1867 el explorador *Putumayo,* al mando del teniente primero de la Armada, don Gregorio Pérez. Este marino dice que navegó el Aipena hasta Naranjo-Tambo, al rumbo S. 30º W. sobre cinco y media brazas de agua, fondo de arena. Prolongando el curso del río aumentaba el fondo a 7 y 9 brazas, acusando 9, 7, 6, 5 brazas y más repetidamente de 6 a 3 1/2 y 3 al pie del Naranjo-Tambo.

El mayor ancho es de 400 pies en Sacarita y el menor de 24 cerca del Tambo Salcedo; su sinuosidad impide marchar rápidamente de Sapote-Yacu adelante, surcando, pues hay vueltas en las que se recorren tres cuadrantes en pocos minutos; sin embargo, a costa de poco trabajo se podría en la vaciante anchar el paso en ciertos lugares, donde árboles caídos y ramas que se extienden presentan el mayor obstáculo a vapores del calado y dimensiones del *Putumayo.*

El término de su curso, Naranjal-tambo, situado a la orilla izquierda del Aipena, sobre el terreno más elevado que se distingue en sus márgenes, dista 50 millas de la desembocadura en el Huallaga. Hay ahí dos trapiches para moler caña, uno de hierro y otro de madera, los dos de malacate.

Tiene dos buenas chacras sembradas de caña, maíz y yucas. De Naranjal tambo a Jeberos hay ocho horas de camino, de las que cuatro se hacen en canoa hasta el desembarcadero de Magnati y cuatro a pie, cruzando la llanura Pampayacu.

HUALLAGA.– Entre los ríos que afluyen al Bajo Marañón por su derecha, ninguno tiene la importancia del Huallaga, sea por la extensión de su curso, por la parte de éste susceptible de navegarse, por la fertilidad de las tierras que recorre o por la cantidad de ríos y riachuelos que recibe.

Tiene su origen más alejado en una laguna situada a cosa de media legua al norte de Cerro de Pasco, que recibe vertientes del cerro Pucayaco y en su marcha al norte adopta distintas direcciones al este y norte hasta su confluencia con el Marañón, a los 5º 6' 20" lat. S. y 75º 34' long. W. de Gch. Delante de su boca el Marañón tiene 500 varas de ancho.

El curso del Huallaga llena una extensión de 732 millas, de las que estiman 285 de la boca a Chasuta, 325 de este pueblo a Tingo María y 120 al punto de origen; estableciendo que la primera distancia permite la franca navegación en vapores, que la segunda se navega en canoas, si bien con la necesaria intervención de los indios del lugar, eximios para barajar los peligros que abundan en esa navegación excepcional.

La manera sumaria como se han medido las distancias y apreciado los obstáculos, impide darles completa fe. Particularmente en cuanto se afirma que la navegación puede ir hasta Chasuta, cabe establecer reservas. Además: nada absoluto puede establecerse respecto de una corriente cuyo nivel superficial se eleva o deprime 40 pies según la estación. Después de separarse el *jefe de marina* don Francisco Carrasco del conde Castelnau, al surcar en el

Huallaga entre la boca del Chipurana y Chasuta contó seis rápidos y una pequeña cascada.

La sección de tráfico en canoa tiene treinta malos pasos, situados la mayor parte en el tramo que atraviesa la cordillera oriental. Son cambios bruscos en la dirección de las aguas que bajan con fuerte desnivel entre cerros de flancos cortados a pique, cambios que causan fuertes remolinos, saltos de agua que producen rápidos que apenas la práctica de los indios permite seguir sin zozobrar; bajos que sólo pueden pasarse desembarcando pasajeros y carga para su traslación por tierra, mientras parte de los indios halan con bejucos, desde la orilla, la canoa vacía que los otros metidos en el agua hasta el cuello solivian hasta alzarla en peso, bregando entre gruesos pedrones separados unos de otros por pozos de gran profundidad.

Muchos de estos bajos son permanentes, otros se forman de grandes peñascos que empujan las avenidas excepcionales, y estos suelen desaparecer bajo la acción corrosiva de las fuertes corrientes.

Recibe el Huallaga 86 afluentes, 40 por la derecha y 46 por la izquierda, entre estos últimos el caudaloso Huayabamba, en cuya exploración, agua arriba de su tributario el Pajaten desaparecieron los audaces exploradores Page, Cromer, Seljan y O'Higgins, el Mayo, célebre como punto de partida de la expedición Orsúa, el Paranapura cuya boca marca el puerto Yurimaguas el centro comercial más importante del Huallaga.

En canoa, de bajada, se han hecho varios viajes desde el Chinchao o de Tingo María, frente a la boca del Monzón, cuyas peripecias registra Raimondi como el de los marinos ingleses Smith y Gibbon, Sobreviela, Girbal; todos convienen en que la navegación en canoa entre Tingo María y pongo Aguirre es penosa, pero hacedera y que de este pongo hasta la boca es franca para vaporcitos.

Desde luego parece que de Yurimaguas agua arriba sólo se ha hecho una surcada a vapor; la que hizo en el *Napo* el teniente 1º don M.M. Carvajal, hoy contralmirante, que no pasó todo el pongo de Aguirre. *El Napo,* llegó a Achinamisa, abajo del Huamansi, después de tentar esfuerzos extremos para salvar la vuelta *Arpa,* muy forzada y en tramo en que el álveo del río se estrecha mucho.

Acaso sea posible ir más arriba pero en embarcación más apropiada que el *Napo,* con sumo cuidado y afrontando peligros difíciles de evitar.

Es lo que resulta de la relación que de su viaje hace el distinguido marino antes nombrado.

En cuanto a la importancia de tal navegación basta a evidenciarla el sugestivo informe del prefecto de San Martín señor Negrete, encaminado a enlazar por una trocha las vertientes del Pisquis, tributario navegable del Ucayali, con el Huallaga hacia puerto Pizana, en el Tocache.

Refiere ahí los productos espontáneos de la región, bálsamo copal, vai-

nilla, cacao, algodón, marfil vegetal y variada y abundante cantidad de maderas. Más adelante agrega que el clima es sano y que las tierras producen caña de azúcar, arroz, cacao, yuca, camotes, maiz y toda clase de menestras, lo mismo que plátanos y muchas otras frutas.

Prescindiendo de viajes anteriores, justo es decir que ya vuelto el Perú al ejercicio de su autonomía, en 1832, el congreso de la República, presidido por don Manuel Tellería, concedía privilegio exclusivo para el establecimiento de buques a vapor que navegaran por el Huallaga y Marañón hasta el océano.

Si produjo algún resultado práctico ese privilegio, no se conserva de él ninguna manifestación y apenas consta que se ha hecho un viaje de Yurimaguas agua arriba: el del vapor explorador *Napo,* mencionado antes.

Este viaje tuvo lugar en 1863, saliendo de Iquitos el ya nombrado vapor el 17 de noviembre, para ir a esperar órdenes en Yurimaguas, puerto al que llegó el 23. Después de dos días de permanencia en ese puerto recibió órdenes de surcar el Alto Huallaga, lo que hizo al día siguiente 26, en cuyo día fue hasta Sucuyacu. El 27 llegó a Rumicallarina, hasta donde había alcanzado antes el *Putumayo.* El río hasta este punto es bastante ancho y su fondo es de seis a siete brazas, por lo que no presenta obstáculos en su navegación. Allí se presenta la primera playa de cascajo y la corriente aumenta su velocidad.

En la tarde alcanzó Chipurana.

El 28 llegó a Huimbayo. En este tramo el río se divide en muchos brazos, formando numerosas islas, lo que disminuía el fondo en todos y la velocidad de la corriente aumenta a seis o siete millas. El puerto Huimbayo se halla detrás de una islita y el caño que pasa al pie es de poco fondo, pudiendo fondear en el remanso que deja. De ahí fue a Lullucaca, que está próximo.

El río continuó correntoso y dividido en varios caños hasta la boca del pongo de Aguirre, en donde no había fondo en diez brazas, ni la fuerte corriente que podía suponerse dada la estrechez del cauce.

—"Continué, decía en su parte el teniente Carvajal, surcando este hermoso canal, cuyo ancho es próximamente de cien metros y cuya corriente apenas tiene tres millas hasta el puerto llamado Achinamisa, en donde el río deja un gran remanso, pero ofrece un difícil paso producido por una fuerte corriente que baja en dirección perpendicular a la que tiene que seguir, de modo que el abatimiento al recibir esta fuerte corriente por el costado, aconcha al buque sobre los pedrones que forman la margen.

Anticipando la orzada logré salvarlo y continué mi exploración; mas el aspecto del río sufre alguna variación no solo en la velocidad de sus corrientes sino en los fuertes remolinos que desviando la proa de su dirección la abaten sobre las márgenes próximas en las que habían enormes pedrones cubiertos por el agua en el momento a que me refiero.

Las vueltas por otra parte son muy forzadas, así es que aunque el canal es bastante ancho, tiene la corriente fuertes reacciones producidas por el cho-

que sobre la margen y el repentino cambio para continuar una dirección perpendicular a la que trae.

Salvando siempre estos malos pasos continué y logré pasar el pongo por completo.

El río corre siempre al pie del ramal de la cordillera que forma el Pongo y deseando llenar debidamente el cumplimiento de mi comisión, continué surcando; más de improviso, desviado de mi dirección por un remolino atravesó la corriente al buque, y viendo que me llevaba traté de aproarme a ella; propósito que no conseguí y fui arrastrado sobre una piedra la que, merced al impulso de la máquina solo sufrí un corto choque, rompiéndose la parte de madera por hallarse podrida y fue con uno de los pedazos al agua el escoben de estribor".

Después del Aguirre y al gobernar contra la corriente, que en ese lugar es de nueve millas; el eje del timón se retorció, quedando la pala imposibilitada de volver al centro y por consiguiente incapacitado el gobierno.

El Jefe del *Napo* encontraba su buque inaparente para exploraciones como la que realizaba, por la poca fuerza de la máquina, su mal gobierno, mucha eslora, etc., por lo que, compuesto el timón durante la noche volvió a Achinamisa, de cuyo puerto pidió instrucciones en relación con lo ocurrido.

En Achinamisa permaneció nueve días reparando sus averías, pero faltándole algunos materiales y, siendo escasos los víveres, el *Napo* volvió a Yurimaguas.

El agua había disminuido braza y media; pero no de manera uniforme, en algunos canales solo había dos pies menos.

El señor Carvajal termina diciendo:

"La exploración practicada en el Alto Huallaga en la época de media creciente, da por resultado que el río Huallaga se puede navegar por vapores de menos de tres pies de calado con toda franqueza, hasta el puerto de Achinamisa, situado en el pongo de Aguirre, a 222 millas próximamente de la boca".

RIO UCAYALI

El Ucayali o Ancoyale es la vena aorta en esa red inmensa de circulación que se desprende de los Andes y después de derramarse en vasta superficie sin término aparente, fluye al cauce común que resulta el rey de los ríos, para llevar al Atlántico su líquido contingente.

Su corriente comunica los nevados australes de Vilcanota y Acongate con el Cajatuna, en Loja o con el Cotopaxi, cubriendo como dos mil millas de distancia. Por él puede recorrerse el Perú de norte a sur y en sus numerosos tributarios se ofrecen sendas para ir a flote en casi todas las direcciones que señala la brújula.

Raimondi deduce del análisis de las aguas del Ucayali y el Marañón, que el caudal del primero es muy superior al del último y es opinión suya que aquel es el verdadero origen del Amazonas; opinión que gana autorizados prosélitos a medida que el Ucayali se conoce mejor.

Al encontrarse las dos enormes napas de agua, Ucayali y Marañón, sus corrientes chocan, se sujetan y al cabo cede cada una en parte, adoptando la masa líquida una dirección media entre las que cada gran río traía. En las mareas vivas, en las grandes repuntas se producen en la confluencia fuertes remolinos y la isla que la marca queda en gran extensión inundada.

El Ucayali se forma de dos grandes redes de corrientes: una con origen en el Urubamba, continuación del Vilcanota, entre cuyos afluentes, el Paucartambo, que nace en el nevado de Acongate tiene un curso casi de la misma extensión y la otra, Apurímac con origen en la laguna Vilafro, al S. de Caylloma, capital de la provincia de su nombre, en el departamento de Arequipa. La primera de estas corrientes se llama sucesivamente Santa Ana, Alto Urubamba y Bajo Urubamba; después de la confluencia de esta corriente con la otra que también cambia el primer nombre Apurimac en Ene primero y luego en Tambo; se refunden Tambo y Bajo Urubamba formando el Alto Ucayali, que se transforma en Bajo Ucayali al afluirle el Pachitea.

Su curso en general es de S. a N. Es de franca navegación en más de mil millas de su curso para buques a vapor y casi todos sus numerosos afluentes son navegables. Subsanados algunos malos pasos la navegación podrá alcanzar mucho mayor distancia.

En su grande extensión hay 25 grandes vueltas o caracaleos, 132 islas permanentes, sin contar las que desaparecen en las crecientes de las aguas. Su ancho es de mil a mil doscientos metros. Le afluyen por la derecha 68 caños o canales y por la izquierda 88. El fondo no es menor de tres brazas. El desnivel es de una vara por legua, lo que permite establecer que sin el gran caudal de agua que le aportan sus numerosos afluentes quedaría sin corriente, atribuyéndose a la vez a ese escaso movimiento de las aguas, las multiplicadas vueltas en que se derraman, ampliando el curso sin ganar mayores alejamientos.

Aunque no se ha reconocido debidamente su gran importancia, el Ucayali ha sido explorado en distintas ocasiones, antes y después de las exploraciones del padre Biedman en 1686. De ésta, de la emprendida en 1806 por el padre Ramón Busquet, rector de las misiones de Cochabambilla (1848), de la de Castelnau, a la que estuvo agregado el jefe de marina Carrasco y que costó la vida al entusiasta padre Busquet, de la del padre Girbal, la del obispo Ruiz, la del padre Pallares y otras ya bastante bien tratadas, entre ellas la surcada hasta Cochabambilla, agua arriba del pongo Mainique, realizada por don Faustino Maldonado en 1857, que ratificó la navegabilidad del Ucayali y Urubamba.

En cambio después de escrita la obra geográfica de Raimondi, un civilizador irresistible, un factor magnífico de progreso, el caucho ha llevado la

investigación a todas las vertientes de ese mar de árboles añosos, ligados unos a otros por redes de liana y cuyas frondosas copas enlazan sus ramas entoldando el suelo, al que no llegan los rayos del sol, en el que las hojas anulan toda huella y es tan difícil caminar como orientarse. El caucho, poderoso hipnotizador que causa en el cauchero la fiebre de explorar; y como las exploraciones sólo pueden hacerse a flote lo hace buscar siempre, hasta que encuentra nuevas vías fluviales.

El Ucayali es hoy mejor conocido y en consecuencia más estimado, cuando haya mas audiencia para el menospreciado bien público, acaso tarde para su actual nacionalidad, el Ucayali será un gran medio de progreso y a la vez un gran medio de defensa. Del Cuzco a Loja o más al N. del Pacífico al Atlántico, en todas direcciones las naves con la bandera de entonces llevarán los materiales y los productos de la industria, trasladando también rápidamente y sin peligro los personeros del bienestar colectivo.

El primer viaje a vapor en el Ucayali se hizo en el explorador *Putumayo*, al mando del capitán de corbeta don Mariano Adrián Vargas y de los alféreces de fragata don Juan Antonio Távara y don Alberto West.

Salido ese vapor de Iquitos el 27 de junio de 1866, dos días después, el 29 de ese mismo mes abocaba el majestuoso Ucayali, cuya superficie labrada por la primera la quilla de un vapor, causaba pasmo en los naturales que habitaban sus riberas, los que hasta entonces solo habían visto flotar sobre las aguas de ese río canoas o balsas, faltas de comodidad hasta para la manipulación metódica del sondaje.

En esta primera expedición era necesario crearlo todo, con cooperación deficiente y elementos limitados. Por más que se había prevenido el abastecimiento de leña adelantando en comisión al teniente Sandi, no pudo situarse depósitos en todas partes y en muchas la gente de a bordo necesitaba saltar a tierra a cortar la leña y embarcarla sin otro auxilio.

El explorador hizo escala en Curahuaiti, Piuri-isla, Somen, Tierra Blanca Santa Catalina, Sarayacu, Cachiboya, Callería y boca del Pachitea.

En la relación de su viaje el comandante Vargas anota alguna circunstancia de los afluentes que avista. Tapiche, banda derecha, cerca de Curahuaiti, río hondo, pero angosto, navegable en pequeños vapores; Pocayo banda izquierda, algo más arriba de Curaihuití, navegable por pequeños vapores y en su confluencia con el Ucayali va unido con el caño Puinahica, que hace una isla de 6 millas de largo.

El Guarache que desagua por la derecha a unas 35 millas más abajo de Piuri-isla y tiene bastante fondo para vapores pequeños.

La quebrada o rio de Maquicha desemboca en el Ucayali por la margen derecha, a diez millas de Piuri-isla, tiene largo curso, pero para embarcaciones menores.

El Yanayaco entra por la derecha, una legua más arriba de este último. Es navegable por pequeños vapores.

El caño de Santa Catalina puede ser navegado solamente por pequeñas embarcaciones y entra al Ucayali por la margen izquierda, a 43 millas más abajo del Sarayacu.

Este caño se navega en canoa en cuatro días, luego se camina a pie dos días y se llega a Yanayacu, que se baja en seis horas para entrar al Chipurana, de regular caudal y ancho. Después de un día de navegación en este río se entra al Huallaga, ya abajo de Achinamisa.

Han hecho esta travesía de la *pampa del Sacramento* en 1835 los marinos ingleses Smith y Lowe, con Ascárate, Beltrán y el R.P. Plaza del Huallaga entrando por el Chipurana y Yanayacu para trasladarse a pie al caño Santa Catalina en el Ucayali, viaje que a la inversa realizó en 1846 el marino señor Carrasco para pasar del Ucayali al Huallaga.

Desde el primero de estos viajes se notaron en la marcha tortuosa del Chipurana muchas palisadas que dificultaban la marcha de las canoas, pero en el Yanayacu esas dificultades aumentaban por su escaso caudal de agua.

El Cachiyaco cuyo nombre significa agua de sal, porque su agua es realmente salada y produce buena sal tan sólo con la evaporación espontánea. Este río, según el señor Vargas, entra al Ucayali por la margen izquierda a unas veinte millas más allá del cerro de Conchahuaya; es navegable solamente por pequeñas embarcaciones. Se dice que en el origen de este río existen buenas salinas; Cuxhabatay, Cachiboya, el Pisqui, de mayor caudal, Aguaytía, Tamaya. La mayor parte de estos ríos son navegables por vaporcitos. El último nombrado discurre en superficie tan horizontal que corre en un sentido o su opuesto según sea el tiempo de creciente o de vaciante. El comandante Vargas adoptó la especie de que el Tamaya recibe su caudal de varios lagos, uno de los cuales enlaza sus aguas con la de otra corriente que afluye al Yavarí, comunicando así el Ucayali con el Amazonas. Por esa corriente trafican los naturales y los brasileños (*).

En agosto 6 entraron en las aguas del Pachitea, por la primera vez batidas por ruedas mecánicas a impulsos del vapor. Tres días llevaban de surcada entre las verdes orillas del Pachitea, orillando distintas dificultades cuando en la tarde del 9, bregando contra inesperado golpe de corriente, se enredó el vapor en una palisada de la cual sólo consiguieron desprenderse después de un día entero de ruda labor.

Al día siguiente frente a Chonta-isla, dio el vaporcito a todo andar contra un palo clavado en el fondo, causando el golpe avería tan fuerte que se hizo necesario varar lo para evitar que se hundiera, pues se llenaron de agua las

(*) Hoy he sabido que ese enlace de corriente comunica el Ucayali con el Yurúa, como lo había afirmado ya el señor Tavares Bastos en su obra *El valle de Amazonas*, apoyándose en la afirmación del Alférez Borges.

dos secciones de popa. Fue preciso aligerarlo de carga para tapar el agujero abierto y alzar toldos en tierra para guarecerse de la lluvia mientras se reparaban las averías.

Temiendo que estas demoras causaran el agotamiento de los víveres, el comandante bajó a buscarlos en la boca del Pachitea, dejando a los oficiales Távara y West el cuidado de activar el reparo de los desperfectos causados.

El 14, estando ausente el comandante Vargas, aparecieron en la orilla opuesta a la en que estaba el *Putumayo,* dos o tres indios aparentando deseo de trabar relaciones con los oficiales y llamándolos. Los jóvenes oficiales sin sospechar su ferocidad, quisieron aprovechar la disposición amistosa que supusieron en los indios y, embarcados en un bote, fueron al encuentro de los supuestos espontáneos amigos. Estos manifestaron regocijo de verlos llegar y con manifestaciones cordiales los animaban a internarse en el bosque apareciendo mayor número de ellos a medida que se alejaban del bote.

Súbitamente los indios se arrojaron sobre los oficiales flechándolos e hiriéndolos de muerte y saliendo de entre los árboles en gran número se fueron también contra los marineros, que sólo consiguieron salvar echándose al agua y cruzando el río a nado.

Los indios cashivos autores de estos asesinatos cobardes eran antropófagos y sus víctimas sirvieron de alimento a la jauría feroz.

La espeluznante tragedia determinó en el ánimo de los exploradores la resolución de dar por terminada la exploración y regresar a Iquitos, como lo hicieron en seguida.

De las observaciones hechas en este luctuoso viaje deducía el comandante Vargas, que el Ucayali desde la confluencia con el Marañón hasta la boca del Pachitea, en tiempo de creciente, es navegable por vapores de cualquiera magnitud y en la época en que bajan las aguas, se puede navegar por buques que no pasen de cinco pies de calado, que dicho río tiene algunos lugares en donde la corriente es bastante fuerte, pero no invencible; que, como otros ríos, cruza grandes superficies inundables en las crecientes, pero cruza también otras elevadas, que no se inundan nunca y son muy fértiles.

Con motivo de sus accidentes en el Pachitea manifestó que el *Putumayo* era inaparente como explorador por ser muy largo y en consecuencia de mal gobierno, su máquina de escaso poder para vencer las correntadas, su calado excesivo en relación a su tamaño, su casco y ruedas muy débiles para navegar en ríos de largo curso y finalmente, que a popa carece de abrigo contra los ataques de indios.

Como consecuencia de esta desgraciada expedición el entonces prefecto de Loreto, don Benito Arana, organizó otra que llamaron de castigo. La formaron el *Morona, Pastaza* y *Putumayo.*

Al dar cuenta de su viaje justifica el deseo de castigar a los victimarios de los oficiales de marina con la urgencia de evitar que la impunidad los alentara a repetir esos crímenes, haciendo intransitables los ríos.

En seguida emite respecto de los tres vapores un juicio semejante al expresado por el comandante Vargas respecto al *Putumayo.*

Encuentra inadecuadas las características de esas embarcaciones que censura, diciendo del *Morona* que cala mucho (siete a ocho pies) y tiene mucha eslora lo mismo que el *Napo* y *Putumayo,* poca manga, construcción débil y de escasa fuerza motriz, pues las máquinas desarrollaban la de 25 caballos.

Dice que los vapores que han de destinarse al Pachitea y al Palcazu deben ser bastante chatos, calar solamente tres pies, tener a lo menos fuerza de cien caballos para que puedan vencer la corriente de cinco y media millas que tienen en su mayor parte esos ríos y evitar las frecuentes varadas a que un buque de mayor calado está expuesto. Agrega más adelante que el gobierno debería enajenar los vaporcitos exploradores *Napo* y *Putumayo,* que carecían hasta de espacio para el combustible. Menciona también la existencia de carbón mineral.

La expedición salió de Iquitos el 12 de noviembre de 1868, mandando el *Morona* el teniente segundo don Eduardo S. Raygada, el *Napo* el de igual clase don Ruperto Gutiérrez y el *Putumayo* el teniente segundo también don Darío Gutiérrez correspondiendo el mando superior al primero por antigüedad.

No vale la pena mencionar ciertos detalles cuyo valor no es fácil estimar como cuando se da como distancia el tiempo empleado en un viaje o se consigna el hecho de que tal buque fondeó en Nauta sobre cuatro brazas de agua con quince de cadena, aunque tales noticias, de apariencia banal, suelen determinar las condiciones hidrográficas del puerto.

En el Ucayali encontraron el cauce más limpio, sin bancos de arena, con fondo de nueve brazas que más arriba llega a doce y un máximo de corriente de tres millas dos décimos. A las 140 millas o más, el fondo era de seis a siete brazas y la corriente sólo de dos millas. Más adelante se mantiene el fondo entre ocho y doce brazas. A las doscientas cuarenta y tres millas encontraron canales más amplios y profundos y de ahí arriba por noventa y siete millas la corriente era de dos y media hasta Sarayacu. Sólo frente a la isla Samen encuentran fondo de 4 1/2 brazas en tramo de media milla, recuperándose luego el fondo de seis a nueve brazas, que se mantuvo hasta puerto Cashiboya, a 431 millas de la boca. Después de un trecho de 3 brazas de fondo frente a Roaboya, se restableció el de seis a siete hasta la boca del caño Callaría a 534 millas de la boca.

El jefe expedicionario dice: "En los ocho días que navegué el gran Ucayali encontré siempre un fondo de 6 a 12 brazas, no bajando nunca de cuatro en los fondeaderos y la corriente apenas de dos a tres millas lo hacen navegable para buques de gran calado, sin ningún riesgo; el número de millas navegadas desde Nauta hasta Sarayacu es de 356 1/2".

El día 3 de diciembre entraron en el Pachitea, después de recorrer en el Ucayali 820 millas con fondo suficiente y una corriente máxima de tres

millas y un décimo, esta última sólo en un trecho corto.

En el curso de su viaje surcando el Ucayali habían visitado los pueblos Sarayacu, Roaboya, Callaria y Cashiboya, así como varias chacras y puestos inclusive uno situado en la boca del río Tamaya.

El comandante Raygada en su parte oficial dice que es el Pachitea "de vistas hermosas, ancho variado, corriente de seis millas, fondo de piedra". El primer día apenas lo surcaron poco más de tres millas.

Después de hechas unas sesenta agua arriba, fondearon tres antes de Chonta-isla, para evitar que el ruido de la máquina previniese a los feroces salvajes, a quienes se quería sorprender.

Al efecto se embarcaron en botes y canoas veinte soldados armados de rifles, cuarenta indios flecheros, el prefecto con diez personas de su comitiva incluso varios oficiales y Fr. Calvo, prefecto de la misión del Ucayali.

Llegaron los expedicionarios a la playa al caer el día y se pusieron en camino al caserío de los caníbales, que según los indios de la expedición distaba apenas unas seis millas de la ribera.

Los caníbales tenían previsto el ataque a juzgar por la serie de estacas de chonta, con las agudas puntas hacia arriba, de que estaba sembrado el terreno con el manifiesto fin de estropear los pies de los extraños que se aventurasen a visitarlo.

La mayor parte de la noche anduvieron perdidos en el bosque cerrado, cuya espesura desorientaba a los mismos indios que servían de guías. Ya de día encontraron entre los árboles el bote del *Putumayo*, en que fueron a recibir la muerte los jóvenes marinos victimados por los cashivos.

Siendo casi las diez de la mañana y encontrándose a unas 18 millas de la ribera, juzgó el prefecto prudente regresar a ella; pero antes hizo explorar el campo en varias direcciones, averiguando de esa manera que no lejos del platanal en donde se hallaban había un grupo de salvajes en orgía.

Se dirigieron al sitio indicado, pero al advertir los salvajes que se acercaba gente extraña se lanzaron contra ella disparando sus flechas y dando gritos descompasados que estremecían el bosque. Al frente de los feroces salvajes se hacía notar el bravo Yanacuna, signado como principal entre los victimarios de los malogrados oficiales Távara y West.

Aunque el prefecto tuvo el intento de capturar a los criminales sin efusión de sangre, acometido con tanta violencia no pudo evitar la orden de hacer fuego, causando las detonaciones la fuga precipitada de los indios, dejando tres mujeres adultas y catorce muchachos y muchachas de distinta edad, los que fueron apresados. Entre las primeras se contaba la mujer del caudillo Yanacuna, feroz y rabiosa, que echaba espuma por la boca de la cólera que la sacudía. Le preguntaron sobre la muerte de los jovenes marinos y alardeando de su crimen tomó de un rincón una sarta de huesos calcinados y los arrojó a los pies del prefecto diciéndole que eran los dientes de los difuntos oficiales, a los que acusaba de haber tronchado algunos pies de plátano en su campo.

Puestos en camino del puerto los expedicionarios no tardaron en ver aparecer en mucho mayor número a los indios, asediándolos con sus descargas de flechas y clamando por la libertad de los prisioneros. Les hicieron nuevas descargas, pero aunque cayeron heridos y muertos algunos, la vista de éstos en vez de intimidarlos los enardeció más. Yanacuna se multiplicaba animando a los suyos con la palabra y los hechos, hasta que rindió la vida víctima de su valor. Tampoco su muerte amenguó el de sus compañeros, cuyo número aumentaba por momentos, lo mismo que el coraje con que acometían a los expedicionarios, procurando cerrarles el camino a la ribera.

Cuando ya a las cinco de la tarde el prefecto con su gente alcanzó la playa, había en esta más de quinientos salvajes, cuyo número aumentaba siempre y acaso los castigadores hubieran resultado ferozmente castigados si en el lance no hubiera intervenido la metralla de los vapores fondeados a tiro de pistola desde las primeras horas de la mañana. El efecto de esos proyectiles en las masas de salvajes agrupados a la orilla del río no se hizo esperar y los indios que no cayeron se apresuraron a ponerse a salvo y a poco los expedicionarios se embarcaron precipitadamente, en medio de un silencio emocionante.

El puerto teatro de estas terribles escenas fue bautizado con el nombre de PUERTO DEL CASTIGO.

La flotilla continuó agua arriba del Pachitea hasta la afluencia del Palcazu, con un fondo casi constante de tres brazas en un recorrido casi de 204 millas, máximo de corriente seis, mínimo fondo dos, lecho de piedra, salvo dos puntos en que es arena. El *Morona* sólo surcó 15 millas en el Palcazu, siguiendo adelante sólo los dos vaporcitos en las 21 millas que faltaban para llegar al puerto Mairo, en el que no encontraron víveres ni recurso alguno.

Al regresar, como se hiciera la noche y el río demasiado crecido llevara mucha corriente, temiendo que faltase la cadena se amarró el *Putumayo a un* árbol de la orilla. El río decreció repentinamente en la noche y al amanecer estaba el vapor en seco y así permaneció hasta febrero del año siguiente, en que otra creciente lo restituyó a flote. Sólo habían quedado a bordo el comandante Gutiérrez (Darío) el 2°maquinista, cuatro hombres de la máquina y dos sirvientes. Había destacado dos comisiones, una del 2º comandante don José A. Carrillo y el capitán Emilio Valdizán con diez hombres a Huánuco y otra al Pozuzo con el padre Calvo, don A. Gordon y otros diez hombres en busca de víveres. Severa fue la serie de mortificaciones a que estuvieron sujetos los tripulantes durante ese año de abandono y miseria, que ellos referían con amargura. Raimondi al consignar el hecho aplaude la constancia del comandante Gutiérrez, que no abandonó su buque un instante durante el tiempo que estuvo varado.

Una de las principales observaciones hechas sobre características de estos ríos es la rapidez con que se producen las grandes crecientes, a razón de

seis pulgadas por hora y hasta de braza y media en una noche, hecho confirmado desde que se frecuenta el Pachitea.

El comandante del *Morona* decía al concluir su informe:

"Tengo pues la satisfacción de haber navegado todo el río Pachitea, penetrando quince millas del Palcazu en un buque que como el *Morona* mide 500 toneladas, cala siete piés y tiene 188 piés de eslora, razón por la que he dicho antes que el Pachitea es navegable sin dificultad para vapores que tengan la condición de poco calado y fuerza en su máquina.

Por lo que hace al Ucayali puede admitir los buques del mayor tamaño conocido; este río es superior al Amazonas en cuanto á la facilidad que ofrece su navegación: su canal es limpio, profundo y fácil de conocer á la vista menos experimentada; finalmente, no hay que temer en él el más pequeño peligro, puede navegarse de noche sin el menor cuidado".

En noviembre de 1868 la comisión hidrográfica del Amazonas que presidía el contralmirante Tucker fue en el *Napo* a explorar el Ucayali más arriba de la boca del Pachitea, término hasta entonces de las surcadas a vapor en el majestuoso río.

Mandaba el *Napo* el teniente don Ruperto Gutiérrez, cuyas observaciones manifiestan la consagración que dedicó a la eficacia del viaje.

La exploración se llevó hasta los dos grandes tributarios de cuya confluencia resulta el Ucayali: el Urubamba y el Tambo.

El señor Gutiérrez observa que agua arriba de la boca del Pachitea deben preferirse embarcaciones de tres pies o menos de calado, pues hay lugares de poca agua y fondo escaso en los que las naves de mayor calado peligrarían; añade que las máquinas deben ser de mucha potencia para dominar las fuertes corrientes y remolinos que se forman en algunos lugares en donde el río se subdivide formando islas numerosas y rápidos, como en la vuelta Chinipo, que es un archipiélago de numerosas islas. Además una grande palizada obstruía el canal.

En esas condiciones alcanzaron la confluencia del Bajo Urubamba con el Tambo, o sea el extremo superior del Alto Ucayali.

La surcada en el Tambo fue breve. El río, dice el señor Gutiérrez, corría muy encajonado y al encontrarse en la punta de una isla, que no nombra, la corriente aumentó al extremo de que en una bora y diez minutos el *Napo* no avanzó una línea "siendo necesario elevar el vapor a cien libras y sólo de esta suerte pudimos pasarla..." A poco se apercibió otra punta semejante, con corriente más fuerte, muchas islas, rocas, playa, un paso sólo accesible para calados de un pie y máquinas de gran poder.

"En tal situación, muy a pesar nuestro y obligados tan solo por la imposibilidad del buque de mi mando para continuar adelante, se acordó nuestro regreso, ... y después de MEDIA HORA de navegación dimos fondo en la

confluencia del Tambo–con el Urubamba y el UCAYALI" * Habían navegado seis millas.

Vueltos a la confluencia hicieron la surcada del Urubamba hasta no muy lejos de su extremo inferior, en una distancia de 34 millas, al cabo de la que observaron "una punta demasiado explayada y llena de palos, que podía obstruir el paso". Lo salvaron, pero encontraron otro embarazo, en que tocó la proa del vapor y este hecho produjo el acuerdo de regresar, dando por terminada la expedición, cuyo resultado tuvo aprovechamiento.

Se establecieron las siguientes distancias: de la boca del Ucayali a Sarayacu 269 millas, de este lugar a la boca del Pachitea 306 millas y de ésta a la confluencia del Urubamba con el Tambo 197, de lo que resulta 575 millas del Bajo Ucayali y 197 del Alto Ucayali.

Anota el señor Gutiérrez que los terrenos que ha visto en esta exploración son los mejores y más altos que conoce. Anota también que los indios carecen de protección contra los expoliadores criminales que los roban, los maltratan, les arrebatan sus hijos para venderlos como esclavos, crimen este último común a las varias redes hidrográficas de oriente.

En esta excursión, se determinaron también las situaciones geográficas de varios lugares, desde Iquitos hasta el Tambo y el Urubamba, que sería prolijo reproducir, salvo los extremos: Boca del Ucayali 4°30'00" lat. S. y 73°05'00" long. W. Gch.; boca del Pachitea 8°47'00" lat S. y 74°07'40" long. W. Gch.; boca del Tambo 10°41'00" y 73°14'00".

El parte que con ocasión de este viaje eleva al gobierno el contralmirante Tucker contiene algunas pinceladas corográficas e históricas con bastante interés. Extractando se lee.

"Las márgenes del Ucayali desde su desembocadura en el Amazonas, hacia arriba, en una distancia de quinientas millas, son generalmente muy bajas y ofrecen muy pocas situaciones adecuadas para el establecimiento de una población, que no esté amanazada por las aguas, en tiempo creciente, pero en el interior sucede lo contrario, pues se encuentran muchos terrenos elevados. Esta circunstancia explica facilmente la tendencia a emigrar que tienen los indígenas de éstos lugares, que nunca hacen ningun adelanto que sea de duración".

Los principales artículos del comercio del Bajo Ucayali son: tortugas de tierra y de río, aceite copal, de copaiba, vegetal de diferentes clases, manteca de tortuga y gomas diversas en pequeñas cantidades.

Sarayacu es la más grande y antigua población, dista como una legua de la orilla, que es baja, pero el lugar que ocupa el pueblo es bastante alto y ofrece muchas ventajas para colonia. Dista de la boca 296 millas corriente media

---

(*) El guión después de Tambo no existe en el original ni están en cursiva las dos últimas palabras.

2'75 millas por hora. El único cambio ocurrido desde la visita del conde Castelnau y del teniente Herndon es la ausencia de 590 habitantes que fueron a formar Cashiboya, agua arriba del río.

La boca del Pachitea dista 306 millas de Sarayacu, con corriente media de dos y media millas.

El primer obstáculo que ofrece el Ucayali a la navegación lo sitúa el contralmirante siete millas agua arriba de Canshimashi-Playa y 77 de la boca del Pachitea, punto hasta el cual, dice, el Ucayali está perfectamente libre de obstáculos.

Después de pasados muchos puntos de rápida corriente llegaron los exploradores a Pacalla. "Aquí el lecho es de roca. Las sierras entre el río Pachitea y Tambo están constantemente a nuestra vista, presentando una perspectiva cada vez más y más interesante. La temperatura es muy fresca y agradable

"Tres millas arriba de Pacalla llegamos a un punto que es evidentemente el designado por Castelnau con el nombre de VUELTA DEL DIABLO, el cual en mi opinión es muy digno de este nombre. Está en el encuentro de dos corrientes que forman un remolino de extensión considerable, bastante fuerte para volcar el vapor, cuyo bao se encontró completamente sumergido, mientras las ruedas sin efecto ninguno combatidas por tan poderosa fuerza, producían a bordo una ansiedad tan grande como la satisfacción que se experimentó después del paso. De este punto a la boca del Tambo, encontramos algunos malos pasos, muchos obstruidos por troncos de árboles, canales estrechos y corrientes fuertes que requieren paciencia, serenidad y buena disposición para vencer. Este y el día anterior pasamos innumerables islas, que se calculan en 250 por lo menos, en una distancia de treinta millas. El canal varía según las estaciones, unas veces se encuentra entre ciertas islas y otras entre las demás, así que sería bueno estimular a los indios para que estudien estos cambios y *puedan dirigir los vapores con seguridad*".

Según esta información el Tambo dista del Pachitea 197 millas o 772 de la boca del Ucayali, con una corriente media hasta el primer mal paso, más arriba del Pachitea, estimada en cuatro nudos. La boca del Tambo tiene como mil yardas de ancho y generalmente de braza y media a tres brazas de agua de profundidad.

El contralmirante Tucker consiguió del gobierno que se le comisionase para hacer construir en su país un vapor apropiado para continuar explorando el Tambo y obtenido su empeño construyeron los señores Pusey Jones & Co. de Willmintong, Delaware, EE.UU. de América, el vaporcito bautizado con el nombre del río a explorar.

El 20 de octubre de 1870 salió la expedición de Iquitos y dos días después entraba al Ucayali. La expedición surcó en este río mas de mil millas sin obstáculo. El río es ancho, profundo, de corriente moderada. Llega a la boca del Tambo el 6 de diciembre, que encuentra a 861 pies ingleses sobre el nivel del mar, lucha con una corriente de 7 millas y a poco de haber avanzado agua

arriba se vara y en ese estado permanece hasta el 3 de enero, que creció el río.

Siguiendo agua arriba encuentra corriente de diez millas o más por hora, estimándose el desnivel del cauce en 4 o 5 pulgadas por milla. El aprovisionamiento de leña consume mucho tiempo. Tres días después varan sobre bajo de piedras.

Mientras se repone el vapor a flote Mr. Tucker sigue surcando en canoa hasta alcanzar el 8 la boca del Apurimac,.que encuentra insuficiente hasta para las canoas más pequeñas. Dice que dista 45 millas del Tambo y a renglón seguido olvida el Apurímac para ocuparse del Ene.

Nadie ignora que antes de llegar al Apurímac precisa surcar todo el Ene, que resulta de la confluencia de aquel con el Mantaro.

"El 9 navegué hasta entrar en el pongo, lugar formado por dos enormes cadenas de montañas que se levantan hasta una altura de dos mil pies en ambas márgenes del río. De la desembocadura del Tambo hasta el pongo hay una distancia de 55 a 60 millas que exceptuando la fuerte corriente no oponen ningún otro obstáculo á la navegación por vapor, pero de aquí en adelante el carácter del río varía completamente; el espectáculo que se presenta á la vista es sorprendente y su grandeza y hermosura exitan la admiración más allá de lo que se puede expresar; dos enormes muros de piedra cortados casi perpendicularmente y coronados de abundante vegetación, dejan pasar bullicioso y agitado un torrente de agua que chocando contra los ángulos salientes de los costados en sus diferentes vueltas, forma raudales que para pasarlos es necesario arrastrar como una boya la canoa, cargarla en hombros por decirlo así, en algunos casos y en otros empujarlas por medio de palancas apoyadas en las rocas cuando la naturaleza del río permite playas bajas en algunas de las orillas".

De esta manera seguí el viaje convencido ya de que en el primer mal paso encontré una barrera insuperable para el vapor y una milla más adelante se presentó otro mas serio aún: una gran cantidad de rocas de dimensiones colosales y colocadas en sentido diagonal de un costado a otro del río formaba una especie de cascada cuyo sonido se puede comparar con el de la célebre catarata del Niágara en los Estados Unidos.

Dista este obstáculo, dice, 65 millas de la boca del Tambo y según el compendio histórico de los padres misioneros de Ocopa, está como a diez leguas mas abajo de la confluencia del Ene con el Perené y como 90 leguas de Quisoniri y 93 leguas del fuerte San Ramón.

"A la entrada del río Tambo encontré á ambos lados terrenos bajos; un cerro de formación gredosa á la derecha, como á milla y media de distancia y terrenos de un color rojizo mas adelante hacia la izquierda. En la playa donde se varó por primera vez el vapor como á nueve millas de la boca, los cerros tienen como 150 piés de altura y su dirección Sud y Oeste. Las muchas playas que encauzan este río son de arena y de piedra menuda. Más adelante estas disminuyen y está el río mas libre de obstáculos".

El señor Tucker abandonó la surcada porque además de no ser practicable la navegación le faltaba combustible apropiado o siquiera malo.

Había empleado este señor dos años en ir a EE.UU. a comprar un vapor especial y se olvidó de lastrarlo en Iquitos con el carbón de mejor calidad.

El contralmirante dejó las aguas del Tambo y fue a explorar el Pichis que brindaba otra senda para ir por el Pachitea al caudaloso Ucayali, el verdadero resorte del porvenir del oriente peruano. Su palabra ha quedado sujeta a la sanción profesional, que hasta hoy aplaza sus aplausos.

En octubre de 1876 el infatigable ingeniero señor Wertheman hizo un viaje en balsa del Alto Perené al Tambo y Ucayali.

El Perené lo forman el Chanchamayo y el Paucartambo. El señor Wertheman lo divide en cuatro secciones, que describe así:

La PRIMERA tiene una extensión de 18 millas, corre entre cerros de corte vertical, continuación de la cadena del de la sal y ofrece muchos malos pasos, efecto del fuerte declive con que se precipita la gruesa masa de agua, cambiando bruscamente de dirección, chocando en las peñas y ocasionando rápidos, reventazones y saltos susceptibles de graves consecuencias. La corriente fluctúa entre ocho y doce millas.

La SEGUNDA es un trecho de veinte millas al E.S.E., por el amplio valle denominado Pampa Hermosa. La corriente fluctúa entre 3 y 5 millas y el río forma muchas islas y playas de cascajo menudo; el ancho es de 150 a 200 metros. Los cerros que rodean este valle son bajos y de falda tendida. Las cumbres están cubiertas de pajonales y las faldas de montes y chacras de los chunchos.

Los valles son muy poblados y hay ganado vacuno.

La TERCERA comprende el corte de una cordillera alta en un trecho de 29 millas con rumbo general al E.S.E. No hay pongos. La corriente varía de 3 a 7 millas y forman las orillas grandes pedrones; las vueltas son forzadas y el cauce muy variable, de lo que resultan trechos navegables y chiflones, de los que muchos por su gran declive constituyen series de cascadas. En estos malos pasos el río a veces se descuelga desde grandes alturas entre peñascos.

"Esta parte del río nunca ha podido ser traficada por balsas y menos por otra clase de embarcaciones, como dice el padre Amich en su obra. Nosotros tuvimos la suerte de haber podido atracar á tierra antes de ser arrastrados á esos malos pasos, donde infaliblemente hubiéramos perecido. Y esto que el río estaba algo crecido, pudiendo asegurar que en la vaciante los peligros son mayores, desde que quedan más peñas fuera del agua".

La CUARTA comprende diez millas navegables con vapores chicos, hasta donde el Perené afluye al Ene y se forma el Tambo.

Este trecho forma un hermoso y ancho valle, muy poblado; la corriente media es de 4 á 5 millas a la hora y el fondo varía de 1.50 a 3 metros, con ancho de 120. Las orillas son de arenisca.

El TAMBO, última denominación del Apurímac antes de refundirse

en el Urubamba para formar el Ucayali, es un río de discutida navegabilidad.

Desde su origen el Tambo corta una cadena de cerros elevados, que separan la hoya del Urubamba de la del Ene, pero sin formar pongos. En parte la corriente es hasta de siete millas, pero en otras no pasa de cien metros.

En algunas las vueltas son forzadas y forman remolinos, pero que *no constituyen obstáculos para la navegación a vapor.* A las 48 millas de su curso el Tambo entra en la pampa del Amazonas y se aleja completamente de los cerros. Su dirección que hasta ahí es E.S.E., cambia bruscamente al N. y sigue por este rumbo 35 millas hasta su unión con el Urubamba o sea hasta el origen del Alto Ucayali.

Se hizo este estudio pretendiendo llegar al Alto Ucayali por la vía Oroya, Tarma, Paucartambo y Perené, antes de que se adoptara la del Pichis-Pachitea cuya bondad es hasta hoy discutida y justificando el empeño con que se buscaba esa vía recuerdo haber oído que "en el estado actual de la civilización, los caminos preceden siempre a la población: ejemplo de esto tenemos entre San Francisco y Nueva York, cuyo territorio desierto antes de ser unido por un ferrocarril, es hoy centro de agricultura y de florecientes colonias.

Mediante buenos caminos se facilita la ardua tarea de la primera conquista y ocupación de un despoblado, se le aseguran los medios de exportación e importación y la acción gubernativa se puede hacer sentir en provecho de las colonias que se establezcan en él, y de su seguridad contra los ataques de los salvajes, en el caso de las del Chanchamayo, a lo que puede agregarse que en todos los casos de la montaña, como lo confirman las victimaciones que ocurren a diario, ya en el Napo, ya en el Alto Ucayali o en el Pachitea.

Todo lo contrario sucede en las colonias donde se ha desatendido esta primordial condición de estabilidad y progreso, como en la alemana del Pozuzo, que aunque alcanzó en 1868 algún apogeo, hoy vegeta sin dar signos de vida por falta de una buena vía de comunicación, ya sea en dirección a la costa ya a un puerto fluvial...

El proyecto indicaba abrir una trocha de 48 millas de Paucartambo a puerto Wertheman en el Perené.

Estimaba que prolongado el ferrocarril hasta el Ene se podía hacer el viaje en menos de ocho días. La distancia por agua desde ahí hasta Iquitos es de 900 millas, que con un vapor de fuerza media se pueden hacer en 60 horas de bajada y en 100 surcando.

Deben emplearse vapores especiales de 60 a 80 centímetros de calado, 30 m. de eslora y 5 a 6 de manga. Los vapores deben tener dos calderas para servirse de ambas al ir contra la corriente y de una al navegar de bajada, con el auxilio de la corriente, con lo que se obtiene bastante economía. Las hornillas deben ser preparadas para recibir leña húmeda y de mala calidad y tener por consiguiente mucha superficie de parrillas.

Las ruedas no es necesario que sean de patente ni tampoco indepen-

dientes. En la proa deben tener un aparato que ayude al gobierno del buque en forma de timón. Serían muy aceptables los *sterniohecles*, buques que no tienen más de una grande rueda a popa; por que como las varadas son casi siempre de proa o de costado en los sitios correntosos no llevan ningún riesgo de romperse.

Además deben ser los vapores de secciones y la parte sumergida del casco protegida con tiras de madera fuerte, que en caso de algún choque repartan la presión por igual. La fuerza de la máquina puede calcularse para imprimir al buque una velocidad de 15 millas por hora, que a media fuerza corresponde a un andar de 11 a 12 millas. De este modo en el Perené, donde la corriente media es de 4 millas, avanzarían los vapores de 10 a 11 millas de subida y de 15 a 16 de bajada.

Ni en este interesante estudio ni en la surcada de Maldonado se menciona una barrera de piedras que cierre el paso del Tambo. Tampoco se menciona en los viajes de bajada del padre Busquet, Castelnau, Carrasco ni en el que realizó, en 1871 también, el señor Raimundo Estrella, desde la provincia Convención.

Embarcados en la hacienda Illapani a las dos horas pasaban delante de Rosalina, barajadas cuatro corrientes nada peligrosas, llegando hasta Camalampeato salvadas otras tres corrientes, la menos honda con vara y media de profundidad.

Navegaron el día siguiente todo el día salvando diez correntadas que entorpecían la marcha, pero sólo en la sétima precisó descargar las canoas para halarlas con cuerdas y en la octava una por haberse averiado en consecuencia de choque en las piedras. Antes de llegar a Corbatini salvaron dos. En todo el trayecto de esa parte del río se extienden por ambas riberas hermosas pampas de terrenos sumamente fértiles, donde se producen maderas de buena calidad y de toda clase.

Desde Corbatini navegaron por una encañada estrecha frecuentada por muchas corrientes, contando diecinueve de ellas hasta Mandurriere, en donde atracaron para pernoctar.

Al día siguiente hicieron nueve leguas hasta Pachiri, en donde se detuvieron para renovar sus remeros. Sólo habían encontrado dos corrientes pequeñas.

El 1º de junio a poco de salir de Pachiri se cruzaron con cuatro canoas que surcaban en viaje a Illapani llevando tejidos, monos, loros y otros animales, que los indios domestican y llevan a vender o cambiar por herramientas, agujas y demás objetos de que carecen. Este día bajaron hasta Mantalo, pasando siete corrientes o rápidos en quince millas recorridas. En la sexta hubo de descargarse las canoas. Ahí se incorpora el Yavero que no es muy caudaloso y que no ofrece las condiciones necesarias para la navegación de embarcaciones menores.

Dice el señor Estrella:

Mas tarde se han encontrado en el Yavero o sea Paucartambo, navegando en sentido opuesto, el obispo Zubieta bajando y el explorador Robledo que surcaba. El extenso curso del Paucartambo es bastante conocido.

En el tumbo Migantuni hubo de alzarse las canoas pasando la carga por tierra hasta una cuadra de distancia y después de pasar ocho rápidos semejantes llegaron a Ticumpinea, que está a la derecha, pernoctando en la boca del Sihuaniro, bastante considerable que entra por la misma banda. Desde Mainique hasta el lugar donde principian las pampas de Sacramento y donde confinan los cerros de las montañas del Cusco, hay que atravesar trece corrientes, todas navegables por un vapor chico con tal que tenga bastante fuerza; pues aunque es verdad que hay tres islas en diversos puntos que dividen el rio, sin embargo el brazo que atraviesan las canoas y es el mas pequeño, tiene seis pies de fondo.

Entre Sihuaniro y Aporípita hay algunas correntadàs, que no estorbarían la navegación de un vaporcito. De Aporípita al Picha el tráfico es franco.

Del Picha al Pacría hay seis correntadas, entre ellas la Maniote, abajo del río de igual nombre.

Cerca de Paccha hay tres desplayos situados a una milla de distancia cada uno de su vecino, en los que hay solo dos o dos y medio pies de agua.

Después de abandonar Paccha pasaron delante de la boca de Sepahua, notable por comunicar por el Cujar, la hoya del Ucayali con la del Purús.

De aquí agua abajo no se mencionan más rápidos, se prolonga el Alto Ucayali sin notar obstáculos insuperables, llegando sin novedad al Bajo Ucayali primero y luego al Amazonas.

Este viaje de Estrella ofrece las siguientes conclusiones, respecto a la navegación del Ucayali desde su más lejano origen.

Desde el puerto de Illapani hasta el de Mainique la navegación es laboriosa, porque la quebrada es muy estrecha y las muchas corrientes de agua lo obstaculizan: las corrientes se forman a consecuencia de grandes pedrones que hay al centro del cauce, desprendidos de los cerros, contra las cuales choca el agua y produce tumbos y remolinos, que sólo las canoas pueden salvar.

Cree conveniente evitar el tráfico de ese tramo del río con un camino de herradura de Illapani a Mainique, semejante al acometido después desde Lares hasta Sihuaniro.

De Mainique a la boca del Tambo no hay corrientes que estorben la navegación de un vapor pequeño. Hay tres grandes desplayos en los cuales el agua tiene sólo dos pies de profundidad y se necesita vapores de máquina poderosa y poco calado que vayan hasta Sihuaniro, los que podrán pasar hasta Mainique en la época de creciente plena.

Entre los afluentes y confluentes del Urubamba se encuentran doce ríos considerables que entran por su margen derecha y once que se le incorporan por la izquierda.

En cuanto al Tambo, descalificado para la navegación por Mr. Tucker, al par que el Ene, tiene en su abono el testimonio de los exploradores señores Samanez Ocampo, Fry, Portillo y el tráfico actual.

Desde 1878 al 83 el señor Samanez ha viajado por el Apurimac desde la hacienda Pasaje en Andahuailas hasta la confluencia del Tambo con el Urubamba, recorriendo por consiguiente en casi toda su extensión el Apurimac, que se hace Ene al recibir el Mantaro y Tambo desde la confluencia del Ene y el Perené.

Dejando de lado, en obsequio de la brevedad, la brillante descripción que hace de la feracidad de las tierras que atraviesa el río y de sus valiosos productos espontáneos, tomamos sólo los datos hidrográficos que contiene su animada relación.

A contar de Pasaje agua abajo hasta Simarriba se suceden las correntadas, rápidos, cascadas, cataratas, remolinos y hasta un peine o desplayo, en que el ancho del río alcanza a seis cuadras y el fondo es solo de 18 pulgadas.

"Llaman la atención hermosísimos valles cruzados por ríos de abundante caudal, en particular el muy extenso de Simarriba en la banda occidental, regado por un río considerable, situado a menos de veinticinco leguas de Ayacucho".

Desde Simarriba hasta Quintipiriqui, distrito de Acón, provincia de Huanta, hizo 30 millas sin haber encontrado obstáculos en la navegación. Más adelante hasta Miritipongo hay seis rápidos y lugares de menos fondo porque el río se divide en dos y tres brazos.

El gobernador de Iquiche intentó apresar a los excursionistas. Los iquichanos dice, son los que en 1852 intentaron asesinar a los padres Chimine y Narváez, y el mismo año asesinaron al propio Chimine y acompañantes Morentín y Bentona, predisponiendo con embustes a los salvajes.

Todavía en las 24 millas subsiguientes hasta la afluencia del Mantaro encontraron algunos bajos y remolinos, al dividirse en brazos el río Apurimac.

Encontraron la corriente del Ene moderada, pocos rápidos, llegando hasta tener a la vista las colinas de Pangoa, al lugar llamado Munitipango (lugar de tigres) nombre convertido en *maldito fango* aludiendo al fango que ahí existe y el cual se cree origen de las enfermedades infecciosas que en ese lugar se sufren.

Ahí se detuvieron para hacer sus pamacaris o toldos de caña y hojas de palma que los defendiese de la intemperie en las balsas y también para agregar a estas mayor número de palos.

Desde Munitipango navegan 58 millas sin mencionar ningún obstáculo, aunque el río alcanza a dividirse hasta en siete brazos, dejando entre ellos islas habitadas y cubiertas de tupida selva. Hay muchos salvajes, por lo general traidores, hipócritas y feroces.

El río Ene tiene 150 millas de curso. La corriente en algunos puntos es fuerte, pero no al extremo de impedir la navegación en embarcaciones

apropiadas. El único mal pasaje que exige obra es la correntada Cachingare. Esta no es fuerte, pero tiene algunas piedras diseminadas en el ancho del río, que ahí es de 200 metros. Para bonificarlo bastaría volar algunas piedras. El paso está a la derecha.

Todo el Ene es navegable hasta 60 millas arriba de la confluencia del Mantaro o sea hasta Simarriba.

La profundidad media es mayor de cuatro metros.

Las márgenes del Ene son en general muy abiertas y con hermosos y extensos valles, bastante poblados.

Algunas leguas abajo del Masitalo el Ene corre entre elevados cerros que no estrechan su cauce, excepto en el bellísimo y admirable pongo Pachapongo, que tiene una milla de largo y el ancho, que antes y después del pongo es de 5, 6 y ocho cuadras, se reduce a 50 o 100 varas.

En seguida, vuelve a ensancharse y en la confluencia con el Perené es muy abierto, particularmente delante de la boca de este río.

Más abajo el Tambo se encajona entre elevados cerros en las dos terceras partes de su curso o sean 60 millas: las otras 30 son de terreno llano.

En resumen: el Apurimac es navegable 300 millas contables desde Simarriba 60 millas arriba de la confluencia del Mantaro hasta la hacienda Providencia, de Samanez, situada en la confluencia del Tambo con el Urubamba.

"Todas las plantas reproducen en poco tiempo, bastando un poco de industria para tener abundantes frutos. El plátano da al año, la yuca al semestre y en tres meses el maíz y el maní: en dos da el frejol, la caña en seis u ocho, el cacao es silvestre, abundan la caza y la pesca, cerdos sin dueño, tortugas, paiches de mas de un metro, vacas marinas, pavos, marimonada, etc.

Menciona la surcada del Camisea por el Urubamba para ir al Madre de Dios y la del Sepahua para pasar al entonces no muy conocido Purús, adelantándose intuitivamente a su tiempo.

Fry hizo viaje por el Urubamba en 1886, embarcándose en Rosalina, puerto que la necesidad ha creado, no obstante que de ahí hasta el pongo Mainique existen todavía tumbos terribles y correntadas hasta Ticumpinea, aparte de la apariencia terrible del pongo, del que se hacen tan emocionantes descripciones.

Entre las pinturas espeluznantes que se han hecho debe de anotarse la del mayor norteamericano Kersey, escrita en carta dirigida a sus amigos de Lima para tranquilizarlos, haciéndoles saber que –se encuentra *sano y salvo* después de haber atravesado las cascadas y rápidos del terrible Urubamba.

Este explorador yanqui prescindió de los indios y acompañado de dos compatriotas se metió en una canoa que pronto se hizo pedazos en las rocas de Sirialo. Hizo después otra sección en canoa y luego encontró una balsa abandonada, en la cual se aventuró a seguir bajando.

"En Lima, dice, le explicarán á Ud. que cosa es una balsa y le dirán también que el Urubamba es el peor de los ríos, y sus malos pasos inabordables. Nos faltó la yuca y andábamos muy mal cuando sobre la cresta de las olas llegamos al pongo Mainique.

Usted sabe que este es el pasaje ó cañón por el que las aguas se arrojan con furia á través de la peñolería y precipicios para pasar de la región de la sierra á las pampas de abajo . . . le declaro á usted que con excepción del infierno y de su fuego y sus llamas, no hay nada que pueda igualarse á la furia del pongo Mainique.

Tampoco existe un cañón más lindo. Aunque lo atravesé en el torbellino de las aguas, tuve tiempo de admirar las rocas notablemente pintorescas, la vegetación que sobresalía, las grutas y cuevas tan grandes que pudieran servir de puesto para varios, hay también cascadas innumerables, todas perpendiculares... una vez en el pongo no hay en donde poner el pié y ni siquiera una raíz, un árbol ó una roca de que asirse. Ambos lados son rocas tan á pico y tan húmedas como las compuertas de un canal en una exclusa cerrada, y al que atraviesa el pongo sobre las aguas le parece que las paredes son más angostas arriba que abajo. Además de esto hay una multitud de caidas y rápidos..."

Encuentra el señor Fry que el curso del Ucayali medido desde su nacimiento con el nombre de Vilcamayo, Vilcanota, Urubamba y Santa Ana es más extenso que el del Mississipi. Considera en su recorrido cinco secciones. La primera de Rosalina a Vilcanota, que no es navegable. Entre este puerto y el pongo Mainique hay noventa millas de navegación laboriosa, pero en el pongo acaban los obstáculos que opone el río a la navegación regular. Ahí sale este de los cerros para dilatarse libre y mansamente en las llanuras cubiertas de bosques, en marcha sinuosa hasta unirse con el Tambo, formar el Alto Ucayali y unido más abajo al Pachitea, cruzar las pampas del Sacramento ya con el nombre de Bajo Ucayali.

El señor Fry divide el curso en sus distintas secciones y distancias como sigue:

Vilcanota no navegable recorre	225 millas
Alto Urubamba navegable en canoa recorre	90 millas
Bajo Urubamba navegable en vapor recorre	240 millas
Alto Ucayali navegable en vapor recorre	240 millas
Bajo Ucayali navegable en vapor recorre	780 millas

El Urubamba se surca en cualquier estación.

Y puede todavía resultar más extenso el curso del Ucayali al estudiarse metódicamente el del Paucartambo y sus afluentes, entre los que aparece comprendido-el Mapacho (!).

El diccionario geográfico de Paz Soldán dice del Mapacho que es tributario del Paucartambo, nace cerca del Ocongate, en Quispicanchis, provincia del departamento del Cusco. Ahí mismo se dice del Paucartambo que es "tributario por la izquierda del Inambari y que además de Paucartambo se llama Mapacho, Ocongate o Challamba según los lugares por donde pasa. Los cerros que están al E. del río separan las aguas que van al Ucayali de las que se dirigen más al E. El territorio que baña este río se llama Valles o montañas de Paucartambo, ricas y de deliciosa vista como todas las regiones de la montaña.

Estas afirmaciones difieren de las emitidas por el coronel Espinar, en 1846, informando como comisionado para explorar esas regiones.

Este comisionado recorrió la quebrada de Ocongate a Yuracmayo, penetrando por Tres Cruces.

Dice que el río Mapacho deriva de Ocongate y baña el pueblo Paucartambo llamándose Ocongate. "Desciende al NE. por la gran quebrada de su nombre, pasa delante de Paucartambo y Challabamba y dando la vuelta por Yuracmayo, entra en los valles, faldea la empinada sierra de Piñipiñi; recibe los ríos Tono y Cuquire con sus tributarios y mezclando sus aguas con el Tuayma o Madre de Dios forma el gran Mano", lo que es erróneo, agrega Raimondi, pues el río Mapacho, que más arriba se llama Ocongate, si es verdad que pasa delante de las poblaciones de Paucartambo y Challabamba, no lo es que dé la vuelta por la sierra de Piñipiñi para recibir los ríos Tono, Cuquiri y Tuayma.

El río Mapacho, dice Raimondi, no lleva sus aguas al Madre de Dios sino que forma una hoya muy distinta, –pues sus aguas reuniéndose con las del río Vilcamayo o Santa Ana, van a formar el Ucayali, hallándose separado de la hoya del Madre de Dios, por una cadena de cerros bastante elevados, que es la verdadera continuación de la cordillera oriental.

Y cuando el coronel Espinar resolvía la discusión, que ya duraba diez años, entre si el río Mapacho mezclaba sus aguas con el Yanatili para incorporarse con el Vilcamayo o mudaba la dirección para ir al Marañón, afirmando que llevaba sus aguas al Marcapata; el sabio geógrafo apartándose de ambas hipótesis afirmaba que pasa al E. del Yanatili, corriendo casi paralelo detrás de una cadena de cerros que ladea por la derecha el valle de Lares y con el nombre de Camisea se une más abajo con el Vilcamayo o Santa Ana, al terminar los malos pasos o rápidos de este último río.

Desde luego estaba más cerca de la verdad, que posteriores exploraciones han demostrado plenamente al probar que el Paucartambo y el Yavero eran un solo y mismo río.

En 1904 el ingeniero von Hassel anota que Raimondi hace figurar en su mapa al Paucartambo como Camisea y al efecto de contradecir tal afirmación,

ratifica que el padre prefecto de las misiones hoy obispo Zubieta siguió el curso del Paucartambo hasta la boca del Maturiato afluente del Yavero, donde hay un establecimiento gomero y declaró que el Paucartambo es el Yavero.

"A esta declaración agrego mi testimonio * dice el ingeniero nombrado, pues seguí el curso del Paucartambo, Pilcomayo o Pilcopata, como allá se le llama, hasta su desembocadura en el Urubamba. Así es que el río que tenía una línea insegura en el mapa del Perú, queda ya enteramente conocido y es un interesantísimo afluente del Urubamba, por su formación hidrográfica y porque en él se halló la más valiosa colonia del imperio incaico.

El río Pilcomayo nace de la meseta del Ausangate... Saliendo de la meseta formada por el Pilcomayo hay un valle encerrado por dos cadenas de cerros, los cuales forman por el oriente el divortia aquarum entre los afluentes del Paucartambo y los de Madre de Dios y por el occidente el de las aguas del Pilcomayo o Paucartambo con los del Urubamba.

Por la configuración y dimensión de las cadenas todos los afluentes ofrecen uniformidad, pero hay diferencia respecto a su caudal, aunque no ha variado como ocurre con otros ríos.

El río Paucartambo es uno de los canales de agua de nivel más pronunciado respecto a su longitud entre los ríos peruanos. Su nacimiento se halla a 4367 metros sobre el mar, Mainique a 400 que hace un desnivel de 3967 metros en 210 millas de recorrido.

El Urubamba tiene su puerto definitivo en Santa Luisa y más arriba, en las inmediaciones del río Camisea, uno provisional para lanchas a vapor.

Existe un camino de herradura desde Santa Ana hasta la confluencia del Yanatile con el Urubamba... De la confluencia en dirección W. al pongo de Mainique, sigue el camino Sihuaniro, llamado así por el proyecto de llevarlo hasta el río de ese nombre, que desemboca en el Urubamba, más abajo del pongo antedicho.

Este camino es traficado por bestias hasta Cahuido, de ahí en adelante es trocha a pie y de Yugato al pongo senda. Respecto a su construcción, en la sección Yanatile Cahuido es un buen camino, pues no excede en ninguna parte del 8 o/o por lo que se puede felicitar a su constructor señor Robledo, quien con verdadera abnegación ha llevado a cabo tan discutida obra.

En las inmediaciones del cerro Tonquini existen los restos de una antigua fortaleza... Los campas moradores de esta región cuentan que en la época de invasión de los blancos (españoles) muchos miles de indios abandonaron el Cusco conducidos por un inca y se internaron en el bosque.

(*) La forma en que se verificó la identidad del Yavero hace innecesario nuevo testimonio. El señor Luis M. Robledo, que en conferencia dada en el Cusco había manifestado fundadas presunciones de que el Yavero y el Paucartambo eran el mismo río, surcaba el Yavero a la vez que el Padre Zubieta bajaba el Paucartambo, encontrandose las embarcaciones de ambos, con lo que ya no cupo duda de que flotaban en la misma corriente.

De las varias informaciones buscadas para aclarar bien las que se refieren a los dos principales afluentes del Alto Ucayali, el Urubamba y el Tambo; las recogidas por el coronel Portillo en la exploración que realizó en esos ríos, el año 1900, siendo prefecto de Ayacucho, contienen todos los datos que pueden necesitarse para formar noción completa respecto de ella.

De esas informaciones, teniéndolas a la vista, como testimonio y referencia se deducen las líneas que siguen:

PUERTO HUAURA, en el Apurímac, dista de la ciudad Ayacucho 106 kms. de buen camino de herradura, que puede hacerse en 18 horas.

Desde puerto Huaura o puerto Bolognesi, que dista seis millas del primero, la navegación del Apurímac es incuestionable. La profundidad mínima de sus aguas en tiempo de vaciante y en los lugares de menos profundidad, es de un metro cincuenta centímetros.

De puerto Huaura a la boca del Mantaro, en donde principia el Ene, hay cuarenta millas, que las canoas recorren en seis horas o en dieciocho surcando, con cinco tanganeros por canoa.

Siendo mayor el caudal de agua en el Bajo Apurímac que en el Pichis, sin rápidos ni corrientes de peligro, aquel es navegable sin dificultad en embarcaciones del tamaño o calado de la lancha *Francisco Pizarro* u otra semejante, ancha de muy poca quilla, máquina poderosa y rueda a popa, defendida. Debe tenerse presente que siendo varios los desplayos en este río, puede variarse el canal en tiempo de llena de manera que afecte la navegabilidad en tal época o sea de abril a diciembre.

La confluencia del Apurímac con el Mantaro está 500 metros sobre el nivel del mar.

El ENE es más grande que el Tambo, tiene una extensión aproximada de ciento quince millas.

El lecho es encajonado y permanente, a diferencia del Apurímac que tiene sus variaciones, por las muchas playas que riega.

Todos sus bosques son vírgenes; a poquísima distancia unos de otros, con la misma feracidad y riqueza que los de Apurímac.

En su desembocadura tiene tres millas y media de corriente y trescientos metros de ancho. A su término se midieron cinco a seis metros de profundidad. El curso es casi de sur a Norte, con inclinación al occidente.

Las aguas van aumentando constantemente, con los afluentes que se le incorporan.

Es el río más vistoso de los explorados. Su navegabilidad a vapor es incuestionable, en lanchas a propósito.

Al juntarse el Perené con el Ene para formar el Tambo, tiene aquel la mitad del caudal del Ene.

El coronel Portillo se manifiesta conforme con las observaciones hechas

por el ingeniero Sr. Wertheman en el Perené y convencido de que la mejor ruta para unir Lima al Ucayali es la de ese río.

Del camino abierto para la Peruvian Corporation al término de la cascada, desde donde comienza la navegación a vapor, sólo habría que trabajar unas cuarenta y tantas millas.

Las dificultades son pocas. El terreno en su mayor parte es formado por arenisca blanca. Aunque es accidentado presenta pocos despeñaderos.

Las quebradas son pequeñas y como la madera es tan abundante, la construcción de los puentes sería demasiado fácil.

Además: el puerto del Perené casi frente al del Pangoa (seis millas) sería auxiliar poderoso para el no menos importante valle o montaña real, que ya tiene comunicación inmediata con las importantes provincias de Jauja y Huancayo, por la vía antigua de Andamarca, Comas y Ocopa.

En ese orden de observaciones interesantísimas sale de la hidrografía fluvial, de la navegación, pero abre vistas al porvenir.

El TAMBO mide 90 millas aproximadamente, tiene su boca 450 metros de ancho y cuatro a diez de profundidad.

Su corriente normal es de dos a cinco millas, subiendo hasta diez en su correntada superior de Otica.

Hay algunas vueltas en el Tambo que son forzadas, formando remolinos en sus recodos; pero no constituyen obstáculo para la navegación a vapor.

A cincuenta millas de su curso el Tambo entra en la verdadera hoya del Amazonas, desapareciendo desde ahí los cerros o cordilleras.

Su dirección general es de W. a E.: pero cuarenta millas antes de unirse al Urubamba cambia la dirección al N.

La falta de justicia y fuerza que la sustente es la rémora del adelanto de estos lugares, en los que el abuso es sistemático y la violencia el método preferido; llegando el primero hasta arrancar los hijos a sus madres o las mujeres a sus maridos para vender unos y otros como esclavos y la violencia al extremo de resultar excedentes las autoridades políticas y judiciales. Peor que en el Zulú.

El infatigable e inteligente explorador don Luis M. Robledo, uno de los que primero indicaron la identidad del Paucartambo y tan conocedor del Urubamba, pinta con colores sugestivos lo que se extracta a continuación: El Urubamba penetra como un barreno en la cordillera introduciéndose de golpe en los cerros todo el caudal de agua recogido en un extenso curso y ahondando la grieta abierta en el granito con tenacidad y fuerza incontrastables, "un portento de erosión". A la entrada superior del pongo Mainique el grueso volumen del río se precipita en la grieta que ha labrado en el cerro un canal de treinta metros de ancho, todo lo más, entre frontones verticales y sus aguas tumultuosas forman el remolino de Chibucuni, que ocupa todo el canal y es

forzoso parar con la canoa y en el momento que se llena el vértice para volverse a vaciar momentos después. En ese momento de ampliación y contracción rapidísimas, la canoa que no logra pasar en el primer instante, es irremisiblemente engullida en el desdoblamiento y rotación de la ola sobre ella misma.

Después sigue el agua deslizándose despacio por una milla en ese callejón sombrío, abierto en el transcurso de los siglos o acaso en instantánea conmoción del suelo, precipitándose en ella de las márgenes de otros torrentes con fuerte desnivel unos, en forma de surtidores otros, cuyos chorros alcanzan hasta medio canal, arremolinándose impetuosas en ese trayecto de una milla de horrores imponderables que termina en la grandiosa portada de Tonquini, entre cuyas paredes, cortadas perfectamente a pique, se sale a un vasto lago que forma el río, sobre el que la luz se derrama a torrentes, pues las riberas del bosque y las colinas quedan muy separadas y se goza del amplio de los llanos. "Aquello es la entrada triunfal de ese río vencedor de las cordilleras a un nuevo mundo, al país de los llanos y bosques sin fin, donde sus ondas fluyen perezosas en inmensas curvas, arrastrando un caudal de promesas para la patria".

Se ocupa luego del Bajo Urubamba o sea la parte comprendida entre la portada de Tonquini que es el extremo inferior del pongo Mainique y la confluencia con el Tambo, entrando en materia con esta pincelada de exactitud magistral:

"En la llanura inmensa la selva primitiva y en el horizonte, alejadas de ambas márgenes, las siluetas redondeadas de las colinas que forman las bajas cadenas que separan las vertientes del Urubamba de las del Manú y del Purús por el este y las del Apurímac por el oeste. Estas cadenas acompañan al río en todo su curso y en su misma dirección norte, más o menos alejadas de las riberas y de ellas nacen numerosos ríos navegables en canoas y lanchas, que permiten el acceso de los bosques a grandes distancias de la costa, favoreciendo la explotación de las materias primas y su transporte".

Describe luego varios de los afluentes del Urubamba por la derecha: Ticumpinea rico en caucho, Timpia y su pequeño afluente el Sihuaniro, designado como el lugar más alto a que pueden llegar las lanchas a vapor en toda estación; puerto que eligió la Sociedad Sihuaniro como término del camino que debía salvar el tráfico aguas arriba de Tonquini. El Timpia es navegable por canoas en trayecto bien largo y en sus márgenes abunda el jebe.

A poco más de dieciocho leguas abajo del Pongo afluye el Camisea, uno de los más caudalosos afluentes del Urubamba. Por ahí remontó la primera expedición de Fitzcarrald para ganar el Manú y Madre de Dios, por un pasaje que había mencionado antes el señor Samanez y que practicaban los piros del Urubamba con frecuencia. Este río ofrece la ruta más corta para comunicar

las haciendas de la Convención y Lares con los establecimientos caucheros del Manú y Madre de Dios, que cada día adquieren mayor importancia.

El Mishagua, río igualmente valioso, entra 17 leguas abajo del Camisea y, como éste, comunica su curso con el del Manú por el pequeño Caspajali, formando un istmo de cinco kilómetros, ruta generalmente adoptada por los que remontan el Urubamba para pasar al Manú y Madre de Dios.

El pasaje al Manú por cualquiera de estos ríos se hace generalmente en seis o siete días, este tiempo aumenta si se lleva carga.

El Manú se baja en cuatro o cinco días hasta el Madre de Dios.

El tráfico establecido entre las dos hoyas ha llegado a adquirir gran importancia, aunque no regularidad. En febrero del 95 hizo un viaje el vapor *Herman*, fletado en Iquitos por Fitzcarrald, conduciendo mercaderías. La surcada de Iquitos a Mishagua se hizo en 310 horas y el regreso en 86, conduciendo 80,000 kilos de caucho.

Poblada la quebrada de Mishagua, mejorado el camino terrestre al Manú y establecida la provisión regular de víveres que pueden traerse al Bajo Urubamba del departamento del Cusco, los caucheros del Madre de Dios preferirán esta ruta a la del Madera, llena de peligros y además recargada con impuestos brasileños.

Cuatro leguas abajo del Mishagua afluye el Sepahua, semejante en caudal a los dos ríos anteriormente nombrados y que como ellos, mediante un angosto istmo, conduce al Cujar, en las fuentes del Purús, ruta también bastante frecuentada por los caucheros.

Estos tres pasajes abren a la producción del departamento del Cusco los mercados, no sólo del Ucayali, sino también los del Purús, Manú y Madre de Dios.

Ciento diez millas abajo de la boca del Sepahua se encuentra la del Tambo y empieza el Ucayali, cuyo tráfico actual admiraría a su primer explorador oficial.

La ribera izquierda del Bajo Urubamba no cuenta sino un afluente importante, que es el río Picha, considerado como el más caudaloso de todos. Ha sido explorado recientemente por los caucheros, que lo han encontrado muy rico en jebe: sus riberas están habitadas por salvajes bravos y remontando sus afluentes se llega al pongo Mainique.

Otros muchos ríos de inferior caudal permiten el acceso de navegación en canoas a las vastas selvas de la península Tambo Urubamba.

Dadas estas especiales condiciones es fácil deducir que el Bajo Urubamba ofrece el campo más ventajoso y mejor preparado para fomentar una población estable y la navegación regular del curso de este río y de todo el Ucayali.

Puerto Samanez o Sihuaniro, la boca del Camisea, el Mishagua, el Sepahua y el Picha están señalando el emplazamiento de cinco poblaciones que cada una tendría vida propia en el comercio y la explotación del jebe y del

caucho que abunda en las selvas de ambas riberas. No hay que encarecer la importancia que tendría el puerto Providencia en la boca del Tambo, pues tiene que ser el centro obligado del comercio por este río, del Urubamba y del Ucayali.

En su interesante estudio el señor Robledo explica cómo siendo Iquitos, el centro de adelantos sobre caucho y de aprovisionamiento a los caucheros amparado a su vez por el comercio de Pará o Europa, el producto resulta alambicado y sus colectores no cuentan con medios suficientes para pretender establecimientos definitivos, sistema que cambiaría si un camino de fierro o siquiera de herradura ligara al Cusco con el puerto indicado en el Urubamba.

Ese camino llevaría al Cusco un raudal de vida nueva, abriendo campo a sus actividades en receso, a sus capitales, a sus industrias y en la plenitud de las vírgenes selvas, de los terrenos más feraces, del clima más delicioso se alzarían poblaciones con vida propia, cuya exuberancia podía cobijar todo el personal excedente de ese populoso departamento. Tamaña grandeza será el resultado del camino que una al Cusco con el puerto Samanez o Sihuaniro.

"La riqueza solo se fija con el colono y la propiedad. El Brasil ha logrado por una sabia administración de fomento convertir sus selvas del Madera, del Purús, del Yurúa, hasta tomando tierra del Perú, en centros poblados y fabriles, sin más base que la industria extractiva de caucho y jebe, que arrastran también consigo la explotación de muchas otras materias primas. Bolivia ha desarrollado esta explotación en territorio nacional del Madre de Dios y va urbanizando algunos de estos centros productores con elemento propio llevado ahí por el deseo de lucro y dirigido por la influencia oficial.

En la región del Ucayali no queda casi nada de ese gran movimiento de años atrás. Iquitos mismo, que había surgido como espuma, languidece y la población flotante del Ucayali y del Amazonas peruano busca las riberas del Yurúa en demanda de trabajo, con más ventajosas condiciones de provisión y de facilidades de movilidad pues el *Brasil subvenciona* compañías de vapores nacionales y extranjeras.

Por esto puerto Samanez o Sihuaniro está llamado a ser el núcleo de una población comercial vigorosa y bien cimentada, con grandes y trascendentales perspectivas..."

Pinta el señor Robledo la decadencia de los valles de Lares y la Convención cuyos productos no resisten la competencia de los de Tambo en el mercado del Cusco y como consecuencia la organizacion de la Sociedad Sihuaniro para unir el puerto de ese nombre con los valles de Santa Ana y Yanatile, en una extensión de 31 leguas por bosques llanos, faldas de cascajo tendidas y los pajonales de las lomas del Yavero o Paucartambo. Para el paso de este río y el Tincumpinea, que son los más caudalosos del trayecto, se preparaban *ferrybotes.*

Acaso al combinarse en el Urubamba, las energías en receso y las riquezas latentes de su suelo privilegiado, que explica la existencia de tantas ruinas pétreas en él desparramadas; se inicie la reacción bienhechora que devuelva a los pueblos del Perú la confianza en el porvenir y la esperanza de mejores días.

En abril 22 de 1901 el Presidente de la República señor Eduardo López de Romaña constituyó la junta de vías fluviales con los señores Eleodoro Romero, José Pardo, José Balta, Federico Rincón y Ernesto La Combe (*).

La junta tenía las atribuciones de proponer al Ministerio de Relaciones Exteriores el envío de expediciones a la región oriental, los medios de protección a las empresas industriales radicadas y las disposiciones de administración que conviniera adoptar en esos territorios, organizar y despachar las expediciones aprobadas por el Ministerio; cuidar de la ejecución de las medidas que a solicitud de la junta resuelva el gobierno y constituir con este objeto comisiones especiales en determinados lugares, recibir e invertir los fondos votados con ese objeto. La junta debía elegir y eligió presidente al doctor Romero, tesorero al doctor Pardo y secretario al doctor Polo.

Una de las primeras expediciones organizadas debía explorar los ríos Ucayali, Urubamba, Misahua, Serjalí, Caspajalí, Manú, Madre de Dios y Tambopata, inclusive el istmo llamado varadero Fitzcarrald. Jefe de esta expedición fue nombrado el coronel La Combe, que adoptó la vía Pichis-Pachitea para ir a Iquitos, de donde salió luego a surcar el Ucayali, cuyas referencias queremos incluir por tratarse de una exploración casi oficial.

El interesante informe del jefe expedicionario principia refiriendo la resonancia que tuvo en Lima, en 1890, la noticia de haberse encontrado un paso corto para trasladarse de la hoya del Ucayali a la del Madre de Dios, por el cauchero Fitzcarrald o Fitz Gerald, como asegura el señor Cúneo Vidal. Ese cauchero audaz y emprendedor, establecido en la boca del Tambo, creyendo dirigirse a las cabeceras del Purús, se había encontrado en el Madre de Dios.

"Surqué, decía, las aguas del río Urubamba hasta la boca del Camisea, el que seguí surcándolo por algunos días, desembarqué y pasé un riachuelo afluente del Manú, del que seguí sus aguas".

"El espacio de tierra que separa los afluentes mencionados fue recorrido en cincuenta y cinco minutos de marcha, pudiendo pasar por tierra las embarcaciones que necesité para continuar mi viaje al Manú, construyendo una grande para seguir al Madre de Dios".

(*) Además de los nombrados formaron parte de esta junta los señores Solón Polo, Telémaco Orihuela, Eulogio Delgado, Alberto Ayulo, Juan Antonio Loredo, Pedro Rodríguez Salazar y Carlos Larrabure y Correa.

Fitzcarrald adquirió en Iquitos, el vaporcito *Contamana*, en el que surcó el Alto Ucayali y el Urubamba, pero no volvió por el Camisea sino por senda que le indicaron los indios lugareños, que fueron el Misahua y el Serjalí su afluente. Remontó por ahí pasando las canoas muchos rápidos, desarmó su vaporcito, que fue llevado con tanganas como se hace para impeler las canoas y hasta cargándolas en peso con los 600 hombres que le acompañaban, hasta llegar a la lengua de tierra que separa el Serjalí del Caspajalí, que es la que se llama varadero o istmo Fitzcarrald. Desde esa lengua de tierra arrastró al *Contamana* hasta el Caspajalí, Manú y Madre de Dios.

Sostuvo combate con los mashcos del Manú primero y luego con los feroces guarayos y dominándolos llegó con su vaporcito a la confluencia del Senú con el Madre de Dios, en donde encendió las hornillas y apareció más abajo a todo vapor.

Vendió el vaporcito que al día siguiente de entregado se hundió, maltratados sin duda los fondos por tan prolongado arrastre y vendió así mismo las mercaderías llevadas, consiguiendo además asociarse con el doctor Vaca Diez, persona acaudalada y de negocios.

La nueva firma dio amplia organización a los negocios. Tuvo auxiliares en los campos del Alto Ucayali y del río Urubamba, en los piros del Misahua y Camisea y hasta consiguieron traer más de 300 jóvenes de Moyobamba y del norte del Perú que se establecieron a distancia de 20 a 30 millas en el Urubamba, Misahua, Serjalí, Manú y Madre de Dios en haciendas que eran puntos de apoyo o sucursales, cuyos vecinos se apoyaban recíprocamente.

Los dos socios fueron a Inglaterra en donde hicieron construir un vaporcito especial, con el que quedaba completada la instalación más amplia y atinadamente organizada.

Pero aquello era sólo una demostración vívida de lo que puede hacerse con métodos adecuados. Hecha la demostración se dispersaron sus elementos.

Surcando en el Urubamba el *Adolfito* naufragó. Es muy probable que chocara en alguna piedra, que agujereó el casco y sin advertirlo desprendieron el vapor de la piedra, inundóse y hundiéndose, arrastrado por la corriente.

En el vaporcito viajaban Fitzcarrald y Vaca Diez, buen nadador el primero, se dice que por salvar a su socio descuidó su propio salvamento y ambos perecieron a la vez. Sus cadáveres se encontraron abrazados.

Fue una pérdida muy dolorosa. El gesto irónico del hecho que aparece cuando sólo se esperan el éxito y a la apoteosis.

El coronel La Combe dice con mucha justicia:

"La desaparición de Fiscarrald ha sido una gran pérdida nacional, la obra que empezó ese hombre verdaderamente extraordinario fue una obra colosal que desapareció desgraciadamente con su iniciador, por falta de tiempo para consolidarla".

La obra de Fitzcarrald interesó hondamente la atención de las personas dirigentes, causó la expedición y es excusable la digresión que ha aportado el

relato del Urubamba y Ucayali, con el que además se conexiona.

Volviendo a la comisión exploradora ella fue a su destino por la vía central hoya Pichis Pachitea. Sería ocioso seguir las peripecias de una comisión numerosa en marcha por sendas nuevas con elementos a crear.

En Iquitos compraron dos lanchas y debidamente provistos salieron a su destino.

Al ganar la boca del Pachitea ocurría ahí una gran creciente que elevaba la superficie del agua quince metros sobre su volumen normal. Un poco más arriba se cruzaron con el hermoso vapor *La Preciada* que regresaba del Alto Ucayali porque no había querido arriesgar su buque de Bumaria arriba, pues la extraordinaria creciente del río había aumentado la corriente y los peligros de la navegación.

Continuando la surcada el mayor de los vaporcitos, el *Urubamba,* al pasar el canal de Sheboya, se metió en un lugar muy estrecho y ahí quedó preso sobre un árbol atravesado en el fondo y que no se veía. La hélice había tocado además en otro tronco o en piedra, pues faltaba una de sus aspas y había otra doblada, averías que fue preciso remediar, empleando en tal trabajo tres días. El río arrastraba abundante palizada, lo cual aumentaba las dificultades de la marcha.

En el remolino de Santa Rosa el *Urubamba* resulta medio volteado como el *Napo* 30 años antes con Mr. Tucker a bordo y la lanchita menor, la *Manú* estuvo también muy sarandeada. Las dos embarcaciones, arribaron laboriosamente a la confluencia del Urubamba y el Tambo, si bien la *Manú* resultaba más diligente.

Continuando la surcada en el Urubamba sobre una punta de la isla Tucker la *Manú* resultó cautiva y tumbada de costado sobre un árbol al que la aconchaba la corriente con fuerza de diez millas. Después de serios trabajos y maniobras distintos que dirigían el coronel señor La Combe y el ingeniero señor Torres, lograron desclavar el vaporcito del árbol con el castillo y parte de la obra de proa destrozada. Safada la *Manú* del árbol fue a encallar no muy lejos notándose que dos aspas de la hélice estaban dobladas.

La *Manú* encontró fondo de veinte centímetros delante de una cascada formidable y la *Urubamba* había encallado más abajo. Después de 15 días hubo otra creciente y las dos embarcaciones se repusieron a flote.

Sobre la isla Tucker varó otra vez la *Urubamba,* volviendo a ponerse a flote con su propia máquina en un esfuerzo extremo.

Continuando la surcada la *Manú* en la que iba el cartógrafo señor Vallejos vigilando, por enfermedad del señor Torres, que se asistra en la *Urubamba*, quiso ir de una banda a otra gobernando el práctico Pancuco, y en esa travesía embistió a todo andar un banco de cascajo y la fuerte corriente la tumbó, inundándola el agua, que a la vez apagó los fuegos.

Relativamente a este naufragio dice el coronel La Combe:

"Creo firmemente que si hubiera habido a bordo de la *Manú* una persona de calma, de sangre fría y conocimientos profesionales, nada hubiera sucedido, por haber aquella magnífica embarcación, pasado por trances difíciles". Creía lo cierto.

La *Urubamba* surcó en quince días el Urubamba hasta la boca del Sepahua, en donde desembarcó la expedición para seguir su viaje en canoa, regresando el vaporcito *Urubamba* a Iquitos.

El viaje en canoa por el Misahua y Serjalí, necesariamente penoso, aparta esta odisea de la navegabilidad del Urubamba que es el asunto de este capítulo.

El coronel La Combe estima franca la navegación del Alto Ucayali, hasta Cumaría y accidentada desde este lugar agua arriba hasta la confluencia del Urubamba con el Tambo, especialmente en la época de las grandes crecientes.

Menciona que en su surcada arriba del Cumaría se sondaron máximum 7 brazas y mínimum braza y media siendo la corriente 3 millas 55 a 3.80 y en la correntada de Sheboya 6 millas. Luego una correntada de tres millas y media, encontrándose fondos de cuatro brazas a dos y media.

En la correntada de Caengua el fondo era entre 9 y 3 brazas y la corriente de 3.85 a 5.75.

En Arica la correntada era de seis millas. De ahí penetraron en la Vuelta del Diablo. "Este obstáculo, dice, consiste en que debido a un largo plano inclinado del lecho del río, la corriente viene violentísima hasta estrellarse contra una gruesa peña o muralla de roca casi perpendicular al eje del canal, la que hace que las aguas cambien bruscamente de rumbo y formen la tan nombrada Vuelta del Diablo, cuyo canal está al pie mismo de la pared de la roca, la que mide, mas o menos de 180 a 200 metros de largo, al pasar ésta y en el mismo cambio de dirección que se encuentra casi en ángulo recto y recibiendo casi toda la violencia de la corriente, cualquiera embarcación por poderosa que sea, se halla expuesta a ser atraída hacia el pozo, atracción que proviene, probablemente de alguna profunda cavidad en el lecho del río, situado al pie de la roca y que en su brusco cambio de dirección y por la fuerza centrífuga de la corriente, produce un remolino que todo lo atrae. Bien se comprende pues, que al pasar esa Vuelta del Diablo, cualquiera embarcación a vapor, por poderosa que sea, como se ha dicho, está en peligro inminente; porque la tensión de la maniobra es tal que encontrándose en su máximum de desarrollo, puede reventar cualquier cadena o cable y entonces el barco va a estrellarse contra la muralla y se hace pedazos, inútil es decir también que en un caso de esos nadie de la tripulación puede tener ni la más remota esperanza de salvarse, porque si su cuerpo no es destrozado contra la roca, la corriente y los remolinos darán cuenta de él".

. . . . . .

Después de esa famosa vuelta sigue la corriente con seis millas y fracción.

Pasando la boca del Unini el curso del Ucayali forma un ángulo como de 100º y en la parte del vértice un gran remanso en donde entra por la banda izquierda un pequeño río, teniendo en la orilla opuesta una playa cascajosa; sea por las corrientes encontradas o por grandes depresiones del lecho se forman unos remolinos espantosos que levantan olas tan grandes como las de un mar agitado y hay que conocer bien el lugar, porque aun un vapor grande puede ser aconchado a la playa, como le sucedió al *Bermúdez*, de doscientas toneladas, que fue arrojado a la ribera derecha, amontonándose en pocos momentos cantidades de piedras contra sus costados y abandonado de sus tripulantes. A poco una creciente la repuso a flote. Es el lugar más terrible quizás en la navegación del Alto Ucayali y se llama Termópilas.

Arriba de Lagarto la corriente varía de 4 a 7 millas hasta la confluencia Tambo–Urubamba , encontrándose antes de ésta el gran remolino Santa Rosa, que votó a la *Manú* fuera de su centro y tumbó a la *Urubamba*.

La barra es peligrosa para los vapores que tienen que meterse por el medio del río, tanto más desde que por una arteria corre más cantidad de agua que por la otra.

"En resumen el Bajo Ucayali es navegable en todo tiempo; pero sin embargo ES INDISPENSABLE LLEVAR BUENOS PRACTICOS DEL LUGAR los que tienen el instinto de la divagación del río, y, además (esto es punto capital) tienen una vista tan acostumbrada, que reconocen hasta tres pies debajo del agua cualquier palo que esté fijo en el fondo del lecho del río, peligro siempre temible para cualquier vapor, por grande que sea, pues si tropieza con alguno de esos palos puede romperse el casco por la quilla".

El Alto Ucayali lo navegaron en enero, el mes de mayores crecientes y ese enero en particular, pues dijeron los moradores que tienen sus chacras en la ribera; que desde muchos años antes no habían visto creciente más voluminosa; no obstante la cual en determinados sitios, apenas había fondo para la *Urubamba*, cuyo calado era cuatro pies, siete pulgadas y veinticinco décimos de pulgada.

Este informe concluye diciendo sustancialmente que los malos pasos Sheboya, Coengua, la Vuelta del Diablo, las Termópilas harán siempre difícil la navegación aun a poderosos vapores, que unieran a un calado exiguo un andar efectivo de doce millas y creo firmemente que nunca servirá para un tráfico comercial seguro.

Refuerza el coronel La Combe su opinión desfavorable a la navegabilidad del Ucayali con la del coronel Pereira que también aporta datos.

Dice del Urubamba que nace en La Raya o línea divisoria que separa los departamentos de Cusco y Puno, atraviesa las provincias de este departamento sigue su curso lleno de precipicios e insalvables dificultades para que se le pueda navegar a vapor hasta Cumaría y desde este punto hasta Nauta o el Amazonas es navegable a vapor en todas las épocas del año, por embarcaciones de cuatro pies de calado y máquinas de algún poder, a fin de remontar sin

peligro las fuertes corrientes que se encuentran en ese río, en distintos lugares, muy especialmente las de Cancha-huayoc, del Tabacoa, del río Coco y otros, que sería largo enumerar...

Algunos que han viajado por el Ene o Apurímac y por el Perené se han permitido asegurar que esos ríos de cabecera que forman el río Tambo son navegables a vapor. ¡Cómo fuera tanta belleza! Pero si el Tambo es innavegable a vapor en tiempo de la vaciante de los ríos ¿cómo lo serán los que forman el Tambo, inferiores en caudal de aguas y en las demás condiciones indispensables para que un río pueda navegarse a vapor?...

"Hay otro punto que me parece conveniente rectificar es el cúmulo de calumnias que se levantan a los chunchos: ¿quién podría dar un paso en esos ríos sin el generoso y útil auxilio de esos infelices, más nobles, más sinceros y sobre todo más veraces que los que vienen de allá, a contar o a escribir cuanto les parece a propósito para dar importancia a sus viajes.

En conclusión: el río Ucayali, como he dicho, hoy no se puede navegar a vapor sino hasta Cumaría o sea la mitad de la distancia entre la boca de los ríos Pachitea y Tambo, esto en todo tiempo, y en la creciente de los ríos hasta la boca del Camisea y de allí para arriba el Urubamba será navegable cuando lo canalicen".

Le resta fuerza de persuasión a las conclusiones copiadas la fuerza irresistible del hecho y el hecho tratándose de la nevegabilidad del Alto Ucayali y Bajo Urubamba es que el vaporcito de este nombre llegó a su destino que era la boca del Sepahua, el hecho evidente es que el vaporcito *Urubamba* surcó el Alto Ucayali y el Bajo Urubamba hasta la boca del Sepahua, arriba de Cumaría, arriba de la boca del Tambo, y arriba de la boca del Camisea.

Conviene anotar que el *Urubamba* era un vaporcito fino, angosto, con bastantes pesos por alto, sin preparación contra las palizadas, sin previsión para el gobierno en las grandes corrientes, con demasiada eslora para girar en las vueltas forzadas de lugares estrechos. Bueno para navegar en las aguas del Bajo Ucayali o del Amazonas, carecía de las condiciones señaladas para las embarcaciones destinadas a aquellos viajes y que han indicado cuantos profesionales se han ocupado de ellos. Era tan inaparente como lo fue el *Napo,* en el que hizo el contralmirante Tucker su primera surcada en la misma sección del Ucayali, vaporcito tan inaparente o mas que *Urubamba*, según opinión de varios profesionales, aunque mal informado tal vez, el jefe de la expedición lo supone apropiado.

Y con todos esos defectos el *Urubamba* fue hasta Sepahua y regresó. Y sea permitido agregar, que regresó a cargo del ingeniero y que llegó a Iquitos sin el menor tropiezo.

El naufragio de la *Manú*, los accidentes del *Urubamba* pudieron haberse producido sin que fuese preciso para ello la aspereza o dificultades del tramo. La interlínea del parte lo explica con bastante claridad.

El hecho es que el barquito llegó a su destino y en esto sin duda estuvo

inspirada la frase del coronel La Combe, al decir que en los accidentes a flote deciden "la calma, la sangre fría y los conocimientos profesionales"

Sensible fue el naufragio de la *Manú,* más que por su valor intrínseco por haberse perdido los datos hidrográficos acopiados hasta ahí por el ingeniero señor J.M. Torres, aunque sin duda existe en algún archivo el libro de bitácora del *Urubamba* y en él los sondajes, atrumbamientos, distancias caminadas y demás observaciones que es de rigor consignar en ellos, no obstante que quien podía formarlo, el alférez Olivera, iba al timón.

Queremos cerrar el capítulo con algunas líneas del interesante informe del ya nombrado ingeniero de la expedición La Combe, señor Juan M. Torres Balcázar , que se encargó espontáneamente del sondaje en la surcada y que era en la *Manú* la persona más autorizada hasta pocos días antes del desastre de este bote a vapor, en que por sentirse enfermo se había trasbordado al *Urubamba.*

Las suyas son afirmaciones deducidas del estudio sobre el terreno y las sustenta, no un hecho sino una serie de hechos, no sólo la surcada de un vapor de 30 toneladas sino la lista en que constan los pelos y señales de 18 vapores que han hecho una o más surcadas.

El dice también, como testigo de vista, lo que fue el naufragio de la lanchita *Manú* y de los otros naufragios con los que se pretende entenebrecer las perspectivas de restablecimiento económico y de ventura que ofrece la navegabilidad de los ríos de oriente y en particular de la arteria principal de nuestra montaña.

Habla el señor Torres y dice del Camisea que tiene el ancho 150 m. entra por la margen derecha y comunica con el Serjate, afluente del Manú por el varadero de su nombre.

"Las aguas corren en general con una velocidad media de 6 a 8 Km. en época normal. En el estiaje disminuyen á 4 y en las avenidas mas extraordinarias subirán á 9. Estos números tienen dos comprobaciones prácticas: 1º la canoa de bajada hace el viaje en sólo 29 horas en época normal, y 2º en la época de llena alcanza á 18. En nuestro viaje no encontré corriente sino de 8 Km., en general que en los malos pasos subieron hasta 10."

Las avenidas suben hasta 4m. el nivel actual de las aguas y se presentan con muchas palizadas y árboles. El estiaje nunca llega a hacer perder el canal de 0m 80 a 1m. de fondo en las partes explayadas, conservándose de 1m. 50 a 2m. en las encañadas. Las primeras y que se presentan con mayor caudal de aguas, comprenden desde diciembre hasta marzo, la denominada de San Juan que sólo dura 4 a 6 días de junio, y la de las charapillas viene tambien de consideración en julio y agosto.

El lecho del río está muy sucio de árboles y grandes piedras que producen malos pasos en la mayor parte del año y que indudablemente desaparecerán en las avenidas. Las aguas han corroído los cerros del occidente y desprendido trozos enormes de roca, que es difícil puedan ser arrastrados por la

falta de pendiente del lecho; el cascajo y los árboles han venido luego a aglomerarse en estos lugares dando origen a remansos agua arriba y caída o rápidos después. Las playas, cascajosas por otro lado, formadas en lugares de pendiente nula o contraria han dado lugar también a semejantes pasos, menos peligrosos, por supuesto. Los cambios bruscos de nivel y pongo no existen por completo, de manera que no es difícil tarea dejar expedito y a poco costo el fácil tráfico.

En la actualidad algunos pueden presentar peligro para la surcada en canoa o en embarcaciones a vapor de malas condiciones, sin embargo los dos únicos casos de naufragio son bien conocidos. La *Adolfito* perdió el timón en el momento en que luchaba con la correntada de Shepa, la *Manú* fue torpemente enclavada entre dos bancos de cascajo en el Guineal, y recientemente el magnífico vapor *"Sananga"* de don Abelardo Morey naufragó por habérsele abierto un forado en el casco con un tronco de árbol, que acusa un descuido punible del práctico. Citemos como malos pasos principales: 1º Aschicuya 2º Puletali – 3º Pajoya – 4º Shepa – 5º Guineal – 6º Inuya.

Todos sin embargo tienen canal fácil y hondo, bien que es de todo punto indispensable la presencia de un práctico para que lo indique, o el sondaje anticipado en una embarcación menor para señalarlo.

La navegación por el río Urubamba en toda época y con éxito se puede hacer pues con embarcaciones de 15 km. de andar y 0m 50 de calado. Limpio el río de sus obstáculos y dragados un poco los bajos, ella puede ser llevada en condiciones magníficas hasta con lanchas de 1 m de calado, bien que no hay mayor interés en aumentar éste cuando los resultados de las actuales construcciones de navíos son más ventajosos conservándolo pequeño.

Por establecer la verdad científica alterada, ya en forma de exageradas descripciones de peligros que no existen y de obstáculos insalvables, ya siguiendo la rutina de apoyar ciegamente lo que no ha sido sino efecto de circunstancias especiales, nunca de imposibilidad material e invencible, me he visto precisado a ocuparme, siquiera a grandes rasgos de los ríos Alto Ucayali y Urubamba, sin posesión del gran número de datos que recogí a su pasaje por haberse perdido en el naufragio de la lancha *Manú* y teniendo sólo a la vista el importante diario que particularmente ha llevado el señor Vallejos desde Iquitos.

Las ordinarias corrientes de estos ríos, sus malos pasos característicos, han sido y son materia de fantásticas narraciones, obligadas sin duda por la honda impresión que deja en el espíritu la volcada de una canoa o virada de una embarcación a vapor. El recto criterio que se desprende de una seria y minuciosa investigación ha faltado por desgracia casi siempre, siendo el apasionamiento ciego el que se le ha sobrepuesto.

Hay que dejar escrito lo cierto sobre todo, para que nunca se desamparen estas importantísimas regiones por los falsos datos que de ella se dan.

Y esto cierto, evidente, incontestable, es que los ríos Urubamba y Alto

Ucayali se pueden navegar en toda época del año y sin peligro alguno.

Numerosas embarcaciones a vapor han surcado sus aguas en pésimas condiciones marineras, ya desafiando fuertes avenidas, ya en sequía extraordinaria buscando canal en los trechos en que se ha explayado el río con exageración.

El vapor nacional *Bermúdez*, de gran calado y un andar de 7 millas, hizo hasta el Mishahua siete viajes.

El vapor *Herman* de la casa Wesche & Co. 107 toneladas hizo *cuatro*.

El vapor *Napo*, de la Comisión Hidrográfica, surcó hasta 65 km. de la desembocadura del Tambo.

El *Amazonas*, de don Luis F. Morey e hijos, de 128 toneladas, 9 pies de calado y sólo 7 1/2 millas de andar ha hecho dos viajes hasta esa desembocadura.

La *Unión*, lancha comercial de los señores Suárez y Fitzcarrald de 65 toneladas, 3' de calado y 8 millas de andar, hizo más de *diez* viajes redondos regresando en uno cargada hasta el tope del producto.

La *Laura*, de 44 toneladas y 3' de calado del señor Vaca Diez ha hecho *dos*.

La *Urubamba* del Gobierno de 30 toneladas y 6 1/2 de calado, con sólo un andar de 5 1/2 millas ha hecho *uno* completo hasta el Mishahua, primero con el nombre de *Onza* cuando pertenecía a Juan José Ramírez y después con la comisión nuestra.

La *Dorotea* de 22 toneladas y 3'de calado con 5 millas de andar, hizo *uno* en el mes de diciembre.

La *Americana*, de 4' de calado de Benasayac & Toledano, con un andar de 4 1/2 millas ha hecho *cuatro* viajes.

La Amazonas, del Gobierno de 24 toneladas de carga, de 6' de calado 5 1/2 millas de andar ha hecho últimamente *dos* viajes hasta el Mishahua.

El remolcador *Bolívar*, de Vaca Diez de 14 toneladas ha hecho *dos* viajes.

La *Manú* de la Comisión de nosotros de 5 toneladas y 2' de calado, con sólo un andar de 5 millas escasas *llegó al Guineal*.

El *Adolfito*, de 9 toneladas 20 de Suárez y Fitzcarrald que se perdió en Shepa por descuido.

La *Cintra*, de 4 toneladas 15, 2' de calado y 4 millas de andar, hizo en el mes de julio *un* viaje hasta la playa de Sottlija en el río Mishahua.

La *Contamana*, de Carlos Fitzcarrald, de 2 toneladas 60. 18'' de calado y 4 millas de andar surcó hasta la desembocadura del Serjalí y avanzó 2 días en el Alto Mishahua.

La *Lancha* hizo *un* viaje.

Por último, sólo en el mes de marzo de este año el vapor *Sanango* de don Juan Abelardo Morey, que debe tener más de 150 toneladas de carga y 5' de calado ha hecho un viaje hasta la desembocadura del Tambo y otros en el Urubamba.

Después que 18 malas embarcaciones han logrado surcar las aguas de estos ríos en toda época y en las desventajosas condiciones ya apuntadas (por 45 veces) *¿podrá sostenerse que los malos pasos son insalvables y ofrecen inminente peligro al viajero? ¿se vendrá a asegurar la mitológica existencia de corrientes de trece y quince millas en ellos?*

En fin la navegación hecha por la Comisión exploradora no permite ya la menor duda al respecto.

La lancha *Urubamba,* era una vetusta embarcación de 6 1/2 pies de calado, con máquina que nunca pudo mantener su presión y que nunca tampoco logró ni 6 millas en su andar, y sin embargo hizo de Iquitos al Mishahua una marcha efectiva de 336 horas, salvando el Alto Ucayali en creciente en . . . horas y el Urubamba en 60 con combustible húmedo y de mala calidad. Regresó en 9 días sin mayor reparo en su maquinaria y sólo con algunas paletas de menos. La pequeña embarcación *Manú* de mejores condiciones marineras, menor calado y con solo cinco millas de andar avanzó sólo desde la boca del Pachitea hasta las dos terceras partes del Urubamba, sin ningún tropiezo y llevando casi el mismo canal que la primera. Si se hundió en la isla del Guineal no fue debido sino a la torpeza de un práctico".

AFLUENTES DEL UCAYALI

Como va resultando esta reseña geográfica más extensa de lo presupuesto al principiarla, limitamos la de los tributarios de este río a los más notables anotando respecto de cada uno solamente lo muy esencial.

TAMAYA es uno de los principales. Es de bastante caudal, corriente casi nula que permite surcar a toda clase de embarcaciones. Aun en verano necesitan las canoas emplear sus remos, pues por ser muy profundo y el fondo de fango además, las *tanganas* o palancas con que las impulsan resultan inutilizables. Es navegable hasta la boca del Putaya su afluente, por el que se comunica con el Alto Yurúa, abajo de Nuevo Iquitos.

Del Tamaya se pasa al Amueña por el varadero Cayanya. Las lanchas pueden ir hasta Bellavista, en el Amueña, con lo que resultan muy próximos los extremos navegables. El Amueña arriba de Bellavista, es navegable en canoa todo el año hasta sus vertientes, las que comunican con el río Chesheya, que es otro afluente del Alto Ucayali.

ABUJAO. El de este nombre es otro afluente navegable con lanchas de poco calado, en los meses de invierno. Lo surten algunas lagunas y varios subafluentes. En canoas grandes se puede navegar en todo tiempo hasta la quebrada Mateo. De esta por el pequeño afluente Pacaya se acerca al varadero que la liga al Poma-yacu, afluente del Junín, que lo es del Yurúa-Mirim,

este varadero es el más corto de los que ligan aguas del Ucayali con la de Yurúa. El Abujao también acerca su corriente al Moa, si se sigue la surcada arriba de la quebrada Mateo.

Los ríos Mirim y Moa son navegables durante el invierno por lanchas a vapor. En verano por canoas.

UTIQUENEA. Puede surcarse dieciocho días en curso franco y tiene un varadero fácil al Moa, afluente del Yurúa, otro al Ypishuma, que es otro afluente del mismo Yurúa y un tercero al Batán, afluente del Yavarí. Hace varias lagunas.

AGUAITIA. Está poco estudiado, pero se le supone navegable en embarcaciones de poco calado en distancia considerable; tiene su curso desde su entrada al Ucayali hacia el SW. Recibe en el trayecto algunos afluentes de extenso curso. Tiene varias correntadas y rápidos y sus vertientes en la cordillera que separa la hoya del Ucayali de la del Huallaga.

PISQUI. Es otro de los tributarios que entran al Ucayali por la margen izquierda y que se ha supuesto buena senda para entrar al Ucayali. Es navegable casi desde su origen.

Hace dos años el prefecto de San Martín coronel Negrete, daba cuenta al gobierno del trabajo de senda de penetración de 200 Km. en la pampa del Sacramento, en busca de las vertientes del Pisqui. Dice repitiendo el informe del ingeniero G. Johnson que encontrado el Pisqui se le exploró durante seis días y resulta que es navegable en todo tiempo sin ninguna dificultad, surcando las canoas desde su desembocadura en el Ucayali hasta sus cabeceras para sacar sal de la mina de Uchiza, cercana al Huallaga, con lo que queda establecida la comunicación entre este río y el Huallaga.

La topografía del terreno es llana y muy extensa, su montaña rica en producciones de cacao silvestre, algodón, gran variedad de ricas maderas y se encuentran también algunos árboles de jebe, que demuestran mayor existencia en el interior de la montaña y el clima sano bajo todo aspecto. En las pampas se han encontrado varios grupos de jebe fino, caucho y en mayor cantidad jebe débil y otras resinas como bálsamo, copal, vainilla, cacao, algodón , tagua &.

Por las exploraciones hechas en las pampas del Sacramento se vio que en su apariencia topográfica es una llanura inmensa, de clima muy sano, no obstante sus constantes lluvias.

Como los terrenos en la margen izquierda del Huallaga y las cabeceras del Pisqui son muy buenos, dice en su informe el ingeniero señor Johnson, y aparentes para sembrar arroz, caña de azúcar, cacao, yucas, camotes, maíz y toda clase de menestras, lo mismo que plátanos y otras muchas frutas; se impone el establecimiento de colonias para desarrollar ahí la agricultura que cuenta con vasto campo de acción, principiando a colonizar por el Huallaga y adelantando gradualmente hasta trasmontar la cordillera oriental.

Este sistema permitirá utilizar el río aprovechando las facilidades que ofrece para llevar en balsas los productos agrícolas hasta Iquitos y los colonos, sin el menor miedo de que los ataquen los salvajes, que son inofensivos, y hasta susceptibles de prestarse al trabajo, tendrían garantías y recibirían los recursos de que disponen los vecinos pueblos de Pizana, Tocache y Uchiza, los que en esa forma de avance progresivo se establecerían al otro lado de la cordillera oriental, en las pampas del Sacramento, en las que ya hay abiertas varias trochas, una de las cuales ha penetrado 200 kilómetros, senda que sería el medio de comunicación para llevar por el Pisqui y Ucayali sus productos a Iquitos, en tanto que la ruta del Huallaga a Chimbote, les asegura elementos de aprovisionamiento y de trabajo. Uno de los proyectos más sencillos y por esto mismo más realizable y práctico.

Ha encontrado el señor Johnson que la situación dada en las cartas geográficas al Pisqui, es equivocada, pues ella corresponde al río Biabo, resultando que el trazo de aquel es muy distinto; por lo que deberá hacerse camino nuevo por Uchiza, comunicando así más directamente los ríos Huallaga y Ucayali; quedando el ya abierto, que arranca de San Cristóbal, en provecho de los colonos que ahí se establezcan y que desde luego tendrán una senda de comunicación, cruzando en terreno ya explorado y que tiene condiciones muy ventajosas.

Establece la excepcional importancia de la margen izquierda del Huallaga, apropiada para vastos sembríos desde puerto Pizana hasta las cabeceras del distrito Tingo María, en el que existe gran extensión de tierras de cultivo y pastos para inverna de ganados.

De puerto Pizana resulta Chimbote a seis u ocho días de distancia según su itinerario que es:

Del puerto de Pizana al pueblo de Ongon	3 días
De Ongon a Tayabamba	1 día
De Tayabamba al río Marañón	1 día
Del río Marañón al pueblo de Sihuas	1 día
Del pueblo de Sihuas al de Yuracmarca	1 día
De Yuracmarca a Chimbote, ferrocarril 104 km.	1 día
Días de camino	8 días

Arreglado el camino de herradura entre Pizana y Tayabamba, para lo cual existen fondos, la distancia se cubriría en seis días, con lo que se tendría a la vez la vía más próxima al Pacífico y la mejor provista.

Los trabajos agrícolas que se establezcan tendrán doble mercado, doble vía; la fluvial para enviar sus producciones a Iquitos y la de Chimbote como establecimiento de colonización en la margen derecha del río con venta-

jas y seguridad para los colonos y con otra ventaja aun: la de brindar empleo a capitales propios o de intermediarios radicados en Lima, con lo que se nacionalizarían industrias extractivas sin el riesgo de que se repita lo ocurrido en Iquique con motivo de la intervención de capitales chilenos o de intermediarios radicados en Chile en la extracción del salitre.

El departamento de Ancash, provincia de Pataz, suministraría los colonos que fuera necesario y si ahí se estableciera un banco agrícola que permitiera acción liberal respecto de los agricultores sin capital propio, se abriría siquiera ahí, horizontes extraños al gamonalismo vetusto que impide la realidad de derechos iguales para equipararlos a iguales deberes.

En esas regiones calcula el prefecto señor Negrete que puede obtenerse algodón a 13 soles los 46 K.puesto en Iquitos, en donde como es sabido se hacen los embarques directos para Europa.

Ancash, Huánuco, Libertad, se sacudirían de los brazos inútiles y estos brazos entrarían a actuar como factores de engrandecimiento y de ventura.

Aun los mismos conivos que hoy habitan el pajonal son dóciles y reductibles para adoptar métodos racionales en las labores del campo o en las industrias.

Ahí se alimenta pronto y bien el ganado que no lejos se compra barato y una vez cebado puede obtenerse por él en Iquitos tres o cuatro veces el valor invertido.

El Prefecto oficiante cree que bastará una discreta intervención oficial para aprovechar y convertir en elemento de reacción y engrandecimiento esa riqueza abandonada al lado de tanta energía que se enmohece inactiva.

Un estudio del señor V. Pezet propone un aprovechamiento más alentado del río Pisqui prolongando hasta el pueblo de Santo Domingo el ferrocarril de Chimbote al interior, para obtener que en el viaje de Lima a Iquitos se empleen 90 horas útiles o sea 3 días tres cuartos de día.

Según ese estudio el Pisqui tiene curso navegable de cincuenta y cinco y medio kilómetros y hasta el puerto en las cabeceras del río acusa 507 Km. detallados así:

Chimbote a Yuracmarca	132 Kms.
Yuracmarca a Tarica	75 Kms.
Tarica a Tayabamba	120 Kms.
Tayabamba a Pizana	135 Kms.
Pizana a Santo Domingo	45 Kms.
	507 K ms.

De esta distancia 375 Km. corresponden a la cordillera oriental.
El tiempo que demoraría el viaje lo descompone así:

	H.m.
Lima al vapor en el Callao	0. 45
Callao a Chimbote	17. 20
Desembarque en id.	0. 15
Chimbote a Santo Domingo–Ferrocarril	25.20
De puerto Santo Domingo a la boca	4. 00
De Shipibos a Iquitos 597 Kms.	43. 00
	Total 90. 40

CUSHABATAI. De agua salobre. Navegable en canoas hasta cerca de sus vertientes y en invierno por lanchas de gran calado.

SARAYAQUILLO. Es un caño de comunicación entre el Ucayali y el Huallaga. Como hubo ocasión de decirlo, surcándolo hasta una trocha que comunica con el Yanayaco por el que se baja al Chipurana, y por el Chipurana al Huallaga. En la cabecera del Sarayaquillo hay aguas calientes. En verano no hay agua suficiente para canoas cargadas.

CATALINA. Es un caño que comunica el Ucayali con una laguna que es término del pequeño afluente Rumi-yaco, desde el cual se va a Yanayaco por un varadero de treinta Kilometros. Queda dicho que el Yanayaco va al Chipurana afluentes del Huallaga.

TAPICHE. Entre los ríos que afluyen por la derecha al Ucayali el Tapiche, es, sino el principal uno de los principales así por su navegabilidad como por su extensión, la riqueza de los terrenos que cruza y el enlace de la suya con otras corrientes. Lo navegan lanchas de gran calado sin ninguna dificultad. Durante la creciente es navegado en lanchas de vapor, de bastante calado. En vaciante se navega parte en lancha y parte en canoas. El Tapiche, tiene un afluente caudaloso, el Río Blanco, al que a su vez afluye el Loboyaco, surcando estos ríos se llega a un varadero que los comunica con el Yavarí. Surcando por Río Blanco hasta el Ubuya, otro de sus subafluentes, se alcanza el varadero que pasa al Yaquirana.

PACHITEA

Deliberadamente hemos dejado para tratar al último este río que afluye al Ucayali por la margen izquierda y del cual se ha hecho descripciones tan opuestas que hasta hoy, después de muchos lustros, muchas exploraciones, muchas energías y mucho dinero invertido no se aventura la última palabra.

En 1890 el coronel Palacios Mendiburu en documento oficial, refirién-

dose a los ríos Pichis, Palcazu y Pachitea, decía de los primeros: ninguno de esos dos ríos permite la navegación a vapor, sea por su poco fondo, por sus corrientes o por su ancho y vueltas forzadas en que se desarrollan. Hoy se navega en canoas y éstas en el Palcazu tienen peligro y en el Pichis se varan a cada rato.

El río Pachitea, formado por los anteriores, sólo es navegable en tiempo de creciente; siendo sin embargo muy expuesta su navegación, pues su cauce en muchas partes de roca y sus secciones correntosas constituyen verdadero peligro para las embarcáciones a vapor.

"El comandante Gutiérrez dejó el vapor *Putumayo* varado y durante un año no pudo desprenderse. El vapor brasileño *Loreto*, tomado por corriente del Pachitea en época de creciente fue arrojado a la playa y se dio vuelta. Después nadie ha tentado la navegación a vapor de ese río.

Sobre el Pachitea se podrá navegar siempre que se construyan embarcaciones de mucho poder en su máquina y de muy poco calado; mientras tanto no hay en Loreto embarcación alguna a vapor que se aventure en esa navegación...".

Muchas variaciones se han hecho y se hacen sobre este tema e indudablemente ha de desconcertar que afirmaciones opuestas resulten con origen oficial. Parece que cada último personaje que llega quisiera decir la última palabra, procediendo, por supuesto, con cívica sinceridad. Cosa semejante sucede en los demás ríos.

Se ha visto sin embargo correr todo el Pachitea y buena parte del Palcazu a buque del tonelaje y calado del *Morona* y se ve hoy visitar periódicamente el Pachitea no uno de los vapores de Loreto, sino casi todos ellos.

Y hasta hoy la vía Pachitea Ucayali es la única que se practica para ir del oeste al Amazonas.

Tomamos sin escogerlas algunas conclusiones del comandante Boot, 2º ayudante del contralmirante Tucker, enviado por éste en el vaporcito *Tambo* a reconocer los ríos Pachitea, Pichis, Palcazu y otros.

"Para evitar peligro en lugares desconocidos" dejaron en la boca del Pachitea tanto al *Tambo* como al *Mairo* que esperaba ahí al mando de su comandante teniente Meza; y se embarcaron en canoas. En ellas, surcaron el Pachitea y luego el Pichis hasta unos rápidos, el quinto de los cuales no tenía agua suficiente para una canoa grande, al cual se bautizó con el nombre de puerto Tucker. Luego surcaron el Palcazu hasta puerto Mairo (a Prado) regresando de ahí a los vaporcitos, que esperaban fondeados.

Como resultado de la exploración se dieron las dos conclusiones que siguen:

"PRIMERA.- En la estación de creciente un vapor que no cale más de diez y seis pulgadas de agua podrá navegar desde Iquitos hasta puerto Tucker en las cabeceras del río Pichis, una distancia de mil cuarenta millas marítimas.

SEGUNDA.- Que vapores que no calen más de diez y ocho pulgadas,

podrán surcar el río Pichis, en cualquiera estación del año a un punto exactamente abajo de la boca del Herrera-yacu, denominado puerto Prado, distante como mil millas marítimas de Iquitos. Este punto está marcado en la carta de navegación con una ancla. Por la vista general del mapa del Perú parece que un camino de Huánuco hasta puerto Prado, ligándose en este punto con vapores de poco calado, proporcionaría valiosos medios de comunicación con esa parte de la República.

El ingeniero Wolf informando en Set. de 1889 dice de los ríos Chivis y Pichis que no hacen dificultades serias a la navegación; sus aguas tranquilas no ofrecen cambios bruscos en sus caídas, ni tampoco ofrecen sus lechos emergencias que amenacen impedir su descenso: pues las pocas islas que se presentan son por lo general formadas por la arenisca que las aguas fácilmente remueven y los bajos que pudieran presentarse en el invierno desaparecen, sus márgenes bastantes altas impiden derrames de consideración y lo que es aún más importante impiden la transformación del cauce; en el Chivis si es cierto que existen gran número de palizadas puede considerarse esto como una contingencia de la estación; pues por su poca magnitud en una creciente regular puede limpiarse. El fondo por lo general está formado de arcilla y arena presentando pocos puntos de roca y casi siempre muy cerca de las márgenes, circunstancia que hacen prever que en el acarreo de la arenisca al formar los bancos por la presencia de dichas rocas, estos necesariamente existirán hacia uno de sus lados, dejando bastante espacio para la navegación. El tiempo mínimum desde el río Chivis hasta la confluencia con el Pichis puede estimarse en dos días y medio, tiempo que sería notablemente disminuido en la estación opuesta a la creciente.

El estudio que hizo del Pichis el ingeniero señor Pérez en 1892, le asigna un curso de casi 96 millas. Tiene varios afluentes entre los cuales el principal es el Chivis. La exploración se hizo en plena vaciante.

En sus conclusiones dice que el Pichis es innavegable en las primeras diez y seis millas de su curso. Desde ahí o sea la boca del Herrera-yacu o Chivis, que Mr. Butt apellidó Trinidad, la navegación es factible en embarcaciones de Om 50 de calado y diez millas de andar.

En 1897 visitó el *Amazonas* el río Pachitea surcando hasta puerto Bermúdez, en donde afluye el Chivis al Pichis. El capitán del vapor, señor Suárez advierte sin embargo que, si bien ha cumplido la instrucción de surcar en el Pachitea hasta donde fuese prudente hacerlo y había llegado hasta el lugar indicado en el informe del señor Pérez, hacía notar que su viaje coincidía con plena creciente.

Ignoraba si sería igualmente posible navegar en vaciante, haciendo notar además el peligro que ofrece la rapidez con que cambia el volumen de las aguas: siete a ocho pies en tres horas.

Formado el Pachitea, dice, por la confluencia del Palcazu y el Pichis, tributa sus aguas al Ucayali, después de cuarenta y ocho vueltas con una velo-

cidad media de cinco millas por hora, sobre un lecho de piedra y encerrado por elevadas orillas; presenta rápidos de notable consideración desde Chonta isla hasta la encañada de Santa Isabel, siendo los más notables: Yuya-Baños, Cira, Zungaru-yacu y Pichis, en los cuales las corrientes elevan su velocidad hasta ocho millas por hora; el desnivel del fondo forma los rápidos, que son peligrosos al coincidir con vueltas forzadas, en las que la corriente aumenta y excede al andar de la nave.

La *Amazonas* tenía carbón para tales casos, a fin de obtener el máximum de presión, pues la falta de combustible apropiado explica indudablemente la mayor parte de las ocurrencias naturales que se presentan cuando con máquinas de potencia mezquina y combustible más mezquino aun, se pretende arrollar corrientes que superan el andar de la embarcación.

En 1904 como si dijéramos ayer, se decía en un estudio de los ríos de oriente relativamente al Pachitea: "Descubierto y recorrido por un fraile Hernández en 1763 sin provecho para la geografía, fue realmente hecho conocer por el almirante Tucker en 1873, quien lo navegó en lancha hasta el Pichis aun cuando antes ya había sido recorrido aguas arriba y abajo por otros viajeros o exploradores en canoa o balsa".

Este trozo de historia de la marina oficial no puede menos que prevenir a quienes la conocen, infundiéndoles desconfianza. El drama de Chonta-isla y el viaje del prefecto Olaria con tres de los vaporcitos de la flotilla de entonces se produjeron antes de que Mr. Tucker llegara al Amazonas. En el Pachitea había en 1900 seis vapores en tráfico, entre éstos el *Fortuna,* según el coronel Portillo.

En oposición a Tucker y Pérez, dice este marino que el Pachitea, desde puerto Victoria o la confluencia Pichis Palcazu a la boca tiene un curso de 128 millas marítimas, siendo tal curso, según aquéllos, de 190 millas.

La diferencia tiene su importancia, pues sabiéndose que la altura superficial entre la confluencia y la boca cambia cien metros, puede tenerse un cálculo aproximado de la corriente, que en este estudio se hace exceder de diez millas en algunos de los rápidos.

Aquí se le da al Pachitea un ancho que alcanza a 600 metros y disminuye hasta cien, en tanto ese ancho se estima entre doscientos y quinientos metros.

Estas discrepancias son sensibles, pues impiden aceptar otros datos, que si son tan equivocados como los que se indican antes, lejos de ser útiles, sólo causan desorientación y pérdida de tiempo.

El fondo es de dos a cinco brazas, según la estación, habiéndose notado que un menor nivel general de dos brazas no afecta notablemente el fondo en los canales. Ese fondo es de roca o arenisca sólida, salvo las últimas diez millas antes de la boca en las que el fondo es fango y arena. La corriente media cuatro y media millas. En los rápidos de 7 a 10 millas, que parece exagerado

y sólo se siente en los doscientos a cuatrocientos metros que tienen esos rápidos o desniveles subacuáticos.

El señor Mavila indica paso de dos y medio pies, fondo mínimum, que debe suponerse corresponde a la mayor sequía y a un desplayo, si bien la especialidad del Pachitea es la de tener la mayor parte de su cauce encajonado.

El Pichis ofrece anchos de 140 y 400 metros. En el desplayo arriba de Aporiquiale hay una braza, lecho de roca. El fondo general es de dos brazas hasta puerto Bermúdez, pero estos fondos están subordinados a las estaciones y los cambios son muy extremos.

En invierno es franca la navegación en el Pichis para embarcaciones de cinco a seis pies, siendo la corriente de tres y media millas. La de los rápidos no puede exceder de seis millas, pues el *Amazonas*, que no anda más, la ha vencido. En la estimación de corrientes al ojo o por métodos empíricos caben grandes errores.

El señor Mavila señala desplayos como los de Purucayali y Esperanza cubiertos por sólo un pie de agua, fondo que ha acusado también otro ingeniero hace poco. Pero a la vez resultan realizados viajes de embarcaciones de cinco a seis pies, que no han podido alzarse en hombros para salvar tan insuperables obstáculos.

Tal disparidad de informaciones no tiene por lo demás control oficial. Como respecto del litoral marítimo, no hay fuente depurada en donde beber: no hay un archivo hidrográfico, a semejanza del archivo de límites, aunque es oficina tan necesaria que seguramente existe en Bolivia y en Suiza, con ser países mediterráneos.

Es seguro que todas esas afirmaciones son sinceras, que expresan convencimiento; pero en unos casos la apreciación supone permanente lo mudable y en otros se quiere deducir de las observaciones de un día cambios que se realizan en años.

Las diferentes afirmaciones están sin embargo de acuerdo en un punto: el Palcazu tiene doble caudal que el Pichis, sus condiciones de navegabilidad son superiores.

En el oficio que en noviembre de 1870 elevaba al ministerio el prefecto de Huánuco coronel Vizcarra, dice refiriéndose al Palcazu: "Según los datos que arroja la sonda, no hay un solo sitio en la línea de navegación donde tenga menos de dos varas de profundidad y no se comprende por consiguiente como haya podido varar el vapor *Putumayo* en 1867; porque si es cierto que en la orilla derecha había un bajo extenso, en la orilla izquierda se encontraba, en un ancho como de 43 varas en algunas partes hasta siete brazadas; así solo suponiendo que el expresado vapor no tuvo un práctico o que si lo tuvo, éste se descuidó, se concibe la varada del expresado buque, y ésto es tanto más cierto cuanto que él en su subida pasando por el mismo sitio y en unión del *Napo* llegó al puerto del *Mairo* sin ninguna novedad; y en su regre-

so solo el *Putumayo* y no el *Napo* sufrió el percance".

Tal profundidad comprobada con la que permitió al *Morona*, el tercero de los vapores de la expedición Arana, en la que todo el personal era peruano, y que fue la segunda al Pachitea, en donde ya había estado el *Napo*, como queda dicho; prueba que esos ríos estaban en plena creciente y por eso mismo había la corriente máxima.

Se ignoraban entonces las bruscas vaciantes que allí se notan y el jefe de la *Putumayo*, señor Gutiérrez, para mayor seguridad, quiso ayudar su ancla aguantándose a la vez sobre ella y un cable amarrado a tierra.

Así lo refería el piloto señor José Carrillo, segundo jefe de la *Putumayo*. La vaciante le sorprendió en la noche. Hoy que se conoce más ese régimen de corrientes no sucederá sino a los que desatienden el recuerdo de los hechos.

Decía el informe que el Palcazu desde el Mairo hasta su confluencia con el Pichis tiene once correntadas, la más larga de cuadra y media, en los sitios en donde el río se ensancha hasta alcanzar un ancho de trescientas a cuatrocientas varas; pero aun en estos tramos disminuye el fondo en las orillas o hasta en dos tercios del ancho, de una a una y media brazas: "por consiguiente, dice el informe, la navegación del Mairo al Pichis no ofrece ninguna dificultad en vapores cuando menos de cinco pies de calado, que tengan a lo más veinte varas de eslora y con una máquina de la fuerza de veinte caballos"

El señor Vizcarra refiere en seguida el camino seguido de regreso a Huánuco, la sede de su prefectura, desde Mairo, en donde desembarco al concluir la surcada del Palcazu.

En aquella época la corriente de opinión ocasional era favorable a Huánuco y por lo mismo al Palcazu. Tenían por eso oportunidad las indicaciones del Prefecto excursionista, encaminadas a evidenciar las facilidades que ofrecía el terreno para abrir un camino de herradura que uniera la boca del Mairo o su confluencia con el Palcazu y la ciudad de Huánuco, pasando por Mirador y la orilla derecha del río Huancabamba.

Pasados 43 años se agita de nuevo la conveniencia de un camino también al Mairo, pero que es la prolongación de un ferrocarril.

Hace dos años, en 1913, informaba el ingeniero señor C.M. Hartmann sobre el camino de herradura de Carhuamayo, pueblo situado en el kilómetro 32 de la línea férrea de La Oroya a Cerro de Pasco, a puerto Billinghurst, en el Pachitea, pero pasando por puerto Mairo después de haber seguido la orilla izquierda del Paucartambo. La extensión de ese camino es de 198 km. y su costo poco más de dos mil libras. El presidente de la junta de ese camino llamado de Oxapampa estima la distancia en 28 leguas, lo que sin duda reduciría el costo indicado.

Esto trae a la memoria una de las afirmaciones contenidas en la interesantísima memoria de Fr. Gabriel Salas relativamente al Pachitea y sus afluentes.

"En cuanto á los ríos, dice, debe advertirse, que éstos cambian entera-

mente de aspecto, según las estaciones del año. Algunos ríos que en tiempo de seca apenas tienen agua hasta la rodilla, en tiempo de agua parecen un mar. De modo que si uno piensa que dichos ríos son siempre navegables, se equivoca mucho, por que llegarán los meses de junio, julio y noviembre y verá que en aquel lugar de tanta agua no se halla otra cosa que arena y cascajo. Y viceversa, si pasando un viajero por los meses de julio hasta noviembre, vé que los ríos están vacíos, no debe juzgar por esto que dichos ríos no pueden navegarse en ningún tiempo del año, especialmente en la época de las lluvias, pues entonces no hay inconveniente ninguno en que lleguen en aquel mismo tiempo vapores de mucho calado. De aquí resulta que un mismo río puede ser más ó menos navegable, según el tiempo del año: de manera que en tiempo de seca nos tendremos que embarcar tres ó cuatro leguas más abajo y en tiempo de aguas ya nos podemos embarcar cuatro ó cinco leguas mas arriba del puerto ordinario. Debe notarse aquí lo que ya hemos dicho y repito muchas veces, á saber: que vale más en la montaña viajar sobre el agua, por poca y mala que ésta sea, que no andar por camino de tierra, especialmente en tiempo de lluvias. Esta proposición solo pueden contradecirla los que ignoran lo que son las lluvias y los caminos de montaña; pero los que han saboreado estas cosas por espacio de muchos años, serán de la misma opinión que nosotros y así practican todos los habitantes del Ucayali y regiones amazónicas. Según esto tratándose del camino y río Pichis tendremos: "que en tiempo de seca el puerto ordinario de embarque será Puerto Bermudez; y en tiempo de aguas el primer puerto de embarque puede ser Aotsini ó Quintoliaqui, antes de la confluencia del Azupizú con el Mazaretegue, con lo cual se ahorra medio día de camino por tierra". Esta última jornada es sumamente arriesgada en tiempo de aguas; pues como el terreno es muy llano está también sujeto á grandes inundaciones que impiden por completo el paso tanto a pie como a caballo. Este inconveniente queda remediado embarcándose en el Azupizú, después del Aotsini o pasada la larga y hermosa lomada que llega cerca del Quintoliaqui; tanto más que aquí se halla en mucha abundancia el palo de balsa y también puede haber un buen surtido de canoas para este mismo efecto.

También se sigue de aquí que la prolongación del camino de herradura desde puerto Bermúdez a puerto Piérola carece absolutamente de objeto y no solamente eso sino que es del todo inútil y contraproducente. Es inútil porque habiendo en todo ese trecho agua mansa y navegable no hace ninguna falta dicho camino; es contraproducente porque dicho camino, que es de veinte a treinta leguas, puede hacerse a pie o a caballo en tres días y embarcándose en puerto Bermúdez, sea con canoa o con lancha, se hace en un solo día o cuando mucho en dos, estando sentado o durmiendo. Por otra parte la línea recta y de trazo que figura en el mapa de Pérez, es del todo gratuita y caprichosa, pues supone que en aquel trayecto no hay ningún cerro ni ningún río; y estas dos cosas son enteramente inexactas, pues en mi tránsito he notado una multitud de cerros y más de seis ríos y quebradas. Además si fuese ver-

dad (que no lo es) que aquel terreno fuese del todo llano, no por esto merecería por ninguna manera que se gastase un solo centavo en construir un camino inútil y sin objeto. Porque entonces las inundaciones anuales propias de todas las pampas bajas del Pichis y Ucayali, destruirían en un solo día todo el trabajo de muchos años y dejarían enterrado debajo de su fango los veinte o treinta mil soles que en dicha prolongación se hubiese gastado. Además de que este proyecto en la práctica carece enteramente de objeto, pues solamente pudiera cohonestarse con el fin de encontrarse un puerto mas navegable que el puerto Bermúdez. Pero este punto es quimérico y en la práctica no existe. Porque lo hemos dicho y mil veces lo repetiremos "QUE LA LANCHA O CANOA QUE PUEDA SURCAR TODO EL PACHITEA TAMBIEN PUEDE SURCAR TODO EL PICHIS SIN NINGUN INCONVENIENTE; y al contrario la LANCHA O CANOA QUE NO PUEDA NAVEGAR POR EL PICHIS TAMPOCO PUEDE NAVEGAR POR EL PACHITEA, POR QUE ESTE RIO TIENE LOS MISMOS O PEORES OBSTACULOS QUE AQUEL, COMO LAS CORRENTADAS Y POCO FONDO EN CIERTAS EPOCAS DEL AÑO".

Con el mismo estilo sencillo, pero claro y exacto de quien refiere cosas con las que está familiarizado, continúa el padre Salas describiendo los usos y costumbres en aquellos ríos y vale la pena de copiarlo, puesto que no puede igualarse y menos superarse su elocuente veracidad.

"Todo buen marinero en el Ucayali y ríos tributarios, dice, lleva en su embarcación hachas y lampas, con el hacha se quita el obstáculo de las palizadas que a veces se hallan en el lugar de mayor profundidad y con la lampa o zapapico se arrima la arena o cascajo para dar paso y fondo suficiente a la embarcación.

Así lo he visto practicar muchas veces en el mismo Ucayali y cerca de Iquitos. ¿por qué no pudiera hacerse lo mismo en un río más pequeño siempre que el caso lo pidiese?. También podía suceder que por falta de vapor o por causa de algún derrumbe o gran palizada encontrásemos alguna vez una correntada cuya fuerza y velocidad nos estorbase el paso por aquella vez. Ni esto nos debe espantar ni sorprender, como no lo hace con los marineros del Madre de Dios; los cuales cuando el vapor o la canoa no puede vencer la correntada, la amarran con sogas o cadenas y tirando desde tierra, la hacen pasar de grado o por fuerza. Este aviso puede ser muy útil para nuestros marineros cuando regresen del Ucayali, especialmente para dos correntadas principales del Pachitea. De modo que dándole a la máquina todo el vapor, saltarán los marineros a tierra y tirando de una soga suplirán la fuerza que aquella no tuviere. Estos pasos felizmente son pocos y muy cortos y como esto sucede en tiempo de seca o vaciante resulta que hay a los lados del río buenas playas de arena o cascajo que facilitan mucho esta operación.

No digo que esto sea necesario, pero podría suceder y lo aviso con tiempo por si acaso puede serles útil en algo, y no se retarden los viajes. Para éste mismo procuren tener la leña bien escalonada calculando las rajas que

gastan cada hora de modo que no tengan que pararse en cortar y rajar, sino en cargar y proseguir. La mejor leña es la del palo capirona (en campa michi)"

En las líneas copiadas lo más saltante es que en materia de obstáculos para la navegación ocurren por igual en el Pachitea y en el Pichis, pero deben presentarse en menor número en el Palcazu puesto que en el concepto más general este río tiene doble volumen que el Pichis y es además menos correntoso, lo que importa decir que ofrece menos obstaculos.

Algunas indicaciones del padre Salas, en apariencia muy prolijas, pueden ser útiles a los no muy prácticos.

Recomienda especial cuidado en las bajadas. Dice: "con luna y buen práctico puede navegarse de noche. Las neblinas son tan espesas que a treinta pasos no se distingue casi nada. Por lo común escampa de 8 a 9 de la mañana También suelen ocurrir turbonadas violentas por la tarde. Este fenómeno consiste en un fuerte ventarrón acompañado de truenos y aguacero. De lejos se distinguen unas olas espumosas que allí llaman "Chaleco blanco". Estas olas van creciendo y agitándose cada vez con más fuerza y si uno no se arrima con tiempo a la orilla lo ponen en peligro de naufragar. Todos los años hay que lamentar algunas desgracias por esta causa. Como lo más recio de la turbonada dura poco tiempo, esto es un cuarto o media hora, no se pierde mucho en arrimarse o dejarla pasar. Pero aquí hay que prevenir otro escollo y es que cuando la turbonada tiene aspecto de huracán, hay también gran peligro de arrimarse a la orilla porque puede arrojarnos un árbol encima con la misma facilidad con que nos lleva el sombrero de paja que traemos en la cabeza.

He visto alguna vez tronchar un árbol grueso de media vara y arrojar la mitad al río, quedándose en el monte la otra mitad; esto me causó mucho miedo y desde entonces procuro, en el momento de la turbonada o tempestad arrimarme a algún rincón que tenga cañas o árboles pequeños, con tal de que haya agua suficiente para fondear".

Indica el padre Salas que es costumbre en el Ucayali que en caso de accidentes, varadas en particular, se auxilien las embarcaciones unas a otras. Agrega que para aliviar fácilmente su paso las lanchas llevan canoas a los costados, a lo que puede añadirse aun que algunas lanchas llevan albarengas, no sólo en previsión de desastre sino también para provecho de la expedición.

Las lanchas pequeñas suelen llevar palos de balsa al costado para asegurar su estabilidad.

Recomienda el minucioso padre el uso de embarcaciones especiales, anchas, achatadas, con ruedas independientes que reemplacen el timón cuyo funcionamiento se anula en los lugares de poco fondo y correntadas, indicando como tipos los que trajo de Inglaterra Fitzcarrald, uno de ellos, según parece, la *Adolfito,* en cuyo naufragio perdió ese valiente explorador la vida.

El tema es susceptible de gran ampliación.

Tanto el ingeniero señor Wertheman, cuya autoridad en cuanto se refie-

re a la navegación en nuestros ríos está debidamente ejecutoriada, como el contralmirante Carvajal, recomiendan la rueda a popa, como se usa en el Desaguadero; rueda que puede seccionarse para que cada sección tenga su máquina independiente y ambas contribuyan a la eficacia del gobierno, lo que parece más seguro que el timón de proa que recomienda Wertheman y que tienen en uso los balseros sechuras en el norte. La rueda a popa encerrada en canastas de acero mantendría su ejercicio libre del entorpecimiento que pueden causar las palizadas.

En cuanto a las embarcaciones menores es raro que todavía no se haya reemplazado a la canoa tradicional, tan raro como que el carbón no reemplace a la leña en los hogares de las embarcaciones a vapor, aun cuando no lo hubiera en la montaña.

El freeboot, el hidro-triciclo, la balsa de cilindros de aluminio con moción de bicicleta de rueda y llantadas y hasta la chalana de fondo medio oval y forma elíptica; pueden adaptarse a las condiciones de navegabilidad de nuestros ríos, asegurándole comodidad y prontitud, previendo los accidentes frecuentes y haciendo menos inminentes las pérdidas de vidas.

Chalanas especiales con pequeños motores de bencina harían la navegación en los ríos sumamente cómoda, dilatando el número de los ríos, que pueden llamarse navegables y la extensión que alcanza a traficarse a flote en cada uno de ellos.

AFLUENTES DEL AMAZONAS

YAVARI

Desde la confluencia de los ríos Marañón y Ucayali, que es donde nace el Amazonas, no le afluyen ríos peruanos de consideración en toda la extensión de su curso.

El Yavarí o Xiqui entra al gran río por su margen derecha y tiene su boca 235 metros de ancho el que aumenta agua arriba y es de 350 al afluirle el Tecuahy cuya boca es de 180 metros. En la confluencia con el Curuza, que entra por la derecha con 60 a 70 m. de ancho, el Yavarí tiene 130. Al llegar a la confluencia del Yaquirana con el Yavarí-Mirim aquel contiene un volumen de agua de cien metros cúbicos por segundo. Al incorporársele mas arriba el Gálvez su ancho queda reducido a 30 m. y el volumen de agua decrece hasta quince metros cúbicos por segundo y a 13 algo más arriba.

Por fin al afluirle el Paisandú queda el ancho reducido a 10 m. y el fondo a 0.50.

Estos datos los recogió la comisión delimitadora perú-brasileña en 1866. Ella dedujo que el curso del Yavarí desde la boca hasta el lugar desde donde atacados por los salvajes tuvieron que regresar, hay una extensión de 900 millas, con un solo mal paso, que no ofrece obstáculo a la navegación, pues tiene

agua suficiente y su corriente es moderada, pudiendo navegarse en lanchas a vapor hasta la confluencia del Gálvez, próximamente quinientas millas y casi otro tanto en canoa.

La mayor anchura del Yavarí es de 360 metros 12 millas agua arriba de la boca, en la que recogió a la comisión delimitadora el vapor brasileño *Ibicuhy*.

En 1874 una nueva comisión delimitadora Perú-Brasileña volvió a explorar el Yavarí con el objeto de completar los estudios incompletos de la anterior. Esta vez formaban parte de la expedición los vapores peruanos *Napo* y *Tambo* y los brasileños *Apaporis, Yavarí* y *Yaquirana*. Llevaban además chalanas especiales construidas en el Pará, de las cuales el gobierno del Brasil puso dos al servicio de la comisión peruana.

Es conveniente decir que eran embarcaciones de fondo plano con nueve metros cuarenta centímetros de largo, dos metros nueve centímetros de manga y sesenta centímetros de puntal, calando con víveres para dos meses y medio, municiones y dieciséis hombres, quince pulgadas. Los costados estaban cubiertos con una red de alambre, destinada a recibir las flechas de los salvajes. La lancha *Tambo* y el *Napo* se adelantaron a la expedición para situar en Miranda, a 127 millas de la boca, gruesa cantidad de víveres de reserva haciendo a la vez una ramada en dicho lugar. El *Napo* regresó por nuevos víveres que debían llegar y llegaron de Iquitos.

Como resultado de esta expedición en la que los vapores llegaron hasta Paisandú, en el que la lancha brasileña *Yavarí* apenas pudo avanzar 13 millas, por hallarse el cauce obstruido por el bosque en donde el agua más que río es un terreno inundado, notándose que formaban el río dos esteros, que los comisionados reconocieron en canoa, sin que les fuera posible avanzar.

En tanto por el río mayor avanzaron diez millas sin obstáculo, siguiendo claro y limpio agua arriba.

Desde Paisandú surcó todo el convoy doce millas más, en donde las palizadas estorbaban la marcha de los vaporcitos. El ancho se había reducido a 25 m. y el curso del río era más sinuoso, multiplicándose las vueltas hasta cuadruplicar las distancias efectivas, continuándose la exploración con chalanas y canoas, obteniéndose prolongar la parte explorada del cauce en 187 1/2 millas agua arriba de Paisandú.

Un fuerte aguacero que ocurrió entonces elevó las aguas un metro aumentando la corriente, que en la parte baja del río es de una milla, a dos o tres, haciendo penoso el avance de las chalanas.

Tres días después de navegar de manera normal, las palizadas y grandes árboles que ocupaban el cauce de una orilla a otra, estorbaban la navegación. "Estos inconvenientes se evitaban cortando árboles y palizadas a golpe de hacha, llegando el caso de encontrar entre dos aguas un enorme árbol que no pudo cortarse y tuvimos que arrastrar las embarcaciones de la expedición por encima de él".

Con dificultades de esta naturaleza que aumentaban a medida que avanzaba la surcada, llegaron a un lugar en donde el río tenía de 10 a 15 metros de ancho y 3 pies de profundidad, delante solo había árboles caídos y bosque espeso cerrado.

El informe del comandante Black, jefe de la comision peruana, concluía estableciendo que sobre las 615 millas que hay de la boca del Yavarí a la del Gálvez, hay 263 1/2 recorridas en la segunda parte de la expedición, o sea un total de 878 1/2 en todo el río.

En 1901 el jefe de marina don Enrique Espinar hizo nueva exploración del Yavarí, en el vaporcito *Amazonas,* en el que fueron hasta el Yaquirana o Alto Yavarí, a 475 millas de la boca del Yavarí en el Amazonas.

Navegaron en el vapor *Amazonas* un día más, pero habiéndose cruzado ese otro día con la lancha brasileña *Elisa,* de menor calado, que bajaba, consiguieron hacerla regresar agua arriba, volviéndose el *Amazonas* a la boca del Gálvez para esperar ahí que la comisión volviese. En la *Elisa* navegaron dos días más, surcando y luego siguieron su remontada en canoa hasta donde el cauce del Yaquirana resulta tan obstruido por árboles y palizadas que fue preciso dejar el transporte a flote para continuar la expedición a pie, abriendo trocha con los peones que llevaban. Por ella caminaron hasta la doble catarata o caídas de agua que dan origen al río.

El cerro es un contrafuerte de la cordillera oriental y arriba de él se forman otras tres caídas que corren por diversas quebraditas de mucha gradiente, desde cosa de una milla, de sur a norte.

La posición geográfica de la catarata es:

Latitud 7º 08' 47" 00 Sur.
Longitud 73. 46' 20"9 W. Gch.
Elevación 377 metros sobre el mar.

Teníamos el propósito de revistar todos los ríos peruanos de oriente, pero nos resulta de momento necesario concluir, descartando detalles de otros afluentes importantes del Amazonas, que aunque peruanos en buena parte de su curso, afluyen fuera del territorio nacional.

Por igual motivo debemos limitar las informaciones de los afluentes que ingresan por la izquierda.

NANAI. En 1873, el comandante Butt, de la comisión hidrográfica del Amazonas, surcó el Nanai con el vaporcito *Mairo* 190 millas, de las que 85 hacen la distancia de la boca del Nanay a la de su afluente el Pinto-yacu y 105 de este al extremo navegable agua arriba. Las orillas del Nanay son eleva-

das y el río parece formado por los derrames de una vasta región muy baja. En el extremo superior el agua se extendía pero con fondo cada vez más escaso.

ITAYA. El mismo marino hizo en el *Mairo* enseguida la exploración del Itaya, que con el Nanay encierran a Iquitos, que en relación a esos ríos ocupa el extremo de una delgada península. En el Itaya sólo pudo avanzar Mr. Butt 38 millas, por ser tan abundantes las palizadas que hacían impracticable la navegación.

El ancho de la boca es de 60 metros y su corriente pequeña. Está formado por diversas cochas o lagunas muy distantes. Las orillas son generalmente bajas y se inundan en invierno.

NAPO

En 1875 el comandante don Eduardo Raygada hizo una exploración en el Napo, como jefe del vaporcito *Mairo.*

El *Mairo* surcó el Napo hasta Curaray, pueblo situado dos millas abajo de la boca del río del mismo nombre. El comandante Raygada asigna al Napo la categoría de segundo afluente del Amazonas, por su caudal de aguas, la gran extensión de su curso y la grande riqueza de la produccion espontánea de sus valles, en los que abunda la zarza, el jebe, la cascarilla y muchos otros productos de montaña. En las doscientas diez y seis millas de su surcada sigue un extenso canal en el que no disminuyó el fondo de tres brazas.

El marino explorador se manifestaba legítimamente ufano de haber mandado la primera embarcación a vapor que labrara con su quilla la superficie de ese río, a cuyo progreso faltaba entonces, solamente el tráfico de vapores.

El *Mairo* surcó también dos millas en el Curaray, del que decía el comandante Raygada que la boca es ancha y el fondo de cuatro brazas.

Urgido de regresar el *Mairo,* que había sufrido demoras imprevistas, limitó a las indicadas sus informaciones.

Recomienda mucho el jefe del *Mairo* la necesidad de establecer viajes constantes para secundar las operaciones que se hacían sólo en canoas.

Establecida la compañía nacional de vapores llevó sus viajes al Napo, siendo uno de los más notables que se hicieron el que realizó el mismo vaporcito *Mairo,* en 1879, al mando del marino don Pedro Márquez, hasta treinta millas abajo del Aguarico o sea igual distancia abajo de la boca en Santa María.

Uno de ellos lo hizo en la *Iquitos* el teniente don N.P. León, en 1902, surcando hasta el Aguarico. El tráfico de vapores en este río era ya tan con-

tinuo que en la bajada encontró a las lanchas *Napo, Itecuahi, Ida* y *Amazonas* con diversos destinos.

En 1903 el ingeniero señor Jorge M. von Hassel visitó oficialmente el Napo y lo describe desde su origen en el Cotopaxi, sus lagunas y sus varaderos que lo enlazan con el Putumayo, el Tigre, Nanay, Ampoyacu, Santa María y otros.

De navegación dice:

"El Napo permite una navegación á vapor por lanchas de tres piés de calado en una extensión de 260 millas en tiempo de vaciante. En creciente aumenta esta distancia hasta un total de 355 millas.

En épocas de vaciante el canal del río es poco pronunciado. El Napo es muy explayado y forma numerosas islas que reparten el río en muchos brazos. En tiempo de lluvias el río arrastra gran cantidad de productos en descomposición, de los terrenos de cabeceras. Esta especie de lodo forma bancos y da lugar a un continuo cambio del canal del río. La corriente media es de tres millas, no excediendo de seis en ninguna parte de la sección navegable por lanchas a vapor.

Muchos de los tributarios del Napo son tambien navegables por lanchas a vapor, en trechos más o menos extensos.

Surqué sin inconveniente el Curaray hasta Infiel–quebrada. Con río lleno la navegación puede extenderse hasta unas 30 millas más arriba de este punto.

Cortando unas palizadas que dificultan la navegación en el Aguarico, puede surcarse este río en unas 60 millas, el Tamboryacu en 15 ó 20 y el Mazán por 20.

Se entiende que estos ríos son navegables en las distancias anotadas, por lanchas apropiadas, de poco calado (dos piés) y limpiándolos de palizadas".

Las cabeceras de los ríos Napo, Pastaza, Morona, Santiago y Putumayo se acercan en su parte superior unas a otras ofreciendo fácil comunicación entre ellos. Una de las vías más fácil de establecer uniría el antiguo gobierno de Quijos con el Amazonas por medio del Curaray; lo mismo sucedería con otra al Pastaza por Andoas.

En 1908 el coronel don Pedro Portillo comunicó al redactor de la "Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto", don Carlos Larrabure y Correa, los datos relativos al Napo que se copian en seguida.

El río Napo tiene setecientas millas más o menos de extensión desde su desembocadura en el Amazonas hasta el río Aguarico.

Es navegable en toda época del año hasta la boca del Curaray, afluente de la derecha, por lanchas hasta de cuatro pies de calado.

El río Curaray es navegable en toda época del año por lanchas de cuatro pies de calado sólo hasta la boca del Cononaco; de este afluente de la izquier-

da hasta la boca del Villano, afluente también de la izquierda del Curaray, sólo lo es en los meses de marzo a octubre inclusive.

El río Napo tiene muchas islas, las cuales se pronuncian en mayor cantidad, una vez pasada la desembocadura del Curaray, razón por la cual se requieren buenos prácticos para la navegación y evitar varaduras.

VARADEROS del Mazán puerto a la derecha del Napo, existe uno al Amazonas, el cual se recorre en una hora, evitándose una navegación de 18 horas de lancha, que es lo que se emplea del Amazonas al Mazán.

De Santa Cecilia, puerto a la derecha del Napo, existe un varadero al Amazonas que sale más abajo del Tinicuro, el cual se recorre en una hora más o menos y se encuentra viable.

Del Tamboryacu, afluente de la derecha del Napo, hay un varadero que conduce al Putumayo peruano, en el lugar llamado Quebrada del Campuya, a la izquierda del río mencionado. Este varadero se encuentra en muy malas condiciones y sería conveniente refaccionarlo.

Surcando seis días en canoa el Nashiño, afluente de la izquierda del Curaray se llega al varadero que va a dar al Yasuni, afluente del Napo, más arriba del Aguarico, entre el puerto Florencia y la boca de ese río. El Yasuni desemboca a la derecha del Napo, el Aguarico a la izquierda. El varadero se recorre en dos horas y el Yasuni en dos días de bajada.

De la boca del Curaray a la del Nashiño, su afluente, se emplean quince días en canoa y de ahí surcando el Nashiño en canoa hasta el varadero otros quince días. En el varadero se emplean tres horas hasta llegar al Yasuni; se baja este río cuatro horas hasta Florencia y de ahí al Aguarico se emplean cuatro horas en canoa.

Se surca el Tamboryacu en canoa al primer varadero en un día. En el varadero se emplea otro día hasta el río Algodón, bajando este río, en un día se llega al Putumayo.

Del primer varadero al segundo hay cinco días en canoa y dos horas por el varadero; se sale a un lago, se surca medio día, se sale a una quebrada que se surca en medio día y se sale a la quebrada de Yubineto y de allí al Putumayo.

Del segundo al tercer varadero ocho días de surcada en canoa se llega al varadero y caminando dos horas, se sale a la quebrada de Santa María; se baja en cinco días y se sale al Napo, arriba de la Comisaría peruana.

El Tamboryacu es navegable por veinte días en canoa.

El Santa María se surca ocho días en canoa, pudiendo pasar el río Aguarico.

Surcando el Tamboryacu en ocho días se llega a un varadero en que se emplea un día para llegar al Campuya y bajándolo en cuatro días se llega al Putumayo.

Del Aguarico a la Coca hay doce días en canoa.

De la Coca al Napo seis días en canoa. Del Napo a Archidona dos días

a pie. De Archidona a Quito seis a siete días a pie.

De la boca del río Curaray hasta la boca del río Nashiño, afluente de la margen izquierda, hay treinta y seis horas en lancha a vapor.

Del río Nashiño al río Cononaco, doce horas en lancha.

Del Cononaco al río Villano cuatro horas.

Por las cabeceras del río Aguarico y del Santa María hay varaderos al río Putumayo.

Del Arabela, afluente derecho del río Curaray, hay un varadero por el que en dos días se llega al río Tigre.

Las distancias en millas corresponden a la velocidad en lancha, que es calculada de tres a cuatro por hora, surcando y de siete a ocho bajando, según la velocidad de la lancha y de la corriente del río.

Del río Napo se pasa por un varadero que parte del río Arabela al río Tigre; de este río existen varaderos que pasan al Pastaza, el que también tiene varaderos que comunican con el río Morona.

Relación de tiempo y distancias calculando un andar medio de siete millas en Aguas Muertas (por Buenaño).

	horas	minutos	millas
De Iquitos al río Aguarico, Napo			
De Iquitos a la boca del río Napo	5	30	44
De la boca del Napo a la del Curaray	55	50	252
De la boca del Curaray a la quebrada de Sta. María	28	30	128
De la quebrada Santa María al Aguarico	10	00	64
	105	50	488

LAS PROVOCACIONES DE LOS ECUATORIANOS

COMBATE DE ANGOTEROS. El Napo ha sido ya teatro de escenas sangrientas motivadas en la delimitación de una parte de la frontera norte del Perú, deficiente en el concepto del Ecuador. Las disquisiciones internacionales producidas por tal concepto tuvieron en 1903 manifestaciones violentas.

El señor S. Llona, a nuestra solicitud, nos proporciona las versiones que siguen de éste y otro combate habidos en el Napo, las que apenas difieren de los partes oficiales, incluidos en el folleto "Acontecimientos realizados con los ecuatorianos, colombianos y brasileños en los ríos Napo, Putumayo, Yurúa y Purús, durante los años de 1901 a 1904, siendo prefecto del departamento de Loreto el coronel D. Pedro Portillo" páginas 13 y 18.

Dice el señor Llona: "Hubo una época durante la dominación española, en que el Amazonas y sus afluentes fueron teatro de luchas de españoles y portugueses y vieron algunos reñidos combates entre flotillas de embarcacio-

nes a remo comandadas por aventureros de ambas naciones; pero sólo en los últimos años han tenido lugar allí episodios bélicos en que figuran lanchas a vapor; nos referimos á los encuentros de Angoteros y Torres Causano entre fuerzas regulares del Perú y de la vecina república del Ecuador; realizándose el primero del siguiente modo.

Las cancillerías de Lima y Quito habían ajustado un Modus vivendi según el cual ninguna de las dos naciones debía pasar de la boca del Aguarico, afluente de ese río, a cuyo efecto se estableció una guarnicion peruana en dicho límite provisional; pero razones de salubridad la obligaron a retroceder y situarse en la zona comprendida entre las desembocaduras del Santa María y del Curaray.

Aprovechando la ausencia de esta guarnición varios destacamentos ecuatorianos franquearon el límite pactado y uno de ellos bajando el Napo, llegó a tomar posiciones a proximidad del puerto Angoteros.

Conocedor el prefecto de Loreto, coronel Portillo, del avance de esas fuerzas ofició a sus jefes para que evacuaran el terreno indebidamente ocupado y ordenó a la guarnición peruana que hiciera efectiva esta notificación si era preciso por medio de las armas, recomendando no obstante al jefe de la lancha de guerra *Cahuapanas* estacionada en el Curaray, que no se llegara a tal extremo sino después de agotar todos los medios de persuasión en aras de la buena armonía que reinaba entre los dos gobiernos.

Los peruanos contaban con 20 soldados de línea al mando del capitán Juan Francisco Chávez Valdivia, más 15 loretanos de la tripulación de la *Cahuapanas*, comandada por el alférez de fragata Oscar Mavila.

Obedeciendo aquellas instrucciones el 26 de junio de 1903, la *Cahuapanas* se presentó en Angoteros ocupado por el más fuerte destacamento ecuatoriano que comandaba el comisario sargento mayor Bermúdez y que constaba de 20 hombres de línea más algunos empleados e inspectores de la Aduana de Aguarico, agregados a la guarnición ecuatoriana en su movimiento de invasión.

Al divisar a nuestra lancha y a la fuerza de Chávez Valdivia que venía a bordo, el mayor Bermudez decidió atacarlo sin más trámite, situando su gente en guerrilla en las márgenes del río, para hacer fuego sobre la *Cahuapanas* cuando esta pasara frente al campamento.

El alférez Mavila pudo observar a tiempo estos preparativos y maniobró en consecuencia, dirigiendo su lancha a toda máquina hacia un recodo del río que permitra acercarse a tierra y desembarcar rápidamente la guarnición al abrigo de los fuegos de sus adversarios y a unos 800 metros de éstos. Acababa de distribuir el capitán Chavez Valdivia sus 20 hombres de modo que los troncos y el follaje del bosque los protegiera caso de un combate, cuando se presentó el mayor Bermúdez, quien acudiendo con su gente la había emboscado de manera que pudiera a una sola señal dada abrir el fuego a corta distancia sobre la lancha peruana.

Bermúdez salió del bosque tan cerca de la *Cahuapanas* que el alférez Mavila desde el puente pudo dirigirle la palabra invitándolo a pasar a bordo para conferenciar sobre sus respectivas instrucciones y ver modo de armonizarlas a fin de evitar un combate escandaloso entre fuerzas de línea del Perú y del Ecuador. Lanzando por toda respuesta una violenta imprecación el mayor Bermúdez alzó el rifle que llevaba y disparó sobre el comandante de la *Cahuapanas*.

A esta señal la fuerza ecuatoriana rompió su fuego sobre la embarcación, el que fue en el acto contestado desde a bordo por la tripulación y desde tierra por los soldados de Chávez Valdivia, trabándose un reñido tiroteo entre peruanos y ecuatorianos a 100 metros de distancia.

Como Bermúdez había emboscado su gente a lo largo del río el ataque de Chávez Valdivia amagaba su flanco izquierdo, circunstancia que unida a los certeros disparos de los rifleros peruanos, bien ejercitados en el manejo del armamento moderno de que disponían, les dio el triunfo sin gran dificultad y unos 20 minutos después de iniciado el tiroteo los ecuatorianos cedían el campo dejando dos muertos, tres heridos y cinco prisioneros mas doce rifles con abundante munición y sin que el destacamento peruano tuviera que lamentar ninguna baja. Los dispersos de Bermúdez se internaron en el bosque y la *Cahuapanas* pudo seguir surcando el río hasta la boca del Aguarico, apresando a su paso los pequeños destacamentos que se hallaban en Santa María y en Torres Causano.

Como resultado de este combate y muerte de su iniciador mayor Bermúdez, quien se suicidó poco después en su campamento de Aguarico, desapareció por entonces toda probabilidad de invasión ecuatoriana en el alto Napo".

"TORRES CAUSANO. Las noticias de la acción de Angoteros, llegaron adulteradas al Ecuador, produciendo allí una viva indignación, pues como suele suceder en estos casos, se atribuyó la agresión al adversario, aunque el mero hecho de realizarse el combate a tan gran distancia del Aguarico, demostraba que el destacamento ecuatoriano había cruzado la frontera provisional convenida entre ambas cancillerías, e invadido el territorio de jurisdicción peruana, violando así el modus vivendi.

El gobierno de Quito, bajo la influencia de la excitación pública organizó expediciones militares provistas de artillería, dirigiendolas hacia el alto Napo, las que no obstante las penurias y bajas consiguientes a ese largo viaje a través de las selvas, aumentaron considerablemente, bajo las órdenes de un nuevo comisario, el sargento mayor Rivadeneyra, las fuerzas de la guarnición que el Ecuador sostenía en el límite pactado del Aguarico.

Temeroso el prefecto de Loreto, coronel Portillo, de que al verse reforzada esta guarnición, desatiéndese las instrucciones de su gobierno e invadiese el alto Napo, que a tenor del acuerdo internacional debía respetar, dispuso

que la guarnición peruana se aproximara a la frontera y acampara en Torres Causano o Puerto Bolognesi.

Formaban dicho destacamento 28 hombres de línea bajo las órdenes de Chávez Valdivia y lo apoyaba la lancha *Veloz* armada en guerra con 15 rifleros y comandada por Mavila.

Aunque el espíritu militar y armamento de la guarnicion peruana eran excelentes y su comando inmejorable, resultaba en apariencia muy inferior a la ecuatoriana del Aguarico, pues Rivadeneyra tenía bajo sus órdenes 130 hombres y disponía de un cañón Krupp de 4 libras.

Engreído este jefe con la superioridad de sus fuerzas y no pudiendo resistir a la tentación de utilizarlas en extender de hecho la esfera de influencia de su país hasta el Curaray, tal vez aún más allá, resolvió atacar el destacamento de Torres Causano, eligiendo para ello el 28 de julio, en que juzgó que la guarnición peruana estaría entregada a la celebración de su fiesta nacional.

Dicho plan comenzó a ejecutarse el 27 a media noche en que toda la fuerza de que disponía el comisario ecuatoriano, bajando sigilosamente el Napo en grandes canoas, desembarcaba a 2 millas apenas del campamento peruano, sin que este pudiera sospechar que tropa armada del Ecuador se hallara a tan corta distancia en actitud hostil.

El 28 a las nueve de la mañana, presentábase en Torres Causano el coronel ecuatoriano don Vicente Bravo para entregar a Chávez Valdivia y Mavila una comunicación de Rivadeneyra, exigiendo que éstos desocuparan la región dentro del plazo y condiciones que estipulasen con Bravo, quien iba con tal fin provisto de amplias facultades.

Después de una corta conferencia en que el coronel Bravo cuidó de ocultar a los jefes peruanos el nocturno movimiento de avance de la guarnición a que pertenecía, quedó estipulado que la nota de Rivadeneyra se remitiría a Iquitos, comprometiéndose ambas guarniciones a no avanzar de sus respectivos campamentos, mientras llegaba la respuesta del prefecto Portillo.

Celebrado este arreglo y después de charlar amigablemente un rato con los jefes peruanos, Bravo se embarcó en la canoa que le había traído, rehusando el ofrecimiento que le hiciera Mavila de llevarlo hasta Aguarico a bordo de la *Veloz*.

El campamento peruano, con tres casas a lo largo del río Napo, distaba unos 100 metros de la margen. Alrededor de este grupo de habitaciones el terreno desmontado ofrecía una superficie como de 6 hectáreas despejada de árboles. Frente al campamento hallábase fondeada la *Veloz* con sus calderas siempre encendidas y bajo presión.

De improviso, a la 1 h. y 30 m. p.m. y cuando, después de tomado el rancho, gran parte de la guarnición descansaba, se dejaron oír los primeros disparos de los ecuatorianos, quienes protegidos por el bosque habían avanzado hacia el campamento y atacaban de sorpresa a sus centinelas. Al mismo tiempo la pieza de artillería rompía el fuego desde la orilla izquierda del *Napo*, sobre la *Veloz*.

Felizmente nuestros jefes y soldados eran veteranos y en todo momento se hallaban preparados para hacer frente a cualquiera emergencia. Mientras los centinelas avanzados, se replegaban combatiendo, toda la guarnición tomaba las armas y maniobraba ejecutando las disposiciones de Chávez Valdivia. Una parte, retirándose bajo la arboleda, defendía el campamento y contenía con un sereno y bien dirigido fuego, el avance del enemigo, que en poco tiempo sufrió numerosas bajas, mientras que el resto se internaba en el bosque por un sendero conocido, para flanquear al inesperado enemigo.

Al mismo tiempo la *Veloz* largando amarras, surcaba el Napo y barría con las certeras descargas de sus rifleros, la orilla ocupada por Rivadeneyra y su gente; ataque que distrajo la atención de éstos, quienes deteniéndose concentraron sus fuegos sobre la intrépida embarcación.

En breve y a pesar de la superioridad del armamento ecuatoriano, la *Veloz* que soportaba además de los disparos del cañón Krupp, el fuego a 200 metros de un centenar de rifles Kropatchel, quedó acribillada a balazos y la mayor parte de sus tripulantes heridos, pero la maniobra de Mavila, había llenado su objeto conteniendo el primer impetu del asalto sobre el campamento peruano y dando tiempo a que Chávez Valdivia llevara a cabo con toda precisión su movimiento de flanqueo, que le permitió iniciar un ataque decisivo sobre la retaguardia de la fuerza ecuatoriana.

Estas maniobras combinadas, así como la serenidad y arrojo de nuestros soldados y la fuerza de penetración de sus proyectiles Manlicher, que alcanzaban al enemigo detrás de los más corpulentos árboles, dieron por resultado la completa derrota de los asaltantes, que huyeron al bosque dejando 28 muertos y a su jefe Ridaveneyra, herido y prisionero.

Al pronunciarse esta la *Veloz*, se dirigió hacia el lugar donde había sido emplazada la pieza de artillería ecuatoriana y mediante vigoroso ataque consiguió que sus artilleros heridos y desalentados la abandonaran, internándose en el monte.

La acción de Torres Causano, aseguró definitivamente la tranquilidad en el Napo, y desbandadas las indisciplinadas fuerzas de Rivadeneyra desapareció todo temor de que pudieran provocar algún conflicto internacional de serias consecuencias entre los dos países amigos".

PUTUMAYO

Este río, uno de los más valiosos tributarios del rio-mar, recibe especial importancia de la vasta extensión de terrenos feraces que cruza y a los que proporciona comunicación interior y salida por el Amazonas al Atlántico; terrenos cuya extensión estimada aproximadamente es de 67, 500 kilómetros cuadrados, en los que abunda el jebe fino aparte de otros productos de montaña.

La primera surcada en vapor nacional a este río, de la que queda constancia incontestable, la realizó el *Napo*, haciendo parte de la flotilla que componían ese vapor peruano y los brasileños *Pará* y *Apaporis*, portadores los tres de la Comisión delimitadora Black von Hoonholtz.

La Comisión debía fijar en el Putumayo el hito destinado a marcar en este río el sitio donde lo cruza la línea divisoria que partiendo de la boca del Yavarí a la del Apaporis, en el Yapurá, separa el Perú del Brasil; siendo jefes respectivamente de estas comisiones el capitán de fragata don Guillermo Black, de la peruana y el de igual clase don Antonio Luis von Hoonholtz de la brasileña.

Si al establecerse el hito provisional en 1851 surcó este río alguna embarcación a vapor no fue peruana, pues no las había entonces en los ríos.

El 13 de julio de 1873 abocaron el Putumayo, cuyas aguas surcaron hasta el día 16, que llegaron a la boca del estero Ygarape, deteniéndose en el lugar llamado el Observatorio, lugar en el cual estuvo colocado el marco provisional de límites, determinado en el plano del Putumayo, por el señor José da Costa Acevedo. Ahí encontraron cerca de un árbol caído restos de la placa que precisaba el sitio.

Establecida la situación geográfica del Observatorio, resolvieron las comisiones prolongar la surcada hasta encontrar terreno menos inundable y el *Napo* avanzó sondeando hasta alcanzar tierras altas cerca de la boca del río Cotuhé, en donde se estableció definitivamente el Observatorio, en 2º 53' 12" 8 latitud sur y 69º 41' 10" 19 longitud W Gch. sobre un morro al que no alcanzan las inundaciones.

Esa operación consagraba el arreglo internacional a cuyo tenor la parte del Putumayo, del Cotuhé agua abajo, pertenecen al Brasil y agua arriba al Perú.

La boca del Putumayo mide 600 metros de ancho, el fondo es de ocho metros y la corriente de dos y media a tres millas. De dicha boca al caserío Tarapacá, sobre la orilla izquierda de la boca del Cotuhé, hay 150 millas; de Tarapacá a la boca del Ygarapaná 250 millas. La boca del Putumayo dista de Iquitos 471 millas.

El Ygaraparaná tiene 120 m. de boca.

Las riberas del Putumayo son generalmente bajas y anegadizas, formando depósitos de arcilla y arena.

En febrero de 1874 don Rafael Reyes bajó por el Putumayo desde Pasto, recorriendo todo este río en canoa sin el menor inconveniente, empleando un mes en esa navegación, que concluyó en el Amazonas. Como el viaje del señor Reyes tenía un propósito comercial, este señor obtuvo en el Brasil la organización de un convoy de tres vapores. el de carga *Santa Cruz*, el vapor *Tundama* de la compañía Caquetá y una lanchita. Esta lanchita surcó primero a cargo del marino inglés M. Alfredo Simpson, para prepararles combustible a los otros. La siguió el *Santa Cruz*, al mando de don Francisco Hurtado y el

último en salir, el 16 de enero de 1876, fue el *Tundama* a órdenes de don Miguel Pinedo de Mompoa.

El capitán de la lancha, señor Simpson, estima el curso del río desde su origen en el volcán de Pasto hasta su entrada al Amazonas, calculada su distancia directa en 620 millas, pero con sus numerosas vueltas recorren las aguas por lo menos 1,200; siendo navegable a vapor la mayor parte de esa distancia sin inconveniente.

Por consecuencia de esta ratificación de la navegabilidad del Putumayo, el Brasil y el Perú hacen extensivo a este río un acuerdo sobre la navegación de sus naves de guerra y de comercio en el Amazonas.

En 1901 visitó este río la lancha *Cahuapanas,* al mando del oficial de marina don Pedro A. Buenaño. Subió hasta el Cotuhé con carga y regresó al Amazonas, empleando 48 horas de viaje al surcar y la mitad de bajada. Desde luego esta estimación del andar por horas es susceptible de grandes diferencias

En la misma lancha *Cahuapanas* hizo viaje al Putumayo, en abril de 1902, el prefecto de Loreto, coronel Portillo, quien surcó hasta un día abajo del Ygaraparaná, no habiendo podido subir hasta la Chorrera por encontrarse el río con muy poca agua.

Dejada al Brasil, con el dominio de la parte inferior del río, su salida franca al Amazonas, ha preocupado al gobierno del Perú la necesidad de buscar otra salida a su tráfico de productos y personas, encargando esta investigación a especialistas exploradores como los ingenieros señores von Hassel, quien exploró el Putumayo poco después de la visita del prefecto coronel Portillo y por encargo suyo y Rabuchon.

Aquel ingeniero recogió informaciones de los indígenas, averiguando que hay el varadero que une las quebradas Ambiyacu, Sabalayacu, Supai y Pastaza afluentes del Amazonas, con el río Algodón, afluente del Putumayo.

El que une el río Humacuyacu, afluente del Amazonas, con el Cotuhé afluente del Putumayo.

El que une el río Pebas con el río Tahuas afluente del Putumayo.

El que une el Sucusare, afluente del Napo, con el río Algodón, afluente del Putumayo.

El istmo entre Pebas, Amazonas y el río Tahuas fue traficado en tiempo del virreinato y conocido con el nombre de *camino de los desterrados.*

Este camino tiene una extensión aproximada de 165 km. y está completamente obstruido por la vegetación.

A estos datos se agregan estos otros:

Agua abajo de la boca del San Miguel de Sucumbíos, en el Putumayo, se halla el pasaje llamado Tapacunti, desde el cual se puede pasar al Caquetá, navegando por el río Cancaya, tributario del Putumayo al río Cencella, afluente del Caquetá, teniendo que hacer por tierra un corto trecho de un río a otro.

Las quebradas Sabalayacu y Pastaza no son navegables por lanchas en ninguna época del año.

El río Algodón es navegable por lanchas de tres pies de calado hasta la boca de la quebrada Escalera.

El río Cotuhé en su estado medio, es navegable unas cincuenta millas.

La quebrada Sharuti, uno de los principales afluentes del río Cotuhé, es navegable solo por canoas y en ciertas épocas del año.

El río Tahuas es navegable veinte días en canoa y existe entre este río y el Cotuhé un varadero de 60 km.

El Putumayo por su poca corriente, 0. 75 a una milla, no ofrece ninguna dificultad a la navegación de lanchas, siempre que ellas no posean más de cuatro pies de calado.

Indica el señor von Hassel que la manera irregular con que los indios al servicio de los caucheros o en relación con ellos destruyen los árboles para extraerles el precioso jugo, está arruinando la montaña y señala las medidas represivas que usan el Brasil y Bolivia para evitar daño semejante.

En 1901 estuvo en el Putumayo el capitán de navío don Enrique Espinar para levantar el plano del Ygaraparaná, uno de los principales afluentes del Putumayo y estudió ese afluente desde su unión con el Alto Putumayo hasta la bahía y cascada la Chorrera, término de la navegación a vapor, en COLONIA INDIANA, establecimiento entonces de los señores Larrañaga Arana & Co.

Según sus investigaciones el Ygaraparaná tiene de extensión navegable a vapor desde la boca a Colonia Indiana 178, 6 millas náuticas. El cauce en general es limpio, sin islas y con playas pequeñas en las vueltas del río, ninguna central. Su anchura, que en la boca es de trescientos metros, disminuye gradualmente hasta la entrada a la bahía de la Chorrera, la que sólo mide cuarenta metros. Su profundidad es de más de ocho brazas en la creciente y en la vaciante disminuye hasta cuatro.

En la creciente puede surcarse el Ygaraparaná con buques a vapor de seis a siete pies de calado, pero de corta eslora, por las vueltas rápidas que tiene su cauce; en la vaciante puede ser navegada su parte alta, con lanchas a vapor que sólo calen tres pies. En la proximidad de la bahía de la Chorrera tiene cuatro rápidos sensibles en la vaciante, así como algunas piedras aisladas en el cauce, las que deben ser bien marcadas por los prácticos que conducen las embarcaciones.

En la extensión de este río la casa Larrañaga Arana & Co. tiene ocho fundos o establecimientos sucursales, cuyos nombres y respectivas situaciones geográficas consigna el señor Espinar.

La Chorrera se encuentra a 383 metros sobre el nivel del mar y su situación geográfica es latitud S. 0° 40' 06" y long W. Gch. 73° 00' 42".

Registra las siguientes distancias:

De Iquitos a la boca del Ica o Putumayo	471 millas
De la boca del Ica a la frontera Perú-brasileña de Cotuhé	150. 4 millas
De esa frontera a la boca del Ygaraparaná	252. 4 millas
De la boca del Ygaraparaná a la Chorrera	178. 6 millas
De Iquitos a la Chorrera	1052. 4 millas

Las aguas del Ygaraparaná son claras y corren en lecho de piedra en la tercera parte del río, sección media, después del raudal o cascada San Rafael, que forma la bahía de la Chorrera. Arriba del contrafuerte de la cordillera, que está cortado por el río en una extensión próxima de 300 metros, vuelve su curso a ser manso y navegable en canoas o balsas por algunos días. La gradiente del pongo es de 12 a 15 por ciento, entre roquería.

El tráfico más constante del Putumayo lo hacen los vaporcitos *Huitota, Maizan, Putumayo* y *Liberal* que además del servicio de reparto de vituallas y recolección de jebe de puesto en puesto, hacen el del Putumayo con Iquitos.

La recolección y exportación de jebe del Putumayo ha subido de año en año, así:

1900	15. 863 Kilos
1901	54. 180 "
1902	123. 210 "
1903	201. 650 "
1904	343. 499 "
1905	470. 592 "
1906	644. 892 "

Además de los vaporcitos indicados visitan el Putumayo otros como el *Cosmopolita, Junín, Lonie, Callao* y los de guerra *Amazonas* y *Veloz.*

Acopiando caucho trabajan en el Putumayo caucheros con habilitaciones del Tamboyacu, comunicándose por la trocha entre este río y el Algodón, tributarios respectivamente el Tamboyacu del Napo y el Algodón del Putumayo.

Dos contrariedades sufren los intereses públicos en el Putumayo; el primero es la falta de método en la extracción del jebe, para la cual derriban los árboles destruyendo el capital que ellos representan; el segundo las dificultades que oponen las autoridades aduaneras y políticas del Brasil a las naves y mercaderías cubiertas por la bandera del Perú en este como en otros ríos en los que esta república y la del Brasil son condóminos, las que se suponen justificadas en el acuerdo que faculta a cada gobierno a establecer reglamentos de aduana y policía en lo que es de dominio exclusivo, causando daños injus-

tos tanto en el Putumayo como en el Yavarí y aun el Amazonas. De aquí el anhelo de buscar salida del Putumayo prescindiendo de la boca y extremo inferior, así como que muchas embarcaciones peruanas estén obligadas a navegar con bandera del Brasil; asuntos que merecen muy especial atención gubernativa.

YAPURA

Este río, que también se llama Caquetá, está situado en la frontera norte del Perú y corre casi al ESE, desde su nacimiento en Popayán hasta su confluencia con el Amazonas en aguas del Brasil. Tiene un curso bastante extenso, que en mucha parte es navegable, aunque seccionada su navegación por rápidos y saltos de agua. Su ancho fluctúa entre doscientos y trescientos metros. Sus aguas son turbias, sus riberas cenagosas, hay multitud de insectos y abundan en sus márgenes los gérmenes venenosos de enfermedades mortíferas.

La real cédula de 1802 resuelve "que se tenga por segregado del virreinato de Santa Fé y de la provincia de Quito y agregado á ese virreinato (el del Perú) el gobierno y comandancia general de Mainas, con los pueblos del gobierno de Quijos excepto el de Papallacta, por estar todos ellos a orillas del río Napo o en sus inmediaciones, extendiéndose aquella comandancia general no sólo por el río Marañón abajo, hasta las fronteras de las colonias portuguesas, sino también por todos los demás ríos que entran al mismo río Marañón por sus márgenes septentrional y meridional: como son Morona, Huallaga, Pastaza, Ucayali, Napo, Yavarí, Putumayo, Yapurá y otros menos considerables, hasta el paraje en que estos ríos por sus saltos y raudales inaccesibles dejan de ser navegables..."

Posteriormente (1851), los gobiernos de Brasil y Perú acordaron una demarcación más precisa y más conveniente para aquel, determinada en la línea imaginaria trazada de la boca del Yavarí a la del Apaporis su afluente, al que ingresa por la margen izquierda y de cuyo hito en el Putumayo queda hecha mención.

Para fijar ese hito en el Yapurá visitaron este río comisiones del Brasil y del Perú, la de este último en el vapor *Napo* y la comisión brasileña en su vapor y lancha *Pará* y *Apaporis*.

Comisario de límites por parte del Perú era el señor Manuel Rouad Paz Soldán, secretario teniente primero don Froilán P. Morales, adjunto señor Gregorio C. Escardó, comandante del *Napo* teniente don Bernardo Coronel.

Componían la comisión brasileña, el comisario capitán de fragata señor Antonio L. von Hoonholtz, secretario capitán de corbeta señor José C. Guillobel, adjunto, agrimensor señor Carlos G. von Hoonholtz, médico Dr. don Luis Carneiro da Rocha.

En agosto de 1873 entró la flotilla en aguas del hermoso río, que surcó

en franca navegación por espacio de siete días hasta enfrentar la boca del Apaporis, cerca del salto de Cupati, que exploró la lanchita brasileña, levantando un plano de esa sección.

Se situó geográficamente el punto en 1° 31' 29" 5 latitud sur y 69° 24' 55" 5 longitud W. Gch. extendiéndose por duplicado el acta respectiva.

Se solemnizó la ceremonia con una salva de veintiún cañonazos y concluida la operación emprendió la flotilla su viaje de bajada, en dirección al Amazonas, para prepararse a continuar en el Putumayo su comisión delimitadora.

No obstante que mientras estuvieron los buques fondeados en el Yapurá no hubo a bordo casos de las fiebres perniciosas tan frecuentes en este río, especialmente en épocas de creciente o vaciante que tantas víctimas hacen; todos habían respirado el ambiente envenenado de sus marismas y tanto los miembros de la comisión como los tripulantes, tenían en su organismo el germen de esas fiebres implacables, cuyo desenlace es fatal en el mayor número de casos.

Al llegar a Teffé se había presentado el primer caso de fiebres en el secretario de la comisión peruana, señor Morales, a quien salvaron los cuidados del médico de la comisión brasileña, Dr. Carneiro.

Ya en viaje de Teffé a la boca del Putumayo cayeron enfermos varios tripulantes del *Napo*, cuyo número llegó hasta catorce y además el comisario señor Rouad. El Dr. Carneiro se dedicó a asistirles pero la enfermedad se generalizo tanto en el buque peruano como en los brasileños, al extremo de no quedar quien hiciera ningún trabajo, ni aún siquiera el de cortar leña.

La situación a bordo del *Napo* era más difícil por carecer de médico, pues el Dr. Carneiro apenas tenía el tiempo necesario para atender a los enfermos brasileños.

Las dos terceras partes de la dotación del *Napo* quedaron postradas por la enfermedad y en el vapor brasileño el número de enfermos pasaba de 25; costando los mayores esfuerzos alcanzar Tocantins, en la boca del Putumayo, en donde se desembarcó a los enfermos de nuestro vapor, al cuidado de su segundo comandante señor Carlos La Torre, a fin de que pudiera asistirles mejor. El comisario prefirió quedarse a bordo. Mientras esperaban con ansiedad la llegada del buque brasileño, murió el segundo guardián del *Napo*, Cosme Tovar y esto aumentó la zozobra y el deseo de que llegara el buque brasileño y en él el médico Da Rocha.

El buque brasileño había demorado en llegar por tener tantos enfermos como el *Napo* pero su llegada alivió a los enfermos, robusteciendo su esperanza.

Dos días después se agravaba sin embargo nuestro comisario, que perdió la razón, el *Napo* fue enviado a Iquitos y la comisión peruana se trasbordó

al vapor brasileño, en el que se dirigieron rápidamente a Manaos, pero en vista de la gravedad del enfermo no obstante la inteligente consagración a su asistencia del Dr. da Rocha, acordaron quedarse en Teffé en donde el señor Rouad Paz Soldán murió dos dias después (setiembre 29 de 1872) con profundo dolor de sus compañeros de comisión, muy particularmente del comisario del Brasil señor Hoonholtz, quien no se separó un instante del enfermo y se esmeró en dar la mayor solemnidad al sepelio del extinto, a lo que se decía obligado por haber rendido su colega la vida bajo la bandera del Brasil. El Perú le debe gratitud.

La surcada de la expedición delimitadora en el Yapurá tuvo sin duda resonancia en Colombia, pues casi a raiz de su realización se organizó en Bogotá, su capital, la compañía del Caquetá, con el propósito de explotar los productos de montaña probablemente en los terrenos situados agua arriba de las cascadas. Pero informada de los obstáculos que ellas ofrecen a su navegabilidad optó la compañía por reconocer el Putumayo, mandando a que hiciera el reconocimiento de este río a don Rafael Reyes, como se dice en otro lugar.

No parece descaminado suponer que el organismo de personas pudientes con cuyo concurso actuaba el señor Reyes, labró en la opinión de su país convenciéndola u ofuscándola, pero presionando al poder público y empujándolo por la senda de las violencias.

En 1903 se presentaba en la aduanilla del Cotuhé el señor José M. Vélez en la lancha brasileña *Nazareth* como ciudadano colombiano concesionario de la empresa de navegación y comercio que se proponía explotar jebe en lugares inmediatos a las poblaciones colombianas de la provincia de Pasto, a cuyo efecto llevaba en el *Nazareth* personal para esa explotación en los lugares inexplotados del Putumayo.

Al efecto de proceder en consecuencia preguntaba al jefe del resguardo si de la boca del río Algodón agua arriba era el Putumayo río colombiano.

La pregunta estaba relacionada sin duda con la cláusula en que la real cédula de 1802 establece que ese, entre otros ríos, es peruano hasta donde alcanza la franca navegación; pero el señor Vélez preguntaba a quien no le podía contestar. Así se lo dijo dicho empleado, señor Francisco Alvarez y Tirado.

El capitán del vaporcito *Nazareth*, don Joaquín Aroca, pidió entonces permiso al comisario naval para seguir viaje al alto Putumayo, según lo establecido. Era un vaporcito de diez toneladas, con nueve tripulantes.

¿Pertenecía esta comisión al mismo organismo mercantil de que era parte el señor Reyes? ¿Era de otro semejante? En cualquier caso era otra manifestación de intereses que se agitaban por participar de los provechos con que brinda el jebe.

Estos hechos pueden ser extraños a la forma áspera que tomaron después de los sucesos relacionados con la delimitación de tierras en la región del

Caquetá; pero sin duda prueban cómo rodaba la bola de nieve, aumentando de volumen y alejando la serenidad de los espíritus.

En enero de 1911 se embarcó en Barranquilla una expedición militar de 150 hombres, que al mando del general Gamboa vino por Barbados a Manaos, de donde se trasladó al Caquetá. El hecho, que causó en el público cierta inquietud, pudo traducirse como el ejercicio del derecho de Colombia en la parte alta del río, en donde este opone obstáculos a la franca navegación. Esta fuerza se estableció arriba del Apaporis, en la margen meridional del río, cerca de Córdova.

Como la insalubridad del sitio se hiciera notar muy pronto, el general Gamboa llevó su cuartel más arriba, a un lugar en donde el clima es más benigno o menos nocivo, dejando un destacamento en la Pedrera, sobre un mogote que domina el canal que pasa lamiendo su base, contra la cual se produce una fuerte correntada.

Cuando todavía no se había calmado la inquietud producida por la expedición Gamboa, se traslució que una segunda expedición de otros 150 hombres, al mando del general Neira se había embarcado en Barranquilla también y se dirigía a Manaos haciendo escala en Barbados, como la anterior.

La diplomacia desplegó entonces su actividad, lográndose arribar a un acuerdo según el cual el general Neira se quedaría en Manaos, haciéndose regresar a la expedición militar peruana enviada en previsión, para mantener los derechos del Perú.

El general Neira recibió la orden cablegráfica en Manaos, pero no sucedió lo mismo con el jefe de la fuerza peruana, que estaba ya en viaje cuando el prefecto recibió la orden de suspender la marcha.

La tropa peruana iba en cuatro embarcaciones: *Amazonas, América, Veloz* y transporte *Loreto.*

Al llegar frente al mogote que ocupaba el destacamento colombiano hizo este sus primeros disparos, entablándose un ajetreo que se mantuvo tres días sin resolución. Los alrededores del mogote eran pantanosos y la colina sólo se podía atacar con eficacia desde río arriba; pero la correntada y la estrechez y proximidad del canal al barranco impedían a los vaporcitos surcar como era preciso hacerlo, para dar eficacia a la hostilidad.

Al cabo el teniente Clavero, comandante de la *Amazonas,* en vista de que la acción se prolongaba sin término previsible, se aventuró en el canal y obtuvo dominar la correntada y colocarse sobre el flanco del adversario, que abandonó el mogote, retirándose, por una senda prevista, a territorio del Brasil.

La expedición peruana no tardó en sufrir los estragos del clima, más mortífero que las balas enemigas y así por esto cuanto por haberse conseguido calmar las animosidades, se restableció la tranquilidad sin que se interrumpieran las cordiales relaciones de Colombia y el Perú.

IQUITOS

No bastaron las inversiones y esfuerzos de la Administración, enérgica y juiciosamente secundada por su personero en Iquitos, capitán de navío don Federico Alzamora, para dar vida a la región de los rros y poner en movimiento su sede, pueblo mezquino de menos de trescientos habitantes que debía hacer funciones de la entraña más noble aventando a la circulación y recogiendo las actividades inquietas que debían crear y mantener la vida moderna en esas inmensidades sombrías y silenciosas, en las que apenas se notaban manifestaciones apagadas de vida primitiva.

Debiendo crearse todo lejos del gobierno central, susceptible de acoger informes interesados o malévolos y engolfado en atenciones tal vez baladíes, pero de apremiante resolución, apenas se consiguió crear en el departamento fluvial una vida anémica, enteramente sujeta a la subvención de la caja nacional.

La factoría se instaló pero apenas había otro trabajo que el de los vapores del Estado, la gran fábrica de ladrillos sólo podía colocar el mínimum de su producto por falta de personas que quisieran y pudieren fabricar con otros materiales que los acostumbrados, el hermoso dique de fierro con 190 pies de largo 50 de ancho y 20 de alto, capaz de levantar buques de mil toneladas, se había hundido al sumergirse para levantar el *Napo*, el contralmirante Tucker a pesar de haber traído el vapor *Tambo* especialmente para remontar el río del mismo nombre sin conseguirlo y luego el *Mairo*, que tampoco dio resultado, hubo de volverse a su país; y después de un período de relativa actividad en el tráfico de un lado hasta Leticia y hasta Yurimaguas por el opuesto, llegó un momento en el que las inyecciones destinadas a mantener el movimiento artificial, los contingentes del presupuesto dejaron de afluir oportunamente y hasta faltaron del todo, colocando en situación precaria al personal dependiente de los subsidios fiscales y por consecuencia al pequeño comercio e industrias que se organizaban a su sombra. Llegó el momento en que sólo circularán obligaciones fiscales emitidas al descubierto y contraseñas del pequeño comercio.

El arsenal carecía de los artículos que debía proporcionar, la proveeduría de abastecimientos, la factoría de materiales, los empleados de sus emolumentos, el personero fiscal de las facultades amplias que le hubieran permitido enfrentar la situación y hacer productivas las valiosas inversiones fiscales.

Los técnicos se fueron, los vapores quedaron fondeados y para satisfacer el clamor de los industriales que se habían aventurado a radicarse en distintos puntos de la red fluvial y los del comercio, se hizo en parte, pero con bastante mala mano, la COMPAÑIA NACIONAL DE NAVEGACION FLUVIAL PERUANA.

Fue el epílogo de las inversiones fiscales en Loreto.

Pero ellas no habían sido completamente estériles. A su sombra se habían agrupado, orientado y crecido organismos comerciales que encontraron para su crecimiento y desarrollo rápido un material maravilloso: el caucho. Las exploraciones oficiales habían producido dos resultados igualmente valiosos: la información geográfica para la ciencia, el tráfico efectivo como ejemplo práctico e informativo del comercio.

Se había producido el primer impulso, se habían dado las orientaciones genésicas y tocaba el turno al interés particular y a las ventajas especiales con que brinda la montaña, reserva piadosa conservada al bienestar de generaciones ya próximas.

La Compañía de vapores se establecio sobre la base de las inversiones que el Fisco tenía hechas y pagando éste a aquella dos mil libras esterlinas mensuales, en letras sobre Europa para que explotase tales inversiones en provecho propio.

El contrato respectivo (1877) comprendía la venta a la Compañía de los cuatro vapores llegados primero, navegación subvencionada, arrendamiento de la factoría y mutuo de los artículos navales almacenados.

Sería ocioso ocuparse de averiguar si el contrato fue bueno o malo. Lo ostensible es que la compañía no restableció el tráfico y el Fisco perdió sus naves y demás propiedades. Los vapores desaparecieron para servir de pontones los unos o cambiar de nombre y de dueño. Ya no importa saber si el valor ingresó a las arcas en efectivo o números del metodo que se atribuye a muchos caucheros para convertir en esclavos a los peones que habilitan con víveres y ropa recargadas a cuenta de trabajo en jebe, abriendoles cuentas que los hacen esclavos al causante, a su viuda, a sus hijos huérfanos y hasta a sus nietos si no encuentran persona piadosa que les indique el límite legal del derecho de los acreedores y el límite que separa el agio tolerable del inicuo.

Y excúsese el aparte: las denuncias de ésta y otras formas más violentas de esclavitud se encuentrán no sólo en las relaciones de exploradores particulares, sino hasta en la de quienes han ejercido autoridad.

La falta de la flotilla fiscal se reemplazó pronto con ventaja en lo que respecta al movimiento comercial, pero en más de un caso militar posterior hubiera tenido señalada eficacia la presencia del *Morona* o el *Pastaza*. Al lado de tanto hombre resuelto que debe dominar pasiones incontenibles y que va armado por las selvas poco pobladas, hace falta una fuerza movible de policía que pueda llevar su acción morigeradora oportunamente a los extremos más apartados. Rodeada la montaña de vecinos necesitados de mejorar, es necesario tener a la mano elementos de fuerza distintos de las lanchitas *Pichis* y *Chivis*, más apropiadas para adornos de nacimiento que para navegar en ella largas distancias.

Pero en cuanto al servicio a flote del comercio fue desahogo para él la desaparición de los vapores fiscales, que hacían evidentemente una competencia muy difícil de neutralizar.

Si a contar de entonces las naves fiscales cuestan mucho más de lo que valen, en cambio las naves de comercio han aumentado en número de manera muy considerable, así como han alcanzado condiciones mucho más apropiadas al servicio que se les demanda.

Coincidieron la ausencia de los contingentes fiscales y el desarrollo portentoso de la extracción del jebe. La ley misteriosa pero palpable que guía la humanidad al cumplimiento de su destino, salvaba todos los obstáculos, como sucede siempre.

La ranchería insignificante que en 1864 apenas daba indicios de vida, la sede inopinada del oriente peruano, Iquitos, se transformó en una bonita ciudad moderna, en donde el terreno urbano, según impreso a la vista alcanzó precios de veinte a cuarenta libras por metro cuadrado, y en donde hay edificios particulares de seis mil libras como valor corriente.

Tiene atracaderos cómodos, un muelle flotante que si bien puede ser mejor y más económico, llena las necesidades más apremiantes y, para no salir del tema seguido, un movimiento de puerto bastante satisfactorio.

Según el Anuario de Iquitos, en 1905 había matriculados en ese apostadero 33 vaporcitos con 964 toneladas más, el *Sanango* de 120, el *Amazonas* y *Yurimaguas* de más de 80, el *Huallaga* de 72, el *Itecuahi* de 64, el *Augusta* de 53, &.

En su interesante estudio sobre Loreto dividía el señor Oscar Mavila la navegación del Amazonas peruano en dos grupos, navegación interior e internacional: la primera, entre Iquitos y los afluentes peruanos del Amazonas se hacia por cuarenta lanchas a vapor, de 8 a 100 toneladas, que por lo general remolcan albarengas de 30 toneladas. Se usan también embarcaciones primitivas como balsas, canoas, monterías y batelones, requiriendo la construcción de las dos últimas ciertos conocimientos de arquitectura naval por ser quilla y cuadernas.

La navegación exterior la dividía en dos grupos, uno de vapores que navegan entre Iquitos y Europa y otro que sólo trafica entre Iquitos y Pará.

La Iquitos Buth S.S. Company es la que hace el tráfico inter-Atlántico con los vapores *Yavarí* de 782, *Napo* de 662, *Bolívar* de 615, *Huáscar* de 582 y *Ucayali* de 507.

El calado máximo de estos vapores es de veinte pies y tienen de andar doce millas por hora. La compañía tiene el compromiso de hacer un viaje mensual, pero su itinerario no es fijo.

La compañía que trafica entre Iquitos y Pará se ha formado con capitales ingleses y su directorio reside en Londres. Los vapores usan la bandera del Brasil.

Esta línea se alterna en su servicio mensualmente con los vapores de la

Iquitos Buth, estableciendo comunicación quincenal entre dicho puerto peruano y el Atlántico.

Los vapores de esta línea son: *Perseverance* de 615 toneladas, *Joao Alfredo* de 508, *Río Tapajós* de 301, *Río Branco* de 400, *Justo Sherman* de 350, *Landro Sodré* de 300.

Calan estos vapores, con toda su carga, dieciséis pies y su andar es de diez millas por hora.

Acompaña el señor Mavila sus valiosos informes de observaciones que revelan la intensidad de su análisis.

Refiriéndose a la marina de comercio, dice:

"A pesar de que nuestra marina mercante aumenta día a día, hay causas que se oponen a su desarrollo rápido, y tal como debía ser, atendiendo a la importancia comercial cada vez mayor del departamento. Citaré una de ellas: el Perú, por una ley del estado declaró todos nuestros ríos navegables accesibles á todas las marinas del mundo, mientras tanto el Brasil, mas previsor que nosotros, limitó esta generosa concesión al Amazonas, reservando la navegación de los afluentes para la bandera nacional. Ahora bien, la mayor parte de las casas comerciales de Iquitos tienen propiedades é intereses en esos afluentes brasileños y necesitan de lanchas á vapor para atender dichos intereses, de donde resulta el fenómeno curioso de que esas lanchas pertenecientes á casas peruanas y adquiridas con capitales peruanos, tienen que ir a matricularse en el Brasil. Igual obligación se impone á las casas que tienen propiedades en el Alto Purús, es decir en territorio netamente peruano, pero al cual no se puede llegar en lanchas sino remontando la parte brasileña de esos ríos.– En cambio, las casas brasileñas de Manaos o del Pará no necesitan tomarse ese trabajo, pues su bandera trafica amparada por nuestras leyes hasta en el más insignificante de nuestros ríos navegables".

"Conviene hacer notar que todas las lanchas nacionales están pura y exclusivamente dedicadas al servicio comercial de las casas á que pertenecen, las que tienen así monopolizado todo el negocio en los ríos é imponen la ley al pequeño negociante que en Iquitos es llamado REGATON. De este modo todos los habitantes de los ríos están sujetos al capricho y monopolio del alto comercio. A mi juicio este es el motivo principal de que el poder comercial de Loreto no se desarrolle con la misma rapidez que el de los estados amazónicos del Brasil".

Anota el señor Mavila que se incurrió en error al rechazar el proyecto presentado para establecer una línea de vapores con itinerario fijo entre Iquitos y los ríos Ucayali, Marañón, Huallaga y Yavarí, y agrega: "El día que haya una compañía subvencionada que se limite á llevar carga á flote, siendole completamente prohibido hacer negociaciones por su cuenta en los ríos mencionados, habremos dado un gran paso adelante".

En 1902 la flotilla estaba reducida a las lanchas *Cahuapanas, Amazonas, Francisco Pizarro, Iquitos* y *Urubamba,* de las que decía el señor Mavila:

"todas ellas son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal a que estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes, menos aún como de guerra, a tal extremo que lejos de hacer respetar al gobierno son objeto de burla y desprecio". Recomienda la necesidad de una draga.

Dos años después (1904) una comisión técnica, compuesta de los marinos señores Espinar, Buenaño y Zavala y Zavala informaban circunstanciadamente sobre esas embarcaciones, exceptuando la *Urubamba* y agregando la lancha *Veloz* y el bote a vapor *Manú*. Ese informe es revelador en más de un concepto.

"La lancha *Cahuapanas* construida en Europa en 1896 y que por su pésima estabilidad le fue vendida al estado por sus primitivos armadores, apenas estos la habían recibido, se encuentra en malas condiciones; su cubierta principal, completamente sumagada por el óxido, deja pasar el agua, la que penetra en sus bodegas, dañando lo que vá en ellas; su casco con varias abolladuras, á consecuencia de choques con las rocas del Pachitea y bajo la mâquina dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento romano. Su máquina se encuentra en regular estado de conservación, gracias al personal traido del Callao y que se ocupa asiduamente de su servicio, tiene un poder tan insignificante que apenas con dificultad surca corrientes de cinco millas.

La lancha *Iquitos* es una lancha que tiene de uso más de 26 años, durante los cuales se le ha renovado dos veces completamente el casco; no es apropiada para la navegación fluvial por tener la quilla como las de mar y un calado de seis pies y con tan poca manga relativa a la eslora, que en sus varadas se tumba completamente, penetrándole el agua por la banda y su estado de conservación es malo; el casco en la obra viva de popa se ha oxidado de tal manera que se producen vías de agua en forma de chorritos, los que han sido cegados a medias con cemento, su cubierta principal ha sido perforada en varias partes por el óxido y su cubierta toldilla está podrida: esta lancha de relativa estabilidad a flote, se coloca en sus varadas en situaciones peligrosísimas.

La lancha *Veloz* es una lancha con albarenga, la lancha tiene su casco en malas condiciones de conservación y con abolladuras en varias partes a consecuencia de haber sido arrastrada en muchas ocasiones sobre las rocas y piedras; sola no tiene estabilidad ni capacidad y con su albarenga no anda casi nada, al punto que una canoa la vence en celeridad; la albarenga y la máquina de la lancha se encuentran en regulares condiciones, esta lancha tiene unos siete años de servicios.

La lancha *Amazonas*, se encuentra en la actualidad a pique y con sus defectuosas condiciones, de un casco con quilla como en las embarcaciones de mar y un calado de cinco pies, con poca estabilidad y capacidad y con su obra viva y muerta en mal estado de conservación; hácese más fructuoso el

abandonarla, ya que el salvamento que se verifica actualmente, con las obras de reparación que le seguirán le importarán al Fisco una cantidad muy próxima de la que se necesitaría para otra nueva con mejores condiciones.

La lancha *Francisco Pizarro* construida en Europa en 1896 es una lancha de dos toneladas escasas, sin condiciones ni capacidad para una larga navegación y apropiada únicamente para un servicio de puerto,es decir de horas; de muy poca manga no tiene estabilidad, al punto de que la inclina el peso de un hombre parado sobre su borda; su casco de 1/16 de espesor o lo que es lo mismo del grueso de un cartón para encuadernar libros, se encuentra en malas condiciones, su máquina se encuentra en buenas condiciones. Esta lancha necesita cada tres meses de uso una reparación de casi la mitad de su costo en Europa ($ 52, 000) en la actualidad y con estas reparaciones solamente le cuesta al Estado más de $ 70, 000.

La lancha *Manú* es bote de vapor con la defectuosa condición de necesitar tres horas para levantar presión y se encuentra en buenas condiciones de conservación.

Las cuatro primeras lanchas cuyos tonelajes varían de 12 a 20 toneladas le cuestan al Fisco, en reparaciones durante cinco años, según consta en los libros de la factoría del Estado, más de $ 100000 y con la cuarta parte de esta suma o sean 25,000 el comercio de Iquitos adquiere lanchas como la *Tarapoto,* que por sus buenas condiciones de estabilidad, capacidad, fuerza de máquina y fácil gobierno, etc. no puede aceptar un paralelo ni siquiera aproximado con ninguna de aquellas.

Resumiendo, estas lanchas son: de apariencia poco decorosa, con detestables condiciones de construcción y de conservación, esto último no sólo a causa de la clase del material, sino del personal, que con anterioridad a la oficialidad de marina, que después ha estado al frente de ellas, fue destinada a comandarlas y enviarlas estas lanchas a los ríos de cabecera, especialmente a Bermúdez, fueron llevadas sobre las rocas, haciéndolas carretear sobre las piedras, en el afán de establecer en la conciencia del país la mentira y el absurdo de la navegabilidad del Pichis en tiempo de seca.

La falta de estabilidad de estas lanchas, la mala distribución de sus compartimientos, su ninguna defensa militar, hacen que repararlas sea agravar la situación deplorable de cada una de ellas.

El Estado, según nuestra opinión y los dictados de nuestras conciencias, debe de una vez por todas resolverse a abandonar las inservibles, viejas y si US. nos lo permite, indecentes lanchas, con las que cuenta para su servicio y cuya conservación le demanda tan grandes sacrificios; y si la seguridad, el buen nombre y la fuerza de la nación que es necesario llevar en un momento preciso a sus más remotas fronteras, como ya se ha comprobado con exceso, exigen barcos con condiciones militares y marineras adecuadas a la navegación fluvial; nosotros, jefes y oficiales de la armada nacional con fe en el grandioso futuro de esta región y clara visión de las responsabilidades que nos corres-

ponde, se lo pedimos muy encarecidamente al supremo gobierno en nombre de los sagrados intereses del país".

De las lanchas motivo del anterior informe fueron remitidas en 1905 a Pará, en donde se carenaron, la *Iquitos* y *Cahuapanas* y en Iquitos se carenaron la *Amazonas, Veloz* y *Francisco Pizarro* ese mismo año, vendiéndose en remate poco después la *Amazonas* y la *Veloz.*

La *Manú* seguía a Pique.

No se menciona las lanchas *Pichis* y *Chivis,* dos preciosidades fin de siglo aderezadas en el Callao y que el comandante don Nicanor Asín llevó por tierra a las aguas del Pichis y que llegaron al Pachitea y aun hasta Iquitos, si no falla la memoria.

Ese año llegó la *América* * cañonera con 40 m. de eslora, 6 de manga, 1.96 de puntal, calado 3, toneladas bruto 239, doble hélice y 11 millas de andar.

Tres años después llegaron a Iquitos cuatro lanchas, dos con sus máquinas, las cuales debían quedarse en el Amazonas y dos en piezas que debían seguir al Madre de Dios: las cuatro eran del mismo tipo, construidas por Yarrow & Co., de Popler, Londres. Las del Amazonas están bautizadas *Requena* y *Orellana,* caminan de 9 a 10 millas, calan 11 pulgadas livianas y 24 con 14 toneladas a bordo; lo que les permite salvar los rápidos y bajos fondos del Pachitea y Pichis en vaciante.

Tiene 75 pies de eslora, 9 de manga, máquinas de gran potencia de alta presión: llevan en carboneras laterales 6 toneladas de carbón y lugar para tres mil rajas de leña, que les asegura combustible para cuarenta horas de navegación, en cuyo tiempo se alcanzan muchos depósitos de ese combustible.

Las hélices funcionan dentro de túneles que hay a popa, que les permite girar con igual rapidez en fondos inferiores a su diámetro de treinta pulgadas, por estar las aspas protegidas.

La distribución es deficiente, pues faltan camarotes y reservados, pañoles, cocina & por otra parte fáciles de hacer. Emplearon veinte días de Manaos a Iquitos, de ellos doce de navegación efectiva.

Las lanchas para el Madre de Dios fueron bautizadas *Cusco* y *Puno,* pero han quedado en el servicio del Apostadero.

Iquitos se halla en comunicación inalámbrica con Lima.

En "El Oriente" de Iquitos se leían en 1910 las siguientes informaciones, con el título de:

(*) Esta fue la cañonera que mandaba el teniente Clavero en el conflicto del Caquetá o Yapurá, la Amazonas no figuraba entre las lanchas del Estado, desde que fue rematada en 1905. La cuarta de las embarcaciones que llegaron a la Pedrera fue la Iquitos (a) Urubamba.

FLOTILLA DEL ESTADO.– La cañonera *América* ha experimentado serias reparaciones y mejoras. Se han cambiado algunos tubos de sus calderas, arreglado su espléndida maquinaria, verificado modificaciones en su distribución interior, limpiado, puesta en excelente estado su artillería, renovando los servicios de agua y desagüe, pintando totalmente, etc. Hoy es una embarcación que en cualquier parte sería de gran importancia. Su actual velocidad es de 12 a 13 millas por hora en aguas tranquilas. Se proyecta colocarle un trinquete elevado con su cofa respectiva para colocar en ella una de las ametralladoras Maxim que últimamente se han recibido, resultando hoy una embarcación bastante económica. Su viaje al alto Marañón primero y la campaña al Napo (boca del Aguarico) después, durante cinco meses consecutivos, así lo demuestran. El presupuesto mensual de esta cañonera, incluyendo combustible, aceite y extraordinarios, es de Lp. 56.

La lancha *Cahuapanas* cuyo remate en 300 Lp. no fue llevado a cabo en vista de las observaciones que al respecto hizo la prefectura al supremo gobierno y ha sido totalmente reconstruida, salvo la máquina y el caldero. A esto último se le ha colocado íntegramente tubería nueva. El casco de acero, es hoy completamente nuevo, las toldas y una gran parte de la obra muerta ha sido refaccionada o construida de nuevo. Actualmente se encuentra pintada y dotada de todo aquello que requiere una embarcación que ha entrado ya al servicio activo, debiendo emprender en estos días marcha al Pachitea, en comisión de la prefectura. Su presupuesto mensual es de Lp. 275 en total.

Como lo gastado en esta embarcación asciende a Lp. 1.500, aproximadamente y su valor hoy no es menor de 3,000, el fisco ha obtenido una gran utilidad, de un ciento por ciento, conservando además una embarcación, hoy completamente nueva, cuya capacidad, economía, comodidades y poco calado la han hecho considerar siempre como apta para transporte y para ejecutar comisiones en los ríos de cabecera.

La lancha *Iquitos* también experimentó las reparaciones necesarias y, aunque adolece del inconveniente de su fuerte calado (7 pies) su poderosa máquina y economía en el gasto de combustible son dos ventajas de incuestionable importancia. Su presupuesto mensual es de Lp. 306, comprendiendo toda clase de gastos.

Las lanchitas *Orellana,* hoy en el Napo; *Puno* que hace el servicio postal y de pasajeros en los ríos Pachitea y Pichis y *Cusco* en el Alto Marañón, se encuentran en constante servicio después de haber sido reparadas, mejoradas y dos de ellas provistas de calentador e inyector, con gran ventaja en su economía.

La *Requena* después de algunas reparaciones efectuadas en marzo último, prestó un servicio incesante de 5 meses en el Napo, sin apagar sus fuegos, un solo día. Como necesita algunas reparaciones y dotarle de calentador e

inyector, obras que se ejecutarán en enero próximo, se encuentra anclada en este puerto.

Cada una de las cuatro lanchitas, cuando están en servicio, tienen un presupuesto mensual de 268 Lp.

A la lancha *Francisco Pizarro* se le hizo venir de Márquez (río Pachitea) en donde estuvo varada desde hacia largo tiempo. Se ha formulado el presupuesto de las obras que son necesarias para ponerla nuevamente en estado de servicio, en conformidad con el informe emitido por la comisión ad hoc que nombró la prefectura. Estas obras serán ejecutadas a principios de 1911.

Por último, la chata *Estrella* ha sido reparada, aseada y pintada, de modo que el estado puede continuar aprovechando sus servicios. Su capacidad es de 30 toneladas.

Las cifras consignadas más arriba como correspondientes a los presupuestos de las lanchas de la flotilla, no son las que figuran en el presupuesto general de la república, sino los gastos que en realidad demandan. Las cifras verdaderamente consignadas en aquel documento apenas alcanzarían para sostener la escuadrilla por un semestre, pues son excesivamente reducidas. Es digno de notarse que, a pesar de esto, dichas cifras no sean modificadas hasta hoy. La prefectura ha manifestado detalladamente a la dirección del ramo la necesidad de instalar cifras reales en el presupuesto de 1911 y no seguir apelando a los gastos extraordinarios o lo que es peor pero más sencillo a apontonar las lanchas en el puerto, de donde resulta su pronta destrucción.

Las lanchas *Iquitos* y *Cahuapanas,* son las únicas que tienen comodidades para servir de transportes y susceptibles, por tanto de contar con ingresos por estos servicios. La *América* es solo un buque de combate, una nave de guerra y las lanchas pequeñas son simples avisos, útiles solo para transportar comunicaciones y pequeños destacamentos.

El mismo diario decía en 1911, sobre el servicio que prestaban las naves fiscales:

NAVEGACION EN EL RIO PICHIS.– Desde los primeros meses del año en curso ha quedado establecida la navegación regular quincenal entre Masisea y Puerto Bermúdez (en la que salvo ligeras demoras) se ha hecho el servicio de itinerario. La lancha *Puno* sale de Masisea el 1º y 16 de cada mes llegando a Bermúdez el 10 y 25 de cada mes, de donde baja el día siguiente conduciendo las valijas del correo y los pasajeros. En algunos casos ha tenido que demorar en Bermúdez más tiempo del necesario en espera de las valijas, que se atrasan al recorrer el camino del Pichis, camino que prácticamente se halla abandonado aun cuando en el presupuesto general de la república se vota Lp. 20, 000 al año para su conservación y mejora. Carece de peones camineros, los tambos se hallan por lo general desprovistos de todo y exigen precios muy subidos.

Durante los meses de estiaje en que es imposible navegar el Pichis con embarcaciones ni de un pie de calado, menos aun con la lancha *Puno* que tiene 20 pulgadas, el tráfico a vapor se efectúa sólo entre Masisea y Puerto Victoria en la desembocadura del Pichis en el Pachitea. De este lugar el servicio hasta Bermúdez se hace en canoas, que se hallan en conexión con la lancha. Existe un contrato para este servicio, contrato celebrado entre el comandante Hoyle de la *Puno* y el señor Humberto Rivera, de Bermúdez y aprobado por la prefectura. En los meses de vaciante de este año, se ha verificado este servicio poniendo en ejecución el referido contrato.

Si existiese una partida especial en el presupuesto de la república para establecer un servicio análogo entre Masisea e Iquitos, la correspondencia de Lima podría recibirse en 20 o 22 días a lo sumo. Los pasajeros que de aquí salen llegarían a la capital en 30 días. Para ello se requiere, además, mejorar en algo las condiciones del camino Pichis, cuyo trazo y ejecución son altamente defectuosos y la conservación y mejora, nulas.

Los últimos acontecimientos internacionales impidieron que la prefectura estableciese con las lanchas de la flotilla este servicio, pues todas ellas fueron enviadas a las diversas fronteras del departamento, pero sabemos que existe la idea de destinar las lanchas *Iquitos* y *Cahuapanas* a este servicio, desde principios del próximo año. Si estos viajes logran pagar los gastos que demande este nuevo servicio, quedarán establecidos de hecho. En caso contrario será menester esperar la inserción de la respectiva partida en el presupuesto, como queda dicho y de lo que se ocupa la prefectura, que hace tiempo viene gestionando esta notable mejora en nuestras comunicaciones con la capital cuya importancia es tal, que creemos no debe ser por ningún motivo pospuesta.

El servicio realizado durante el año 1910 entre Masisea y Bermúdez, por el número de viajes hechos por la lancha del estado, la regularidad del itinerario y la rapidez en los recorridos, es primera vez que tiene lugar en el espacio de tiempo, relativamente largo, de diez meses consecutivos. Si los resultados no se han apreciado con mas evidencia ha sido por la falta de un servicio regular entre Masisea e Iquitos, eslabón indispensable de soldar.

Otro artículo sobre este tema, es el que sigue, publicado en "El Comercio" de Iquitos, de cuyos datos unos contradicen y otros confirman las informaciones de los dos impresos copiados antes; revelando todos con evidencia fotográfica el verdadero estado de los servicios a que se refieren.

"SACRIFICIOS ESTERILES"– ¿Qué diremos de la flotilla –llamada de guerra– con que cuenta el Estado en esta región fluvial?

Vamos a clasificar sus componentes;

La *Cahuapanas,* mandada construir en los astilleros de Clapared fréres –Francia– llegó a este puerto el año 1894, consignada a sus armadores Vigil,

Ruiz y Co., adquiriéndola la prefectura con autorización gubernativa, pues no contaba el Estado con ninguna embarcación.

Tiene, pues, veinte años de construida, ha sufrido muy serios desperfectos: ya estuvo en el fondo del Pachitea, a donde se fue a pique, dejando su nombre al sitio que se echó al dar vuelta de campana, se han invertido en reparaciones algunas decenas de miles de libras esterlinas, y, sin embargo, no puede llevar la clasificación de "aviso" que se le ha dado, pues no es de marcha rápida; no es posible clasificarla como transporte, por no tener capacidad para ello; ni tampoco puede llamarse de guerra, por no tener armamento ni contar con condición alguna para ser considerada como tal.

La *Iquitos,* antigua lancha brasileña, vino a este puerto el año 1887 con el nombre de *Onca,* adquirida en el Pará –ya usada– por la casa Wesche y Co., ha pasado también, por multitud de peripecias: se le cambió íntegramente el casco en 1894 en la factoría de la casa armadora, fue vendida a don Juan José Rodríguez, quien, después, el año 1901, la vendió a la "Junta de vías fluviales" para el servicio de la expedición confiada al señor coronel Ernesto La Combe, cambiándole el nombre por el de *Urubamba,* y, terminada su comisión, se incorporó a la flotilla del Estado con el nombre de *Iquitos* que hoy tiene.

Tampoco puede considerarse como aviso, ni como transporte, ni como unidad de guerra, por las mismas razones que la *Cahuapanas.* Cuesta enorme suma de dinero en reparaciones constantes y, aunque con mas o menos riesgo, hace uno que otro viaje.

La *América* nunca pudo prestar los servicios a que está llamada, pues no obstante su elevado costo de fábrica y los abultadísimos gastos hechos para conservarla, siempre que ha sido necesaria emplearla, se impone alguna reparación.

A no ser la comisión que desempeñó al río Caquetá, donde, debido a la pericia, a la intrepidez y serenidad de su comandante, el malogrado teniente primero Manuel A. Clavero, que colocó a esa embarcación en la categoría de un símbolo (el del patriotismo heroico) ya podía haberse decretado su hundimiento, haciendo así un gran beneficio al Estado.

Por falta de previsión, por la costumbre de hacer todo a capricho por no oir las constantes exigencias del comando de esa nave para que se pida a la fábrica o casa constructora del buque un juego completo de tubos para reemplazar los que tienen las calderas que están en malas condiciones hace más de tres años, hemos tenido que ver como explosionan esos tubos, como hieren a los fogoneros y como es necesario enviar una embarcación para que remolque a aquel barco llamado cañonera –porque tiene un cañón-revólver a proa, aunque su casco es hojarasca– y pueda emplear cerca de un mes para hacer un recorrido que por cualquiera embarcación se hace en seis días.

Por último, reparada como se ha podido, está en el puerto sin prestar servicio.

Tenemos además las lanchitas *Requena* y *Orellana,* llegadas a este puerto en 1907, con un costo de fábrica, armada y transporte, muy superior al que se requiere para adquirir una embarcacion de diez veces mayor tonelaje, de buenas condiciones marineras, con máquina de triple expansión, y capaz de prestar servicios efectivos.

No necesitamos decir cuanto dinero se ha invertido en reparaciones, pues en cada movimiento que hacían las tales lanchitas "lanzaderas", como las clasifica el pueblo, era segura una descompostura ¿Y el consumo que hacen de combustible? Con máquina de alta presión, no pueden conservar ésta y se hace necesario atracar para levantar vapor, no tienen especial capacidad sino para hacer servicio de puerto, y no pueden dedicarse en forma alguna, al de correos y vigilancia policial, como fue la mente del gobierno.

Esto sin contar con el presupuesto que tienen, tan crecido como si se tratase de una embarcacion mayor.

Debe condenarse la *Orellana,* pues la *Requena* está con el casco enarcado en el pantoque, habiéndose malogrado las varengas, la cuaderna, la ligazón toda, así como las planchas del casco y de la cubierta, botada en tierra de donde nunca debe pensarse en moverla para que vuelva a ser puesta a flote.

Es un gran beneficio el que hizo quien tuvo el descuido de dejarla varar en las condiciones en que quedó y ha originado la ruina total de esa lancha.

Nos quedan las lanchitas *Puno* y *Cusco,* gemelas del mismo tipo que las Orellana y *Requena.*

Mandadas construir para la Compañía Gomera Inambari se presentaron en piezas pequeñas y embalaron en cajas fuertes, chicas, para ser transportadas por tierra y esas cajas en lotes de ocho a diez, empacadas en jabas, marcadas con destino a Mollendo, fueron embarcadas para Iquitos, de orden del gobierno, pues la Compañía que las mandó construir, creyendo que eran aparentes, tan luego como se enteró del mal resultado de las que sirvieron como modelo, hizo suelta del contrato, y consiguió que el Estado las adquiriese y mandara a Iquitos.

Enorme suma de dinero cuestan las tales lanchitas, y enorme es también su inutilidad; no pueden prestar otro servicio que el de succionar las arcas fiscales, para su sostenimiento y conservación, encontrándose siempre inservibles, pues a lo que es malo desde su origen, no puede hacerse bueno, por más esfuerzos que se ponga en juego.

En suma: no tenemos flotilla de guerra, tan solo existen unos cascos viejos, con máquinas malogradas, incapaces para el servicio, y ojalá que el gobierno haga lo que es posible y está en la obligacion de hacer, para dotar a esta región de una flotilla de guerra, con buques de verdad, y no con espantajos o con juguetes mecánicos de latón, inservibles.

S.E. el Jefe del Estado ha manifestado al Congreso, en su mensaje, que se ocupa de ver la mejor forma de satisfacer la necesidad de dotar al Oriente de una flotilla capaz de servir.

Que no quede este deseo en la condición de una de las tantas cosas que se dicen, por salir del paso o llenar el expediente, sin ánimo de cumplirlas. Tales son los anhelos de Loreto."

En el primer semestre de 1908, entraron a Iquitos 72 vapores, 111 lanchas y 102 chatas con un tonelaje total de 19, 795, dividiendose por la clase de su tráfico así: tráfico interno 266, internacional o externo 19.

Salieron 77 vapores, 112 lanchas y 101 chatas con 21,396 toneladas, siendo del total de embarcaciones 269 de tráfico interior y 21 de tráfico internacional, debiendo añadirse a los últimos el *Hildebrand,* inglés de 1226 toneladas y el *Ucayali* también inglés, de 890.

Aunque el mayor número de chatas mide 20 a 50 toneladas, las hay también de mayor capacidad como la *Santa Bárbara* de 464 toneladas, que va a Manaos y *Santa Mónica* de 457.

NOMINA DE LAS EMBARCACIONES DE LA MATRICULA DE ESTE PUERTO, SUS DIMENSIONES, TONELAJE, CALADO & EN 1907

Embarcaciones a vapor

NOMBRES	ESLORA	MANGA	PUNTAL	TONELAJE	CALADO
Belmira 3ª	22'11 m.	4'30 m.	1'50 m.	34	5 Pies
San Pablo	24'00 "	4'64 "	1'65 "	49. 1 pp	5 "
Peruana	24'00 "	4'50 "	1'65 "	48.67 00	5 "
Felicidad	18'50 "	4'10 "	1'50 "	17.50 00	4 "
Yurimaguas	33'20 "	6'76 "	1'80 "	85.31 00	5 "
Liberal	33'15 "	6'70 "	1'76 "	100.82 00	6 "
César	19'40 "	3'83 "	1'20 "	31.70 50	4 "
Nena	26'15 "	5'08 "	2'20 "	89. 1 00	8 "
Lolita	11'10 "	2'33 "	1'20 "	6.43 00	3 "
Callarú	11'40 "	2'20 "	1'00 "	3.26 00	2 "
Cusco	27'60 "	4'15 "	1'47 "	39.43 00	5 "
Elisa	23'78 "	5'00 "	2'00 "	48.93 00	5 "
Cosmopolita	28'77 "	6'00 "	2'00 "	119. 7 00	7 "

Isabelita	13'24 "	2'96 "	1'13 "	10.78 00	3 "
Augusta	26'00 "	4'15 "	1'80 "	48.54 00	5 "
Gallega	9'70 "	2'60 "	0'80 "	4.09 00	2 "
Tarapoto	19'60 "	4'14 "	1'60 "	40.00 00	4 "
Louci	14'38 "	3'25 "	1'67 "	12.82 00	4 "
Beatriz	24'08 "	5'10 "	2'26 "	88.15 00	8 "
Luz	15'25 "	2'58 "	1'28 "	13.86 00	3 "
Callao	14'10 "	3'00 "	1'25 "	9.83 00	3 "
Chorrillos	14'00 "	3'93 "	1'32 "	14.00 00	4 "
Amelia	25'15 "	4'32 "	1'55 "	57.38 00	5 "
Torpedera	11'66 "	4'10 "	1'15 "	7.14 00	3 "
Wuitota	16'60 "	2'98 "	1'35 "	12.50 00	4 "
Santarem	14'00 "	3'00 "	1'30 "	8.58 00	4 "
Cumbaza	8'80 "	2'00 "	1'00 "	1.18 00	2 "
Olga	22'12 "	4'52 "	1'45 "	30.42 00	4 "
Emilia	12'20 "	2'43 "	1'30 "	5.30 00	2 "
Henrriette	8'00 "	2'15 "	1'03 "	3.40	4 "
Inca	16'00 "	3'00 "	2'00 "	8.32 00	3 "
Recreo	10'80 "	2'38 "	0'95 "	4.86 00	2 "
Semiria	7'00 "	2'35 "	0'70 "	1.26 00	2 "
Estefita					1 y 1/2
Ucayali	23'00 "	4'86 "	1'68 "	84.55 00	5 "
Mimí	12'70 "	2'25 "	1'19 "	7	4 "
San Juan	22'56 "	4'70 "	1'80 "	52.69 00	5 "
Marocas	11'94 "	2'95 "	1'24 "	10. 9 00	3 "
Mercedes	7'00 "	1'15 "	0'80 "	1.50 00	1 y 1/2
Libertad	23'32 "	4'49 "	1'40 "	49.20 00	4 "
Adolfo	36'50 "	7'60 "	1'94 "	123.54 00	8 "
Madre de Dios	15'30 "	3'56 "	1'40 "	14.49 00	5 "
Meteoro	17'00 "	3'66 "	1'54 "	31. 8 00	5 "
Galicia	14'11 "	2'98 "	1'33 "	11.26 00	4 "
San Miguel	20'63 "	4'50 "	1'56 "	32.93 00	5 "
28 de Julio	14'80 "	3'50 "	1'55 "	15.33 00	4 "
Nanay	14'70 "	3'70 "	1'40 "	14. 4 00	4 "
Anastacia	29'00 "	6'15 "	1'80 "	91.95 00	6 "
Miraflores	30'20 "	6'09 "	1'87 "	59.41 00	7 "

A estas 49 lanchas es preciso agregar otro número igual o por lo menos dos tercios de lanchas peruanas que necesitan traficar en ríos peruanos en su parte superior y brasileños hasta la boca misma, lo cual sucede en el mismo Amazonas por lo que les conviene la bandera brasileña.

En un interesante documento oficial decía el capitán de puerto de Iquitos, señor Barandiarán al superior, que se veía obligado a hacer notar "que de un modo indirecto el Brasil nos veda la navegación del río Yavarí, puesto que exige a toda embarcación que lleva nuestra bandera, aunque no se dirija a puerto brasileño, la presentación en Tabatinga a recabar ahí una licencia inaplicable. A lo que parece el Brasil considera como su límite la línea que partiendo de San Antonio corre hasta la banda más occidental del Yavarí, cediéndonos en consecuencia solamente dicha banda y cerrandonos con esa línea nuestra entrada franca en esa agua. Y como esa jurisdicción de la manera que se ejerce creo la lesiva o derivada de la falta de conocimiento de los jefes de esa frontera, sin entrar en comentarios, me concreto solamente a hacer la denuncia que antecede & . . . "

Algo semejante ha ocurrido para entrar al Putumayo, en donde se obliga a solicitar también licencia en Manaos, caso que se presentó, para citar solamente uno, en el viaje que hizo a ese río el comandante Buenaño.

En informe distinto se refiere el comandante Barandiarán a las franquicias de que disfrutan las naves brasileñas en la navegación de nuestros ríos y que no reciben reciprocidad por parte de nuestra vecina de oriente.

"Una nave brasileña, dice el marino citado, no tiene (en nuestros ríos de oriente) como obligación fiscal, absolutamente, sino el gasto de papel sellado para su despacho: valor máximo S. 3.00. Una nave peruana el vapor *Huallaga* en su viaje al Brasil, tiene como gastos forzosos los siguientes:

PARA Derecho de faro	Reis 80,000
5 o/o para fondo de emancipación	Reis 4,000
Santa casa de misericordia	Reis 25,000
Sellos	Reis 6,000
Consulado o dos manifiestos	Reis 70,000
Rol y patente de sanidad	Reis 10,000
MANAOS. Faros	Reis 84,000
Santa Casa	Reis 25,000
Sellos	Reis 11,000
Rol y patente de sanidad	Reis 10,000
TABATINGA. Cinco pases a 6,200	Reis 31,000
RIO YAVARI. Consulado brasileño	Reis 31,000
TOTAL,	reis 421,000

que al tipo medio de 1500 por sol nos da la enorme suma de S. 280.66, haciéndose así imposible la navegación de nuestras naves más allá de nuestra

frontera y obligándonos por consiguiente a exportar nuestros artículos cobijados por la bandera del Brasil".

"Es necesario pues como medida inmediata y autorizados por la citada convención, poner en vigencia los derechos de faro en Leticia y este puerto, los derechos de hospital para la beneficencia de esa ciudad, los de sanidad y algún otro que tenga correlación con el fondo de emancipación que el Brasil cobra a nuestra bandera."

El señor Barandiarán olvidaba el derecho de fondeo que pagan las naves extranjeras en nuestros puertos marítimos.

Además: siendo conveniente avalizar el canal en algunos lugares y establecer otros faros, no habría nada que crear sino aplicar en los ríos las gabelas que existen en los puertos peruanos de mar.

O reciprocidad en las franquicias o equivalencia en los impuestos.

Además: ocurre con la libertad de visitar los subafluentes o sea la navegación interior en los ríos como con el tráfico de caletas por buques extranjeros en la costa, agravada en el caso del Brasil con la falta de reciprocidad, aun tratándose de una servidumbre necesaria, como es la salida de ríos en los que es peruana la parte superior y brasileña la inferior, en donde está la salida, como nos sucede en algunos afluentes al salir al Amazonas o en este mismo río al salir al Atlántico.

Si alguna legación necesita un asesor profesional es sin duda la de Río Janeiro. Casi puede asegurarse que si tales anomalías se mantienen es por no haber merecido oportunamente la atención respectiva.

En la lista de naves matriculadas en Iquitos faltan muchas que han figurado en ella antes y que hoy sin duda navegan con bandera brasileña, a este paso pronto no flameará en nuestros ríos sino la bandera del Brasil, como en los primeros años de su navegación a vapor.

Iquitos ha sido visitado por cruceros de varias naciones. En 1899 estuvo en ese puerto el crucero alemán *Falque* que no prolongó su viaje hasta Yurimaguas temeroso de agotar su carbón. Han estado también el crucero americano *Wilmington*, el italiano *Dogali* y uno inglés, cuyo nombre ha escapado de nuestra memoria.

MADRE DE DIOS

La red fluvial que converge al río de este nombre es una de las más interesantes de cuantas forman las del oriente peruano. Susceptible todavía de estudiarse mejor, ha despejado en los últimos años muchos de sus seculares misterios. El río nace en el nevado Huaisunpilla y éste es el primero de sus varios nombres. Se llama luego Pilcopata, Condeja, Amarumayo, Alto Madre de Dios y salvado el pongo Coñec, al unirse al Manú es Bajo Madre de Dios o más generalmente sólo Madre de Dios.

El Madre de Dios es hoy peruano desde su confluencia con el Manú hasta puerto Pardo, en la boca del Heath; una extensión aproximada de 300 kilometros. Se le asigna un curso de 900 Kilómetros incluidos 480 que hay de la boca del Heath a la del Madre de Dios en el Beni.

El ingeniero señor J.M. Torres Balcázar distribuye los 420 Kms. que recorre en territorio todavía nacional de la manera siguiente:

De las vertientes a la confluencia con el Manú	120 Kms.
De la confluencia al Clatjali	80 Kms.
Del Clatjali a la quebrada del Amigo	59 Kms.
De la quebrada del Amigo al Inambari	38 Kms.
Del Inambari a la quebrada de las Piedras	75 Kms.
De la quebrada de las piedras al Tambopata	16 Kms.
Del Tambopata al Heath	32 Kms.

Este río de grueso volumen recorre una de las zonas más sugestivas por su fertilidad y riquezas naturales; sus aguas de moderada corriente ofrecen facilidad a la navegación, su clima es suave, benigno y sano y se ofrece como centro a la explotación de ríos vecinos, cuyos cursos inferiores y salidas al Amazonas pertenecen al Brasil.

Cruzando llanura de tan escaso desnivel, su corriente es de cuatro kilómetros, fondo de cascajo sobre cuatro metros de agua a medio río, ancho 500 metros, gasto aproximado 65000 metros cúbicos de agua por minuto.

En este río no hay malos pasos propiamente dichos. Hay palizadas, árboles enteros desparramados en el lecho, pero en lo general el canal se mantiene limpio "bancos de roca que lo estrechan bastante solo en un corto trecho".

Las palizadas entorpecen la navegación y hasta le ofrecen peligro pero casi en todo el curso del Madre de Dios pueden orillarse sin carecer de fondo suficiente para evolucionar con libertad.

Los bancos rocosos son de conglomerado. Los hay delante de la boca de la quebrada Piedras y algunos les llaman Cachuelas, pero sin verdad. En la época de seca estrechan la corriente y forman remansos agua arriba, para precipitarla, después con mayor velocidad en caída siempre pequeña. Con agua crecida el nivel de agua se iguala y no se nota su existencia. El canal se mantiene a pesar del ensanche del río; sigue recto y algo profundo. En las avenidas las palizadas y el material que arrastran los aluviones suelen formar cuerpo, lo que impone mayor cuidado al tráfico de embarcaciones y si falta en ellas práctico no debe descuidar el previo sondaje del cauce.

"En número reducido los obstáculos no es costoso ni pesado desaparecerlos, simplemente profundizando y anchando el canal todo lo posible.

En cinco puntos del río se han encontrado fondos menores de tres metros, en los dos primeros se atribuye a haber caído el escandayo sobre algún madero, pues de otro modo el fondo no estaría en proporción al caudal de agua en ellos; en los otros tres los sondajes son reales, debido a explayes causados por los bancos de piedra.

En el estiaje tiene una disminución máxima de 1m50, que pueden salvar embarcaciones que calen un metro.

Es inconveniente la navegación en las grandes avenidas que arrastran, siendo difícil además las surcadas porque la corriente duplica su fuerza y en consecuencia sólo puede surcarse con embarcaciones de gran fuerza motriz, susceptible de dejar margen de aprovechamiento deducidos los ocho kilómetros que le resta esa corriente. Siendo bordeables las pocas palizadas o árboles que llegan al canal así como los bancos de roca, por permitirlo el ancho de aquél, puede concluirse que, con embarcaciones de un metro de calado y trece kilómetros de andar puede navegarse el Madre de Dios en los 300 kms. reconocidos.

En este capítulo tenemos a la vista con más frecuencia el estudio impreso con el epígrafe "INFORME presentado á la JUNTA DE VIAS FLUVIALES por el ingeniero *Juan M. Torres*" variando a veces la forma de copia literal, por la necesidad de abreviar lo posible y mantener la libertad del concepto propio; pero lo declaramos para no quitar a las informaciones que contiene la autoridad que les da el autor, que ha recogido sus datos personalmente, como miembro de la Comisión enviada por la Junta a la que destina su interesante trabajo.

En la época de su visita al Madre de Dios se hacía la navegación en canoas por los indios montañeses, salvo dos excepciones.

La navegación de bajada en canoa se hace a razón variable de 45 Km. diarios en época normal, que en llena aumenta. De surcada pueden hacerse

30 Km. en tiempo de seca, que en avenida naturalmente puede reducirse a la mitad, especialmente en los tres meses de grandes avenidas.

Como se dice antes la primera embarcación peruana a vapor que navegó el Madre de Dios fue la *Contamana*, de don Carlos Fitzcarrald, el entusiasta e infatigable divulgador de la comunicación entre el Urubamba y el Madre de Dios.

Después de la *Contamana* han acudido muchas otras embarcaciones a vapor al Madre de Dios. Las lanchas: *Shipiva* y *Madre de Dios* en 1908, *Britania*, e *Inambari* en 1909, la *Tahuamanu*, la *Inca*, la *Carmen* y los botes automóviles *Margarita* y *Martha*; embarcaciones de las cuales ha dado informes minuciosos el señor Emilio Delboy, en su opúsculo COLABORACIONES DE ORIENTE. La memoria del coronel Portillo señala además las lanchas *Carolina*, *Alemania* y *Manú* y la *Maldonado*, fiscal, antes *Shipiva*.

Esta última hace el acarreo de víveres para las guarniciones del Manuripe, Muymanu, Tahuamanu y Acre los que deja en Lucerna, puesto del río Piedras; viaje que efectúa la lancha en dos días durante la estación de aguas, es decir, de diciembre a abril, quedando los otros seis meses sin poder prestar servicio alguno a consecuencia de la imposibilidad de la navegación en tiempo seco y del calado de la lancha (3 pies).

Entre las naves de la nómina anterior el vapor *Inca*, de la compañía industrial Inca Rubber, es el de mayor capacidad. Fue construido en Inglaterra el año 1903. Es de 50 toneladas de registro, casco de acero galvanizado, eslora 200 pies, manga 24, puntal 3. Tiene dos motores horizontales de alta y baja presión; que mueven una gran rueda empotrada en la popa. Anda nueve millas, cala muy poco en relación a su capacidad, pero el fondo es plano. Carga 55,000 Kilos. Es la mayor de las embarcaciones que han navegado el Madre de Dios. Ha hecho viaje hasta el Beni.

Esta lancha fue traida en piezas hasta Astillero, en el Tambopata, por la ruta de este nombre, que es una de las varias que van del Pacífico a este río, cuya falta de salida nacional lo deja en condiciones de lago. En Astillero se armó, y luego a favor de avenida, fue hasta el Madre de Dios por su propia máquina.

La *Madre de Dios*, de la sociedad Souza Vargas, fue construida en 1906 por H. Holtz, en Hamburgo. Tiene 17 toneladas de registro; 54 pies de eslora, 12 de manga y 6 de puntal, dos máquinas de alta y baja presión y dos hélices. Consume poco combustible, 80 rajas por hora. Liviana cala tres pies. Esta fue la primera lancha a vapor que ha surcado el Tacuatimanu o Piedras hasta la boca del Curiyacu.

Don Max Rodríguez llevó a este río la lancha *Shipiva* hoy *Maldonado*, construcción inglesa. Tiene 45 pies de eslora, 14 de manga y 4 1/2 de puntal y desplaza 17 toneladas. En la factoría del armador se han aumentado dos

metros cincuenta a su eslora y se han reparado muchas de las piezas de su máquina, que es vertical, Compouny, camina 8 millas.

La *Inambari* fue construida en los astilleros de Berthen Freres Sena, París, en 1906. Desplaza 15 toneladas. Tiene 55 1/2 pies de eslora, 12 de manga y 3 de puntal; casco de fierro, desarmable. Su motor es poderoso, de alta y baja presión, que mueven dos grandes ruedas de 2.50 metros de diámetro, empotradas en la popa y defendidas, las que le dan un andar de poco menos de seis millas y media.

La *Carmen* fue construida en Inglaterra, en los astilleros de Yarrow y Co., de Londres, el año 1906; su casco es de acero, tiene 60 pies de eslora, 9'3 de manga y 4'0 de puntal y desplaza 17 toneladas netas. Tiene muy buen gobierno, poco calado y camina nueve millas, andar precario porque el vapor no se mantiene. Usa dos hélices en túneles defendidos.

El bote automóvil *Margarita*, construido en los astilleros ingleses de Shipbulding Co, tiene cinco toneladas de registro, 12 metros de eslora, 2.50 de manga y 0.60 m. de puntal. Su motor a kerosene le da una velocidad de ocho millas. Es del tipo de las lanchitas *Cusco &* del Amazonas.

El bote *Martha* es gemelo del anterior. Existen además de estas siete embarcaciones varios botes de motores fijos o transportables, de mucho menor significación y estaban en tránsito en 1911, a la fecha de estas informaciones, otras dos lanchas, la una por la ruta Sahuinto Mishagua y otra por la del Inambari.

La una de esas embarcaciones en tránsito por tierra; la *Tahuamanu* se ha pedido con destino al río de ese nombre, que con el Buyuyunanu y el Manuripe forman el Orton que entra al Beni no lejos del Riveralta. Este vaporcito tiene 26 m. de eslora. 5 de manga y 1 de máximo calado, 10 millas de andar, hélices protegidas, doble timón, dos cubiertas, reflector eléctrico y diversas comodidades.

La *Tahuamanu* ha surcado el Ucayali hasta el Urubamba y el Mishagua y en ese trayecto ha comprobado la bondad de sus características. La que camina por la ruta Santa Rosa–Inambari está sin duda embalada en bultos pequeños, para ser armada en puerto Leguía o más abajo.

El fuerte costo del transporte de esas embarcaciones hasta las corrientes a que se destinan elevan tanto su precio, que será difícil que su número aumente mucho, inconveniente que se agrava tanto por las intermitencias de la navegabilidad, cuanto por la creciente escasez de jebes que viene presentándose como resultado natural del método imprevisor empleado en su extracción.

Las gomas, de producción espontánea como el guano, como el salitre, como todas las formas de lluvia de maná, son el pan de hoy y el hambre de mañana.

Ya precisa emprender la obra permanente, ya precisa utilizar las precio-

sas energías que se derrochan con envilecimiento de quienes no les encuentren aplicación y ruina de la colectividad que retiene como inútiles consumidores a los que pueden y deben producir en provecho propio y progreso colectivo.

Esas tierras vírgenes que se enajenan a vil precio o se abandonan a la actividad ajena, esas grandes napas de agua de cuyo paso sólo quedan dañinas marismas, esos consumidores inútiles cuya falta de producción grava la balanza económica; pudieran ser la base de reforma radical en el proletariado del Perú.

En vez de grandes terratenientes que sólo pueden cultivar en formas vetustas de esclavitud, en vez de la emigración de hombres superiores para faenas de forma deprimente; que se abra campo a la personalidad de los desvalidos, que se fomente la rehabilitación de los que resultan rezagados, zánganos involuntarios, que representan verdaderos caudales echados al fondo del mar.

¿Qué será preciso? Recta justicia, colonias militares, caminos y bancos agrícolas. Propiedades pequeñas y bastante garantizadas, para complementarlas con las energías rehabilitadas. Es tiempo de proceder antes de que sea tarde, es tiempo de hacer ciudadanos antes de que falte la patria.

La vasta superficie de montañas que atraviesa el Madre de Dios comprende más de cien mil kilómetros cuadrados y es una nutrida red de cursos de agua. Entre estas, después de la confluencia con el Manú que tiene también numerosos tributarios, hay algunos susceptibles de ser navegados con los medios de transporte flotante ya vulgares o con los muchos que, aunque no muy generalizados, brindan las comodidades y velocidad que es inútil pretender en las balsas o canoas arcaicas.

Afluyen al Madre de Dios por la derecha el Colorado, Inambari, Tambopata y Heath; por la izquierda el Amigos, el Tacuatimanu o las Piedras, Manuripe y su quebrada Mavila y corren en tierras del Perú la parte superior del Tahuamanu y su afluente el Yaverija; aparte de las vertientes del Chandles afluente del Purús y las de este mismo gran tributario del Amazonas con el Santa Rosa todo entero y el Curumaná y las vertientes del Yurúa con el Huacapistea Piqueyacu, el Breu y muchos más, en su curso peruano de 498 millas, sin excluir la quebrada Imaya con el Curinja afluente del Purús.

El entusiasta explorador don Luis M. Robledo, en su notable opúsculo "Los varaderos del Mishagua al Manú": agrupa los varios caminos y varaderos que enlazan afluentes del Urubamba con afluentes del Manú.

"Bloqueado, dice, el Madre de Dios en su curso inferior por las cataratas del Madera e inconcluso o problemático el camino del Tambopata a Mollendo que por su larguísimo trayecto terrestre de más de cuatrocientos kilómetros de montaña, será siempre oneroso para el tráfico– no tiene en realidad otra ruta más practicable y económica que la del Manu-Mishagua, no solo preferible por sus peculiares condiciones, sino forzosa para todo el Madre de Dios, impulsado por brazos y capital netamente loretanos "cuyo interés estriba en

que sus esfuerzos beneficien a Iquitos".

Protegiendo esos esfuerzos por la ruta Mishagua, protegen a la vez el tráfico de Mollendo, puesto que de la boca del Mishagua en el Urubamba a Sihuaniro o Samanez, término del camino al Cusco, tendrá el Madre de Dios en esa plaza netamente peruana, con salida propia, un lugar de abastecimiento económico y un centro indicado para explotación de sus productos y su exportación menos costosa y más pronta.

Dice que la tendencia a establecer un varadero permanente y fácil por Mishagua al Manú debe concentrar todos los esfuerzos de los loretanos, pero es lo cierto que iguales o mayores esfuerzos les conviene hacer a los departamentos del Cusco, Puno y Arequipa y en particular a la Peruvian Corporation, que fomentando esa ruta asegura tráfico permanente a su ferrocarril y completa el positivo longitudinal del Perú.

El departamento de Madre de Dios, como productor y consumidor, sólo necesita suficiente número de hombres de trabajo para dar a ese ferrocarril lo que le puedan quitar los ferrocarriles de Arica y Antofagasta.

Y en el departamento de Madre de Dios el Perú pudiera depositar buena parte de ese ejército que por la penuria fiscal lo agobia y que mañana sería la más sólida salvaguardia de esos paraísos del futuro inmediato, que ahora se desprenden o nos desprenden, porque no es igual ir directamente a presentar batalla, que cultivar la tierra con el arma al brazo. Chile pobre educaba sus soldados en Arauco, dando oportunidades al esfuerzo militar.

No cabe dudar que cualquiera ruta que dé salida al departamento Madre de Dios por el Urubamba, llena un doble servicio; teniendo presente la grandísima conveniencia y relativa facilidad de mejorar el camino que una el Cusco a un puerto del Urubamba abajo del pongo Mainique.

El Cusco sería la gran sede de los departamentos del Sur, gran centro de abastecimientos, de consumos, gran intermediario del fomento de explotación y extracción de productos del Madre de Dios, en tanto que bien estudiado el terreno en ese departamento, se perfeccionaba alguno de los varios caminos directos que han de unir la que fue metrópoli incaica con la moderna Maldonado. Para entonces el norte de la novísima región tendría establecida la ruta por el Urubamba, ora al Pacífico por Mollendo con beneficio de Cusco, Arequipa y Puno o con beneficio del Callao mismo y de Pisco, prolongando hasta Ayacucho el ferrocarril de Lima a Huancayo.

Con viajes interiores expeditos desde Puno hasta las fronteras boreales del Perú desde el Pacífico hasta lo que resta en las regiones altas del Yurúa, en Nuevo Iquitos del Purús, en Santa Rosa, del Acre en la boca del Yaverija, del Madre de Dios en puerto Pardo, ya será posible esperar que llegaremos a la normalidad y al bienestar.

Es por estas consideraciones que nos expresaríamos en forma elocuente si la palabra correspondiese a la visión clarísima y sugestiva con que se ofrece

nuestro mañana al pensamiento, y por eso también que a falta de dicción, busquemos con afanoso interés la agrupación de todo género de datos susceptibles de despertar interés en las personas dirigentes, en los que gobiernan la opinión, en los que concurren a la adopción de resoluciones, en los que resuelven, en los que ejecutan.

Las sendas practicables en la montaña son las que ofrecen las corrientes de agua, y son esas corrientes el objeto de estudio de las personas que por uno u otro móvil la han explorado y exploran todavía. En ninguna otra parte de la montaña esas sendas líquidas son más necesarias y en ninguna tampoco se ha avanzado tanto en tiempo relativamente tan corto.

Las penalidades, sacrificios y peligros que afrontan esos exploradores, de los que quedan frescos y luctuosos recuerdos, obligan a anotar, cada vez que la ocasión se presenta, los éxitos obtenidos y las dificultades por vencer.

Es así como vemos la importancia de las informaciones del señor Robledo, cuya temprana desaparición no será nunca bastante lamentada.

Decía el señor Robledo:

"Un nuevo descubrimiento viene a acrecer la importancia de esta vía (la Manú–Mishagua)".

El empresario industrial Don Carlos Scharff del Purus, emulo de Fitzcarrald, ventajosamente estimado por haber descubierto y dado al tráfico todos los varaderos conocidos del Yavarí, Yurúa y Purús, acaba de descubrir un paso de este último río de Las Piedras o Tacuatimanu, afluente de primera clase del Madre de Dios, y recientemente otro al Shepagua. Como las fuentes de estos ríos están íntimamente entrelazadas, se espera encontrar un paso al Alto Mishagua, que es sin disputa el río que mayores facilidades presta a la navegación. Se comprende que una red de caminos de varadero debidamente trazada en aquella zona, podrá servir tambien para el Purús– cuyos movimiento se encamina hoy directamente al Brasil por Manaos, con perjuicio de Loreto (y del Perú entero)– y centralizar la producción de aquellos importantes centros industriales, dando al mismo tiempo inmensas facilidades a su control administrativo e internacional.

Encargado de practicar una inspección en la zona de los varaderos, tuvo que trasladarse Robledo del Cusco a Iquitos, bajando el Urubamba en canoa desde Rosalina y emprender un viaje de radiación del Ucayali al Alto Manú por el istmo de Fitzcarrald, para volver por una reciente senda al Alto Mishagua. Durante estos viajes ha podido estudiar la topografía de la zona de los varaderos, teniendo en vista la apertura de caminos y particularmente el curso superior de los ríos que separa, en cuyo escaso caudal estriba la dificultad del tráfico.

EL BAJO MISHAGUA.- La desembocadura del Mishagua antes habitada y provista de cultivo, donde se fundó Puerto Fitzcarrald, está hoy desierta.

Un techado de zinc sobre la maleza es todo lo que queda. Sobre la izquierda del Mishagua, que se vierte en un brazo del Urubamba, su posicion topográfica es excelente, con buenas tierras de cultivo y sano clima, sin mosquitos.

Se intentó rehabilitar este punto en 1903, cuando se reanudó el trafico con el Manú interrumpido desde 1899 por la muerte de Fitzcarrald; pero el esfuerzo no pasó de una tentativa.

Teniendo en vista el rapido incremento del tráfico con el Madre de Dios y la centralización del movimiento del Purús en la vía del Mishagua, debiera mandarse practicar en el momento del trazo de una pequeña poblacion sobre las tierras rosadas y trasladar alli la comisaría de Shepagua.

El Bajo Mishagua tiene un curso muy sinuoso de cerca de doscientos cincuenta kilómetros hasta la boca del Serjalí. El eje de su valle es transversal a la línea, de pendiente general de terreno marcada por el curso del Urubamba y de allí que su corriente es muy moderada, pues no pasa de tres millas en los tramos más rápidos, siendo por lo general de una y media a dos millas en vaciante. A diez kilómetros próximamente de su desembocadura se presenta un brazo de seis a ocho kilómetros en el que se encuentran siete correntadas, algunas con velocidad hasta de siete u ocho millas, pero en trechos que no pasan de ciento cincuenta metros, estas correntadas quedan casi niveladas, menos la penúltima bajando, cuando el agua alcanza la línea media de creciente que se mantiene, con más o menos regularidad, de diciembre hasta fin de marzo.

Estas correntadas no serán un obstáculo para las lanchas durante la creciente, cuyo régimen importa observar debidamente, pues con ellas la velocidad general del río aumenta de modo considerable.

Su cauce cortado en la formación de arena y arcilla endurecida que caracteriza al amazónico, es profundo y bien formado, pues no ofrece codos violentos ni islas que den lugar a bajos; su fondo y riberas están constituidos por bancos de arena y cieno sin piedra. La roca no aparece sino en los barrancos de algunos terrenos de diez a quince metros de altura, y en el lecho, en los pocos sitios donde la corriente arrastra la arena y el cieno.

Su profundidad varía desde un metro veinte centímetros a dos metros, y la línea de creciente normal, separada por la vegetación constante y el musgo de los barrancos, acusa un metro más generalmente. Las crecientes extraordinarias alcanzan alturas considerables pues con frecuencia se ven indicios de ellas a cinco metros sobre las playas. La duración de éstas, por lo observado en dos ocasiones no pasa de doce horas, mientras que la creciente media o normal de la estación lluviosa es casi constante y obedece a las lluvias en su altura y duración.

Las palizadas son pocas y de fácil remoción. Para la surcada, particularmente en creciente, es un obstáculo la densa vegetación del *Chimbillo* que avanza hasta el lecho.

Durante las vaciantes se acumulan densos bancos de arena en la concavidad de las curvas pronunciadas, dejando un canal angosto y profundo que en

verano probablemente sería un obstáculo para la maniobra de una embarcación con eslora mayor de veinte metros y animada de velocidad.

La vegetación de sus riberas consiste en cañaverales y plantas lacustres en las orillas. En tierra firme la selva aparece en pocos sitios, pues todo el resto está plagado de pacales densos.

El Bajo Mishagua se sube en ocho o diez días con canoas cargadas y emplea tres días para bajarlo. Acostúmbrase a dar uno o dos días de descanso a la tripulación, que los dedica a la carga.

En este trayecto no recibe afluentes de importancia, pero sí numerosas aguadas de corto curso.

EL SERJALI. Al separarse del alto Mishagua, que continúa rumbo al E. el Serjalí se reduce a la mitad del Mishagua en la anchura de su lecho y en su caudal, descendiendo del S. Por lo demás tiene los mismos caracteres del Bajo Mishagua; abundan más los barrancos y se definen bien algunas colinas; su curso es más tortuoso las curvas más estrechas y aumentan las palizadas.

A tres días y medio de surcada se bifurca a su vez en el Jimjingelero y el alto Serjalí y en adelante su aspecto varía notablemente. Hasta este punto, no obstante las palizadas, que son fáciles de remover, la navegación no tiene obstáculos y pueden alcanzarla, durante las crecientes, las lanchas que corren en el Mishagua.

En esta confluencia existía un depósito para la carga en tránsito que se fraccionaba o acumulaba para continuar viaje, porque en adelante se necesitan generalmente curvas más pequeñas o menos cargadas.

Siguiendo la quebrada del Jimjingelero, que no es navegable por su rapidez y por su fondo, se ha conseguido pasar a la QUEBRADA SAHUINTO y al Manú por caucheros y salvajes; pero el trayecto no ha sido bien explorado. Las referencias que se han obtenido la señalan como una ruta larga, y con la desventaja de que el Jimjingelero no puede inutilizarse en ninguna época para los transportes y como los caucheros no gustan de los viajes terrestres ha sido olvidado. Tratándose de un camino de varadero en forma y que ligue dos puntos accesibles en todo tiempo para canoas y para lanchas en invierno, esta ruta merece ser tomada en consideración y estudiada convenientemente. En todo caso el trayecto serra más corto y más estable que por la actual ruta Serjalí-Caspajalí, que obliga a recorrer una distancia casi doble, adolece del grave defecto del escaso caudal de estos ríos en sus cabeceras y alcanza el Manú en un punto más alto, donde no en todo tiempo pueden llegar lanchas a vapor.

El camino tendría unos cincuenta kilómetros de longitud.

Adelante, el Serjalí se hace ya difícil para las canoas mismas: los rápidos se suceden, las palizadas se convierten en verdaderos barrajes de la corriente y la vegetación de las orillas se entreteje de tal manera que forma un techo impenetrable al sol y cuando en las corrientes el agua sube a la altura de las ra-

mas, cruzadas estas se convierten en otros tantos escollos que vuelcan la canoa al menor descuido.

El fraccionamiento del río es rápido por los numerosos riachuelos que afluyen por tortuosas quebradas, entre colinas desprendidas de la cadena principal de *divortia* ya próxima.

Antes de torcer otra vez al E. el Serjalí recorre en un trayecto de treinta kilómetros próximamente un estrecho pongo, llamado el "Callejón de Margarita" en el que acrecen las dificultades con varios obstáculos, como la Urmana chica, la Urmana grande, la Piedra Lisa, el recodo de la S y otros no menos peligrosos. Pasada esta sección, el *talweg* se abre, su lecho se extiende y el caudal disminuye; de manera que si no llueve seguido, aun durante la estación de crecientes, su caudal no permite ya en muchos puntos ni la flotación de una canoa.

En el alto Serjalí las crecientes son de menor duracion, alcanzan a veces gran altura y la corriente adquiere velocidades enormes. Los seis u ocho días que se emplean en surcarlo se convierten en otras tantas horas de bajada. Los naufragios son frecuentes y el momento menos esperado se encuentra el viajero sólo en una playa, sin bagaje y con la canoa vacía cuando tiene la buena suerte de salvarla.

EL ISTMO DE FITZCARRALD. El trayecto terrestre arranca de la pequeña quebrada Shuamán o Pajchaja, cuyo valle sigue por una accidentada senda en las faldas, cuchillas y quebradas laterales, alcanza otra vez el Pajchaja por cuyas riberas continúa cortándolo varias veces por puentes de un solo palo o vadeándolo, para alcanzar la cumbre por un plano inclinado de 30º de pendiente, cortado por travesaños de madera, como una escalera.

Al otro lado la senda, aunque accidentada por cañadas y riachuelos tiene menos pendiente y es más practicable.

Por esta senda se ha hecho pasar una lancha a vapor, se transportan las canoas de un río a otro y se han hecho marchar bestias aniquiladas por el clima y la falta de pasto. Se comprende bien que estos esfuerzos solo pueden ser momentáneos, por salvar una situación difícil del día, pero en ningún caso ofrece garantías de regularidad y duracion. Desde luego la experiencia se ha encargado de demostrarlo; y en esos esfuerzos se han gastado sumas de dinero con las cuales se podría haber tenido un Decauville y acaso un servicio de lanchas.

El cálculo y la previsión no han entrado allí para nada. En esa sección el terreno se presta para un trazo inmejorable con gradiente que tal vez no llegaría al 3 o/o y se podría prolongar el camino por unos diez o quince kilómetros, sin recargo notable, para salvar las dificultades del Caspajalí hasta la quebrada Maquisapa y del Serjalí hasta el pie de la Piedra Lisa.

Por esta ruta han pasado centenares de miles de kilos de caucho, a espaldas de hombres—acosados por el hambre y la guerra de los salvajes— y empapados en sangre.

Hoy se encuentran en los extremos del camino unos ranchos que no bastan a contener la gente que afluye en la estación de transporte del caucho y quedan desiertos el resto del año.

La tradición todavía reciente y personal refiere que en uno de esos ranchos se libró entre Fitzcarrald y el acaudalado boliviano Suárez, del Madre de Dios, una acalorada discusión en que se jugaban enormes intereses y la nacionalidad de un territorio. A la propuesta de Suárez que ofrecía a Fitzcarrald la suma de (£ 50.000 oro) cincuenta mil libras por su negocio del Manú al Mishagua, este se negó rotundamente, y observado por sus amigos y compañeros de exploraciones, dio la siguiente respuesta, cuyo alcance se puede medir hoy más que entonces: "SI HAGO EL NEGOCIO, ANTES DE UN AÑO FLAMEA LA BANDERA BOLIVIANA EN TODO ESTO"

EL CASPAJALI. Hasta la quebrada Maquisapa, quince kilómetros abajo del embarcadero, el trayecto es imposible. Es necesario en partes arrastrar las canoas varadas sobre la arena y en otras lanzarlas por caídas, o pasarlas a brazo entre los palos enterrados del lecho.

De allí adelante el río tiene bastante agua para las canoas, aun en verano y su caudal aumenta con varios afluentes. La corriente es insensible y menos peligrosas las palizadas. Corre entre barrancos y vastas playas arenosas con un ancho de cincuenta a sesenta y más metros hasta su desembocadura en el Manú; se le recorre en ocho horas de bajada desde el puerto.

EL MANU. En el momento que se entra en su cauce, bordeado de extensas playas, llenas de luz, empieza a crecer y corre con una velocidad de cinco a seis millas, haciendo extensos tornos muy sinuosos. No se han visto palizadas sino en un punto, durante las cuatro horas de bajada. Hasta cerca de la boca del Sahuinto, se pasaron dos explayados con fuerte corriente, donde en verano, se nos dijo, hay poco fondo y correntada. Es un hermoso río de unos doscientos metros de ancho, con pocas playas de cascajo menudo y arena, que acusan grandes crecientes.

Por su caudal y el aspecto de sus riberas, recuerda el Urubamba, abajo del Pongo de Mainique.

VARADERO MISHAGUA-SAHUINTO. Desde la época de Fitzcarrald se buscó y recorrió un paso directo del Manú al Alto Mishagua con el objeto de abrir un camino formal entre dos puntos francamente navegables todo el año y evitar las dificultades de la ruta del Serjalí. Los reconocimientos se practicaron por cuenta de la sociedad Suárez-Fitzcarrald, pues Suárez había logrado llegar en el mes de setiembre, es decir, en pleno verano, surcando el Madre de Dios y el Manú con su lancha *Esperanza*, hasta la boca del Sahuinto que se fijó como término del camino.

Esta ruta, que se tuvo como la más apropiada para resolver el problema ha sido nuevamente buscada y se ha abierto el año pasado una senda bautizada pomposamente con el nombre de camino. Armado de una brújula, un aneroide, un hipsómetro y dos cuentapasos y seguido de tres compañeros,

se propuso Robledo recorrerla, levantando un plano de reconocimiento.

La extensión de esta trocha resulta ser de 35, 8 kilómetros en terreno muy accidentado y arcilloso, siguiendo los filos y faldas muy pendientes de contrafuertes que limitan quebradas angostas y profundas. El trayecto esta cortado por cuarenta y ocho quebradas y numerosas cañadas secas, afluentes de la quebrada Sahuinto y del Alto Mishagua y en los tramos vecinos a ellos la gradiente alcanza a un 40 o/o de manera que hay que trepar o rodar por esas pendientes. El perfil resulta así el de una sierra de dientes muy pronunciados. En veces la trocha pasa por cuchillas en cuyo filo no hay espacio más que para un hombre, con barrancos laterales a pique sobre quebradas angostas y muy tortuosas, de que se ven ejemplos también en el varadero del Serjalí.

El punto más culminante, el paso del *divortia* se encuentra a 412 metros de altitud y dista muy poco de las quebradas de Sahuinto y Alto Mishagua, que la trocha cruza en sus nacientes y donde solo alcanzarán las canoas con seguridad en las épocas de alta creciente.

La distancia actual entre los ríos mencionados no pasa de ocho kilómetros.

El bosque del trayecto está plagado en largos tramos, por pacales (bambú) que se han tendido obstruyendo la senda.

La trocha se aparta mucho de los valles de Sahuinto y de Mishagua, cuya configuración y distancia no es fácil apreciar. Precisa emplear el machete para traficarla. En estas condiciones solo puede servir como una base para reconocimientos ulteriores, que indudablemente conducirán a un buen trazo y a fijar definitivamente los términos de la trocha.

QUEBRADA SAHUINTO. De esta quebrada, que probablemente tiene un curso más largo que el Caspajalí, refiere el práctico encargado de abrir la trocha, quien la ha surcado en canoa, que su ancho es de cincuenta a ochenta varas, tiene pocas palizadas y corre poco. Sus caracteres y caudal son parecidos al Caspajalí. Recibe varias quebradas y a dos días y medio se bifurca en dos ramas importantes: la que se dirige al varadero y la otra que sigue al N. En setiembre que lo navegó, tenía siempre media vara o tres cuartas en los puntos más bajos, hasta la citada bifurcación, desde donde su caudal disminuye y es casi el mismo que el que muestra en el punto donde lo corta la trocha.

Cree que en invierno lo pueden subir lanchas, y en verano, las canoas hasta su bifurcación, con regularidad.

La otra rama da también acceso por un varadero a la quebrada CAIDA, afluente del Alto Mishagua.

ALTO MISHAGUA. La trocha gana el Alto Mishagua, en la confluencia de la quebrada llamada del PUERTO, donde existe una chacra habitada por gente del señor José Antonio Pinza Vargas, quien ha mandado abrir la senda en cuestión.

En aquel punto el río tiene 20 metros de ancho, corriendo sobre lecho de greda con cascajo. Su corriente de cuatro millas más o menos permite cómodamente levantar a la brújula y al reloj todas sus sinuosidades. Su profundidad varía de cincuenta centímetros a un metro en el mes de enero, con la creciente normal de la estación.

A dos cuadras de la quebrada del PUERTO tiene un recodo brusco y una fuerte correntada muy corta entre blocks de roca, derrumbes de un barranco, y no encontramos adelante otro obstáculo que el de *chimbillo*, el arbusto que avanza hasta medio río y forma un peligro constante. Bajamos una hora y minutos hasta la quebrada Caída como una tercera parte del Mishagua en caudal, donde se encuentra otra chacra habitada por el práctico que abrió la senda, indio cashiooyano.

De este punto baja con creciente que va *in crescendo* hacia la boca del Colorado, se encuentra una correntada y una palizada en el trayecto corriendo grave riesgo con el chimbillo; pues la corriente que avanza hasta seis millas apenas da tiempo a esquivar ese obstáculo renovado a cada momento. Al tratarse de habilitar una ruta de éstas debe entrar forzosamente en los presupuestos el trabajo de roce de las riberas y la remoción de las palizadas del lecho, operación fácil de practicar durante el verano.

El Colorado se presenta con un caudal casi el mismo del Mishagua, a tal punto que el que lo surca, se encontraría perplejo para decidir, pues el ángulo mismo de las confluencias contribuye a causar un error; y así sucedió con el práctico de Vargas, que lo remontó, tomándolo por el Mishagua y fue a dar a las cabeceras del Shepagua, encontrando en el trayecto huellas de habitaciones de amahuacas, que empleaban hachas de piedra.

Del Colorado a la boca del Serjalí se emplean cuatro horas; el curso del río es sumamente sinuoso, presenta una palizada con corriente fuerte y una *tipisca* en formación, en un largo torno circular, cuyos extremos están separados por un muro de unos veinte metros de espesor.

Poco antes de este punto recibe por la izquierda un afluente considerable, el río Azul, de caudal comparable al del Jimjingelero, al que debe estar inmediato en sus vertientes. Recibe otras quebradas de menor importancia. El Alto Mishagua en este trayecto tiene más o menos de treinta a cuarenta metros de ancho y un metro veinte de profundidad, de manera que se creería estar en el Bajo Mishagua y la vegetación del *chimbillo* no es ya un obstáculo para la navegación. Su corriente es menor que arriba y puede alcanzar un promedio de tres millas cuando no hay creciente y aun cuando la hay es perfectamente uniforme, sin oleaje y sobre ella una canoa fila como saeta.

CAMINOS DE VARADERO. Por lo expresado se deduce claramente que la ruta Mishagua-Sahuinto es la que reúne las ventajas deseables en el presente caso (de puerto Portillo en el Alto Mishagua a puerto Pardo en el Sahuinto). Por ella las canoas pueden alcanzar en todo tiempo la quebrada del Puerto, y en creciente un punto más alto, probablemente hasta una bifurca-

ción que le señalan, sin peligro alguno y con sólo el trabajo de limpiar las riberas del *chimbillo* y las palizadas del lecho.

En el Sahuinto sucede lo mismo, y en ambos casos se puede contar con la posibilidad de hacer llegar chalupas a vapor apropiadas durante el invierno.

De manera que el trayecto terrestre en el caso más desfavorable de tener que llevar el camino hasta el Manú mismo, no pasaría de cuarenta kilómetros.

Dadas las condiciones de la topografía del terreno en aquellos lugares, un camino debe recorrer las vegas de los valles principales, cortando las sinuosidades del curso de los ríos. Así se gana economía en la construcción de la calzada y su estabilidad contra los derrumbes que ocurrieran en las faldas de esas riberas deleznables o arcillosas. Los afluentes se salvan mediante puentes en menor número, aunque de mayor luz, la que en raros casos pasaría de veinticinco metros.

No creo difícil encontrar pasos convenientes para obtener un máximum de gradiente y en todo caso esta no pasará del 5 o/o. El ancho mínimum de la calzada entre cunetas debe ser de un metro sesenta centímetros en camino de herradura, ancho entre las cunetas que deben estar convenientemente dispuestas; y debe rozarse por último el bosque en un espacio de cinco metros a cada lado para la aereación, espacio suficiente, pues allí los árboles no son muy altos.

Debe dotársele de estaciones terminales con buenos depósitos y alojamiento, y de cultivo de víveres y de pasto para las bestias que hagan el tráfico.

Sin un camino construido en estas condiciones el paso de lanchas al Madre de Dios, como se intenta por varios al presente, no llena su fin práctico ni comercial. El resultado será igual al que acarreó la pérdida completa de los esfuerzos de Fitzcarrald. Por las trochas actuales es imposible hacer caminos transitables y el servicio del tráfico para la carga y los pasajeros será siempre deficiente, si no nulo. Y desgraciadamente en Loreto saben conducir canoas por un varadero pero no hacer un camino.

La apertura de caminos en aquella zona debe vencer dificultades enormes; la escasez de la mano de obra y el alto salario de tres soles diarios por lo menos. El elevado precio de las provisiones, porque es de uso dar la alimentación, los fletes y pasajes subidos, vienen a complicarse con el largo y penoso acceso a los puntos de trabajo (Estas dificultades referidas a Iquitos, disminuyen referidas a Ayacucho o Cusco). Dadas estas circunstancias no se puede evaluar sino muy elevado el costo del kilómetro sin contar los puentes, estaciones y cultivos que entran por una suma considerable.

Estas dificultades no siempre medidas oportunamente por concesionarios de camino de varadero en el Yurúa y en el Yavarí u olvidadas con fines especulativos, han sido la causa de que no se hayan realizado esos proyectos que significan un clamor del comercio y una necesidad estratégica capital.

Si el Gobierno hubiera emprendido estas obras tendría no solo reembolsado el dinero mediante los peajes y tarifas, sino costeado también con el

rendimiento el servicio de navegación apropiado y la adquisición de las lanchas o embarcaciones adecuadas, pues el rendimiento del tráfico es considerable, como lo probaremos en breves números.

LIMPIEZA DE LOS RIOS. Se ha dicho que la navegación de estos ríos no es segura mientras no se roce la vegetación de las riberas y se destruyan las palizadas del lecho. Tengo para mí que este solo trabajo contribuiría a facilitar el tráfico y a disminuir considerablemente la longitud de los caminos de varadero.

La extensión a limpiarse cuidadosamente en el Alto Mishagua y en el Sahuinto no pasaría de cuarenta kilómetros en cada río y alguno que otro punto en su curso interior.

Como esto demanda un gasto considerable debe gravarse no solo la carga en tránsito por tierra, sino también la navegación en canoas y lanchas, para dar un fondo con qué atender a ese servicio ulteriormente. Y no se crea que esto sería oneroso para el tráfico.

En resumen un gravamen que alcanzara hasta dos soles por fardo de quince kilos, inclusive flete terrestre, no asustaría a nadie y se consideraría cómodo, pues actualmente el flete del Madre de Dios al Shepagua llega hasta *ocho soles por arroba.* Es evidente que estos trabajos tenderían a abaratar el flete fluvial en el mismo trayecto y a aumentar el rendimiento general de los transportes, porque la carga aumentaría proporcionalmente a las facilidades que se le presten.

Ya hemos hecho mención del reciente descubrimiento de una EXCEPCIONAL POSICION ESTRATEGICA Y COMERCIAL DEL VARADERO MISHAGUA–MANU varadero directo del Alto Purús al río de las Piedras que, según buenas referencias, se recorre en seis horas sobre un terreno perfectamente practicable. Como complemento de esta ruta se ha buscado un paso al Shepagua, cuyas cabeceras estan inmediatas; y no hay por qué no esperar exista también un varadero en el Alto Mishagua al río de Las Piedras o a uno de sus afluentes. La simple inspección de una carta de esa zona, autoriza esta presunción.

Quedaría así centralizado el tráfico por el Mishagua y definitivamente evitados los graves peligros de las cascadas del Shepagua y quebrada de La Unión y los del Pucani y Cujar al otro lado, en las vertientes del Purús. Así, por una sola vía de acceso del Ucayali y de una zona central, se denominaría política y comercialmente el Madre de Dios por dos rutas: la del Manú y río de Las Piedras y el Purús. No hay para qué insistir en la trascendencia de esta perspectiva que serviría durante todo el año estas importantes zonas, cuyo acceso está interrumpido durante el verano.

Estando centralizado el movimiento no sería ya un obstáculo serio la mayor longitud de los caminos terrestres, pues su conservación y servicio serán siempre mas económicos que estando aislados. En cambio, la producción y el rendimiento acrecen proporcionalmente a esta ventaja. Lo expuesto basta

para probar la urgencia de un reconocimiento debidamente practicado en aquella zona.

TRAFICO EN EL MADRE DE DIOS. Sobre la base de la población actual del Manú y del Madre de Dios, hasta el río de Las Piedras inclusive, calculada en 1,500 a 2,000 almas, que producen doce a quince mil arrobas de caucho al año, y consumen por valor de 400 mil soles de mercaderías, se puede avaluar el costo de los transportes y su importancia, aparte del movimiento de pasajeros que no es poco. Será a deducir un tercio del total para el tráfico vía Tambopata, forzoso todavía mientras subsistan las dificultades actuales en la ruta del varadero.

La provisión de mercaderías y la extracción del caucho sufren actualmente dificultades y una irregularidad abrumadora.

TRAFICO EN EL PURUS. El Purús se encuentra en las mismas condiciones de población y producción que el Madre de Dios y haciendo pasar su comercio por la ruta Mishagua se doblaría el rendimiento de la explotación del camino, que si fuera emprendido por el Estado le produciría una renta anual considerable con que atender al fomento de la navegacion, del comercio y de la inmigración que aumentaría rápidamente. El transporte fluvial produciría el doble del transporte terrestre.

COMPARACION DE LAS RUTAS TAMBOPATA Y MISHAGUA. Reduciendo a un mínimum las tarifas de transporte de Maldonado a Mollendo, el quintal español de 48 kilos puesto allá paga S. 26, cifra que es tal vez, sino la mitad, por lo menos un tercio menor de lo que en realidad paga actualmente la carga en aquella vía.

De Maldonado a Iquitos con flete regular admitido por todos, con las dificultades actuales, sin camino y sin navegación a vapor, se paga S. 24 por 60 kilos.

El flete de Mollendo y de Iquitos a Europa puede considerarse igual.

La diferencia es, pues, favorable a la ruta del varadero, con el añadido de que siendo los brazos y el capital netamente loretanos, la producción tiene que preferir esta vía que es casi toda de navegación franca y susceptible de regularizarse completamente.

SERVICIO FLUVIAL. Aún no se ha prestado la atención que se merece a la elección de un tipo de lancha apropiado para la navegación de ríos rápidos y de poco fondo como el Alto Ucayali, arriba de Cumaría, y el Urubamba, en la época de vaciante; pues estos ríos sólo son navegables por las lanchas que trafican en el Bajo Ucayali y el Amazonas durante los cuatro meses de mayor creciente, de diciembre a marzo. Esta navegación declarada imposible hace algunos años es hoy cosa corriente y durante los cuatro años últimos las lanchas han alcanzado Shepagua lo menos diez veces por año, en los meses citados.

Parece haberse olvidado que se ha dado ya el caso de que esta sección haya sido recorrida en pleno verano, lo que establece de hecho el precedente

favorable de la practicabilidad del trayecto y del verdadero tipo de embarcación a elegir. Comunican los siguientes datos al respecto:

Chalupa a vapor *Contamana* de Fitzcarrald llegó a Mishagua y subió este río en junio de 1895.

Lancha *Cintra* de Fitzcarrald y Vaca Diez, llegó a Mishagua en julio de 1897.

Lancha *Adolfito* de los mismos, alcanzó en julio del 97 hasta la boca del Sepa en el Urubamba, donde naufragó por un descuido.

En el Madre de Dios y el Manú es bien conocido el viaje de la lancha boliviana *Esperanza,* que en setiembre de 1898 alcanzó la boca de la quebrada Sahuinto, en el Manú, venciendo los rápidos peligrosos entre el Tambopata y la boca del Manú. La *Esperanza* es de rueda a popa, muy ancha y de fondo chato y cala tres pies con veinte toneladas; y de este tipo son las otras dos lanchas que trafican actualmente entre las barracas bolivianas; desde Rivera Alta a Maldonado y aún hasta el Amigo y el Manú.

El servicio de canoas también adolece de muchos defectos, como la baja borda, su poca estabilidad, el incompleto abrigo de la carga contra las lluvias y el agua del oleaje y su escaso porte, inconvenientes que encarecen el tráfico y lo hacen inseguro.

Creo que en el Ucayali y el Urubamba se pueden establecer un servicio de verano, con las lanchas del tipo de la *Esperanza* o la *Cintra,* construidas con un estudio detenido de los requisitos que esa travesía exige, y que en el Mishagua sería conveniente un servicio de chalupas a vapor remolcadoras de canoas o botes especiales, que alcanzarían los varaderos en todo tiempo. Si la navegación de ríos igualmente difíciles en Europa, Africa y Asia, ha sido regularizada por embarcaciones construidas expresamente, no hay razón para dudar de que las dificultades de nuestros ríos sean vencidas, tanto más que ya hay precedentes que establecen la posibilidad.

Estos varaderos del Mishagua, tan prolijamente descritos por el infatigable Robledo, no fueron los únicos que se labraron en la montaña y que pueden referirse sólo al Madre de Dios; el Yurúa cruza buena parte de la región austral de Loreto hasta el puerto José Pardo o Nuevo Iquitos, que quedan hoy en la frontera que nos separa del Brasil y buena parte del extremo NE en el departamento del Cusco, marcado por el riachuelo Santa Rosa, que es también hito fronterizo. Ambas regiones quedarían aisladas o por lo menos sujetas a la severa intervención del Brasil, sin esa senda afanosamente buscada y abierta a costa de extraordinarios esfuerzos y grandes sacrificios.

El ingeniero señor J.M. Torres recomienda el estudio concienzudo de las comunicaciones que se enumeran en seguida, la realización de su tráfico, su dominio permanente por fin, como la única salvación del oriente, la postrera orientación que le queda a nuestro porvenir.

Varaderos del Yurúa

1.- DEL UTIQUINIA AL MOA

Iquitos a Utiquinia	
Utiquinia a Varadero	300 km. canoa 15 días
Varadero	12 km. canoa 1 día
Bajada del Moa	200 km. canoa 5 días

2.- DEL ABUJAO AL YURUA MIRI

Iquitos al Abujao	1230 km. vapor 123 horas
Abujao al Mateo	300 km. canoa 10 días
Del Mateo al Pacayo	80 km. canoa 2 días
Del Pacayo al varadero	10 km. canoa 1/2 día
Varadero	7 km. canoa 1/2 día
Bajada del Pumaico	2 km. canoa 1/2 hora
Bajada del Junin	8 km. canoa 2 horas

3.- DEL ABUJAO AL MOA

Iquitos al Abujao	1230 km. vapor 123 horas
Abujao al Pacaya	360 km. canoa 12 días
Pacaya a Pampa Hermosa	50 km. canoa 2 días
Varadero	15 km. canoa 1 día
Moenaico	20 km. canoa 1/2 día
Bajada del Breguer	160 km. canoa 4 días
Bajada del Moa	300 km. canoa 7 días

4. DEL TAMAYA AL AMUENYA

Iquitos al Tamaya	1259 km.	125 horas
Tamaya al Putaya	400 km.	20 días
Putaya al Varadero	40 km.	2 días
Varadero	24 km.	2 días
Bajada del Amuenya	40 km.	1 día

5. DEL TAMAYA AL OURO PRETO

Iquitos al Tamaya	1250 km.	125 horas
Tamaya a Shahuanya	400 km.	25 horas
Shahuanya a Pacaya	40 km.	2 horas
Varadero	5 km.	4 horas
Riosinho al Ouro Preto	6 km.	2 horas
Ouro Preto al Yurúa	60 km.	2 días

6. DEL CHESSEA AL AMUENYA

Iquitos a Chessea	1420 km.	150 horas
Chessea a Varadero	200 km.	10 días
Varadero	10 km.	1/2 día
Bajada del Amuenya	80 km.	2 días

7. DEL COHENHUA AL HUACAPISTEA

De Iquitos a Cohenhua	1470 km.	160 horas
Cohenhua a Mashasha	120 km.	6 días
Mashasha a Varadero	60 km.	3 días
Varadero	12 km.	1 día
Bajada del Huacapistea	60 km.	2 días

Por supuesto que además de éstos existen varios otros pasos que utilizan los naturales con más éxito.

El más cómodo de todos los señalados es el de Cohenhua, que necesita 12 días desde la boca de la quebrada hasta el mismo Yurúa y 10 días de regreso con carga.

Varaderos al Purús

1º .- DE COHENHUA. Según datos suministrados al señor doctor Capelo, por este varadero es posible trasladarse al Purús y al Manú. La primera comunicación está marcada en el plano. La segunda no parece tan verosímil. Sin embargo, utilizando el mismo río Purús, se podrá lograr ir al Manú por algún afluente del Norte y actualmente se va al Madre de Dios por la quebrada del Amigo. (Hay un varadero entre el Purús y el Madre de Dios, descubierto por don Carlos Schárff, antes cauchero del Chandles y establecido después en las cabeceras del Purús. Liga el Curiuja, uno de los que forman dicho Purús, con una de las dos quebradas que forman el Tacuatimano o Piedras, afluente del Madre de Dios, quebradas que bautizó la Comisión Perú-brasileña con el nombre de Pardo a la una y a la otra con el de Bolognesi).

De todos modos las facilidades que este varadero presenta debían aprovecharse, haciendo un estudio previo en forma.

2º- INUYA. Siguiendo este afluente derecho del río Urubamba, que está cercano a su desembocadura, pasan actualmente los naturales al Purús. Don Leopoldo Collazos lo explora a la fecha. (El varadero que comunica el Inuya afluente del Urubamba en el Curiuja afluente del Purús es ya bastante traficado).

3.º DEL SEPAHUA AL CUJAR

De Iquitos a Sepahua		
De Sepahua a Pucani	240 km. canoa	8 días
Pucani a Varadero	20 km. canoa	1 día
Varadero	8 km. canoa	1/2 día
Bajada del Cabalja	40 km. canoa	1 día
Bajada del Cujar	160 km. canoa	4 días
Bajada del Curiuja	40 km. canoa	1 día
Bajada del Shanpoyacu	40 km. canoa	1 día

Como se ve hay sólo un varadero excesivamente incómodo en actual uso para el Purús (Esto se decía en 1900).

Varaderos del Manú

1º.- ALTO MISHAGUA A SAHUINTO QUEBRADA

Iquitos a Mishagua	1720 km.
Mishagua a Varadero	265 km.
Varadero	25 km.
Sahuinto quebrada	70 km.

2º.- DEL JIMBLIJINGILERI A SAHUINTO

De Iquitos a Mishagua	1720 km.
Bajo Mishagua	235 km.
Bajo Serjalí	37 km.
Jimblijingileri a Varadero	80 km.
Sahuinto	40 km.

3º.- DEL SERJALI AL CASPAJALI

4º.- DEL CAMISEA AL SERJALI

Camisea a Varadero	300 km.	40 días
Varadero	5 km.	4 horas
Bajada del Serjalí	30 km.	1 día
Bajada del Columpiani	60 km.	2 días

5º.- AL SOTTLIJA

Surcado dos días el Columpiani se pasa por un varadero de un día de camino al río Sottlija.

1º.- DE LA QUEBRADA DEL AMIGO AL PURUS

Surcando esta quebrada 40 días se pasa por un varadero pequeño al Purús directamente.

2º.- DEL RIO DE LAS PIEDRAS AL ACRE

Este está conectado con el varadero del Tahuamanu.

A medida que el jebe disminuye en los ríos principales, los caucheros se internan por los secundarios sin reconocer importancia a los límites internacionales y en este proceder injusto, pero humano, los gobiernos apoyan cada cual a los suyos. En vastas extensiones poco frecuentadas antes y por consiguiente no bien conocidas han surgido conflictos en la mayor parte de los cuales el gobierno del Perú ha preferido el sacrificio de bienes que aún no reditúan al mantenimiento de derechos cuya defensa no se ha preparado con la antelación necesaria.

Hacia 1902 el gobierno de Manaos declaró territorios del Brasil algunos en el Alto Yurúa y Alto Purús hasta próximamente tres grados dentro de lo que se ha considerado antes territorio peruano o sea la línea que va de las cabeceras del Yavarí al medio curso del Madera. El gobierno del Perú llamó la atención del de la República del Brasil, resultando una gestión diplomática, que se relaciona con estos borrones en cuanto motivó una exploración técnica en esos ríos, teatro de acciones sangrientas; el Yurúa en la boca del Amuenya, en octubre de 1902 y la playa del Purús, no lejos de la boca del Chandles, en donde el 8 de setiembre de 1903 fueron victimados, mientras surcaban el río sin armas, desde la espesura del monte, el teniente don César Cosío y cinco de sus subalternos, cuyos cadáveres quedaron insepultos varios días, hasta que al pasar el oficial brasileño Celibiano los hizo sepultar, ya en estado de putrefacción.

Todavía en abril 9 de 1904 el jefe del destacamento del Alto Purús, situado en la quebrada Santa Rosa, da cuenta de un ataque efectuado en la orilla opuesta a la que él ocupaba, por doscientos hombres llevados en la lancha a vapor *Mercedes* y que acometieron a los caucheros peruanos y al destacamento mismo, después de haber muerto a siete de aquellos que se habían ocultado en el monte. El jefe del destacamento teniente Luis M. Yorzo pudo rechazar la agresión y el estado de cosas continuó sin alteración hasta que llegaron de Lima órdenes superiores.

Esos episodios sangrientos o motivos de mayor trascendencia, llevaron a los gobiernos de ambos países a neutralizar las zonas que servían de teatro a los rozamientos, administrándolas en común mientras comisiones técnicas de cada parte, que debían trabajar de acuerdo, estudiaban unidas esas zonas.

El personal que formó la comisión técnica del Perú lo componían para el Yurúa el capitán de navío don Enrique Espinar, al que reemplazó después el teniente primero don Numa Pompilio León, y el alférez de fragata don Oscar Mavila como subjefe; la del Purús tenía por jefe al capitán de corbeta don Pedro Buenaño y por subjefe al alférez de fragata don Nicolás Zavala y Zavala.

La comisión encargada de la exploración del Yurúa debía verificar el curso del río y el reconocimiento hidrográfico de la boca del Breu, determinando sus coordenadas geográficas y haciendo agua arriba de ese punto un levantamiento ligero hasta sus varaderos al Ucayali y cabeceras de los dos ríos que lo forman: el Torolue y Piqueyacu.

La destinada al Purús debía hacer un simple reconocimiento hidrográfico hasta el barracón de Catay, determinando sus coordenadas y las de otros puntos interesantes del trayecto. Esta comisión estaba inmediatamente subordinada al jefe de la del Yurúa, hasta que se acepto la renuncia del señor Espinar, pasando entonces el mando superior al comandante Buenaño.

De ahí para arriba, hasta los varaderos que van al Ucayali, debían ser explorados en toda su extensión, haciendo un levantamiento rápido del Alto Purús, determinando las coordenadas de las bocas de los llamados Curanja, Curiuja y Manuel Urbano.

La comisión mixta debía corregir y completar como pudiera el plano levantado por W. Chandles y verificar la correspondencia de la nomenclatura geográfica que en él se encuentra, con la de uso actual. De regreso debía determinar las coordenadas de la confluencia del Purús.

La comisión al Purús hizo el viaje en la *Cahuapanas* que mandó el teniente León hasta que pasó a reemplazar al comandante Espinar en la jefatura de reconocimiento del río Yurúa, quedando al mando de esta lancha el teniente señor Oswaldo Corpancho.

La comisión brasileña, cuyo jefe fue el ingeniero señor Euclides da Cunha, iba en la lancha *Cunha Gómez,* remolcando una albarenga con víveres.

Arriba de la confluencia del Yaco, encontraron al *Neptuno,* último vapor que descendía escapando de la vaciante, era el 11 de mayo. Creían alcanzar la boca del Chandles, pero el mismo día que debieron llegar encalló la *Cunha Gómez* primero y luego la *Cahuapanas.* La vaciante había inmovilizado además a los vapores *Santos Dumont, Fénix* y *Cassiana.* Habían hecho hasta ahí 1500 millas y acordaron continuar la surcada en canoas del Chandles agua arriba.

La distancia recorrida representaba próximamente las tres cuartas partes del curso del Purús, restando por recorrer unas 450 , en canoa, avanzando sólo cinco millas diarias, término medio, pues a medida que surcaban aumentaba la corriente y además el reconocimiento hidrográfico les ocupaba mucho tiempo. En Refugio encontraron encallado al vapor *Fénix* y en Nuevo lugar al *Santos Dumont.* En Catay encontraron establecidas las comisiones ad-

ministrativas mixtas, avanzando hasta el Curanja, sin que aumentaran las dificultades de navegabilidad que habían previsto en esas cabeceras, arriba del Curanja. Siguieron relativamente bien hasta Alerta, el puesto más avanzado al sur de todo el río. Luego emprendieron la surcada del Cujar, que con el Curiuja forman el Purús. Aquí la navegación se hizo más difícil, pues hasta la confluencia del Pucani pudo afirmarse que las canoas "fueron llevadas a pulso en un moroso arrastramiento sobre las arenas".

Cortaban rodillos de cetico, planta especial que contiene una sustancia gomosa en la corteza y sobre los trozos colocados en el lecho del río hacían resbalar las canoas. Emplearon así tres días para navegar veinte kilómetros, pero alcanzaron la boca del Pucani, la más al sur de las vertientes del Purús.

De ahí al varadero siguieron a pie, porque la navegación se hizo casi imposible y satisfecha esa parte de sus instrucciones volvieron a la confluencia para realizar el reconocimiento del Curiuja. La estación se había marcado más el río estaba casi seco y los víveres resultaron muy limitados, por todo lo cual la parte brasileña de la Comisión y luego la peruana hubieron de regresar sin reconocer el varadero de este río al Yurúa, que acababa de abrir el señor Scharff y que carece de aprovechamiento porque además de correr por terreno accidentado, deriva de río casi innavegable. En cambio se había reconocido el del Cujar, que en buenas condiciones comunica por el Shepagua con el Ucayali.

El Purús es un río de gradiente suave, que se desarrolla en numerosas curvas, algunas muy forzadas, sin correntadas ni remolinos. Su fondo varía: es en la boca 17 metros entre la vaciante y la creciente, 23 en la boca del Acre y 20 en la del Yaco. De diciembre a abril puede navegarse hasta Curiunja y aun hasta Alerta, origen del Purús, con embarcaciones de regular calado, pero queda reducida en los otros meses hasta la boca del Yaco, llegando embarcaciones menores sólo a Cachoeira. Carece de islas, pero siendo un río divagante al tomar nuevos lechos deja aguas estancadas o lagos como huella de los antiguos.

En 1905 don Carlos Scharff encontró siguiendo el Cujar la ruta Cujar-Piedras, tributario este último del Madre de Dios. Por esta ruta se emplean ciento diez horas útiles de Alerta a Puerto Maldonado.

EL YURUA O HYURUA fue igualmente explorado por la comisión mixta. Su curso de 1773 millas, puede dividirse en Bajo, Medio y Alto Yurúa.

El Bajo Yurúa comprende la parte baja, desde la boca hasta la confluencia del Tarahuacá, con una extensión de 917 millas.

El medio Yurúa va desde esa confluencia hasta la boca del Breu, en una extensión de 690 millas próximamente.

El Alto Yurúa comprende de la boca del Breu agua arriba hasta la vertiente principal, en el Cerro Mercedes, con 166 millas.

El ancho del Yurúa fluctúa entre 300 y 500 metros, con un canal franco cuya profundidad no baja de 11 metros: corriente tres millas.

Especificando esa profundidad es en la boca de 20 m., en la vaciante media y doce frente al Tarahuacá. Los puntos menos profundos se encuentran a 555 y 585 millas de la boca, en las correntadas de Urabá o Urubú Cachoeira, donde se reduce a un canal estrecho y pedregoso, con poco más de tres metros en las mayores vaciantes, y la PLAYA DE LAS PIEDRAS, que es aun más baja, quedando casi sin canal.

La desobstrucción de los palos, canalización de esta playa y ensanche del canal en aquella correntada, harán permanente la navegación a vapor durante todo el año hasta la villa de S. Felipe, diez y media millas arriba del Tarahuacá, como ya se ha sucedido en 1904, sin esa mejora, empleando embarcaciones de poco calado durante el estiaje.

Uno de los principales afluentes del Bajo Yurúa es el Tarahuacá, navegable en casi todo su curso y cuyas vertientes distan poco de las de Yurúa. Tiene como subafluentes al Embira, de casi el mismo caudal y otros más.

El curso inferior del Yurúa se desarrolla en amplias vueltas y largas encañadas.

EL MEDIO YURUA queda comprendido entre las bocas de los ríos Tarahuacá y Breu. Su ancho es de 310 m. hacia Tarahuacá y 90 delante de la boca del Breu. El fondo decrece progresivamente desde el Tarahuacá disminuyendo más hacia la boca del río Gregorio. En el estiaje tiene sus valores mínimos de Om4 y Om5 en el bajo de la playa de Mesías, Cachoeirichas, Gastán y Pedreira, en la correntada de la playa de Feijao, Cachoeirichas, Mississipi viejo, Mississipi Nuevo, Tello y Torre de la Luna en que se deslizan las aguas por canales estrechos y muy correntosos.

Entre los afluentes de la margen izquierda los más notables son el Moa, Yurúa-miri, Amuenya, Tello y Breu. De las cabeceras de los tres primeros se va por varaderos al Ucayali. Las cabeceras del Tello y Breu tienen contravertientes para el Tarahuacá, al que se liga por varaderos.

En el invierno o época de aguas, que en esta región es de octubre a los primeros días de mayo, vapores de calado mayor de dos metros llegan sin dificultad a Breu y pudieran ir aun más arriba. En el estiaje, solamente lanchas de poco calado pudieran aventurarse a hacer la navegación hasta el río Libertad, Crucero del Sur o Yurúa-mirin, venciendo para llegar a la boca de este último grandes dificultades.

De allí para arriba los obstáculos aumentan, los árboles que caen en la ribera formando grandes palizadas e islotes viajeros, los bajos y bancos en las encañadas, las playas, los canales que desaparecen debajo de las piedras, los desniveles que por efecto de los canales forman correntadas, la vegetación cubriendo los bancos y playas, &, hacen que cese la navegación a vapor.

Apenas pequeños batelones y canoas pueden navegar en medio del Yurúa arriba del Gregorio, siendo impulsadas estas embarcaciones por botadores

(tanganas) o a la sirga, siendo necesario muchas veces arrastrarlas largos trechos y en algunos puntos descargarlas.

Canalizando los bajos fondos indicados en el curso inferior del río, la navegación por vapores de poco calado se haría permanente hasta el Gregorio, y con algunas dificultades hasta Crucero del Sur. La diferencia de la altura entre la boca del Tarahuacá y la del Breu, con la distancia que las separa, da un metro de desnivel por cada doce kilómetros o cinco centímetros por kilómetro.

El Alto Yurúa se extiende de la boca del Breu a quebrada Salambó, que afluye por la izquierda. De la vertiente principal baja el Paxiuba hasta encontrar al Salambó a 10º 08' 38" lat. S. y 72º 15' 15", con un curso de 29, 283 m. La naciente del Paxiuba está en una depresión del cerro Mercedes. Este cerro es una ramificación de la cadena oriental de los Andes, que viene desde Cusco, con rumbo general al N., separando la hoya del Ucayali y sus afluentes de la margen izquierda de los de la derecha del Amazonas, especialmente la del Madre de Dios, Madera, Purús, Yurúa y Yavarí.

Los principales tributarios de la margen derecha del Alto Yurúa, desde la boca del Breu, son El Dorado, con varadero para el Ucayali por el Shesea; el Huacapistea, principal afluente por su extenso curso y volumen de agua, con varaderos para el Ucayali por los ríos Cohenhua, Tahuania y Shesea, el Salambó, una de las cabeceras, Paujilyacu, Guineal, Metalías y otros.

Los afluentes principales de la margen izquierda son, además del Breu, el Beo, el Serrano-yacu y el Pique-yacu, el más extenso y de mayor caudal de agua que recibe por ese lado.

El Pique-Yacu desde la boca hasta su vertiente principal en el cerro San Gabriel cubre una extensión lineal de 89230 metros . Tiene varios subafluentes entre ellos el Achupal, el Leguía y el Zancudo.

El Huacapistea ha sido recorrido desde la boca hasta los varaderos al Shesea y al Cohenhua, sin haber llegado a sus vertientes. El mayor curso seguido en este río es el que conduce al segundo de los varaderos citados y mide 145, 016 metros, alcanzando el lecho de la quebrada Santo Tomás. Recibe ocho subafluentes.

El Huacaspistea lleva al Alto Yurúa un caudal semejante al que este tiene antes de juntarse los dos ríos y es susceptible de ser navegado en lanchas de poco calado en la época de aguas y sin dificultad con canoas en cualquier tiempo.

El Alto Yurúa mide desde su confluencia con el Breu a la naciente principal 204, 497 metros y desde su confluencia con el Pique-yacu a la misma naciente 140, 301 metros.

Los varaderos del Huacapistea al valle del Ucayali miden, el Shessea 12, 445 m, el de Mashagua 7,200 m. hasta alcanzar el valle del Cohenhua.

El varadero que conduce de la margen izquierda del Yurúa en el Breu hasta el río Tamaya, se compone de tres caminos terrestres: el primero de

15,025 metros entre el punto de partida y el río Arara, el Segundo de 8,527 metros entre este río y el Amonia y el tercero de Jabonero en el río Amonia a San Lorenzo en el Cayanya, con 9, 800 metros. Dos trechos fluviales los ligan al Arara y Amonia, teniendo este último 2,040 metros y el del Arara 60 kilómetros, donde se encuentran dos cataratas pequeñas y cerca de treinta correntadas.

El Yurúa de 90 metros de ancho en la boca del Breu y de 60 en la de Piqueyacu, disminuye sensiblemente estrechando sus márgenes hasta reducirse a un hilo de agua en sus nacientes.

Nace en las vertientes occidentales del cerro de las Mercedes y desciende por tierras compactas en forma de pequeño arroyo, aumentando sus aguas a medida que se aproxima a la llanura.

En los 37 kilómetros de su curso, el declive es muy accidentado, formando cascadas que hacen imposible el acceso de la más ligera embarcación, ni aún descargada.

En adelante disminuyen las caídas haciéndose más suave la pendiente, pero sólo ligeras canoas descargadas pueden surcar aprovechando repiquetes.

Se le conoce con el nombre de Torolluc desde la confluencia Salambó-Paxiuba hasta encontrarse con el Piqueyacu. De las nacientes a Piqueyacu hay 140 kilómetros de distancia y 24 metros 48 de diferencia de nivel.

Del Piqueyacu al Breu hay 148 kilómetros de distancia y un desnivel de 28 m 27.

Durante las máximas crecientes podrían ir vapores de poco calado al Huacaspistea y Piqueyacu aprovechando del tiempo que ellas duran, para no exponer la nave a quedar detenida o encallar.

En la vaciante sólo pequeñas monterías pueden navegar en esos parajes y de allí arriba apenas las canoas de los caucheros, llevando poca carga y sujetas a toda clase de dificultades, agua escasa, palos sumergidos o enlazados.

Cuando crecen las aguas alcanzan la altura de ocho a diez metros en la confluencia del Piqueyacu, pero desde el Breu se debe estar prevenido para la rápida bajada de sus aguas.

Los primeros repiquetes empiezan en setiembre, las crecientes principian a fines de noviembre de cada año y terminan a fines de abril del año siguiente.

Los caucheros peruanos que explotan la región neutralizada en el Alto Yurúa habitan en tres caseríos situados en la boca del Breu, del Huacapistea y del Piqueyacu; habiéndose dado recién los nombres de puerto Pardo, Puerto Portillo y Resbaladero, respectivamente.

El informe elevado por el jefe de la comisión peruana de exploración señor Numa Pompilio León contiene algunos datos que ilustran más estas informaciones. Al entregar en la boca del Acre el mando de la *Cahuapanas,* al subjefe de la comisión peruana del Purús, alférez Zavala y Zavala, el Sr. León tomó pasaje en el vapor *Supaca* para regresar a Manaos en donde

se embarcó en el *Purús* para ir a alcanzar en la boca del Gregorio, en el Yurúa, a la *Cahuapanas* en la que iba la comisión peruana, en convoy con la *Faceira*, portadora de la comisión brasileña. El dato manifiesta la regularidad y frecuencia de la navegación en esos ríos.

Llena su informe algunas lagunas, que por referirse a sitios exclusivamente de interés nacional, omitió el informe de la comisión mixta.

Así anota que el tráfico de puerto Pardo, que otros llaman José Pardo, a puerto Portillo, en la desembocadura del Huacapistea, afluente de la margen izquierda del Yurúa, es muy fatigoso por la gran cantidad de palos que obstruyen el cauce. Que se fijaron coordenadas hasta de la confluencia del Torolluc con el Piqueyacu, origen del Yurúa y sitio donde se encuentra el caserío Resbaladero, de donde bajaron con una creciente eventual hasta la boca de Peligro, afluente del Torolluc.

Salambó es la primera quebrada importante, que recibe el Torolluc, y se forma de la confluencia de esa quebrada con otra que denominaron Paxiuba. Al extremo superior del Piqueyacu o empleando más propiedad, al punto de cordillera de que vierte lo bautizaron con el nombre de San Miguel. El último reconocimiento lo hicieron hacia los varaderos del Shesea y Cohenhua: para lo cual bajaron a puerto Portillo, a salir a Huacapistea y explorar dichos varaderos.

En esta exploración ocurrió un hecho del género ya indicado por el padre Salas y el señor Mesones Muro. Tuvieron que pasar la noche en la quebrada que conduce al varadero del Shesea y el jefe de la comisión brasileña, general de brigada señor Bellarmino Mendoca en vez de desembarcar prefirió quedarse a dormir en su bote, que se dejó amarrado a un árbol en la orilla. A media noche se desprendió un árbol enorme del barranco y cayó sobre el bote haciéndolo pedazos. Afortunadamente al general apenas lo tocó una rama, causándole ligeras contusiones.

De navegación dice el comandante León que en Yurúa navegan lanchas y vapores de la matrícula de Manaos y Pará UNICAMENTE, pues el Brasil no da en sus ríos *acceso a otra bandera que no sea la nacional*– siendo esta la causa por la que muchos armadores peruanos que negocian en esos ríos se ven obligados a cambiar la nacionalidad de sus embarcaciones. Es lo que han hecho notar el comandante Barandiarán y otros marinos, movidos por la clamorosa desventaja que se acepta al permitir la navegación en nuestros ríos interiores al Brasil, que niega una servidumbre necesaria a las embarcaciones del Perú, ríos cuya parte alta le pertenece.

Del Breu en adelante hasta la confluencia del Torolluc y Piqueyacu pueden navegar embarcaciones hasta de cinco pies de calado mientras dura la estación de aguas. Los ríos Torolluc y Piqueyacu sólo dan acceso a canoas ligeras u otras embarcaciones semejantes, en las que se puede ir hasta las vertientes aprovechando pequeños repuntes.

CAMINOS AL PACIFICO. La vasta región que recorren el Alto Yurúa, el Alto Purús y el Madre de Dios, todos ellos con sus numerosos afluentes, región limitada al oeste por el Paucartambo, necesita comunicación más directa y económica que las que van al Ucayali; y tanto como eso necesita tener cerca un centro de habilitación para sus faenas y de aprovisionamiento económico. Necesita también sustraerse a la fiscalización severa de los países limítrofes, en donde tienen esos ríos sus respectivas salidas naturales. Y por último necesita solidarizar su vitalidad con la del resto del país.

Como esas premiosas necesidades son conocidas de cuantas personas se interesan por el bienestar común del país, se ha buscado con empeño el mejor camino al Pacífico.

Cuando Fitzcarrald y otros emprendedores caucheros llegaron al Madre de Dios buscando gomales y en su marcha tenaz y arrolladora rasgaron la cortina de selva que daba a la región apariencia de impenetrable, el ferrocarril de Mollendo apenas llegaba a Santa y la Inca Mining Co., principiaba su explotación del mineral de Santo Domingo, abriendo el camino que une esa instalación con la estación Tirapata en el mencionado ferrocarril, una carretera bastante buena hasta Huancarani, allende la cordillera. La Inca Rubber Co., prolongó ese camino con otro de herradura, también bueno, que iba hasta Astillero, puerto en el Tambobamba, así llamado por haberse armado ahí la lancha *Inca,* destinada a navegar del Tambopata al Madre de Dios.

Esa segunda parte del camino la adquirió el gobierno, pero todo él entero resulta inaparente porque se tuvo en cuenta una sección navegable que después resultó ilusoria: la de Astillero a Maldonado, que sólo lo es desde Limbani y ésta periódicamente, como se comprobó al bajar con la lancha *Inca,* que no obstante su pequeño calado de catorce pulgadas sin carga y veinticuatro con 50 toneladas de carga, necesitó esperar la corriente para bajar al Madre de Dios.

El señor Llosa, que hizo el regreso de su exploración por el Tambopata, calcula la distancia de Maldonado a tirapata en 462 Km., de los que hoy hay 200 menos que es lo que dista de Maldonado a Astillero, término actual del camino, que se hace en seis días. Este arrojado empresista había principiado su viaje por una senda nueva que exploraba y podía llamarse Urcos-Tahuantinsuyo, pues partiendo del primer punto terminaba en puerto del Madre de Dios que bautizaron Tahuantinsuyo. Marcaron su ruta Marcapata, Cadena, Misiniscato, de donde tomaron el Punkirie, Karene hasta Madre de Dios, total 160 Kms. la mayor parte buen camino y en canoa en el Punkirie siete horas y tres y media en el Karene lo que hace para esta última parte del viaje a razón de 3 km. 6 por hora 54 kms. de marcha efectiva a flote y 106 kms. por tierra. Este proyecto no está definitivamente abandonado.

El Ministro de Fomento en comisión al Madre de Dios, coronel Portillo, recomienda la ruta Cusco, Paucartambo, Tres Cruces, Tono, Asunción &

aprovechando y reparando el camino antiguo que marca la menor distancia de camino terrestre. En Tono principia el viaje acuático. Cree el señor Ministro que prolongando el camino hasta Itahuania, abajo del pongo Coñec, cuando el caudal del Alto Madre de Dios se ha aumentado con la afluencia de ocho a nueve tribuatrios, la navegación no ofrece inconteniente con la embarcación respectiva.

Dos palabras

El Doctor Alejandro O. Deustua, proponiéndose completar los trabajos que tiene hechos respecto a sucesos del *Callao antiguo,* honró al suscrito encomendándole el capítulo *Piratas,* que no podía faltar al referirse la historia a la ciudad nombrada. Los sucesos por extractar contenían tantos motivos de estudio, tantas semejanzas explotables, tantas situaciones políticas y militares reproducidas después con detalles casi idénticos, tantas lecciones dignas de constante rememoración; que sólo anotándolas de paso, resultó el capítulo inutilizable por su demasiada amplitud. Era a la vez deficiente y poco extenso para formar un libro y ahí debió concluir el efecto de la invitación.

No fue esa la opinión del Doctor Deustua, cortésmente fundada en la lectura que hizo de las primeras carillas del capítulo acometido para complacerlo; pero en realidad, antes que en tal lectura, en sentimientos íntimos de benevolencia y amistad y los asuntos de ese capítulo obtuvieron acogida honrosa en el periódico literario LA REVISTA AMERICANA, cuya publicación se interrumpió antes de que la de los *Piratas* hubiera expuesto la mitad de su material.

El cariño al asunto ha llevado después al suscrito a ampliarlo hasta donde lo ha permitido su mezquino arsenal literario, a solicitar su inserción en EL COMERCIO y a aceptar el liberal ofrecimiento de su Dirección para reunir en forma de folleto los capítulos que dicho diario ha publicado, con inevitables intermitencias y también con inevitables errores tipográficos.

Tales antecedentes deben servir de excusa a la exhibición del trabajo embrionario que sigue a estas líneas, en el que por otra parte no se hace más que designar a la piqueta del minero experto y bien provisto, filones susceptibles de la más amplia explotación.

El suscrito sólo cree haber compaginado un croquis, para el cual puede llegar un momento de utilidad y que llenará, mientras se presenta ese momento, un vacío que no debe existir: es posible que esa creencia sea solamente una convicción presuntuosa de EL COMPAGINADOR.

LOS PIRATAS Y EL CALLAO ANTIGUO

Compaginando las notas dispersas en que se refieren los hechos marítimos ocurridos en Sur América durante los dos primeros siglos del coloniaje, se diseña, mejor que con cualquiera otro elemento histórico, el boceto del cuadro destinado a reproducir la fisonomía del Callao fundado en 1546, declarado ciudad en 1671, arruinado 16 años más tarde, reedificado luego hasta contener siete templos, palacios y valiosas construcciones encerradas en sólidas murallas, con fuertes para su defensa y muelles firmes de piedra que facilitaban el tráfico marítimo y hermoseaban la ribera de esa ciudad barrida otra vez por las olas de 1747.

La importancia del Callao antiguo como puerto, no necesita encarecimiento. Radicado en Lima el centro del poder colonial en el Pacífico y allende los mares el señor y dueño en cuyo beneficio se explotaban estas sus propiedades, el Callao era la grande arteria por la cual se absorbía todo el tesoro del país para enviarlo a la metrópoli y se introducían todas las granjerías de la metrópoli para imponer su consumo en el país; por el Callao se importaba toda la fuerza del rey para sujetar su *finca* y se extraía todo el tributo que esa fuerza arrancaba, desterronaba en su *finca* para remitirlo al rey.

Era la válvula del corazón del Perú y como parte necesaria de su entraña más noble, resultaba afectado con todos los contrastes y todos los provechos del comercio español y del rey.

Sólo que, por la escasa solidaridad que existe entre los intereses del señor y los de su esclavo, entre los del pueblo explotador y los del pueblo víctima de aquél, los contrastes de los primeros suelen hacer la ventura de los últimos.

Así en las hostilidades piráticas que mermaban los provechos del rey y del comercio exclusivista, el país, apartada la nimiedad de las animosidades retrospectivas, vería sin duda, antes que el daño ajeno, el crecimiento y las mejoras de su puerto principal, que, por la acción de los piratas se enriquecía con astilleros, maestranzas, guarniciones crecidas, muelles, fortificaciones, factorías y con toda la vitalidad que desarrolla la labor de esas obras y que exige su conservación; labores en las cuales se empleaban, radicándolos, caudales que sin esa urgente aplicación salían definitivamente del país. Cierto que éste sufría con los menoscabos del comercio, pero repitiendo ese comercio contra los consumidores, a los que oprimía en proporción con los menoscabos que le causaban los hechos piráticos, debía concluir por estallar, como sucede con todas las opresiones que se exceden del límite tolerable, brindando desde luego provechos pingües al contrabando, al comercio ilícito; comercio no sólo de géneros, sino además de ideas y aspiraciones legítimas, cuyo resultado fue el crecimiento moral.

La reseña de esa labor lenta, pero profunda, que concluyó por producir el comercio libre y el libre pensamiento, explica el enlace íntimo de las

mejoras del Callao con las excursiones piráticas y las empresas mercantiles, que pugnaron por hacer lugar en los consumos suramericanos a sus géneros al lado de los géneros que imponía el monopolio español. Sin duda que no estuvo nunca en la mente de los piratas, ni en la de los contrabandistas, mejorar la condición de los aborígenes; pero no es ésta la primera labor de que resulta inopinadamente el cumplimiento de las leyes ineludibles del progreso. Ante el criterio de esos aborígenes no pudo por lo dicho ser antipático el nombre de pirata. El comercio, la geografía, la civilización, la libertad del Pacífico les deben tanto, que los vecinos de este océano, si se tratara de aparejar el proceso de los piratas, se excusarían de servir en ese proceso como jueces.

La fiera que, en la fábula, alimenta a los fundadores de Roma, no es para ellos una loba: es una nodriza.

Si no obstante esa manera de juzgar se conserva la palabra HOY denigrante, es porque la cronología más al alcance de todos en que se tratan estos hechos, inspirada sin duda en la severidad de juicios e intereses que han desaparecido, abre para todas las excursiones marítimas no españolas un solo capítulo: *piratas.*

Como si ese capítulo fuese canasta de papeles servidos, el autor ha vaciado en él todas las especies de excursiones de extranjeros al Pacífico, con el lema de "RELACION *de las excursiones de los piratas que infestaron la* MAR DEL SUR *en la época del coloniaje".*

Los hechos a que se refiere esa crónica anónima de Llanos Zapata, ampliados o modificados en el poema histórico LIMA FUNDADA, se registran bajo el mismo lema, se refieren siempre a piratas.

De aquellas fuentes, que hoy se superan con más facilidad que en la época en que manaban los sucesos que las surtieron, por ser mayores los elementos con que hoy cuenta la investigación literaria, pero que no por eso pierden su precioso valor de dar la clave de esa investigación, deriva el lema de éstas líneas, a las cuales han prestado rumbo: no debe pues causar extrañeza la exhibición de los ladrones del mar mezclados y codeándose con exploradores científicos o notoriedades investidas de altas y justamente envidiables clases en la marina de guerra o bien reputados y patriotas corsarios.

Recuérdese, además, que según una autoridad incontestable en asuntos de Historia —*"en aquellos tiempos la piratería no era más deshonrosa que la caza".*

PIRATAS EN LAS ANTILLAS EN 1527

Un autor moderno, March, en su interesante "Historia de la Marina Real Española" señala el año 1527 como el de la aparición de piratas en el Mar de las Antillas, fecha que no parece exacta, sino es que se refiere a las primeras expediciones de *trata.*

La piratería debió comenzar con la fermentación de egoísmos antagó-

nicos lejos de toda autoridad fuerte que hiciera a cada cual respetar el derecho de los otros.

El germen de la piratería llegó a las Antillas en el equipaje de la *Santa María:* aquella chusma indisciplinada de perdidos, se multiplicó con caracteres siempre semejantes y de ahí los conflictos de intereses, las luchas brutales e incesantes, la constante discordancia y el atropello recíproco que engendraban las represalias sangrientas y el desbarajuste interminable.

CRISTOBAL GUERRA, UNO DE LOS PRIMEROS

Cristóbal Guerra lanzándose a excursionar en las costas del Continente, Cubiaga, Paria, Araya, Golfo Curiaco, Cumaná, Codera, Coro, Guajira & a pesar de haberse prescrito "no tocar lo descubierto por Colón"; inicia, en 1499, a raíz del descubrimiento, la rebelión.

Guerra carga su barco de metales y piedras preciosas sirviéndose de baratijas, engaños y violencias y trae impunemente su valiosa mercancía a puertos españoles; probando esa impunidad el desgobierno de la Metrópoli.

Ahí donde pone la planta una agrupación conquistadora, aparecen luego en falange las pasiones desencadenadas, remedando resoplidos de un genio maléfico, ocupado en despoblar las provincias de la Metrópoli para poblar de vampiros las nacientes colonias y evitar que se interrumpa la succión de la sangre del pueblo conquistado por el pueblo conquistador.

La violencia de las sociedades embrionarias, produce como fruto propio las violencias individuales, el bandalaje en las encrucijadas, la piratería en el mar. Esta debía existir por consiguiente desde el primer momento de la conquista y relieves bien saltantes de piratería se notan en la deserción de la *Pinta,* en la parte marítima de la primera expedición de Cortés y en la de Ojeda; que hacen la fotografía de una personalidad internacional, por desgracia tan fielmente reproducida en sus colonias, que *cuando haya que decir de la una es con toda exactitud aplicable a las otras.*

Sólo que la piratería propiamente dicha, debió ejercerse en muy pequeña escala antes de ascender, auxiliada por la trata y el comercio de los géneros no españoles, a la significación que obtuvo más tarde, pues que sólo se echan los ladrones a robar en el mar al *dificultarse* los robos en tierra.

Según March "la emulación producida en las naciones europeas por los descubrimientos con que Colón había favorecido a España, y las guerras que encendió la impetuosa y tenaz rivalidad entre Francisco I y Carlos V," fueron las causas generadoras del corso, al lado del cual brotaría el bandalaje marítimo como degeneración de esa otra hostilidad permitida, del mismo modo que brotaron contrabandistas y negreros. Antes que este autor ya había dicho Isabel, la reina virgen, émula de Felipe II, que: "puesto que los españoles se abrogaban el derecho de dominar en todo el nuevo mundo, con exclusión de las demás naciones de Europa, prohibiéndoles que llevasen a aquellos países sus buques, ni aun para hacer el comercio legítimo; era muy natural que ellos buscasen el modo de proporcionárselo por medios violentos".

Otra causa a que atribuye March la aparición de los piratas es a la *administración despótica* de las colonias en las islas occidentales, como las de todos los europeos, donde quiera que se establecían en las regiones remotas del antiguo continente "la cual, dice, dio origen a innumerables desgracias".

PIRATAS DE VARIAS NACIONES EN AMERICA

Lo evidente es que ya en 1537 dos buques franceses saquean e incendian La Habana, haciendo preciso mandar a Aceituno a construir el castillo de la Fuerza y en 1550, cuatro años después de fundado el Callao, aparecen en el mar de las Antillas, trayecto inevitable de la comunicación entre el nuevo puerto y la metrópoli, organizaciones atendibles de piratas.

Jacobo Sores invade La Habana y se apodera del castillo de la Fuerza, sujetando la ciudad a rescate; Gilberto Geron, de las islas Siguatey, de Jamaica y de la Tortuga, y luego, en épocas sucesivas, R. Baal, atacado en sus intereses ataca a su vez y saquea Cartagena, Pedro Legrand, con veintiocho hombres, en un barco de cuatro cañones, toma un navío de 54, sobre cuya cubierta hace temblar a los marinos más bravos, descollando en escala superior, Hawkins, Raleigh, Greenville, Cavendish y en pequeño desnivel Brouage, Morgan, L'Ecuyer y hasta individuos de clase monárquica privilegiada, como Montbars y Grammont, y notables corsarios holandeses, de los que basta citar al renombrado almirante Teodoro Jolls, más conocido con el sobrenombre de "Pie de Palo".

Unas veces el incremento de los piratas ha arrancado del texto mismo de los tratados internacionales, como sucede en el artículo reservado del pacto de Vervins, que establece el *cerco de las amistades;* y otras es la falta de elementos de represión en el mar, que revela a la España decadente, la que presta a la piratería los bríos que alcanza a mostrar el siglo XVII.

Aparecen Luis Scott y Mansfield que saquean Campeche, Juan David, Granada, Morgan que descuella por el vuelo de sus empresas, Groninga, Bartolomé Vandin, Franck, Dunquerque, Brazo de hierro, Dieguillo, Vasco, Montauban, Davis, Dampier, Graaf y Van der Hora, que sobran cada uno para hacer el perfil de aquella era de salvajismo sangriento.

La serie de largas guerras que marcaron los reinados de Carlos V y Felipe II, a cuya soberbia se opone el orgullo indomable de la Reina Virgen, la tenacidad de los Países Bajos, que luchan como leones contra la fuerza mayor y sus crueldades, la emulación y suspicacia de los franceses, los grandes intereses coloniales que hacían importante la fuerza marítima de Portugal, sin contar las potencias marítimas del Mediterráneo entre las cuales los piratas de Berbería se hacían sentir solos más que todos los otros juntos; toda esa masa de intereses y fuerza coincidiendo en la resistencia o la agresión a España, le impedían evitar el incremento de la piratería en América. En cambio, lo que España no podía evitar lo apoyaban las naciones rivales de ésta. De ahí que se vea a Duparquet gobernador de la Martinica, a Ducasse de la Tortuga, a Snambue del N.O. de la Española. . . . . .

¿Pero son todos sólo ladrones?

¿Aun siéndolo, no ofrecen ninguna variedad de matices, que permita clasificarlos?

ORIGEN DE LOS NOMBRES FILIBUSTERO Y BUCANERO

Discurriendo March sobre la severidad excesiva de los españoles, dice: "Su conducta irritó desde luego a los naturales de Cuba, y vino a parar en la despoblación de esa isla".

"Por consecuencia se multiplicó en ella la caza de las reses, llegando a ser un paraje de abastos de carnes para todas las naciones extranjeras, que *hacían el corso* contra el comercio español, y la preparación o salazón de carnes, se convirtió por último en industria regular. Los cazadores franceses, llamados ahí vulgarmente matadores, preparaban las salazones según el método caribe llamado por los indios *Boocan*, y de ahí el nombre de *bucaneros*. Los aventureros franceses se llamaban *filibustiers*, de freebootiers. En general los cazadores se distinguían de los marineros, aquellos llegaron a ser en su mayor parte franceses, y éstos ingleses, pero después los ingleses se apellidaron bucaneros y los franceses filibusteros y formaron una sociedad de *corsarios* contra España llamada *Hermanos de la Costa*, los que saquearon las Antillas primero y después expedicionaron al Océano Pacífico, atravesando el Istmo como el feroz Enrique Morgan, o doblando el cabo como Dampier, Davis o el capitán Swan".

Refiriéndose en el poema *Lima fundada* , hechos ocurridos en 1685, se dice que filibustero es: "nombre corrompido de *finibus terrae* por entenderse gente desterrada de Francia como al fin del mundo, la cual después de haber servido como esclava en el referido Petit Goave por tres años, salía y sale a infestar los mares".

La explicación no es exacta. Según ella, los pretendidos esclavos, cuya importación a las colonias francesas data próximamente de 1660, viene a dar nombre al ejercicio con que sus patronos exaccionaban en las Antillas desde más de un siglo antes.

No hubo tales esclavos. Los infelices a quienes se alude eran libres y hubo entre ellos cirujanos, letrados e individuos de todas las profesiones y oficios. Se les trajo desde 1660 de Francia, como poco antes, en tiempo de Cronwell se trajeron irlandeses, o en fecha mucho más reciente se traía chinos al Perú.

INFLUENCIA DEL CARDENAL RICHELIEU

En el año dicho se forma en París, bajo los auspicios del cardenal Richelieu y a propuesta del filibustero o forbante Snambue, que tenía su guarida en la parte occidental de la Española, la COMPAÑIA DE LAS ISLAS. Snambue había llegado a Dieppe en un barco cargado principalmente de tabaco, y decía necesitar brazos para cultivos de fabuloso rendimiento. La

Compañía se organizó para buscar esos brazos y ponerlos en las Antillas. Pudo llevarse negros, pero tal vez el hábil y nada escrupuloso cardenal no quiso desperdiciar la oportunidad de limpiar de elementos perversos, matones y mal entretenidos, determinados barrios de París.

Al formar Richelieu la *Compañía de las islas* ya había desaparecido más de una generación de piratas colgados en las horcas de mandones feroces, desangrados sobre la cala de sus pequeñas embarcaciones, en las encrucijadas de los caminos, en el choque de sus groseras pasiones, entre delicias sibaríticas o en el honrado reposo alcanzado con el ahorro de sus FAENAS.

Si sólo en 1660 hubieran alcanzado ese bautismo, las anteriores generaciones de piratas, hubieran existido y muerto innominadas.

Sin duda que han podido existir *alquilados,* tratados como esclavos, en las ensenadas de Goave grande y Goave chico, ensenadas separadas una de otra por el cerro Manchón y fronterizas ambas de la islita de Goave. En Goave grande había cafetales, y Goave chico es uno de los mejores puertos en el Occidente de la Española; los dos pueblos pudieron ser muy prósperos, pero ¿sólo ahí hubo alquilados?. Los hubo en la costa del sur de la Española, en Tortuga, Vírgenes, San Cristóbal, Martinica y tantas otras islas. ¿Por qué habían de ser los de Goave los que dieran nombre a toda la falange?

PIRATAS INGLESES, FRANCESES, HOLANDESES Y ESPAÑOLES

En las otras costas de la Española (Santo Domingo o Haytí) habían establecidos piratas ingleses y franceses, los había en Cuba, en Jamaica y en la mayor parte de las islas casi desde 1500, para no contar las piraterías de españoles; los hubo holandeses en respetable número y casi todos ellos tenían cierta ocupación ordinaria: eran crianderos, agricultores, cazadores, contrabandistas; pero antes que todo eso, al presentarse al alcance la presa, eran piratas.

Piratas, maestros de caza, tiradores eximios, cuyas punterías certeras no fallaban nunca y que eran por esta causa el azote, el medio de exterminio del artillero español, enemigo común.

Los contratados que recogió en París la Compañía se llamaban también *alquilados;* estaban obligados a servirlos tres años en pago del pasaje y de algún adelanto recibido, obligación que vendía la Compañía a los colonos, que la remuneraban al contado: sólo que esos colonos eran los forbantes, filibusteros o bucaneros; los piratas, en fin. Los recién llegados, los alquilados, víctimas de los otros y a lo sumo sus aprendices, sólo como excepción ascendían a la categoría de filibusteros; porque antes sucumbían a los rigores del palo, del clima, o al exceso cruel de trabajo. No faltaba tampoco motivo para prolongar siempre el tiempo de la *contrata.*

Lo evidente es que el inglés tiene las palabras *freebooter,* forbante, ladron, pirata, derivada tal vez de *freebooting,* saqueo, pillaje; como el francés la palabra *boucaniers,* de humo, del procedimiento de ahumar las carnes.

Los holandeses, que también se hicieron notar en las Antillas, como en el Mar del Sur, tienen la voz vlieboot, compuesta de *vlie*, mosca y *boot*, barco barco-mosca. Buque a manera de fusta, en cuyo aparejo no hay *artimón* ni masteleros: desplazan cien toneladas.

Artimón llamaban al palo más inmediato del timón, como si dijéramos el mesana de las barcas, o el palo de popa, sin cruzamen, en la fragata de cuatro o cinco palos.

Hay otras voces inglesas que pueden definir la palabra sin ocurrir a los Goave grande ni chico: *Fly boot*, barco que vuela, *Free booter*, libre merodeador.

Tiene el castellano también la palabra filibote, especie de místico, como la fusta, género de embarcación a cuyo tipo debería parecerse la que usaron los filibusteros en sus primeros tiempos, cuando hacían vida nómade de una en otra de esa grande zona de islas que va en forma de arco de la Florida hasta las Guayanas. Siempre invisible el filibote en las radas o canales formados de puntos salientes, isletas o peñones en la costa, y el forbante sobre un picacho escondidos mosquete al brazo, atisbando la región en la escabrosa hondonada del bosque y escudriñando a la vez en el horizonte la vela que saciará su sed de sangre y sus apetitos sin freno.

Se nota, pues, desde su aparición, una diferencia bien marcada entre el filibustero, casi un *rata* marino y el pirata en grande, elevado con frecuencia a corsario.

IMPUNIDAD DE QUE GOZABAN LOS FILIBUSTEROS

Las causas generatrices del filibusterismo sólo son políticas en cuanto a la impunidad con que sus exacciones se realizan; pero esta impunidad misma no es siempre una concesión de parte de las naciones en cuyo nombre se efectúan, sino, con más frecuencia, la imposibilidad de reprimirlas. En la guerra casi sin tregua de Francia, Holanda e Inglaterra contra España, los Hermanos de la Costa, los filibusteros hacen papel de guerrilleros sin soldada, de merodeadores; como en más alta escala los piratas, aun antes de ascender a la *categoría de corsarios; pero sobreviene la paz y no por eso cesa en sus exacciones el filibustero. Es su oficio preferido. Robaban y mataban porque podían.* El derecho de la fuerza imperaba sin admitir siquiera la existencia de la fuerza del derecho.

Es preciso transportarse en idea a esa época de traiciones, de rebeldías, de asaltos, de asesinatos, de heroicidades homéricas y asquerosas ruindades, de abusos intemperantes de fuerza, de fermentación tumultuosa, en la cual todo está fuera de quicio y en embrión la cohesión social, para darse debida cuenta de la manera de ser de esas individualidades feroces, que se hacen juez y parte, y, para vencer en la lucha por la vida propia, suprimen en los demás la propiedad y el derecho de vivir, de luchar y de vencer.

Debe recordarse que los gobiernos regulares se encuentran a gran dis-

tancia y envueltos en guerras sangrientas, que las fuerzas navales de esa época, en la cual apenas suelta los andadores y se eleva a ciencia el antiguo arte de navegar, ni siquiera alcanzan a hacer el servicio de alta policía en el Mediterráneo, donde campean por sus respetos, aterrorizando las poblaciones ribereñas los Barba roja, los Mustafá, los Dragut que tráfico de grandes tesoros por desiertos sin fin de agua salada, serpea entre archipiélagos y tierras avanzadas que son como encrucijadas de caminos propicios a la acechanza y al crimen; y que esos vericuetos los ocupan rezagados ávidos de vivir, excedentes ya en el viejo mundo, en la madre patria, y desatendidos otra vez en el mundo nuevo . . . . . .

LA BULA DE ALEJANDRO VI FAVORECE A ESPAÑA

Además el famoso meridiano alejandrino, la bula de Alejandro VI en favor de sus compatriotas, a los que regala mundos y mares con un simple MAS ALLA, sugiere a España ideas de propiedad y exclusivismo respecto de América, con las cuales se la fustiga años de años, pero con las cuales también se crea, fomenta y agiganta la resistencia... Esa bula hace a los españoles suponerse dueños, no sólo de América, sino de los mares que median entre el meridiano de fierro y la costa oriental de Asia; una inmensidad; los ensoberbece, los hace intransigentes; pero esa soberbia, esa intransigencia sublevan al resto de Europa, y al calor de sus celos rencorosos viven los bravíos guerrilleros del océano.

Verdad que como al forbante suele faltar la patente a los corsarios, pero es que la prudencia obligaba a los gobiernos, cohibidos por la momentánea preponderancia continental y marítima de España, a no soltar prenda de solidaridad con sus gestores de hecho.

Eso explica la tolerancia cautelosa con el forbante, por eso éste campea sólo por sus respetos. Es la vanguardia colonizadora, cuyas adquisiciones se aprovechan, sin autorizar sus excesos, ni siquiera sus medidas de colonización honorable.

CARACTERISTICAS DEL FILIBUSTERO

Ya queda dicho: el filibustero es criandero, agricultor, cazador, pero vive siempre fusil al hombro, pistolas y sable, o machete al cinto. No tiene leyes ni jefe, ni otra autoridad que el mosquete.

Quince o veinte se juntan y convienen en hacer un *cruce*. Entonces eligen jefe. Compran en común o fabrican una canoa, buque o lanchita: un filibote.

Otras veces el jefe arma solo la embarcación y tiene derecho a reembolsarse de la primera presa; las otras se reparten por igual, después de deducir la compensación para los que resultan baldados. Usan traje de cuero sin curtir o muy ligero ; camisa y calzoncillo, lo hacen en previsión de vestirse con los despojos que persiguen. Se dejan correr tirados en el fondo de la embarcación,

unos contra otros, a la sombra de las arboledas, cruzando las embocaduras de los grandes ríos, como cardúmenes de soñolientos caimanes, llevando sus cruces hasta los puertos concurridos y provistos apenas de algunas galletas, agua y fusiles, y así, casi sin víveres, pasan hasta seis u ocho días, en sufrida inacción hasta que, al aparecer la presa, como fieras que despertasen hambrientas y de improviso, se lanzaban al abordaje hasta hundir las uñas en el costado de la nave agredida, trepar por ella, ganar la cubierta y apropiárselo todo: ropas, víveres, armas, municiones, cualquier valor. El primer cuidado de esas fieras bípedas era apoderarse de la Sta. Bárbara, dispuestos a hacerla saltar. Pólvora municiones y víveres se usan en común, con fraternal e inquebrantable sobriedad.

Pedro Legrand, de Dieppe, al abordar un navío, principia por hundir, él mismo, su propia barquilla y luego se encarama por las cuerdas al puente, en el cual causa tal sorpresa y terror, que, solo como estaba, se apodera del buque y de su valiosísimo cargamento.

Montbars gritaba a sus enemigos. "¡Defendeos, para poder mataros!"

Si se persigue una presa muy importante se agrupan diez, quince, veinte bandas. El reparto no ofrece dudas: todos por igual, jefe, oficiales y números.

En los "contratos de caza" se preveía todo, hasta los daños corporales que podían sufrirse. La pérdida de un ojo se compensaba en el reparto con cien escudos o un esclavo; la de ambos con seiscientos escudos o seis esclavos. Antes de proceder al reparto del botín, se fijaba el monto de estas indemnizaciones sujetas a tarifa, y se entregaba a los interesados.

La principal ocupación de los filibusteros era el contrabando, o sea la importación clandestina de géneros no españoles, cuyo uso estaba prohibido en las colonias; del mismo modo que la *trata* es la principal ocupación de los piratas.

No fue así en sus primeros tiempos el bucanero, cuyo credo sólo rezaba: "Matarás toros durante seis días, y el último llevarás las pieles a las naves"

COSTUMBRES DE LOS FILIBUSTEROS

El comercio que estas costumbres del bucanero establecían entre él y el contrabandista, obligó a los españoles a destruir los toros bravos, para matar con la industria del matancero, una base de alianza formidable; pero esto concluyó de ligar los intereses de matanceros y contrabandistas, hasta refundirlos en el filibustero.

Filibusteros ingleses, franceses y holandeses se posesionaron de varios lugares: San Cristóbal, la costa meridional y del N.O. de Haytí, donde forman sembríos y corren albures distintos, haciendo luego su cuartel más seguro la Tórtola, islita situada al Norte y no lejos de Haytí, donde hacían los repartos. Los enemigos de España repartían entre ellos patente de corso.

Entre los filibusteros todo era común, inclusive la mujer y los hijos, excepto el criado al cual heredaban.

"La libertad absoluta de que gozaban y el continuo ejercicio del valor, eran para ellos poderoso estímulo: no conocían jueces ni sacerdotes: si alguno era insultado, éste mataba al ofensor y lo avisaba a sus compañeros, que examinaban los hechos". Si se había hecho justicia lealmente, se daba sepultura al cadáver y el lance al olvido; pero si la dirección del proyectil que causó la muerte daba margen a sospechas de alevosía, después de cumplir con el muerto, se ataba al matador al tronco del árbol más próximo y se le destrozaba el cráneo con un disparo.

Sus empresas se dirigían con más frecuencia contra los pequeños buques costaneros, que hacían el cabotaje entre los puertos e islas secundarias y Cartagena y otros puertos de Tierra firme, Nueva España o las grandes Antillas, en los que hacían escala los grandes galeones peninsulares. La salida de la Habana, donde esos buques iban a recoger cueros, campeche, cacao, tabaco y valores, eran el punto de cita de los piratas.

Hay un característico detalle en que los filibusteros rendían tributo a su época, en la cual fueron grandes factores la hipocresía religiosa y la superstición: ninguna expedición se hacía a la mar, sin que antes de embarcarse hubieran los filibusteros encomendado al Cielo el éxito de los crímenes que se proponían consumar. Al avistarse la presa todos se apresuraban a prosternarse y rezar sinceramente contritos, el *Magnificat* y el *Miserere* los católicos, mientras los protestantes ingleses, codeándose con aquellos y simultáneamente, leían trozos de la Biblia, con intermedios de canto de salmos. Concluidas las fervorosas plegarias, se echaban boca abajo en la cubierta o en la cala del filibote, quedando sólo el timonel de pie y dos o tres hombres para atender a la maniobra. El filibote iba recto como un halcón sobre su presa, sin atender los disparos de artillería con que se intentaba detenerlo. Una vez al costado del buque embestido se alzaban los filibusteros a una voz, esgrimiendo los garfios de abordaje, estrechaban las naves una a otra, subían a la cubierta agredida, se posesionaban de la Santa Bárbara y se contraían a vencer o morir.

Si la presa era rica, los filibusteros, después de apropiársela, volvían a sus guaridas de San Cristóbal, Haytí, Tortuga, Tórtola, Jamaica o cualquiera otra para hacer el reparto más equitativo, antes del cual se exigía de cada uno el juramento de no haberse apropiado del botín, valor mayor de cinco maravedises: caso de perjurio, el perjuro perdía su lote en beneficio común, o bien "se ofrecía a alguna iglesia".

La asociación concluía en el reparto del robo. La orgía, las mujeres, el juego disipaban el sangriento despojo, y, después de fugacísima suntuosidad; volvía el forbante, mosquete al hombro, a su vida frugal de cazador, mientras se presentaba la ocasión de un nuevo cruce. No todos los filibusteros olvidaban el porvenir, y cuando aquellos que lo tenían presente alcanzaban la ventura de escapar de las olas, las balas y las bestias feroces hasta volver a los huérfanos hogares del suelo patrio, llevaban a ellos fuego suficiente para calentarse el resto de sus días rodeados de consideración o por lo menos de cortés tole-

rancia.

Pero por mucho que alguno de estos forbantes como Dunquerque, Vasco, Montbaro, Graaf, Horn, Grammont y una tropa interminable se alcen hasta obtener repugnante notoriedad; el filibustero no es, sino en casos contados, el pirata, fiera anfibia, cuyo elemento preferido es la sombría inmensidad de los mares; ni es tampoco el corsario, cuyo anhelo principal es el daño de los enemigos de su patria, aunque al procurar ese daño resalte en sus actos el poco respeto que en los siglos anteriores han inspirado la propiedad y la vida.

No cabe comparación entre los Davis, los Morgan y los Drake; los primeros exaccionan hasta allegar la fortuna con que soñaron al iniciar su carrera de violencias: sólo perseguían el lucro. Los grandes corsarios como Drake, han soñado algo más grande y permanente, más impersonal, más noble: han soñado el engrandecimiento de su patria, y lo persiguen aunque alleguen la fortuna más cuantiosa, aunque alcancen a pisar la cima más alta de los honores y de la grandeza social.

El filibustero es el guerrillero anfibio y aislado que lucha en provecho propio e improvisa núcleos, merced a la Constitución del hermano de la Costa, como sucede cuando Mansfield acomete Campecha, la Margarita, Puerto Príncipe; o cuando Morgan lleva contra la vieja Panamá sus huestes poderosas de hombres libres; es la consecuencia de esa organización espontánea de los filibusteros, que les permite, como se ha dicho, agruparse en cualquier número y momento, sin más que circular la invitación.

En los raros momentos de respiro que dejaba la lucha internacional o el choque incesante de las ruindades de chiquero de la lucha intestina; los diversos centros coloniales de las Antillas arman guarda costas, organizan batidas como si se tratara de exterminar fieras de otra especie, y aun los gobiernos servidos, a quienes esas avanzadas espontáneas brindan otra colonia, principian por alejar con cualquier pretexto esos elementos de población, demasiado libres para hacer halagadora la inesperada satrapía: dejan de ser útiles y se les arroja, achaque sin novedad hoy lo mismo que ayer, se les diezma sin misericordia, entregando a la horca los que escapan al mortífero plomo del combate; pero sin casi otro aliciente positivo y duradero que el encanto irresistible de la libertad ¡por cada filibustero que muere se precipitan diez a recoger su mosquete, sus pistolas y su sable!

Por esto, a no impedirlo las disidencias que surgen entre los Hermanos de la Costa de sus nacionalidades y creencias distintas, que los dividen cuando su poder alcanzaba la más amplia expansión, el feudalismo europeo de la edad media se hubiera continuado en las Antillas, en las que forbantes afortunados habíanse transformado en propietarios de islas enteras, fáciles de convertir en centros piráticos.

Es necesario que la civilización avance, que la absorción injusta de las tierras conquistadas ceda el campo a un reparto más equitativo y más amplio, que los apetitos intemperantes se sacien, que la mar quede dominada y sin

secretos ante la ciencia; para que esa raza bípedo-felina, hermosa no obstante al personificar la libertad, deje francos los líquidos desiertos al comercio de ideas y al de géneros.

INCAPACIDAD DE ESPAÑA CONTRA LA PIRATERIA

A mediados del siglo XVII hubiera precisado repetir mucho las batidas para extirpar la plaga, y esto era muy difícil, porque queda dicho, sin conservar España su fugaz preponderancia marítima, ya era de tomarse en cuenta la de Francia, y Holanda e Inglaterra llenaban con sus pabellones el océano, en el que ejercían indisputado predominio. Envuelta en guerras continuas y obligada a defender sus propias poblaciones ribereñas de los piratas berberiscos en el Mediterráneo y atender jadeante a la explotación y defensa de las colonias, que llevaban esa atención de un hemisferio a otro, la España apenas se bastó, ni en el siglo de su apogeo fugaz, para acudir en los mares a las necesidades de su actitud internacional respecto de las otras potencias europeas, sus émulas irreconciliables.

Fácil es notar la influencia grandísima que los filibusteros de las Antillas los piratas y corsarios ejercían en el Mar del Sur y el Callao, su primer puerto y principal depósito mercantil; recordando que el Istmo de Panamá y el mar que baña sus costas orientales, eran la única entrada a ese océano por explorar, plagado de indeterminados peligros y de misterios informes e impalpables como todo espacio que la imaginación se encarga de decorar.

Panamá era el paso obligado para comunicarse entre España y el mar de MAS ALLA, supuesto antes de conocerlo, para situar allí el Catay, la gran Xipango y los dominios del gran Khan, exuberantes de riquezas.

Colón siempre cortés por medio de comisionados y aun personalmente y muchos hombres decididos buscaban con empeño el camino al hemisferio que cediera a España la inaudita e inconsciente munificencia de Alejandro VI; y al tocar Vasco Núñez de Balboa en Setiembre 25 de 1513, con el mar que debía llenar ese hemisferio, la necesidad de ir del Atlántico al nuevo mar, que Balboa apellidó Mar del Sur, se hizo más imperiosa, aumentándose las presunciones científicas de la existencia de una vía para tráfico marítimo entre ambos mares.

LOS PORTUGUESES CONTRA LA BULA DE ALEJANDRO VI

La bula famosa que señalaba como del dominio de España lo descubierto por ésta o lo que pudiera descubrir del meridiano magnético situado cien leguas al occidente de las Islas Azores y de Cabo Verde, y al Norte del Paralelo de las Canarias, remedo de aquella otra en que Martín V., cede a Portugal "desde los cabos Bojador y Non hasta las Indias", creaba resistencias por parte de los portugueses, los cuales averiguaron que dada la variación que se calculaba entonces, tal meridiano pasaba demasiado próximo del Africa, en cuyo Continente el Portugal daba cada vez mayor extensión a sus colonias.

Los reyes de Castilla y el rey Juan II se convinieron en llevar el meridiano Alejandrino 260 leguas más al poniente, bien ajenos los españoles de que en ese arreglo perdían el Brasil, que resultó portugués y ajenos también los portugueses de que el meridiano Alejandrino o sea "la línea mal llamada de polo a polo, MAS ALLA de la cual cuanto existiese correspondía a España", pudiera interpretarse como un círculo completado con el meridiano opuesto y abarcando un hemisferio dentro del cual quedaban comprendidas las Molucas o tierra de las especias, ¡con la Oceanía casi entera! . . . . .

Regalo soberbio, cuya crítica hizo uno de los más espirituales reyes de Francia, en esta frase, en que aludía a España y Portugal. "Me gustaría ver el testamento en que el padre Adán dividió entre los dos el mundo, sin dejarme a mi un pedazo de terreno".

MAGALLANES DESCUBRE EL ESTRECHO QUE LLEVA SU NOMBRE

Falero, Magallanes y los magnates que los apoyaban con su influencia hicieron vibrar la cuerda de la avaricia en el ánimo de Carlos V, siempre urgido por la escasez de dineros con qué atender a sus empresas bélicas, y dos años después de que Balboa recibiera en un dogal el premio de España por haber descubierto el Mar del Sur, o sea a los seis años de este descubrimiento Magallanes cruzaba el Atlántico y barajando de punta a punta la Costa Oriental de Sur América, aboca el Estrecho, en que eterniza su apellido, y abre al mundo estupefacto la puerta de entrada en ese Mar, camino a las Molucas y al Catay.

Descubierta la ruta de Magallanes para el país de las especias, la atención se fija anhelosa en esa ruta. Apenas regresa Sebastián Elcano con la fausta nueva, después de alcanzar providencialmente las playas de Sanlúcar, en vigorosa y hábil lucha con los elementos y los obstáculos que le opusieron los émulos del naciente predominio marítimo de España, los portugueses, todos los españoles pudientes y el mismo Carlos V, volvieron los ojos a esa vía, por cuyo tráfico pocos sentían sin embargo más cariño y entusiasmo que Elcano.

Colón había fallecido en la demanda. Falero, el colaborador de Magallanes, murió loco. Magallanes mismo había perecido a manos de los indios de Zebú, a la mitad de ese gran viaje, que aseguró a España ¡el honor indeleble de que fuese el suyo el primer pabellón, que paseara flameando alrededor del mundo!...

LAS ACTIVIDADES DE SEBASTIAN ELCANO

Elcano había vivido en la comunidad de los dos últimos, empapándose en sus temores y esperanzas y en las experiencias recogidas en ese primer viaje, continuado por él solo hasta Molucas, que había visitado después de muerto Magallanes.

Maestre (especie de jefe guarnición) en la *Concepción* uno de los cinco

buques de aquel ilustre marino, buque que ardió antes de que la flota abocara el Estrecho; capitán por poco tiempo, por efecto de insurrección ocurrida en la costa de Patagonia, de la *San Antonio,* que regresó desde el cabo Vírgenes a España, empujada por la tempestad; vuelto a su cargo de maestre en el equipaje de la *Victoria*, de la que más tarde fue elegido Capitán; después de dos cambios violentos de jefe de escuadra, tocó a Elcano el turno de mandar los tres buques que la componían.

En el viaje a Molucas naufragó la *Santiago* y ya a la carga en dichas islas, tuvo necesidad de abandonar la *Trinidad* por la cantidad de agua que hacía. De esa manera se había reducido a un buque, la *Victoria,* el convoy de cinco con que Magallanes se había hecho a la vela en La Coruña.

La enérgica serenidad de Elcano en el viaje desde Filipinas a Molucas primero y luego a España por Buena Esperanza, dominando las enfermedades del equipaje, las malas condiciones del buque que abrió varias vías de agua, atacados los fondos por la bruma, pues aún no se les ponía forro metálico; y las persecuciones de las naves portuguesas, celosas de la menor sombra que pudiese empañar el esplendor de su poderío en los mares de la India, hicieron mucho más meritoria la pericia náutica con que supo ganar las playas de la madre patria y asegurar con el honor del primer viaje de circunnavegación, los conocimientos prácticos que en su realización se había adquirido.

Para hacer duradero el recuerdo de ese viaje, el navío *Victoria* fue sacado del mar en La Coruña, y expuesto, como una reliquia sagrada, a la expectación de los siglos.

Esos honrosos antecedentes designaban a Elcano como el marino más a propósito para una expedición semejante, en cuyos preparativos se pensó desde luego, con venia y apoyo del Emperador.

* * *

Tres años después del regreso de Elcano había salido para el Estrecho una expedición compuesta de cuatro buques, de los cuales tres naufragaron y el último regresó a España, sin haber salido del Atlántico.

Fue aquélla otra razón más para elegir a Elcano y se le eligió en efecto para la flota que dos años más tarde salió de La Coruña a defender los derechos de España en las Molucas; flota cuyo mando principal traía D. García Jofré de Loayza y una de cuyas naves, la *Sancti Spiritus,* mandaba, como capitán, Elcano. Era éste garantía de éxito para la expedición encomendada a Loayza.

Sin embargo, tres naves naufragaron en el Estrecho, una de ellas el *Sancti Spiritus;* la tempestad divide la flota en la costa oriental de Patagonia, tomando Elcano la jefatura del grupo de que hacía parte la *Anunciada,* de la que se hizo capitán, grupo que completaban la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes.*

En Enero 14 de 1526 entraron al Estrecho estas naves y diez días des-

pués, en Enero 24, se les reunieron la *Santa María de la Victoria* (capitana) y los otros dos buques.

Un nuevo temporal, al entrar al Mar del Sur, llevó a la *San Lesmes* hasta muy crecida latitud y aseguraron sus oficiales haber visto "el acabamiento de la tierra", lo cual permite suponer que fueron los primeros navegantes que avistaron el Cabo de Hornos.

Se dio entonces a Elcano, el mando de la *Capitana,* habiendo tardado 51 días en atravesar el Estrecho.

A fines de Julio murió Loayza y, Elcano, que se hizo cargo de la flota por provisión secreta de Carlos V, murió muy poco después. Las naves sin jefe superior se dispersaron en una tempestad, llegando una al grupo de los Ladrones, otra a Molucas donde empezaron a hostilizar a los portugueses y la *Pataca* con otra rolaron al garete faltas de víveres hasta que *–paralelo corriendo–* lograron encontrar al ocaso las costas de Méjico.

La mala impresión causada por esta nueva calamidad, puesta en más saltante relieve por las relaciones exageradas de los que lograron regresar de éste y de los desastres anteriores, tarda mucho tiempo en disiparse, y sólo después de diez años sale una nueva expedición: la de Pedro Seijas de Alberna nuevo adalid que, cediendo a las halagadoras tentaciones de la nueva vía, se dirige al Estrecho con tres naves, pero ni éstas, ni sus tripulantes, escaparon a la absorción de esas especies de vórtice insaciable.

¡Cincuenta años pasaron sin tenerse referencia alguna de esa expedición. cuya noticia autógrafa permaneció ese medio siglo oculta en el vientre de una botella!...

No bastan tantos desastres.

LA CONQUISTA DEL PERU POR PIZARRO

La guerra recrudecida entre Francia y España aumenta la concurrencia de aventureros a las Antillas, y el número y la audacia de los filibusteros, contrabandistas y negreros. El Mar del Sur, mar Pacífico de Magallanes, ofrecía ya otro Catay o Xipango, otras Molucas que reemplazaran las productoras de especias recién negociadas a los portugueses: la nueva fuente de oro se ofrecía en la recién encontrada Castilla del oro (Perú).

Perdidos los campos donde brotaba espontáneamente la canela, quería aprovecharse "el secreto del Estrecho" para introducir al Pacífico géneros españoles con destino a Castilla del Oro, Nueva España y Manila. Las grandes travesías de los mares intimidaban cada vez menos.

Cuatro años había pasado desde la malograda expedición de Alberna, corría el año de gracia de 1539 y Pizarro hacía brotar ríos de oro del Perú, sin que deba figurar en la lista de los piratas feroces por hallarse autorizado por un rey, que a su vez lo estaba por la bula de Alejandro, para disponer de cuanto encontrase como de cosa propia.

El Obispo de Plasencia, D. Gutiérrez de Vargas organiza este año una ex-

pedición mercantil, que debía dirigirse al flamante virreinato, por Magallanes cargada de mercaderías. Componían la flota tres navíos de los cuales apenas *uno*, el de mando inmediato de Alfonso Camargo, jefe de la expedición consigue ganar el Pacífico y arribar a Quilca; dejando ahí las primeras ratas, que se aclimataron y reprodujeron en el Perú a la vez que los conquistadores.

LA PELIGROSIDAD DEL ESTRECHO DE MAGALLANES

La porfía no podía ir más lejos sin convertirse en temeridad. Sin duda que por donde pasó Magallanes podía pasarse; ¿pero el pasaje feliz no ocurriría como excepción rarísima?

La ruta del Istmo con sus grandes gastos y no menores riesgos, tenía a lo menos el desastre como excepción. El mayor número pasaba, los menos sucumbían. Y luego en la ruta del Istmo el daño venía de los hombres, a cuya fuerza podía oponerse otra fuerza; de los hombres, mucho más manejables que las dificultades que oponía la navegación del Estrecho, en las condiciones en que se hizo entonces, causando naufragios que casi debieron preverse, sin que ni aun siquiera quedara noticia de los náufragos.

Basta una rápida ojeada a las condiciones en que se hicieron esas primeras navegaciones prodigiosas, para explicarse tal desistimiento.

¡La pesada arquitectura naval era inaparente para ir hacia el viento y hacer viradas rápidas, indispensables para avanzar en lugares angostos contra corrientes de marea, rápidas como las de río; entre escollos, bancos y arrecifes de situación desconocida; bajo una atmósfera con frecuencia brumosa; sin planos, sin derroteros, sin relojes exactos; sin conocimiento de las variaciones magnéticas ni de las desviaciones, sin exactitud en los cálculos astronómicos por falta de instrumentos precisos, de almanaques náuticos y de tablas, rodeados en mucha parte de cerros escarpados y elevadísimos por su proximidad, que limitaban su horizonte, en la condición, en fin, de los ciegos, que, para avanzar, necesitan ir reconociendo por el tacto las paredes!

Si hoy mismo que la ciencia provee al navegante de recursos para hacer todo género de averiguaciones respecto al sitio que ocupa en el mar, al tiempo que le espera, a los obstáculos que encontrará, si hoy con la moderna arquitectura naval y la ventaja de escoger el rumbo, que le ofrece la navegación a vapor, los naufragios en el Estrecho no son raros ¿qué sería en aquella etapa de la ciencia y de los elementos náuticos?

Algunas precauciones contra los filibusteros y la ruta del Istmo serían tan seguras como era entonces posible; los buques se agruparían en escuadras para cruzar el mar, como se agrupaban en caravanas los viajeros para cruzar las arenas de Arabia.

La opinión pareció tan acentuada a este respecto en España, que en muchos años no vuelve a mencionarse el fatal Estrecho. Lejos de esto y como traduciendo la opinión dominante, el Tribunal del Consulado de Comercio en Sevilla, elevó al Rey una petición bastante explícita.

SE PIDE AL REY LA FORMACION DE UNA ESCUADRA PROTECTORA

Hecha una extensa y detallada exposición de los crecientes peligros a que estaban sujetos los caudales que se llevaba de América a España y de los perjuicios consiguientes a la demora de las remesas, por falta de buques de guerra que convoyaran a los mercantes; y recordada la posibilidad de que se repitiera lo ocurrido en 1523, año en que tres navíos se estacionaron largo tiempo en las Azores, sin atreverse a continuar su viaje a España por temor de los piratas, a la vez que en los puertos de esta nación muchos otros navíos aplazaban el día de hacerse a la mar por igual temor, concluían diciendo que era urgente, no ya despachar una escuadra que, como la de Aguilera en el caso aludido, destrozando a un corsario francés intimidara a los otros, sino dar escolta armada a convoyes de comercio, en sus largas travesías del Océano.

El consulado propuso aumentar el impuesto de haberías (impuesto a los haberes) hasta que su tasa respondiera a los crecidos gastos que impondría la creación de la *flota de resguardo* y su sostenimiento. Esa flota recogería los caudales de Tierra Firme, Nueva España, Antillas y Mar del Sur; para trasladarlos con seguridad a Cádiz.

¡El Consejo de Indias meditó apenas 19 años en el asunto! ¡Lo estimaba de vital importancia!

Se trataba de salvar no sólo los caudales del comercio, asunto secundario, sino muy principalmente los *quintos del Rey;* estos quintos que, en un cuarto de siglo, sólo en Potosí y sobre productos *declarados* por cada interesado (en pagar lo menos posible) ascendieron a SETENTA Y DOS MILLONES DE PESOS. Suma poco sospechable, puesto que la plata extraida del Perú, en los tres siglos de la Conquista, alcanzó a dos mil seiscientos nueve millones de pesos.

La venta clandestina de esclavos y de mercadería no española en las Antillas, particularmente en Santa Marta y Santa Margarita, en Nueva España y Tierra-firme, cada vez en mayor aumento lo mismo que las exacciones piráticas, abreviaron las laboriosas reflexiones de esos activos consejeros, cuya sangre parece circular de un modo especial en determinadas secciones de Sur-América.

Resultó tácitamente convenido que el paso del Estrecho quedaría relegado en el archivo de los secretos que España reservaba a quienes supieran aprovecharlo.

SE CREA LA ESCUADRA Y SE LE REGLAMENTA

Dicho Consejo de Indias, como resultado de sus breves meditaciones, dispuso, pues, en 1573 crear la ARMADA DE LA GUARDIA DE LA CARRERA DE LAS INDIAS, llamada más tarde GALEONES DE TIERRA FIRME.

La Armada de los Galeones conduciría las mercaderías de España a Tierra-firme y en su regreso, después de la feria establecida en Portobelo, llevaría a España los caudales del Rey y del comercio.

La Armada del Mar del Sur conduciría a Panamá el dinero recogido en

Lima para el Rey y el del comercio que debía invertirse en Portobelo, y volvería de Panamá al Callao convoyando las naves que traían efectos destinados a los consumos del Perú.

Las flotas debían salir de Sevilla en Agosto y Enero, en conexión con los galeones del Mar del Sur, si bien los viajes sólo se entablaron cada dos años, rompiéndose esa periodicidad con motivos diversos.

Se prescribían las dimensiones, estado y apresto de los buques, debiendo hacer los Ministros de la Casa de Contratación tres visitas a las naves: una para asegurarse de que estaban en buenas condiciones para navegar, otra para examinar si estaban bien apertrechadas y la última con el propósito de averiguar si se habían satisfecho todos los requisitos legales.

Prescribíanse también el rumbo que debían seguir las armadas. Las que iban al Istmo debían hacer escala en las Canarias, Pequeñas Antillas, Cartagena y Nombre de Dios. Esperarían ahí la conclusión de las ventas en la Feria de Portobelo, una de las más importantes que ha tenido el mundo, puesto que en ella se abasteció por mucho tiempo la América Española. Concluido el cambio de géneros por los metales y piedras preciosas del Virreinato, y recogidos los tesoros del Rey, debía dirigirse la flota a Cuba, y luego hacer camino al Norte para regresar fuera de los 25 grados de latitud Norte, hasta avistar las islas Azores, desde las que se haría rumbo a Sevilla.

Es inútil consignar que se elevó la tasa del impuesto de *haberías*, que llegó a ser el 21 o/o sobre tesoro, cueros y perlas.

En el Mar del Sur no se tomó hasta mucho después, y esto al transportarse tesoro solamente, la precaución de convoyar las naves; puesto que el único paso a este mar, el Istmo, estaba resguardado por las autoridades de Tierra firme, y el otro, el Estrecho, se declaraba tácitamente intransitable.

El Mar del Sur gozaba en cierto modo la augusta serenidad de un vasto santuario, que nadie, sin permiso del Rey, se atrevería a profanar.

LA APARICION DEL INGLES FRANCISCO DRAKE

Sir Francisco Drake vino a desvanecer esa candorosa ilusión. Ilustre hijo de sus obras, debió el ser a pobres campesinos. Nació el año 1540, en Tavistock, condado de Devonshire; aunque hay quienes afirman que vio la primera luz en el mar, sobre la cala de un navío.

Desde muy niño fue confiado por sus padres a un piloto costanero, familiarizándose desde entonces con los azares del mar. Aquel piloto al morir legó la barca a su pupilo, quien la vendió para adquirir, navegando con su pariente Juan Hawkins, los conocimientos náuticos de que carecía. A los 18 años navegaba como piloto para el golfo de Viscaya y dos años después como teniente en viajes a la costa de Guinea.

En 1565 se asocia con el capitán Juan Lovel y emplea sus ahorros en géneros para colocarlos en Tierra-firme, lugar apropiado entonces para allegar fortuna en poco tiempo, pero víctima del exclusivismo oficial del comercio de América, le fueron confiscadas sus mercaderías en Río Hacha (Colombia). Aquel fracaso hace arder su sangre juvenil, vende el buque y se alista con

Hawkins, quien le da el mando de la *Judit*, uno de los once buques de la flota que aquel llevó contra Méjico, donde sufrió un completo descalabro, a pesar del estéril lujo de valor que hicieron los ingleses.

Drake regresa por segunda vez a Inglaterra arruinado y sirve a diferentes armadores, por cuya cuenta hace dos nuevos viajes a América, adquiriendo mucha práctica en la navegación y los detalles de sus costas.

Compra luego dos naves, la *Pasca*, de 70 toneladas, cuyo mando confía a su hermano Juan y la *Swan*, de 250 toneladas, de la cual se reserva el mando. Tripula ambas con 63 hombres y las provee de víveres y municiones para un año. Embarca además tres pinazas en piezas y sale de Plymouth el 24 de Mayo de 1572, poniéndose a la vista de Guadalupe en Junio 28, y fondeando en Julio 12, arma sus pinazas, las echa al mar y se dirige al istmo, desembarca en el río San Francisco y con gente que ha hecho subir a 150 hombres, ataca la villa Nombre de Dios, toma el fuerte, saquea la población y perseguido de cerca tiene que arrojarse al mar para ganar a nado su barco. No lejos de esa villa toma una nave española cargada de vino y hace refrescar el equipaje en una islita próxima. En Agosto 13 ataca Cartagena, captura dos buques españoles y los víveres y pertrechos de otros dos. Poco después, entre Nombre d Dios y el Chagres, fondeado muy a tierra, avistó tres piaras de mulos car g os de oro y plata, que no alcanza a embarcar en su totalidad, dejando ahí n mo enterrados veinte toneles. Dos días después incendió Venta Cruz, causando a los españoles una pérdida de 200,000 ducados.

Vuelve luego al río San Francisco, encuentra un buque francés y parte con él el botín enterrado a cambio de la cooperación de aquél en el transporte

De ahí, del fondo del golfo de Aruba, Drake se interna en la montaña y desde una eminencia, sin duda la que domina el collado de Tihule, subido a lo más alto de un árbol, con O'Henkan, su teniente, avistó el Océano Pacífico, en bastante extensión de su grande y quieta inmensidad. No es imposible que la visión de esa vasta superficie líquida, cuyas sospechadas riquezas, aunque eran todavía el secreto del porvenir, servían ya de aliciente para atraer la irresistible corriente del progreso, hiciera bullir la sangre ardiente del joven marino y que ella le sugiriese votos que mantenía reservados bajo la imposibilidad inmutable de su rostro de piedra.

¡Acaso Drake formulaba tales votos entre la frondosa copa de ese árbol y los reservaba de su teniente; en tanto que éste, con igual reserva, hacía votos semejantes!

Sir Drake regresó de esta excursión a Inglaterra en Agosto 9 de 1573 y el primer empleo que da a la riqueza adquirida, es equipar por su cuenta tres fragatas para apoyar a Sir Walter Deveresix conde de Essex, ocupado en subyugar Irlanda. Este solo hecho bastaría a impedir que el nombre de Drake se confunda con el de cualquier pirata, aunque el ejercicio de tal fuese afrentoso en aquel tiempo: ese hecho prueba que a Drake no le mueve la avaricia, ni tampoco el odio nacido de los daños que había recibido de los españoles, sin

que nada impida afirmar que no busca con todo su esfuerzo y en todo terreno, el engrandecimiento de su bandera.

CONTINUAN LAS CORRERIAS DE DRAKE

Muerto el Conde de Essex en 1576 vuelve Drake a Inglaterra y alcanza el honor de ser presentado a la reina Isabel, la cual apoya su proyecto de invadir el Mar del Sur, para hostilizar las colonias españolas, y a este fin se levantan fondos en el comercio londinense, propalándose la especie de que se trataba de armar corso contra los berberiscos.

Drake obtiene cuanto necesita y arma cinco buques: *Hind, Isabel, Swan Marigold y Cristoval;* dotándolos con 164 tripulantes y la artillería y pertrechos necesarios. La flota salió de Plymouth el 13 de Diciembre, o, según más recientes investigaciones, el 27 de Noviembre de 1577. Recorre la costa de Africa hasta Mogador y ahí arma una pinaza. Sigue costeando el Africa y toma varios buques españoles, enderezando luego las proas al poniente hasta recalar en la isla de Mayo; en la cual abandona a los prisioneros que tenía, dándoles la pinaza. En Abril 4 gana las costas del Brasil y por el paralelo 33° S. hace presa de un buque portugués, que agrega a su convoy; y sirviéndose de los conocimientos prácticos que de esas costas tenía el piloto de dicho buque, recala en la Plata, Focas y puerto S. Julián. En este último, ahorca a uno de los capitanes de sus buques, Juan Daugthy, acción que aun los panegiristas del almirante inglés censuran, sin decir que le fuera impuesta por la necesidad de mantener la disciplina.

En Agosto 21 de 1578 avista el cabo Vírgenes, lo remonta y aboca el Estrecho. Dicen otros haber ocurrido esto en Junio 20 y en la versión que sigue en parte esta monografía el 20 de Julio; pero la versión que merece más fe es la primera, por ser indudable que Drake entra al Pacífico el 6 de Setiembre y que empleó 16 días en pasar el Estrecho.

Al penetrar en éste abandonó el convoy el buque al mando de Carder, que vuelve al norte, barajando la costa que acaba de orillar el convoy y naufraga en las costas del Brasil, no lejos del Río de la Plata. Carder tuvo tiempo de construir una almadía, en la cual salvó con el equipaje y una vez en tierra los portugueses facilitan su repatriación, después de auxiliarlo, lo mismo que a sus subordinados, con muy generosa humanidad.

Drake perdió otras tres naves, sin duda sobre arrecifes embestidos o sobre bancos en los cuales fondearon sin tener en cuenta la gran diferencia de fondo que producen las mareas en determinados lugares del Estrecho, en cuyo penoso trayecto lo hostilizaron los patagones al proveerse de agua, leña o caza y ha debido avanzar con el auxilio de botes exploradores, sin más indicaciones que el ojo marinero, el escandallo, su incuestionable habilidad de maniobrista y lo manuable de sus naves, que, según Cantú, no exceden de cien toneladas de registro. El poco calado consiguiente le permitiría además

pasar sobre lugares escasos de fondo, y evitaría a sus buques quedar en seco o recostados al fondear, con creciente, en lugares cuya diferencia entre pleamar y bajamar dejaban en el surgidero preferido un fondo muy escaso, pues estas diferencias, lo mismo que los establecimientos de puerto, le eran desconocidos.

No obstante el corto tiempo empleado en el paso, Drake tiene el suficiente para reconocer y bautizar la isla Isabel I, nombre de su soberana, que se ha conservado y fue un homenaje rendido a su protectora.

Tuvo también tiempo el capitán Winter, uno de sus subordinados, para recoger la corteza de su nombre o canela blanca, remedio infalible para preservarse del escorbuto. También durante aquellas penalidades no es difícil suponer que robusteciera el ánimo de Drake la visión del Pacífico, que se le había presentado en el opuesto extremo de Sur América, encaramado en el árbol donde incubara los primeros propósitos del viaje que se las producía.

Sólo que el mar avistado desde su hojosa atalaya, quieto y terso como la superficie de un espejo horizontal dilatado al infinito o una lámina de estaño bruñida y extendida en un plano sin fin; ese mar, cuya mansedumbre inspiró a Magallanes la denominación de mar de paz, Océano Pacífico, que la Geografía adoptó, se presentó a Drake airado, tempestuoso, en toda la agitada impetuosidad de las transiciones equinocciales; mal tiempo que Felipe II, Loyola o Torquemada hubiera explicado como estallidos de indignación del Altísimo ante la profanación inaudita de esas quillas, que venían a imprimir su estela en el sagrado charco del Rey.

Preténdese, sin designarlos, que otros marinos ingleses habían hollado las aguas de su M.C. antes que Drake ; pero si la especie es cierta, carecieron esos marinos de importancia personal y social, y sus empresas de notoriedad y resultados.

Cuarenta días navega la flota asendereada por la tempestad, frente a costas erizadas de islas, de zonas correntosas, juguete de todos los elementos desencadenados; pero Drake acostumbrado a esas rabietas de niña engreída en que disipa sus malos humores el Océano, les oponía su imperturbable habilidad de maniobrista, familiarizado con tales iras, que había adquirido el hábito de dominar. La borrasca echó las naves hasta una latitud bien crecida, 57° Sur, y de esta circunstancia ha querido deducirse que Drake descubrió el Cabo de Hornos. Sin duda que habiendo excedido la latitud de ese cabo ha podido avistarlo, sin darse cuenta de que avistaba el extremo meridional de Sur América, haciendo caso omiso del Estrecho, pues el verdadero extremo meridional de Sur América es el cabo Frowar; pero si esa visión eventual importa un descubrimiento, tal honor corresponde al *San Lesmes*, de la flota de don García Jofré de Loaiza.

Se dice que Drake ancló en la extremidad de una tierra no determinada, que pudo ser *Diego Ramírez*, que es la tierra más próxima a la latitud anotada

Con grande esfuerzo llega la expedición en Noviembre 29 de 1 578 a

Mocha, isla en la cual repara los desperfectos causados en las naves por la tempestad, refresca el equipaje y renueva la provisión de agua, víveres y leña. Llanos Zapata pretende que de esa isla, que no nombra, volvió a Valdivia, donde hizo su primera presa en el Pacífico, pero de averiguaciones más completas resulta que siguió derecho a Valparaíso, donde tomó un buque con cuatrocientos kilogramos de oro, 1,170 botijas de vino de Chile, piedras preciosas y mercadería. Desembarca y saquea una iglesia.

El 8 de Diciembre sale de Valparaíso para Coquimbo, donde es rechazado; dirigiéndose de ahí a Arica, puerto en el cual toma tres buques con mercaderías valiosas y plata en lingotes, y al notar que otro se le escapa hace fuerza de vela para darle caza, lo cual no consiguió. Notando que había quedado muy a sotavento de Arica, resolvió continuar navegando al Norte y apresar si era posible al buque que huía. Este, considerándose perdido, arrojó al mar el tesoro, conservó la distancia hasta llegar la noche, y entre sus sombras modificó el rumbo y escapó. Drake al perderlo de vista abandona la caza y procura sólo llegar al Callao antes de que ese buque llegue al puerto dicho y haga saber al Virrey su presencia en el Pacífico.

DRAKE INCURSIONA EN EL CALLAO EN 1579

Durante la noche del 13 de Febrero de 1,579 se escurre dentro de la quieta bahía del Callao sin que ningún motivo de alarma prevenga a los españoles del daño que va a galvanizar la marcha inerte de la administración colonial y a combatir ese egoísmo nutrido en la sangre, que hizo decir a Toledo, el laborioso virrey de entonces: "no he encontrado en el Perú quien se ocupe de otra cosa que de sus propios intereses".

Una docena de buques había fondeados en la mansa bahía. Drake lanzó entre ellos su flota, los registró prolijamente uno después de otro, cortó los cables de todos abandonándolos al desgaire y apresó uno con caudales destinados a Panamá.

Se pretende que Sarmiento Gamboa apresó una de sus naves al marino inglés; pero la especie carece de verosimilitud, pues hay uniformidad respecto a que sólo había doce buques en la bahía y los doce los larga al desgaire Drake; puede asegurarse que no había en el puerto ni un mal pedrero con qué hacer fuego a los buques, ni era de suponer que los abordarían con canoas. Es más verosímil admitir que de los buques soltados, Gamboa recuperase alguno y que el inglés sabedor de que había naves en viaje con caudal, no demoraría en la bahía del Callao para estorbarlo, ni aun siquiera para esperar que volviesen de su sorpresa los descuidados conquistadores y menos todavía que intentara un desembarque, después del rechazo de Coquimbo, puerto que desde luego contaba con menos elementos de resistencia que el Callao y la vecina ciudad de Lima.

Al salir del Callao Drake se dirige a Payta, en donde le ratifican las noticias que tenía respecto a naves en viaje con dinero y a la altura del cabo de

San Francisco toma el navío *Sacafuego* y a su bordo ochenta libras de oro, 26 toneles de plata en lingotes y 13 cajas plata sellada, calculándose en todo 900, 000 libras esterlinas. A la altura del grupo de las Perlas alcanza al navío *San Antón,* del cual toma otros caudales, acusando recibo en el libro de bitácora.

Recala en Acapulco, en la costa de Nueva España y ahí toma todavía bastantes valores e incendia la población. Fue en este trayecto que lo encontraron el capitán Ojeda y Don Francisco Zárate, que venían de Nueva España al Perú, quienes dicen que "teniendo tanta dicha era muy cortés y discreto con los rendidos y muy afable", que les había hecho muchos regalos, comunicándoles asuntos de importancia y les hizo devolver la hacienda que llevaban, su plata y criado, una esclava y el navío con gran humanidad y cortesía, virtud que no puede dejar de ser loada aunque sea en enemigos.

Drake continuó navegando al Norte y se le atribuye el alentado propósito de buscar paso por el Norte de América, con cuya avanzada idea llegó hasta los 43º de latitud N. El frío le obligó a regresar y en Junio 17 dio fondo en una grande bahía a la que puso su apellido y que hoy es San Francisco de California. Expresó sospechas de que el país contenía oro y tomó posesión de él a nombre de Inglaterra, denominándolo Nueva Albión: ignoraba sin duda que la península de California había sido visitada en su costa oriental por Núñez Maldonado en 1535 y que Francisco de Ulloa recorrió la costa occidental de 1539 a 1540 y Cabrillo y Ferrelo hasta más al N. en 1542.

Sir Drake dejó la bahía de San Francisco en Julio 23 y renunciando a buscar el paso del Norte hizo rumbo al Oeste, recaló en las islas de los Ladrones de las que salió para Molucas en Setiembre 29, llegando a estas últimas islas en Noviembre 14. Sir Drake fue muy bien recibido por el rey de Ternate, quien le concedió el privilegio de comerciar en sus costas.

De Molucas salió en demanda del Buena Esperanza, recalando antes en las Célebes. En seguida continuó su viaje al SO., remonta el Cabo donde recala en los primeros días de Junio, prolonga la costa occidental de Africa navegando al Norte y el 3 de Noviembre de 1580 larga sus anclas en Plymouth, el puerto de partida.

DRAKE DA LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

Veinticuatro días faltaban para tres años al terminarse ese viaje, en el cual Drake había dado la primera vuelta al mundo, refiriéndose a la unidad de mando y la segunda tomando en consideración la unidad de bandera.

Sus enemigos acusaron a Drake de haber ejercido depredaciones contra España, que mantenía amistosas relaciones con Inglaterra y el ministro español acreditado ante la corte de Londres entabló reclamaciones; pero la reina Isabel, desoyendo toda insinuación de sacrificar al valiente marino por conveniencias políticas, aceptó un banquete que le ofreció Drake en Deptford, a bordo de la *Cierva,* el buque que había hecho ese viaje asombroso. La reina

intentó devolver parte de los tesoros arrebatados, pero como Felipe II, en vez de entregar el dinero devuelto a quienes se decían sus dueños, principió a invertirlo en pagar las tropas del príncipe de Parma y en otros usos ajenos al objeto de la devolución, se abstuvo aquella de continuar restituyendo. Sin negar que hubiera irregularidad en la conducta de Drake, la reina inculpaba a Felipe II la secreta protección que este rey prestaba a los rebeldes de Irlanda.

De un cálculo inserto en uno de los escritos de donde están tomados estos datos, resulta que los mercaderes londinenses que avanzaron dinero para la empresa y los tripulantes, obtuvieron cuarenta y siete libras esterlinas por cada libra empleada; de manera que los que aventuraron cien libras se encontraron con un haber de cuatro mil setecientas libras esterlinas.

La nave fue colocada en Deptford como gloriosa reliquia, y cuando se inutilizó por completo, se hizo con algunos de sus materiales un sillón que se conserva en la Universidad de Oxford.

Drake, incorporado en la nobleza tomó por armas un globo terrestre, con esta inscripción o divisa –"Tu primus circum dediste me" y esta leyenda: "Divino auxilio".

LA PRESENCIA DE DRAKE EN EL PACIFICO

Antes de seguir a Drake en su brillante carrera marítima, conviene consignar los efectos de su presencia en el Pacífico.

El primero de tales efectos fue la honda sensación causada en el Virreinato, cuyos pobladores pudieron palpar la existencia de riesgos no sospechados hasta entonces, reteniendo la atención pública en la necesidad de hacer aprestos militares, para evitar que se repitieran atentados semejantes.

Se medita organizar fuerza permanente, artillar el Callao con cañones que se fundieran en Lima, elaborándose muchos otros proyectos, pero poniendo y desde luego en obra el armamento de once buques, agrupados en dos divisiones navales, cuyo mando se encomendó a Villalobos y a Antón Pedro Corzo, siendo piloto mayor o jefe de derrota Fernando Lameros y jefe superior de toda la armada el general Pedro Sarmiento Gamboa, compañero que había sido del maestre Alfonso Mendaña en la expedición descubridora que salió del Callao 13 años antes, y que encontró el grupo de Salomón.

LA PERSECUCION DE SARMIENTO GAMBOA A DRAKE

Según las instrucciones del virrey Toledo, Sarmiento, que salió del Callao en Octubre 11 de 1579, ocho meses después de la aparición de Drake, debía buscar a este hasta encontrarlo y una vez habido hacerlo añicos. Se suponía (es suposición de hace tres siglos) que el pirata debía regresar, para salir del Mar del Sur, a la misma *puerta del mar* por la que había entrado al Pacífico; y en consecuencia, Sarmiento debía esperarlo ahí como quien dijera escondido tras de la puerta y en el momento en que se aventurara a pasar,

caerle de sorpresa y cumplir la orden perentoria de exterminio.

La afortunada irrupción del marino inglés en el Pacífico había despertado por otra parte, el mal apagado entusiasmo que desde el primer momento produjo el valioso hallazgo de Magallanes. Fue por tal causa que el virrey dio instrucciones muy circunstanciadas a Sarmiento, para que hiciera en el Estrecho un examen prolijo; tanto de su hidrografía para que ese estudio diera pauta segura a la navegación, cuanto de lo que en aquella pudiera satisfacer las exigencias militares, escogiendo lugares estratégicos, apropiables para situar fortificaciones con las cuales se pudiese cerrar la entrada a los intrusos.

La escuadra salió de prisa, pero a las cuarenta y ocho horas arriba a Pisco, por haber descubierto agua la capitana. En esos avíos de última hora falta siempre algo, lo mismo hoy que hace tres siglos. Es la sangre; susceptible de valor hasta el heroísmo, pero refractaria al método y a la disciplina.

Después de permanecer cuatro días en Pisco, continuó la armada de Sarmiento, hacia el Sur, ese viaje de punta a punta, que sólo se abrevia años después, reduciéndose su duración a la tercera o cuarta parte del tiempo que se empleaba al emprender su viaje Sarmiento; época anterior en cinco años a aquella en que Juan Fernández hizo el famoso viaje de remontada que pudo costarle la vida, pues motivó la acusación de hechicería que se le hizo; acusación fatal en tiempo de intransigencia, tan propicio a la Santa Inquisición.

Al salir del Trópico se pretende que hubo de regresar el convoy al mando de Corzo: nada extraño sería que hubiese olvidado algo. Hay un dato, sin embargo, para suponer que Corzo sólo abandonó a Sarmiento más al Sur y es que el nombre del jefe divisionario figura en las antiguas cartas españolas, como el de un cabo de la isla de Wellington, que se supone en ella parte del contingente. Ese cabo estaba al Norte del golfo de la Trinidad, justamente donde se hace recalar la escuadra expedicionaria (lat. 49° 31' S.) a los 31 días de viaje; medida de tiempo que tampoco puede ser exacta, pues sólo del Callao a Valparaíso se empleaban, en los más felices viajes tres meses y más. Fue por eso que se supuso brujo a Juan Fernández, al entablar los viajes de 25 a 30 días, cinco años después.

Hay en la hipótesis referida al cabo Corzo de las cartas antiguas explicación satisfactoria de la retirada de Corzo. Sarmiento se aventura desde el golfo de la Trinidad en el canal de su nombre, y Corzo o ambos han podido estimar como demasiado peligroso encañonarse en un paraje tan angosto con embarcaciones que no fueran muy manuables y de poco porte y calado.

Marinos de experiencia, además, no pudieron hacerse la ilusión de encontrar a Drake, yendo en pos de él después de casi un año.

Sarmiento sigue desde el golfo de Trinidad a lo largo de los canales Concepción y Sarmiento, que fue el primero en pasar y que es el único que conserva su nombre en las cartas modernas. Debió volver al O. al rebasar el cabo Kendal para salir a mar ancha por el canal Nelson, al que penetrarían entre las islas Vancouver y Piazzi, temiendo aventurarse en el ignorado canal Smith

cuya abra septentrional ha debido ver.

Sarmiento rodea por el Oeste el archipiélago de la Reina Adelaida, que supone el continente y aboca el Estrecho entre los cabos Victoria y Pilares.

Muy penosa y llena de azares debió ser su navegación, lo cual no le impidió recoger numerosos datos hidrográficos, situar y dar nombre a los puntos notables de la costa que recorría y a sus puertos, con los detalles importantes que ofrecía cada uno de éstos; y aún hoy se preocupan los marinos de hermanar la nomenclatura inglesa con la de Sarmiento y los notables marinos españoles que verificaron más tarde sus precisas situaciones.

Sarmiento se entretuvo algún tiempo en el Estrecho, haciendo esos estudios, pero sin contar ya con encontrar a Drake, pues estaba solo.

En un plano hidrográfico que acompaña la traducción del relato del viaje de circunnavegación hecho por el comandante Byron en 1764, se designa un puerto situado entre el cabo de Nuestra Señora de la Victoria y Cutler Canal, que aparece con el nombre de puerto de la Misericordia o Puchachall, en el canal de Nelson, como el puerto en donde el jefe de escuadra Villalobos *abandonó* a Sarmiento para volverse al Callao.

Sarmiento, abandonado antes por Corzo, quedó, pues, solo, y solo continuó su viaje, reconociendo los numerosos escollos, canales, islas, pasos difíciles y puertos del Estrecho. En éste se encontró varias veces con los patagones, de los cuales solicitaba datos, chocando con ellos cuando no podía evitarlo, resultando herido en uno de esos conflictos violentos y arrastrando siempre sereno todos los obstáculos que se agrupaban delante de la proa de su buque para detener esa navegación, casi sin precedentes utilizables. Terminada su labor con la prolijidad que se lo permitían los elementos con que podía contar en esas regiones, donde sólo podía proveerse de agua, leña y alguna caza, continuó su viaje al Atlántico. En este océano encuentra un corsario francés y sostiene con él un combate sin consecuencias, continuando su navegación por la costa oriental de América hasta colocarse en la latitud rutinaria para cruzar el océano, yendo a recalar en cabo Verde. De estas islas pasa a las Azores, y por fin, en Agosto 15 de 1580 avista el cabo San Vicente y poco después da fondo en Cádiz, anticipándose sólo cuatro meses al arribo de Drake a Plymouth.

Este viaje de Sarmiento y sus efectos inmediatos influyen tanto en los itinerarios por el Estrecho al Mar del Sur, que al omitirlos quedaría una laguna profunda en la compaginación emprendida.

INTERESANTE INFORME DE SARMIENTO GAMBOA

Llegado Sarmiento a Madrid y siguiendo las instrucciones del virrey Toledo, presentó a Felipe II un diario muy minucioso de la navegación que acababa de hacer, asegurándole que el Estrecho ofrecía puntos convenientes para situar fortificaciones (las angosturas) y que también podía colonizarse.

Demostraba, en la memoria que presentó a ese soberano, que tales medidas evitarían en adelante las excursiones hostiles al Pacífico, dando además al tráfico mercantil ventajas y seguridades que permitieran la exportación de artículos coloniales, que en esa fecha no se exportaban por no soportar tales artículos los gastos de transporte por el Istmo.

Un personaje de grande influencia, el duque de Alva, recordando a los hombres del Gobierno los desastres sufridos antes por abrir ese paso, se oponía a los nuevos proyectos, diciendo que "aun cuando los navíos fueran cargados solo de cabos, que le sirvieran de amarras para evitar deshacer en una hora el trayecto avanzado en una semana, durante la cual el tiempo hubiera favorecido la derrota de la nave por el Estrecho; esos navíos irían recargados para no lograr su objeto". Era la opinión de un batallador afortunado y debía ser exacta, tanto refiriéndose a asuntos marítimos, como si se dirigieran a resolver dificultades teológicas o cuestiones intrincadas de derecho.

La proposición de Sarmiento halagaba, no obstante, intereses de muy apremiante satisfacción, para que fuese fácil desatenderla, y no es de extrañar que obtuviese, como obtuvo, el favor del Monarca.

EXPEDICION DE SARMIENTO AL ESTRECHO

Una flota de 23 naves y 3500 personas, inclusas algunas mujeres, se alistaron en la expedición. El mando de la fuerza militar y el gobierno del Brasil se confiaron al General Diego Flores de Valdez. Sarmiento fue nombrado Almirante de la escuadra y gobernador del Estrecho y de la futura colonia recomendándose a ambos jefes la mayor armonía, recomendación que implicaba el convencimiento de lo difícil que sería conseguir tal concierto sin unidad de mando.

La expedición salió de Sevilla el 25 de Setiembre de 1581; y los vientos del equinoccio hicieron zozobrar cinco naves, casi a la vista de las costas de España, pereciendo en esos naufragios ochocientas personas: otras naves, maltratadas también, lograron con mucha dificultad arribar a distintos puertos españoles.

En la travesía hasta el Brasil sucumbieron a la enfermedad e incomodidades del viaje 150 personas e igual número en Río de Janeiro, donde hubo además muchos desertores.

Los dos jefes con dieciséis naves salieron en Noviembre de Río de Janeiro para el Estrecho; pero en la costa oriental de Patagonia zozobró una nave; en la cual sucumbieron 350 personas, experimentando toda la flota vientos huracanados y destrozos de tan considerable magnitud, que unidos al constante desacuerdo de los jefes, les resolvió a regresar al Brasil, de donde Valdez, con parte de la escuadra, dio definitivamente la vuelta a España.

El tenaz Sarmiento vuelve al Estrecho con cinco naves y 530 personas en Febrero, y como es la mejor época para embocarlo y navegar en él, de Este a Oeste, llegaron sin novedad. Vencidas las dificultades que ofrecía la aridez

del terreno, funda el fuerte *Jesús* en el extremo Sudeste de la bahía de Posesión, quince millas al Este de la primera angostura, y dotó dicho fuerte con ciento cincuenta hombres.

Al mover de esta bahía los cinco buques que componían su escuadra, tres de ellos se dejaron arrastrar al Océano por un ventarrón y desertaron dando la vuelta a España. Con los otros dos, siguió, sin embargo, avanzando por el Estrecho hasta llegar a una bahía abrigada, abierta delante de un valle entre el cual serpeaba un río que desagua en ella. Allí fundó el puerto de San Felipe, Filipópolis o Cesárea Magallánica, teatro de la más espeluznante de las tragedias coloniales. El trazo de la población quedó encerrado en un cuadro marcado por cuatro bastiones, en cada uno de los que se montaron piezas de fierro y bronce. Situóse ahí guarnición suficiente construyéndose, además, un pequeño templo. Byron y cuantos han visitado el Estrecho después, recomiendan como muy segura y abundante de pesca y caza la bahía, recomendando también la hermosura y abundancia de recursos del valle que la limita.

No obstante, en Abril sobrevino un invierno crudo, nevando quince días consecutivos. En uno de esos chubascos los buques arrancaron sus cables y fueron arrastrados hacia el Este, perdiéndose uno de ellos embarrancado y consiguiendo con mucha dificultad el otro, *Nao María*, fondear frente a Jesús. Sarmiento hubo de hacer una penosa marcha para trasladarse a pie desde Filipópolis a Jesús, haciendo las setenta leguas que separan ambos puntos seguido de cien hombres, en lucha casi diaria con los patagones, que dispersa al fin, matando al jefe y siendo víctima de todo género de penalidades.

Desabastecido y deseoso de mitigar la escasez de vituallas, resolvió dirigirse al Brasil para proveerse de lo más necesario a la colonia, a cuyo efecto salió de Jesús y satisfecho su propósito dio la vuelta con dirección al Estrecho. La estación no era propicia y cerca de Cabo Vírgenes una furiosa tempestad se desencadenó, echando grandes olas sobre su nave, en la que chocan *haciéndose ovillos*, según la expresiva frase de Sarmiento. Para evitar el naufragio éste hubo de aligerar el buque, arrojando al mar cuanta mercadería había embarcado en el Brasil y aun con ese peso de menos, sólo pudo salvarse la nave por la pericia del hábil maniobrista que la manejaba.

Al serenarse el tiempo se encontraba la *María* otra vez en las costas del Brasil y sin duda confiando poco en que ahí lo abastecieran otra vez, resolvió Sarmiento, ir a buscar en España los recursos de que carecía.

Las contrariedades de Sarmiento no concluyen ahí. Con su nave maltratada y escasa de tripulantes, mal preparada para funciones de armas después de la tempestad que obligó a poner los cañones en la bodega, dejando el buque en completo desorden, vino a caer en la escuadrilla inglesa de Eduardo Feuton, con la cual sostuvo desigual y reñido combate.

Feuton había salido de Inglaterra con tres buques, para hostilizar el Mar del Sur; pero después de dos tentativas buscando paso por el Norte para el Pacífico, se dirige al Estrecho, que no emboca por haber averiguado opor-

tunamente, que existían fuertes en él, se detiene voltejeando de la costa oriental de Patagonia al Brasil e hizo varias presas, la última la *María* que redujo a cenizas después de extraerle cuanto contenía de algún valor. Los pocos tripulantes de este buque que quedaron con vida, como Sarmiento, fueron transportados a Inglaterra, en calidad de prisioneros en 1583 que regresa Feuton, y en tal condición permanecieron ahí detenidos hasta 1590.

En este año regresó a España el desgraciado marino y vivió ahí, desatendido, algunos años más, se le imputaban sin duda la pérdida de muchas vidas preciosas, la burla de muchas esperanzas fundadas, todas las terribles consecuencias de un desastre sin precedente por su enorme magnitud.

Las desgracias de Sarmiento, las apasionadas relaciones de Valdez y las que habían llegado más tarde de Inglaterra referentes al trágico fin de la colonia, fueron las piezas determinantes del proceso en que la opinión condenó, al parecer definitivamente, el tráfico del Estrecho.

Nadie se detuvo a discernir la parte de responsabilidad que correspondía a otros, principiando por el Gobierno, que en vez de escalonar expediciones, manda una sola con dos jefes, y que, en vista del regreso de Flores, no provee a las necesidades de la Colonia. Nadie recuerda a los malos subordinados que desertan, ni medita en las dificultades que han debido arrostrarse para recoger datos e intentar establecimientos lejos de todo centro de recursos...

No había pasado el capitán Byron seis meses entre el Estrecho y las Malvinas, cuando recibía un barco, la *Florida*, con víveres de refresco. Tal solicitud del Gobierno inglés recordaba a sus servidores que una mirada previsora y siempre vigilante, ¡los protegía en su peregrinación de sacrificio! . . . . . .

La visita de Sarmiento al Estrecho fue tan laboriosa, que pasados dos siglos aún no se había modificado gran cosa su hidrografía patagónica. Hoy mismo, como antes las comisiones de oficiales españoles, mandados a verificar sus diarios de navegación, encuentran precisas sus situaciones y admirable su exactitud para describir. Las omisiones en que incurrió por falta de tiempo y de elementos han subsistido casi hasta 1830, hasta las exploraciones de Fitz Roy, hasta las excursiones de este siglo.

Al servicio de una raza menos indolente e injusta Sarmiento hubiera realizado grandes empresas, activando, en vez de paralizar, el tráfico por el Estrecho.

Una carta construida por la Dirección Hidrográfica de España en 1789 y adoptada por el Ministerio de Marina y Colonias francesas en 1800, contiene exclusivamente la hidrografía patagónica de Sarmiento.

En ella se admite la existencia del canal de San Sebastián en Tierra del Fuego y se suponen continuación de esta isla hacia el Oeste las islas de Clarence, Santa Inés, Desolación y otras intermedias; todas las que se reputaban formando una sola isla.

En la orilla continental (orilla Norte del Estrecho) Brunswick no existía como península, ni las aguas de Otway, ni el canal de Fitz Roy que las

comunica con el Estrecho. Tampoco figura como isla la mayor del archipiélago, Reina Adelaida, ni el sospechado canal de Smith. El canal de Fallos parece orillar el continente, del cual se hace formar parte a la isla de Wellington y ningún indicio se consigna de los canales Wilde y Mercier, que las separan del continente.

TRISTE DESAPARICION DE SARMIENTO GAMBOA

Los Nodales, Narboroughs, Byron, Córdoba, Churruca, Ulloa, Jorge Juan y otros hasta King y Fitz Roy que ampliaron los conocimientos antiguos; todos han estado conformes respecto a la laboriosidad y competencia que revelan los diarios de Sarmiento, cuyo nombre llena la nomenclatura antigua de los puntos notables del Estrecho. Murió, si no de miseria, ¡ahogado en su honda amargura y apelando de la injusticia de sus contemporáneos al tribunal desapasionado de la Historia! . . . . .

Ni la historia de Drake concluye en el abundante botín recogido, ni las consecuencias de su excursión se limitan por parte de España a poner guardia en "la entrada del Mar del Sur". El propósito del primero es algo más elevado, más grande, más noble que el acaparamiento ilícito de fortuna; y Felipe II era demasiado soberbio para dejar impune la doble hostilidad de Isabel en el Mar del Sur y en su protección a los Países Bajos.

El Marqués de Santa Cruz, don Alvaro de Bazán, propuso a Felipe II la invasión de Inglaterra con una escuadra formidable y esta idea sugerida en 1583 vino a robustecerse por otras diversas hostilidades de parte de Inglaterra. Fue el magno proyecto sin duda una de las causas de que se olvidara a Sarmiento.

OTRAS CORRERIAS DE DRAKE EN AMERICA Y EUROPA

Drake elevado a la categoría de Contra-Almirante, sale de Plymouth en Setiembre 15 de 1585 con 23 navíos y 2,300 soldados, hace presas en la costa de España, arriba a Cabo Verde; saquea y quema la ciudad de Santiago y dirigiéndose enseguida a las Antillas ataca Cartagena, donde es rechazado. Invade después Santo Domingo, que los naturales rescatan abonando veinticinco mil pesos. Navega enseguida hacia Virginia y destruye los fuertes de San Antonio y San Agustín en Florida. Larga anclas en Koanke colonia inglesa, y vuelve desde ahí a Inglaterra, evitando el encuentro con la escuadra de don Alvaro Flores y Valdés, que lo perseguía; y en Julio 28 de 1586 dio fondo, de regreso, en Plymouth, después de un viaje de diez meses, durante el cual causó a los españoles daños por valor de seiscientas mil libras esterlinas.

En 1587 se hizo otra vez a la mar al mando de 30 naves y entra con ellas a Cádiz, donde causa destrozos en las naves ahí fondeadas, que quema o hunde perdiéndose, entre otras, dos galeras recién llegadas de América, que al ser hundidas tenían todavía en sus bodegas valiosos cargamentos. Continuó

hostilizando las costas de España, particularmente en el Cabo San Vicente, y frente a la desembocadura del Tajo, capturó al navío *San Felipe,* de 1,200 toneladas, que venía de las islas Terceras con un cargamento de valor. De vuelta a Inglaterra fue ascendido a Vice-Almirante.

FELIPE II PREPARA LA INVASION A INGLATERRA CON LA ARMADA INVENCIBLE

Entretanto Felipe II disimulaba su despecho ante estas y otras agresiones marítimas inglesas, que se mencionan más adelante y auxiliado por el marqués de Santa Cruz, continuaba en los aprestos de una escuadra tan poderosa que no sin razón se denominó previamente INVENCIBLE.

Inglaterra era una nación de apenas *cuatro* millones de habitantes, agitada por luchas religiosas y poco segura del concurso de Escocia e Irlanda y aun de la parte católica de Inglaterra misma.

España se prometía vencerla y asegurar con esa victoria su predominio marítimo y la dominación de los Países Bajos.

Una genialidad brutal de Felipe II hirió de muerte al pundonoroso marqués de Santa Cruz, que falleció en 1588, reemplazándolo en el mando marítimo el duque de Medina Sidonia. La Armada, grande armada, o Armada Invencible, salió de Coruña en Julio 22 de este mismo año.

Drake mandaba una de las divisiones navales de la Escuadra inglesa, cuyo mando superior tenía Lord Howard D'Effinhom.

Ocho días después la invencible armada pasaba a la vista y delante de Plymouth, donde estaba fondeada la Escuadra inglesa y pasa de largo, sin amagarla, con la apariencia de una gran ciudad en forma de sector con siete millas de arco; luciendo el majestuoso espectáculo de aquellas 130 quillas de enormes galeazas con sus velas latinas y veinticinco o más bancadas de remeros con remos inmensos en cada uno de los cuales solían trabajar hasta siete hombres, con sus grandes bayonas para ayuda del timón, con sus popas y proas altas, anchas, casi redondas, repletas de artillería, con sus flancos casi verticales y obras muertas con aspillera como las coronaciones de los castillos de la edad media. Entre ellas la galeaza *San Lorenzo,* capitán Hugo de Moncada, estaba armada de 50 cañones, 300 remeros y 270 soldados.

Había, además, en esas 130 quillas, galeones como el *San Martín* de 50 cañones, 177 marineros y 300 soldados: especie de galeras altas, anchas, macizas, con tres o cuatro palos y velas cuadras, la manga y eslora en relación de uno a tres o cuatro a cinco, rodeados de anchas mesas de guarnición, especie de balconcillos, las cuales explican los abordajes de antaño y concluían de redondear el aspecto monstruoso de aquella arquitectura naval de *tonelería* El galeón *San Martín* media mil toneladas de registro.

Había además, urcas, navíos, galeras de mucha eslora, vela y remo, muy usadas en el mediterráneo; pataches y pinazas.

Aquella ciudad flotante contenía 19,295 soldados, 8,252 marineros, 2088 remeros y planas mayores, caballeros aventureros, mayordomos, personas de servicio, mozos y todo ese mundo de gente inútil, que hace imposible la disciplina en determinadas Escuadras.

Los buques ingleses, en menor número e inferiores además en tamaño, tenían la ventaja de ser manuables, más adecuados para maniobras breves. El almirante Howard estaba secundado por el vice-almirante Drake y las divisiones navales a cargo de marinas notables como Hawkins y Forsbisher.

Apenas pasó la Escuadra española de Plymouth, la inglesa salió a hostilizar sus buques rezagados. Volvióse la gran Armada y se entabló una lucha de vetustos galápagos y ardillas, en la que uno de aquellos corrió grave peligro. Esa noche se produjo fuego en uno de los navíos y un galeón que vino en su auxilio hizo avería; cayó en poder de Drake y fue remitido por éste a la reina Isabel, angustiada lo mismo que el reino entero, como el primer trofeo de la victoria. Con estas y otras peripecias dependientes del gran calado de las naves españolas, llegaron éstas a Calais, siguiendo el plan de unirse al duque de Parma, que tenía sus buques y tropas en Nieuport y Dunquerque, a cuyos puertos había trasladado los primeros, construidos en Amberes, abriendo vías de agua especiales. En dichos puertos habían listos para embarcarse 26,000 hombres de armas.

En tal estado las cosas, una noche se vio entrar en el puerto de Calais ocho naves encendidas, que parecían proceder de la isla Wight, donde estaba con sus buques Drake, quien escogiendo los averiados en escaramuzadas, después de bañarlos de sustancias inflamables, los dirigió sobre el puerto, gobernados por pocos pero bizarros marinos.

La presencia de tales máquinas produjo en la gran armada un desconcierto general, oyéndose en todas direcciones los gritos de: "Los fuegos de Amberes! La peste de Amberes!". El duque de Medina Sidonia dio la orden de levar anclas o cortar cables y a poco de hacerse a la mar la ciudad flotante, sobrevino un temporal que hizo la oscuridad más densa; y en medio de la confusión que recíprocamente se producían esas grandes moles rolando sin gobierno, se embestían inopinadamente, destrozándose o cayendo en los bancos de la costa por evitar esos choques de lúgubre resultado, que parecían el erguimiento espeluznante de una gran nación desmoronándose en las primeras vibraciones de un gran cataclismo!.

DEFINITIVA DERROTA DE LOS ESPAÑOLES

Al amanecer vieron los buques ingleses el desbarajuste de los españoles y se les fueron encima con sus barcos ligeros y después de combates parciales en los que la insuficiencia del almirantazgo, lo inapropiado de las naves o la indisciplina producida esterilizaba la bizarría española: rendidos unos navíos, varados otros, desconcertados todos; se aconchan sobre Gravelingas, con lo cual se generaliza el desastre y ya sólo cuidaron los jefes de perder lo menos

posible, rodeando algunos buques por el norte las costas de Inglaterra y poniendo todos la mayor diligencia en ganar las playas españolas, como gasta el ave herida su última suma de fuerza en arrastrar su agonía hasta el nido que abandonara poco antes ¡para ceñirse en las alturas vigorosa y riente!... El combate naval de Gravelingas costó a los españoles 8,000 vidas, nueve naves hundidas, diez y nueve encalladas y el mayor número caídas en poder del enemigo.

Drake y los elementos evitaron que la intemperancia del fanatismo hiciera retroceder la civilización por algunos siglos, a etapas ya recorridas de la edad media. El doloroso luto de España fue una necesidad de esa civilización.

NUEVAMENTE ENTRA EN ACCION DRAKE CONTRA ESPAÑA

Un año después la reina Isabel, siempre dispuesta a contrariar a Felipe II, su ex-solicitante, y atendiendo la petición del Prior de Crato, que reclamaba contra Felipe la corona de Portugal; manda a Drake con una flota de 80 navíos y 11,000 hombres de desembarque. Drake ataca la Coruña y es rechazado.

Desembarcan las tropas en Peniche, desde donde avanzan sobre Lisboa, mientras él toma Cascaes. La expedición fracasa y el vice almirante regresa el mismo año a Plymouth, después de tomar varias naves y volar el castillo de Vigo.

EL OCASO DEL FAMOSO PIRATA DRAKE

En Agosto de 1594 salió Drake de Inglaterra con 26 navíos y 2,500 hombres para hostilizar el comercio español en las Antillas. Ya era Almirante. Lo acompañaba Juan Hawkins, su pariente y maestro de náutica, negrero hasta 1568, expedicionario más tarde por consejo de Burke a las Antillas, donde perdió sus tres barcos, uno de ellos al mando de Drake. Después de este desastre la reina Isabel lo favoreció con el empleo de tesorero de Marina y lo elevó después a la categoría de Contra-Almirante para darle el mando de una de las divisiones navales que se opusieron a la Invencible Armada. Su porte en esa campaña, de consecuencias decisivas para Inglaterra, le fue premiado con un blasón y la clase de vice Almirante, en que acompañaba a su ex discípulo.

Salió esta expedición algo más tarde que la de Ricardo Hawkins, hijo del vice-Almirante Juan, quien se pretende que debía secundar en el Pacífico las hostilidades que Drake iba a entablar en las Antillas, si bien se ha sostenido y hasta comprobado con los hechos, que R. Hawkins sólo trajo al Pacífico la misión de explorador científico, circunstancia que contribuyó sin duda a salvarle la vida.

Sir Drake ataca en Setiembre las Canarias donde es rechazado y adquiere noticias del desastre sufrido por Ricardo en el Pacífico, según se relata más adelante.

En Noviembre 12 ataca Puerto Rico y traba ahí reñido combate con la Escuadra del bravo don Sancho Pardo, siéndole adverso el resultado, pues llegan a contarse 600 bajas en los barcos ingleses, entre ellas la de Juan Hawkins, a quien se llevó del alcázar una bala de cañón. La escuadra de don Sancho obtuvo sólo un triunfo relativo, en que los fuertes fueron factores muy importantes.

FALLECIMIENTO DE DRAKE EL 12 DE FEBRERO DE 1596

Es por eso que Drake pudo retirarse sin ser molestado, para dirigirse, el 11 de Diciembre de 1595 a Río Hacha (Colombia) población que redujo a cenizas, lo mismo que las de Santa María y Nombre de Dios. Desembarca después en Aruba mil hombres al mando del coronel Barbeli, y hacía preparativos para penetrar con embarcaciones menores en el Chagres, pero ocurrieron varios choques parciales en los que la tropa inglesa fue rechazada y obligada a buscar refugio bajo los fuegos de la armada, reembarcándose. El Almirante resolvió pasar a la isla del Escudo y de ahí a Portobelo; pero falleció en el trayecto, en Febrero 12 de 1596, víctima de un flujo de sangre a los 56 años de su edad. El cadáver, encerrado en una caja de plomo, fue arrojado al mar a los 9º 3' de latitud N. Su tumba necesitaba tener, y tuvo, la amplia magnitud de sus hechos.

La escuadra volvió en seguida a Plymouth.

ELOGIOS MERECE DRAKE, PORTADOR DE LA PAPA A EUROPA

Si es fácil buscar en otras naciones de aquel tiempo marinos notables como Colón, Doria, Vasco da Gama, Magallanes, Elcano, Drake es sin duda el primer grande hombre de mar inglés; el que con más tenacidad persigue, en beneficio de su patria, los impalpables horizontes del Océano siempre fugitivos delante de quien los busca, asegurándole en ese Océano la preponderancia que todavía conserva. Drake no es un descubridor, es antes que eso un batallador audaz e infatigable, pero que poseía todos los conocimientos náuticos de su tiempo, que tenía intuiciones rayanas en la adivinación lo prueban el afán con que buscaba el paso del Norte, de Davis, su viaje sin accidentes al rededor del globo y más de una docena de felices travesías del Atlántico.

La literatura dominada por la oscuridad que hubo hasta hace poco más de un siglo en las cosas del mar, ha explotado los hechos de Drake para personificar en él al trasgo de los mares, al comedor de hombres, al pirata feroz a cuyo lado Dragut y Barbarroja son santos dignos de altares. Un autor español de nota, F. Caro de Torres dice sin embargo: "Fué (Drake) uno de los señalados hombres que ha habido en el mundo de su profesión, porque después de Magallanes fué el segundo que lo rodeó y teniendo tanta dicha era muy cortez y discreto con los rendidos y muy afable..."

Herrera dice que "era de pequeña estatura, blanco y de rostro redondo, de gran cara y de ingenio vivo y atrevido".

LA REVISTA AMERICANA de Lima, periódico literario ilustrado con láminas, publicó un buen retrato litográfico de Drake, obra del correcto lápiz de San Cristóval y también rasgos biográficos del ilustre marino, debidos a la pluma fácil del señor José Toribio Polo, quien asegura haber visto en los archivos de la biblioteca de Lima, que tiene muchos motivos para conocer con detenimiento, un autógrafo de Drake, de cuyos viajes y hechos se ocupan autores muy distinguidos de la presente y de varias otras épocas.

Queda dicho que no fue descubridor aunque se nombran tierras que él ha visitado de los primeros: pero aun sin esta circunstancia, la afirmación no sería del todo exacta:—Drake descubrió y transportó a Europa la PAPA, que hoy es el pan de millones y millones de infelices, los que acaso ignoran su nombre; pero para quienes llevó Drake ese grande y barato recurso de alimentación.

III

ACTIVIDADES DE O'HENKAN, EX-TENIENTE DE DRAKE

Juan O'Henkan es el segundo pirata que osa profanar con su presencia las aguas sagradas del Pacífico. El ex-teniente de Drake no olvidó el proyecto que sin duda le había inspirado la visión del Mar del Sur, unida en idea a la del tráfico constante de galeones cargados de caudal.

Sus lucubraciones, sin embargo, no alzan el vuelo tan alto ni tan presto como las de su ex-jefe y el resultado justifica la incertidumbre del ex teniente, pues que un mismo pensamiento, inspirado por idéntica visión, en un solo y mismo instante, lleva al uno a la cima y hunde al otro en el antro más hondo y más negro.

O'Henkan pirateaba sin duda en las Antillas al llegarle noticia del feliz regreso de Drake a Inglaterra. Teniendo presente que Drake regresa en 1580 y O'Henkan se pone en actividad en 1581, no es aventurado asegurar que el éxito de un propósito semejante y coetáneo, vino a remover las cenizas de sus recuerdos, avivando un fuego latente.

O'Henkan invitó desde Jamaica a los forbantes y se armó en esta isla u filibote con 80 de ellos, dirigiéndose al Istmo. Penetró este marino con su embarcación en el Chagres y escondiéndola entre la vegetación de un ribazo saliente, se trasladó con los suyos y sus elementos al Pacífico.

La escasa notoriedad de este marino ha dejado sin huella precisa su itinerario al través del Istmo. ¿Hizo el viaje a pie? ¿Lo hizo en embarcaciones pequeñas? ¿Al abandonar el Chagres por sus cabeceras pasó al San Miguel? ¿Pasó al Atrato? Sabido es que entre el Chagres y el San Miguel existe una vía fluvial, tal vez la misma cuyo secreto decía conocer un señor González, mucho

tiempo vecino del Perú. Los que han permanecido en el Istmo en la estación lluviosa hablan de canales profundos que se extienden de una cuenca de río a la otra, con agua suficiente para satisfacer las necesidades de la navegación en embarcaciones pequeñas.

Cruzando el collado de Tihule, en el que hubo el siglo XVII una colonia escocesa, dos redes fluviales quedan a 225 metros de distancia, comunicando el golfo de Aruba y la bahía de Cupica en el Pacífico. Este dato de una obra de gran interés, publicada sólo en parte, parece confirmado por un hecho referido en un número de EL COMERCIO, de Diciembre último; es la narración de un paso de canoas por la vía del Napipi al Atrato. Un corto trayecto fueron arrastradas o llevadas en hombros esas canoas hasta pasarlas de una a otra vía fluvial, desembocando al Pacífico en Cupica. En la costa del Chocó se recorren grandes distancias por los esteros, empleando ese procedimiento de arrastrar de uno a otro las canoas.

Por la otra vía, el Thuira, en el cual cae el Puya, es afluente del San Miguel y está separado del Chagres sólo por una cadena de colinas, que apenas tienen 50 metros de alto.

No es mucho suponer que los filibusteros escogieran esta última vía y que las embarcaciones pequeñas de que se sirvieron para trasladarse de un mar a otro, les hubieran servido en el Pacífico como base de la fuerza naval con que iniciaron sus depredaciones; si bien en lugares de tan exuberante vegetación, nada había más fácil que construir uno o más buques para esos hombres, entre los cuales había operarios de todos los oficios.

Una vez a flote O'Henkan dirige sus proas al inmediato grupo de las Perlas; y corriendo de una en otra de esas islas espera paciente que se presente la presa.

Recogió abundante botín. En un solo navío hizo presa de 60,000 doblones y otro de los apresados contenía cien mil pesos. Es indudable que esas presas no las hizo en un día y que no se retiró del escenario de sus hazañas si no después de convencido de que no podía continuar en él, campeando por sus respetos.

Las quejas de los damnificados han debido tardar en ir hasta los oídos del gobernador de Panamá, sin fuerza marítima que hiciera respetar sus providencias. Este tuvo tiempo para elevar al conocimiento del virrey Toledo las noticias de tales depredaciones y el virrey el de alistar y expedir un navío, tal es el patache, con doscientos hombres, que vinieron del Callao a Panamá.

De vuelta O'Henkan a Cupica o al San Miguel, preparaba su regreso al Chagres, cuando surgió un desacuerdo muy funesto para la banda. Según el reglamento o ley de los hermanos de la costa, las presas debían repartirse inmediatamente después de realizada su captura y los filibusteros reclamaban que se siguiera esa costumbre, O'Henkan se resistía, aplazando la distribución para cuando estuvieran en Aruba. Fuera que no lograran ponerse de acuerdo o

que los valores por acarrear exigieran más hombres que los de la banda, es lo cierto que O'Henkan se puso en la faena de buscar, en los montes, esclavos cimarrones de Panamá que tenían la costumbre de asilarse en ellos y de cuyo resentimiento contra sus opresores se prometía ayuda eficaz y discreción.

Mientras tanto el equipaje de los buques esquilmados, los indios que traficaban entre el grupo de las Perlas y otras islas del Golfo de Panamá y el puerto del mismo nombre, daban al gobernador razón diaria de los movimientos de los filibusteros, sin que fuera extraño que en su inconsciencia los espiaran oficiosamente para instruir mejor a la autoridad. Esta permaneció inactiva hasta que le llegaron elementos del Callao. Cuando los calculó próximos envió a Juan Ortega, cabo de mar (¿capitán de puerto?) con cien hombres para prender a su tocayo.

Ortega va derecho al sitio donde estaba O'Henkan y, fuese en el Atrato o en el San Miguel, sólo trepida al escoger uno entre los varios brazos por los que el río vaciaba sus aguas en el mar. Ortega desea no equivocarse, porque la sorpresa que medita es acaso su más segura probabilidad de triunfo.

Sin duda llevaba informes muy precisos, pues hace lujo de una perspicacia que raya en adivinación. Dizque notando muchas plumas de ave, flotantes en el agua, le ocurrió que deberían provenir de las aves que los filibusteros cazaban para alimentarse; y siguiendo esta maravillosa inducción, o las indicaciones que le habían sido hechas, fue por la hilada de plumas hasta un paraje del río donde pudo tomar a dos filibusteros.

Estos hombres indicaron a Ortega un rancho de hojas y ramas escondido en el tupido bosque, difícil de traficar por su exuberante vegetación; en ese rancho guardaba el jefe, ausente a caza de negros cargueros, el tesoro recogido en su largo cruce.

Muy alegre Ortega, al averiguar tan fausta nueva, se dirige precipitadamente al rancho, lo registra, encuentra la riqueza y se apodera de ella, preparándose para emprender la vuelta a Panamá, cuando se presente O'Henkan en la escena. Trábase entonces una reñida y sangrienta lucha entre españoles y filibusteros; y aunque inferiores éstos en número, retemplados por la codicia, la soberbia y su ferocidad habitual arrollan a sus contrarios, les arrancan el dinero y los ponen en fuga precipitada hasta obligarlos a regresar a Panamá, con grandes pérdidas.

El gobernador multiplica entonces sus providencias. Había llegado el refuerzo del Callao. Expide por el lado de Aruba un cabo de mar, que descubre y apresa el filibote dejado en ese golfo, quedando en expectativa para estorbar el paso a los aventureros. Simultáneamente mandó por el golfo de Panamá el buque y los doscientos hombres enviados por el virrey Toledo.

Los filibusteros al conocer el arribo de estos se internaron río arriba, llevando cada cual cuanto dinero podía conducir y diseminándose y escondiéndose en el bosque, una vez alejados. Solo O'Henkan y unos pocos de sus

subordinados más adictos, a quienes demoró la fidelidad al jefe o el exceso de avaricia, fueron cogidos por los españoles y llevados a Panamá en donde "pagaron en el último suplicio su osadía" o su ineptitud.

SE ACUSA A JUAN FERNANDEZ COMO HECHICERO

A poco de ocurrir la tragedia de O'Henkan, en el Mar del Sur, tuvo lugar un hecho marítimo muy notable por su gran trascendencia para la navegación en la costa occidental de Sur América.

Se pretendió acusar de hechicería al piloto español Juan Fernández, que hizo por ese tiempo en 30 días el viaje del Callao a Valparaiso; viaje en el cual se empleaban por lo regular 90 días y hasta el doble de este tiempo, pues además de ser los barcos pesados, se navegaba de punta a punta, sujeta la navegación a calmas, vientos escasos y corrientes irregulares que hacían los viajes penosos y de muy larga duración.

Trabajo le costó a Juan Fernández defenderse, probando que al navegar sobre una sola amura hasta salir de los alisios y luego ganar camino al Este, aprovechando los variables; podía reducirse siempre la duración del viaje del Callao a Valparaiso a los 30 días que él había empleado, sin la intervención del diablo, ni la asistencia a los aquelarres.

En aquel viaje Juan Fernández descubrió las islas de su nombre, especie de valizas firmes colocadas ahí para la verificación del punto de estima y de los cronómetros, en las recaladas a Valparaíso.

IV

OTRA EXPEDICION INGLESA: LA DE TOMAS CAVENDISH

Sir Tomás Cavendish, llamado por Llanos Zapata y otros, incluso Ortega el traductor del viaje de Byron, Candish, fue el jefe de la segunda expedición inglesa que invadió el Pacífico, penetrando por el estrecho de Magallanes.

Mayorazgo de familia inglesa privilegiada, había disipado muy pronto su patrimonio, lanzándose en los azares de la vida del mar para rehacerlo. Hizo sus primeras armas en la expedición de Raleigh con el cuñado de éste, Richard Greenville, Felipe Armidas y Arturo Carlow; la cual exploró las costas orientales de la América del Norte, en las que estableció la colonia Virginia, nombre puesto en honor de la reina Isabel, protectora de Raleigh. Este viaje concluyó con el regreso a Inglaterra en Octubre de 1585.

La expedición de Cavendish se organizó en Plymouth, componiéndola tres naves con 123 hombres. Drake había provisto de sus derroteros a Cavendish, quien se hizo a la mar el 3 de Enero de 1587, dirigiéndose de Plymouth a Sierra Leona y de ahí al Estrecho, en el cual penetró el 24 de Febrero del mismo año, después de habérsele separado la nave al mando de Ricardo Tarl-

ton, la cual desertó sin causa.

Fue este marino inglés quien recogió las reliquias de la colonia de Sarmiento, olvidada de la Metrópoli y del Gobierno colonial. Recogió también las últimas noticias de la malograda expedición de Alberna. Al saltar a tierra en la bahía de Filipópolis encontró un cuadro aterrador. Casas abandonadas y dentro de ellas cadáveres vestidos e insepultos, tirados sin duda en el mismo lugar en que rindieron el último suspiro, que nadie se había acordado de recoger, las paredes de las casas derruidas por la acción de las aguas aluviales y los techos rendidos o aplastados por el peso del hielo, los cañones medio cubiertos por el légamo y oxidado el herraje; por todas partes la ruina que sigue a la ausencia del hombre de lugares antes habitados, y ese silencio pavoroso que reemplaza al eco apagado de la postrera manifestación de vida. La ciudad quedó convertida en necrópolis en donde ni el graznido del buho recordaba la acción fenecida. De los trescientos hombres y treinta mujeres dejados por Sarmiento en la Colonia tres años antes, ¡sólo uno sobrevivía al aparecer Cavendish!.

Se pretende que había en Filipópolis 19 personas vivas aún; que el Comodoro salvó a una de ellas, Hernando o Fernando Gómez, a quien llaman mas generalmente *Tomé Hernández;* con cuyo nombre firma la relación de las calamidades a que sucumbió la colonia; relación agregada como apéndice a las memorias que Sarmiento escribió sobre sus viajes, colonia e hidrografía magallánica. Agregan que el marino inglés dejó a los demás colonos entregados a su miserable extremidad, que debía terminar una muerte próxima y más miserable aun, pero esta imputación de ferocidad, hecha a Cavendish resulta destruida en la versión de Tomé, más en armonía con el proceder de los hombres puestos delante de las grandes calamidades del prójimo.

Por Tomé Hernández se supo que agotados los víveres, no habiendo permitido la rigidez del clima que fructificaran las semillas sembradas, los colonos se alimentaron de pájaros y yerbas silvestres hasta agotarlas, principiando la mortandad por esta causa y el exceso de frío: que de las últimas 25 personas sobrevivientes, 21 hombres y 2 mujeres se habían internado en los bosques buscando alimento, e ignoraba la suerte que hubiesen corrido, quedándose en el puerto él y un compañero, fallecido dos días antes. Cavendish hizo conducir a bordo al desgraciado Hernández, que sin su solicitud humanitaria hubiera perecido como los otros. Este infeliz, restablecido con los cuidados que se le prodigaron solícitamente a bordo, fue conducido por Cavendish hasta Londres y devuelto por él mismo desde esta ciudad a España.

Fue este mismo Hernández quien, vagando por los montes, encontró pendiente de un árbol, próximo al mar, una botella atada a las ramas y dentro la relación del naufragio de Pedro Seijas de Alberna, cuyos náufragos sucumbirían tal vez de la misma espeluznante manera que acaban de sucumbir los colonos de Filipópolis y Jesús.

Las cartas antiguas marcan un lago de la *botella,* en el primer seno occidental del canal de Fitz Roy ¿Fue ese el escenario del drama de Alberna? En caso afirmativo ¿cómo pasó Hernández de una a otra orilla del canal a recoger las postrimerías de aquellos infelices, que condenados al horrible suplicio de la muerte por inanición, lejos de todo comercio humano, se preocupaban sin embargo de noticiar su suerte a la Humanidad impasible?. Son detalles ocultos tal vez para siempre en el flotante repliegue de los siglos.

Según la relación confiada a la botella, la indisciplina se había introducido en el equipaje de la flota de Alberna, y durante el calor de una disputa sobre asunto de la derrota, disputa convertida en batalla de la cual se apercibió la tripulación, terciando en ella, había sobrevenido furiosa la tempestad. Antes de que los tripulantes se apercibieran lo suficiente del peligro común, los barcos se hicieron pedazos sobre las rocas, y los hombres que escaparon de morir ahogados, ganaron esa playa inhospitalaria para morir en ella de hambre o de frío.

Fatal privilegio de ciertos lúgubres lugares: el Estrecho, centinela mudo y cruel, sin otras armas que el hielo, la soledad, el hambre, armas impalpables y esgrimidas sin accionar;¡pudiera exhibir en cada una de sus rocas una tragedia espeluznante! . . .

Sin embargo, se han hecho descripciones en las que se pinta el puerto Famine con colores tan risueños, como tan abundante en caza, en vegetación, en pesca de mar y de rio, en perspectivas hermosas, en atrayentes panoramas, que a no haber adquirido ese puerto tan luctuosa celebridad que lo distingue de todos los otros del Estrecho, pudiera creerse que o la tragedia era falsa, o se fijaba mal su escenario, o las descripciones eran mentirosas. Pero aunque no se explique bien el hecho sin ideas algo minuciosas respecto a las metamorfosis que imprimen las estaciones en aquellos lugares, son ciertas la tragedia, la designación de lugar y sus bellezas locales en épocas determinadas.

***

Cavendish dio a Filipópolis la denominación de puerto *Famine* (Hambre) que todavía conserva. El puerto tiene bastantes ventajas para que el Gobierno chileno lo escogiera al establecer en el Estrecho una colonia para deportados, colonia trasladada más tarde treinta millas más al Norte, a la punta de Sandi (Arenas), cuyo valle ofrece mayores ventajas a la agricultura, pero que como puerto es inferior.

Después de renovar ahí su aguada y surtirse de leña, Cavendish recogió los cañones abandonados, que puso en sus naves y continuó su viaje al Sur, y estando al ancla en puerto Galante, falleció Hugo Galante, a cuyos mortales despojos se dieron sepultura en ese puerto, quedando a este lugar por nombre el apellido del difunto, que era también el nombre de uno de los barcos de

Cavendish, según el capitán Mayne, cuyo derrotero tradujo del inglés el malogrado Elías Aguirre, segundo de Grau en la hecatombe de Angamos.

Una vez en el Pacífico amagó las costas de Chile, principiando por la isla Santa María, desde la cual fue a largar las anclas en *Quinteros;* caleta en la que recaló por habérsele impedido la niebla reconocer Valparaíso. En esa caleta, hizo un desembarco sin encontrar a nadie en tierra, y después, otro desgraciado en el que perdió veintiún hombres, de los que doce murieron batiéndose y de los nueve que cayeron prisioneros fueron ahorcados seis, y hubiera perdido más gente a no contener a los españoles con la artillería de sus buques.

Embistió después a Arica, en cuyas playas desguarnecidas había gran cantidad de barras de plata; pero fue víctima de una mistificación que lo ridiculiza a la vez que realza la patriótica serenidad de sus varoniles autoras: "las valerosas ariqueñas, dice la crónica, convirtiendo las tocas en banderas y las cañas en lanzas, hicieron frecuentes reseñas, y con esta ostentación de una gran fuerza lograron ahuyentarlo".

A la altura del Callao, delante de cuyo puerto pasó de largo, hizo presa de un buque que llevaba al virrey la noticia de su presencia en el Pacífico, continuando su viaje a la isla Puná con el objeto de reparar ahí las averías de sus naves. En esta operación lo sorprendieron las fuerzas allegadas en Quito y Guayaquil al saberse su arribo, las que lo rodearon en numerosas embarcaciones pequeñas, a las cuales dispersó con algunos golpes de cañón, por haber en esas fuerzas muy escasa disciplina.

De Puná regresó a Paita, puerto en el que había reunido bastante caudal, destinado a la compra de géneros ultramarinos que la flota del comercio, en sus viajes de Panamá al Callao, acostumbraba vender ahí en fuerte cantidad. En ese caudal hizo abundante botín. Salió en seguida al Norte; y aunque perseguido de cerca por dos fuertes galeones, se dio tiempo para tomar víveres frescos en Esmeralda. Visitó luego Río Dulce (del Norte) y Navidad, continuando su rumbo al Norte hasta las costas de California.

A la altura de Acapulco embistió a un galeón, al que rindió después de reñido combate: el galeón venía de China a Méjico, trayendo a su bordo muy valiosas mercaderías, que aumentaron el botín del Comodoro.

Después de hecha esta presa, dio Cavendish vuelta al poniente, y haciendo escala en las islas de los Ladrones, Filipinas y Java, siguió en demanda de Buena Esperanza, cabo que dobló recalando luego en Santa Elena y Azores, surgiendo poco después en Plymouth, en Setiembre 8 de 1588, en cuyo puerto entró vestidos los árboles con parchamento de damasco y los tripulantes con telas de seda, lujo inaudito destinado a pregonar la opulencia de las adquisiciones hechas.

Durante su excursión por la Costa Occidental de Sur América, hizo Cavendish importantes demarcaciones en ella, situando especialmente a los lugares más notables de las de Chile y el Perú. Su vuelta al mundo es una de

las más rápidas y menos contrariadas de aquel tiempo.

***

El éxito que alcanzó Cavendish en ese primer viaje, lo animó a lanzarse en otro, el año 1591. En este año salió de Inglaterra e hizo hasta el Estrecho una navegación penosa, en la que se sucedían los temporales casi sin interrupción. Avanzó en el Estrecho hasta puerto Famine, donde lo detuvieron las neblinas, la abundancia de nevadas, las fuertes corrientes y los brisotes del poniente, no menos fuertes, que le impedían avanzar bolineando en esa dirección. Sufrió hasta llegar a Famine, y durante el tiempo que estuvo fondeado en dicha bahía todo género de privaciones, hasta que temeroso de agotar sus víveres o perder sus naves, se dejó empujar por el viento y la corriente, otra vez, hasta el Atlántico. La furia de los elementos y la insolencia de la tripulación, desbordada al penetrarse de que la suerte volvía la espalda al amo, influyeron en el abatido espíritu del Comodoro, al par de las inclemencias a que estuvo sujeto en esa serie casi ininterrumpida de tempestades y murió ya frente de las Costas del Brasil, dejando el destino de sus naves confiado al discernimiento de los capitanes respectivos.

En este viaje descubrió las islas de Falkland el Doctor John Davis, en una de esas naves desgaritadas y reconoció además las dos islas grandes, por mucho que otros más tarde hayan pretendido ser admitidos como descubridores de ese grupo.

EL VIRREY DEL PERU MEJORA LOS FUERTES DEL CALLAO

Por consecuencia de la irrupción de Cavendish al Pacífico, el virrey del Perú, Don Fernando Torres y Portugal, Conde de Villar Don Pardo, mejoró las fortificaciones con que su antecesor Don Francisco de Toledo había dotado al Callao; puso en este puerto una guarnición permanente e improvisó ahí mismo la Escuadra con que *su sobrino*, Don Gerónimo Torres Portugal, a quien había nombrado General del Mar del Sur, salió en persecución del Comodoro.

La expedición fue infructuosa, pero la improvisación de esta escuadra motivó el gasto de fuertes sumas.

V

RICARDO HAWKINS ORGANIZA UNA EXPEDICION

Ricardo Hawkins, hijo del Vice Almirante Hawkins y uno de los capitanes que más se distinguió en el combate con la Invencible Armada, organizó en Plymouth en 1591, una división naval de cuatro embarcaciones bien arma-

das y tripuladas, que eran tres navíos y una pinaza.

Queda dicho que Hawkins debía operar en el Pacífico de concierto con Drake, no obstante lo cual hay otra versión que consigna como objetivo de su viaje, tal vez su protesta ostensible, visitar el Japón, Filipinas, Molucas, China e Indias orientales, penetrando al Mar del Sur por el Estrecho, para cruzar este mar en su mayor longitud.

Se manifestaba gran esperanza de hacer en ese viaje un estudio hidrográfico de los lugares que la escuadrilla se proponía visitar, situándolos con sus latitudes y longitudes, configuración de las costas, puertos, ciudades y pueblos, modos de vivir de éstos y comodidades que podían ofrecer, así como aquellas de que carecían. La reina Isabel protegía la empresa, acometida a costa de Hawkins y algunos accionistas. Hizo escala en Canarias, Madera, Bahía de Todos los Santos y otros puertos del Brasil en busca de víveres; y en el trayecto apresa un buque portugués, con el cual reemplaza uno de los suyos, que el mal estado en que se hallaba lo obliga a quemar.

Antes de muchos días lo abandona otra de sus naves, de la cual era capitán Ricardo Tharlton, el mismo Tharlton que mandando uno de los buques de Cavendish en la primera expedición de éste al Pacífico, desertó del convoy regresando a Europa. El nada pundonoroso capitán aprovecha del primer brisote que agita la mar y a fines de Diciembre, estando todavía apenas a la altura del Plata, abandona el convoy. En esa misma ocasión zozobró la pinaza y Hawkins reducido a uno solo de los buques con que salió de Plymouth, *The Dainty,* (la linda) estuvo obligado a buscar puerto donde reparar ese buque.

Puesto otra vez sobre sus velas el 2 de Febrero de 1594, avistó unas islas de las cuales se supuso descubridor, y que resultaron ser las de Falkland, llamadas también Vírgenes, Pepys o Malvinas. Desde estas islas navegó al O., penetrando el 19 en el Estrecho. En uno de sus puertos se detuvo 30 días, hasta refrescar su equipaje y extirpar el escorbuto cebado en él, sirviéndose sin duda de la canela blanca, descubierta en el puerto *Famine* por Winter, uno de los capitanes de Drake. Ahí se proveyeron de agua, de leña y de aves marinas. Después de 38 días de permanencia en el Estrecho, el 29 de Marzo salvaron los cabos Pilares y Victoria y entraron en el Mar del Sur.

Su primera recalada la hicieron en la Mocha, donde se proveyeron de víveres frescos y permanecieron fondeados algunos días. De ahí se dirigió Hawkins a Valparaíso. Su equipaje constaba de 75 tripulantes escogidos y con ellos tomó en ese puerto cuatro embarcaciones pequeñas de cabotaje y una algo mayor, procedente de Valdivia, cargada de manzanas, en la cual se encontró cierta cantidad de oro en polvo.

Hawkins retiene un solo barco y cede los otros valorizados en $ 20, 000 por $ 1,500; dejando en libertad a los tripulantes, excepción hecha del piloto Alonzo Pérez Bueno, a quien detuvo para utilizar sus conocimientos de la costa.

Se pretende que Hawkins fue atacado en este puerto, pero tal afirmación es inexacta. Este marino salió de Valparaíso sin prisa y fue a fondear en Juan Fernández de tierra, guiado sin duda por Pérez Bueno. Ahí concluyó de robustecer su gente.

En Mayo 2 se hizo a la vela en Juan Fernández y vino cerca de la costa para el Norte, hasta fondear en el puerto de Paracas, de la bahía de Pisco. Aseguran unos que a la vista de Chincha y otros que estando fondeado en Paracas Hawkins fue acometido por la escuadra española.

ESCUADRA PERUANA SALE EN BUSCA DE HAWKINS

Lo evidente es que de Valparaíso se avisó al virrey D. García Hurtado de Mendoza lo hecho por Hawkins y que el virrey pensó desde luego en que la necesidad más imperiosa era proveerse de naves, que no poseía el Estado.

Por fortuna del Virrey, Don Juan Roldán Dávila, nombrado general de la conquista de las islas FONTACIAS (Galápagos?), tenía armados dos navíos a sus costas con uno de éstos, con otro que pudo repararse y un patache se formó la nueva escuadra, que don García confió a *su cuñado* Don Beltrán de Castro de la Cueva. En esa escuadra se embarcaron muchas personas notables. Lista para navegar se hizo a la vela en busca de Hawkins.

Dice una crónica que esta flota, 60 millas al Sur del Callao, al avistar a la escuadra enemiga, sufrió un temporal tan recio que la obligó a regresar al punto de partida, con averías.

Parece sin embargo más verdadero que Don Beltrán, encontrándose superior en fuerzas cayó sobre la escuadra de Hawkins en Paracas, trabándose un combate recio, interrumpido por las sombras de la noche y la violencia de una *paraca* (viento Sur que sale como del fondo de la bahía de ese nombre) excepcional. Tan posible es esto que al arribo de esa escuadra al Callao, el navío *Almiranta* traía averías tan considerables que no fue posible utilizarlo, y el *Capitana,* lo mismo que el patache, trajeron también bastantes desperfectos: todo lo cual prueba que hubo combate y que este fue muy reñido.

La otra versión dice que los buques españoles avistaron a los ingleses a la altura de Chincha y los embistieron; que los ingleses mantuvieron su barlovento, lo que daba mayor libertad a sus maniobras, permitiéndoles ofender o alejarse a elección; que sobrevino la *paraca* muy fresca y la flota española hubo de alejarse con avería, mientras la inglesa seguía sin inquietud su viaje al Norte.

En lo que ambas versiones están conformes es en que la flota española arribó al Callao con serias averías, que fue urgente reparar.

Don Beltrán activó la reparación de la *Capitana* y el patache, desentendiéndose del *Almiranta,* que reclamaba una obra más detenida: con esas dos

naves se hizo a la mar en cuanto estuvieron expeditas y fue en busca de Hawkins.

No salía a ciegas Don Beltrán. Su pariente el virrey tenía noticias muy circunstanciadas respecto al efectivo y calidad de las fuerzas del marino inglés, por conducto de los tripulantes de las pequeñas embarcaciones tomadas en Valparaíso.

ENCARNIZADO COMBATE NAVAL EN ATACAMES

Además, cerca de Huanchaco, Hawkins había desembarcado en libertad al piloto Pérez Bueno, el cual dio al virrey nuevos y más prolijos detalles respecto al número y condiciones militares del equipaje y del único buque construido para llevar cañones, que era la *Linda*. Con tales detalles, sabiendo bien a qué atenerse salió don Beltrán en persecución de los ingleses, recorriendo la costa y muy pegado a ella, hasta que el 1º de Julio los avistó fondeados en la Caleta de Atacames y por encima de sus arrecifes se trabó uno de los combates navales más tenaces de cuantos han teñido con sangre las aguas del Pacífico.

En el poema "Lima fundada" se citan de él hechos dignos de esculpirse en letras de oro o de figurar entre las ruidosas hazañas de los Amadises de Gaula o Florismarte de Hircania.

Estrechados dos navíos casi hasta rozarse los flancos, salta un marino español al costado del navío inglés; pero apenas afirma las manos en la borda, el hacha inglesa las corta por las muñecas: esto no turba al español, quien afirmándose sobre los dientes, salta a la cubierta enemiga, sin que el hacha que ha cortado las manos rebane la cabeza.

Otro marino español es rozado por una bala de cañón, que le lleva la piel del vientre: el imperturbable guerrero se faja "el abdomen de los intestinos" y, como si hubiera bebido del maravilloso bálsamo de Fierabras, continúa muy fresco el combate. Lo evidente es que, apartando tales ridiculeces, el combate se mantuvo con energía y tenacidad de una y otra parte hasta que las sombras de la noche obligaron a los combatientes a aplazar el desenlace.

El combate se renueva el siguiente día 2 y a pesar de que la inferioridad numérica de sus fuerzas debían convencer a los ingleses de que serían derrotados, pelearon con el mayor desenfado y sólo en la tarde, con la cubierta obstruida por los heridos y los muertos, cuando no había ya quien mantuviese el fuego y la *Linda* había sufrido grandes destrozos que dificultaban toda resistencia con sus escombros y las faenas extraordinarias que imponía la remoción de estos y el remiendo de los desperfectos de la nave; Hawkins estipuló abatir su bandera a condición de que él y los suyos serían tratados como prisioneros según las leyes de la guerra, es decir, con seguridad para sus personas. Don Beltrán garantizó el pacto con su palabra de honor, justamente

seducido por el valor admirable desplegado en ese memorable combate por todos los ingleses, que apenas podían hacer otra cosa que imitar el heroísmo de su jefe.

El triunfo de Don Beltrán produjo en Lima muy viva satisfacción, que se tradujo en repiques, cohetes, regocijos públicos, fiestas religiosas, luminarias, recepciones, discursos pomposos y hasta cantos épicos, en los que la imaginación se expansionó muy al gusto de la época. La Santa Inquisición, golosa de tufarada de carne de herejes, en gracia de su piadoso amor de Dios; reclamó a los cautivos de Atacames para embellecer con ellos un gran auto de fe.

DON BELTRAN CONSIGUE EL PERDON DE HAWKINS Y LO LLENA DE ATENCIONES

Don Beltrán había encontrado en Ricardo Hawkins prendas personales que lo acreditaban tan cumplido caballero como valiente militar, y desplegó todas sus influencias y sus recursos para no incurrir en el justo desprecio de su prisionero.

Se presentó a la audiencia y ante ella reclamó que se aprobara el reconocimiento que él había hecho, con prenda de su honor, de la condición de prisioneros de guerra en sus vencidos. La audiencia se negó al reclamo, declarando que los vencidos, en su condición de piratas, se debían a la horca.

Sirvió al honor de Don Beltrán su parentesco con el virrey, que le permitió apelar del rigor de esas *almas piadosas* al Consejo Supremo de Indias, que respirando en atmósfera más elevada y serena, deferente al pedido del vencedor, no sólo consideró prisioneros de guerra a los vencidos, sino que ordenó dejarlos en libertad, autorizando su repatriación a Inglaterra. ¡Indulgencia bien notable, pues aún gobernaba en España Felipe II; si bien se trataba de honrar el valor desgraciado y el valor ha seducido siempre a los españoles!

Durante sus porfiadas gestiones el caballeroso Don Beltrán de Castro, tan bravo como digno, tuvo alojado a Hawkins en su propia casa en Lima y amigos y relacionados suyos hospedaron al marino inglés en Panamá y en Sevilla, facilitando su vuelta a Inglaterra. Así Don Beltrán supo ganar una doble victoria; brillante la primera, esencialmente bella la segunda...

De regreso a Inglaterra Hawkins, completamente arruinado, fue instituido por la reina "individuo del Consejo Privado". Al morir dejó escrita una relación de su viaje, impresa en Londres en 1622 y reimpresa en este siglo.

VI

LAS CORRERIAS DE GUALTERIO RALEIGH FAVORITO DE ISABEL I

Otro pirata que hostilizó al comercio de las colonias españolas en las

Antillas, fue Gualterio Raleigh, una de las figuras brillantes de la marina inglesa del siglo XVI.

Nació en Budley, condado de Devonshire. Sus recomendables prendas personales y el favor del conde de Leicester, le hicieron lugar distinguido en la corte de Isabel, cuya alta protección alcanzó.

En la expedición que hizo de 1584 a 1588, estableció una colonia en Mocosa, dándole el nombre de Virginia, como un otro pregón de una de las cualidades más alardeadas de su soberana y protectora.

Montpalu afirma en su "Diccionario geográfico universal" que el primer desembarque en Virginia se efectuó en 1606, cuando la reina Isabel había muerto, y Raleigh lloraba a su protectora estrechamente encerrado en la histórica torre de Londres; pero ese prolijo autor incurre en un pequeño anacronismo. Gilbert se arruinó en excursiones por esas costas, y más tarde su cuñado Raleigh las continuó en 1584, sucediendo a éste en la empresa Greenville, que lo había acompañado con Cavendish y otros marinos notables.

En Noviembre 6 de 1592 salió de Plymouth con una flota de 15 naves llevando entre sus capitanes a los reputados marinos Borrough y Forcisher. La reina le confió aquella escuadra deseosa de *ayudarlo a alzarse*.

Raleigh acometió con su escuadra los galeones en viaje de Portobelo y Cartagena a la Península. El choque fue recio, recibiendo los galeones daños muy graves y quedando en poder de Raleigh un navío de construcción portuguesa, a cuyo bordo se apresaron dos millones de libras esterlinas. Con esa presa regresó a Inglaterra, donde no precisa decir que fue bien recibido. Pero a poco de su regreso a Inglaterra una aventura galante en la que resultó algo ajada o deslucida la reputación de una dama de la corte, le enajenó la gracia de la soberana, motivando el destierro a que aquella lo condenó en castigo.

Hubo de casarse con la dama ofendida para alcanzar el perdón de su poderosa protectora, y el 6 de febrero de 1595 vino con nueva flota al mar de las Antillas. Agredió entonces la isla Trinidad, quemando San José a cuyo gobernador apresó. Estuvo luego en Curiapan, Guayana, Cumaná y Río Hacha, quemando en estas dos últimas ciudades las casas de los gobernadores, imponiendo cupos por vía de rescate y matando a los que no podían o no querían pagarlos.

Pero no obstante esas inútiles crueldades, de regreso a Inglaterra sólo llevaba como botín unas figuritas de oro, que presentó a la reina, encareciéndole la riqueza de los lugares recorridos.

Este mismo año fue a engrosar con su división naval la armada del Conde de Essex, de cuyas instrucciones se excedió, desembarcando en una de las Azores, para batir a los españoles. Mucho trabajo le costó al protegido de la reina sustraerse al enojo del conde, empeñadísimo en ahorcarlo.

RALEIGH SUFRIO PRISION DURANTE TRECE AÑOS

Muerta Isabel y reinando Jacobo I, en 1603 Raleigh fue acusado de

conspirar en favor de Arbella Stuart y condenado a muerte, pena que el indulgente soberano conmutó en la de prisión perpetua. Trece años estuvo Raleigh preso en un estrecho calabozo de la Torre de Londres, y ahí empleó mucha parte de su tiempo en escribir su obra: *Historia del Mundo.*

Al cabo de ese tiempo, y como hubiera ofrecido al rey Jacobo allegar grandes riquezas en las colonias españolas de América si se le confiaba una flota; el rey convino en ello, haciéndole dar libertad y poner a sus órdenes doce naves para que invadiese con ellas Santa Fe y Guayana. Salió con la nueva flota el 15 de Agosto de 1617, pero la noticia de este armamento se había divulgado demasiado antes de levar las anclas y las autoridades coloniales estuvieron oportunamente prevenidas.

EL 26 DE OCTUBRE DE 1618 RALEIGH FUE DECAPITADO

Raleigh visitó el Orinoco sin más consecuencia que la pérdida de varios oficiales, entre éstos su propio hijo, y el renombrado capitán Kernish, que se degolló con su propia mano. Rechazado en todas partes, regresó a Inglaterra en donde por no haber cumplido su promesa de abundante botín o por deferencia al representante español que reclamaba de las violentas crueldades a que Raleigh se entregara en su expedición de 1592, se hizo revivir la pena impuesta en 1603. El 26 de octubre de 1618 rodó en el patíbulo, alzado en la plaza de Westminster, la cabeza de este marino cortesano, que había escrito también *Los axiomas de Estado* y varias relaciones de viaje.

VII

EL ALMIRANTE MAHU HACE UNA EXCURSION AL ESTRECHO

El almirante Jacobo Mahu figura en la lista de los piratas con motivo de una excursión que hizo al Estrecho. Había abandonado el surgidero de Rotterdam en 27 de junio de 1598, haciéndose a la mar con las cinco naves que constituían su escuadra y después de barajar las costas de Africa, navegó en demanda de las de Sur América, que tenía la comisión de estudiar. Dirigióse al Estrecho, donde se detuvo algún tiempo fijando las situaciones de muchos de sus puntos notables y verificando las de Sarmiento. En los desembarques que hizo, con motivos diversos, no pudo evitar choques violentos con los patagones de los cuales mató muchos, aunque perdiendo también algunos individuos de su equipaje.

Dice la crónica que Mahu para eternizar su nombre fundó ahí con sus subordinados una orden de caballería que denominó "León desatado o *León furioso,* y que de esa orden deriva la denominación de bahía de los caballeros" que tiene una de las del Estrecho, por ser la que ocupaba la flota cuando

desembarcaron los futuros caballeros a verificar las ceremonias previas: sin duda velar las armas; armarse caballeros y demás que pinta Cervantes menudamente al hacer ingresar a su señor Quijana en el ilustre gremio. Ni en planos ni en los derroteros consultados figura esa bahía.

Dizque jefes y oficiales juraron, sobre las manos del almirante, no hacer cosas que fuesen contra las leyes de la patria, y esforzarse por el triunfo de las armas de Holanda en las Américas que contribuyen a España con tesoros.

Concluido ese juramento, que a juzgarlo preciso los patriotas holandeses lo hubieran solemnizado con más oportunidad en Rotterdam, se escribió, dice la crónica, el nombre de los nuevos caballeros en un escudo que se fijó en lugar alto y muy visible. La fijación de ese escudo permite suponer que la bahía de los Caballeros y la del fuerte Escudo, dentro de la cual está puerto Galante, sean una misma.

La fijación de tal escudo, el único hecho verosímil de la narración, por ser el único en armonía con la proverbial seriedad del carácter holandés, tiene más aceptable explicación. Digno alarde era el de fijar en él los nombres de los marinos que se habían contraído a hacer con el arma al brazo, hostilizados por el clima y por los indios, estudios hidrográficos que facilitaran el paso por esa región inhospitalaria; y es tanto más acertado suponerlo así, cuanto que Mahu, concluidos sus estudios regresó a Europa llevando situaciones preciosas del Estrecho y de varias islas como *Seval de Ubert*, nombre de uno de sus capitanes, Falkland, que Ubert avistó en 1600 y bahías como la de Fuerte Escudo, Saucir y Cerrada, que pasaron a figurar en las cartas holandeses con los elementos recogidos por esta expedición.

VIII

NORT Y OTROS PIRATAS HOLANDESES EN EL PACIFICO

Alibert del Nort, natural de Utrecht, armó los navíos *Mauricio* y *Henrique de Frederic* y las chatas *Concordia* y *Esperanza* a su propia costa y salió esa flota de Plymouth en 1590, dirigiéndose al Pacífico. Ganó este océano en 29 de Febrero de 1600 después de emplear cuatro meses en prolongar el Estrecho.

En el Pacífico encontró la flota del almirante Veraxer.

Un mes más tarde, cerca de la isla Santa María, apresó la fragata *Buen Jesús*, capitán Ibarra. Este capitán, antes de rendirse a la fuerza mayor del enemigo, arrojó al mar el tesoro que tenía a bordo y había embarcado en dicha isla de Santa María: el tesoro consistía en cincuenta y dos cajocintos de oro en polvo y quinientos tejos o barretones del mismo metal, producto este de una mina descubierta en la isla dicha hacía unos tres años, y cuya abundancia llamaba grandemente la atención. Fueron mil doscientas libras de oro las arrojadas al mar por Ibarra.

El piloto de la nave apresada comunicó a Nort, que el virrey Velasco sabedor de que tenía el proyecto de esperar en el cabo San Francisco el paso de la flota del comercio, había enviado a esos lugares una escuadra con instrucciones de rendirlo y apresarlo.

En Lima se había hecho en realidad un alistamiento general, organizándose una escuadra compuesta de dos navíos y un patache, que el virrey confió a su *sobrino* don Juan Velasco. Esta flota fue en busca de Nort. Registrando las costas de Méjico como el fondo de un baúl hasta llegar a California, la Capitana encalló, pereciendo todos los tripulantes, incluso Velasco.

En 1602 regresaron al Callao los otros dos buques, sin haber encontrado al que buscaban; pero fuertes sumas empleadas en armar la escuadra quedaron invertidas en el Callao, reduciendo a 11.112. 008 ducados la cantidad que este virrey pudo remitir a las arcas reales de la Metrópoli.

Nort se limitó a cruzar en las costas de Chile, hasta Huasco, hizo algunas presas que en su mayor parte redujo a cenizas, dirigiéndose después a Filipinas con escala en la isla de los Ladrones.

Al apercibirse de su presencia y merodeos en Filipinas, el gobernador de estas islas mandó contra Nort dos navíos de guerra. Las dos flotas se encontraron trabándose entre ellas porfiado combate, respecto de cuyo resultado hay dos versiones; según la española, los buques de esta bandera hundieron uno de los de Nort y apresaron otro, escapándose los dos restantes protegidos por la sombra de la noche; según la holandesa fue Nort quien hundió uno de los *navíos* españoles. Por lo demás no debe exagerarse la significación de la palabra subrayada, ni confundirla con el navío de alto bordo, de línea, de tres puentes, etc. Además de cierta ampulosidad del lenguaje en las viejas crónicas, es de tener presente la acepción genérica de la palabra. Lo que se llama navío en un período resulta en el que le sigue ser un modesto patache.

Lo evidente es que Nort continuó su viaje por Buena Esperanza a Rotterdam, donde escribió la relación de sus viajes, que tal vez influyeron en la atención que sus conciudadanos dispensaron a las empresas marítimas.

HOUTMAN, HAGEN Y VERAXER, PIRATAS

Y es justamente poco más tarde que Houtman abre al comercio holandés la provisión directa del Asia, utilizando el SECRETO del viaje por Buena Esperanza, que dicho Houtman pretende había *robado* a los portugueses, en un viaje que hizo a Lisboa en nave lusitana. Es posible que llamaran secretos al conjunto de datos locales que recoge la experiencia, que antes se reservaban con torpe egoísmo y hoy se lanzan liberalmente a la explotación y beneficio de la humanidad.

Houtman de regreso a Holanda consiguió formar la "compañía de los viajes lejanos" y la marina holandesa apareció como factor en la vida internacional de las naciones europeas.

Hagen en 1605 se apodera de las Molucas, objeto de tantas divagaciones y codicia, y ese hecho es la constancia de que existe otra nación señora de los mares.

Mucho hay por averiguar respecto de Veraxer, de cuya expedición, como de otras, se ha conseguido recoger muy poco. Uno de sus capitanes, Jacobo Machis, intentó desembarcar gente en Arauco. Los indios resistieron el desembarco, matando 28 hombres de los asaltantes, entre éstos el capitán Machis. Por consecuencia tomó el mando de la nave Simón Cordes sobrino de Machis y se dirigió a Chiloé. Llegó a esta isla en 1600, fingiendo al gobernador Luis de Pliego propósitos inocentes, que inclinaron a éste a tolerarlo. Abusando Cordes de la confianza que le granjearon sus supercherías hipócritas, atacó cobarde y alevosamente a Pliego, asesinándolo así como a los nueve soldados que formaban la guarnición de Castro, ciudad que saqueó, haciéndose fuerte en la casa de Uribe; pero los milicianos, unidos al pueblo, lo atacaron obligándolo a reembarcarse.

Simón de Cordes murió a manos de los indios en Santa María, lo mismo que los cuatro marineros del bote en que desembarcó.

VIAJE DE EXPLORACION DE PEDRO FERNANDEZ DE QUIROS

No es de este lugar mencionar el viaje de exploración emprendido en 1605 por Pedro Fernández de Quirós, piloto que fue de Mendaña, tanto en el viaje emprendido por éste en 1568 en el que descubrió las islas de Salomón, como en el que el mismo Mendaña emprendió en 1595 y en el cual murió después de descubrir las islas Marquesas. En una historia de la Marina del Pacífico hará el papel que corresponde al colaborador de los descubrimientos que hizo Mendaña en ambos viajes y al que por sí solo descubrió Tahití.

IX

APARICION DEL HOLANDES SPILBERG EN EL PACIFICO

Mandando el virrey marqués de Montes Claros, apareció en el Pacífico el almirante holandés Jorge Spilberg, al mando de siete naves con bandera holandesa. El almirante había hecho construir y armar a su costa esa escuadra que, al salir de Rotterdam, constaba de los siguientes buques: *Gran Sol,* la capitana; *Luna,* la almiranta; *Venatoria, Eolo, Laro* y *Amsterdam.* La armada vino de Rotterdam a Madera, siguió al Sur para avistar Cabo Verde, lanzándose de ahí al poniente hasta reconocer las costas del Brasil, que barajó hacia el Sur, ganando al fin la isla de San Vicente en uno de cuyos surgideros largó fierros. El 28 de abril de 1615 doblaba Cabo Vírgenes, empleando sólo ocho días en pasar el Estrecho, por haber encontrado vientos de Oriente. En un puerto de las orillas de aquél, al cual el almirante puso su apellido, naufra-

gó una de las naves, sin que ocurriera ninguna desgracia personal.

Una vez en el Pacífico se dirigió Spilberg a Chiloé, donde hizo daños considerables, siendo éstos la causa de que la noticia de su presencia llegara rápidamente al Presidente de Chile y por conducto y diligencia de éste al virrey. Spilberg refrescó sus provisiones y se orientó de las cosas locales, en la isla de Mocha. De ésta pasó a la de Santa María, en la cual hizo desembarque formal, registrándola con prolijidad, lo que le proporcionó abundante botín. Se afirma que quemó varios ranchos.

***

Con la noticia que de sus correrías tuvo el virrey, se apresuró a organizar una escuadra de tres navíos, que hizo salir a órdenes de *su sobrino,* Rodrigo de Mendoza, General del Callao. La escuadra tenía al almirante Pulgar, además; pues aunque parece que en lo antiguo los particulares mandaban escuadras o se hacían cardenales indistintamente, acostumbraban tener un asesor. La escuadra reconoció algunos puertos al Sur del Callao, adonde regresó sin haber avistado piratas. Montes Claros organizó seis columnas de caballería para cubrir con ellas el Norte y Sur del Callao y tres regimientos de infantería, uno de los cuales se destinó a guarnecer la escuadra. El número de buques de que ésta constaba se aumentó a seis, si bien sólo se registra con ese dato el nombre de cuatro, que eran: *Almiranta,* al mando de Pulgar; *Capitana,* al mando de Mendoza; *Gobierno,* al mando de Saravia, y el patache, al mando de Alberdin. No falta quien haga subir a ocho el número de las naves aprestadas por el marqués.

Hubo como otras veces, entre gente extraña a la navegación, novedad por tomar puestos en esos buques, gentes que no podían servir a bordo si no de estorbo. Con la algazara fanfarrona de la inconsciencia, toda aquella gente llevó a bordo la confusión e indisciplina; y la escuadra se hizo a la vela en condiciones tales de desorden, que sin ser agorero podía anticiparse su desenlace. Muy poco hubieron de navegar, dos días o tres, pues la escuadra española dio con la holandesa a la altura de Cerro Azul, unas 50 millas próximamente al Sur del Callao. Se avistaron el 17 de julio de 1615, estrechando sus distancias en la tarde.

La faena se empeñó casi al anochecer, con brioso aturdimiento de un lado y entereza flemática del otro. La flota holandesa tenía un solo jefe: la española tenía dos. En aquella había hombres-máquinas de guerra, cuyo único resorte movía el dedo hábil del almirante: en la segunda, a la duplicidad de mando, había que agregar la multiplicidad de pareceres, nunca bastante disciplinados y discretos para mantenerse en su papel y esa gran cantidad de pisaverdes patrioteros, que embarazaban sin ninguna utilidad las cubiertas.

El combate fue muy reñido y resultaron hundidas la *Almiranta* y el patache, destrozadas las otras naves españolas y sacrificadas en ellas inútil-

mente multitud de vidas preciosas.

La crónica dice que D. Rodrigo después de hundir con la Capitana una de las naves holandesas, embistió en la oscuridad a la *Almiranta,* confundiéndola con una nave enemiga y atacándola hasta hundirla: agrega, que el buque de Spilberg estaba a la vez bastante cerca de la *Almiranta* para que este jefe ofreciera a Pulgar auxilio si consentía en rendirse, oferta que el marino español rehusó. Esta última declaración hace verosímil la versión holandesa, según la cual los buques de esta bandera hundieron a la *Almiranta,* capturaron el patache y desmantelaron las otras naves españolas, obligándolas a alejarse.

La primera versión concluye diciendo: "las dos escuadras se retiraron en la necesidad de reparar las averías que habían sufrido" y añade que "mayor destrozo había sufrido la española".

Esto último era inútil decirlo, puesto que Spilberg se presenta en el Callao el 21 de Julio y procede sin oposición a reparar los desperfectos de sus naves, en San Lorenzo, en cuya isla permanecen fondeadas ocho días al cabo de los cuales y antes de alejarse, cañonea el puerto, sin que se lo estorben los buques españoles refugiados en él después del desgraciado COMBATE DE CERRO AZUL.

Este cañoneo de despedida ha originado una especie que se califica con su simple enunciación. Dizque la flota holandesa afligía al Callao con su amago, que el puerto se veía perdido, pero que en extremidad tan aflictiva se presenta un sacerdote, se apodera de un cañón, apunta, dispara y la situación quedó salvada. No se dice si el proyectil del sacerdote hundió a toda la flota o si solo hundió una nave y las otras huyeron para no correr igual suerte. No es sólo de ese siglo el prurito de mezclar en todo a los ministros del Altar.

¿Se cita aquel hecho para manifestar que los artilleros del siglo XVII eran menos expertos en su arma que los sacerdotes? ¿Era que éstos eran a la vez sacerdotes y artilleros? ¿Se cursaba simultáneamente en los seminarios cánones y balística? ¿Manejaban con la misma mano el cáliz y el lanza-fuego, la lanada y el hizopo?

Fue una disposición gráfica del espíritu: se prefería que la intervención del infierno, del aquelarre, del misterio, de la tonsura, decidiesen en cuantos casos repugnaba la solución recta, máxime si aquellas decisiones ahorraban un gasto de fuerza, aunque fuera sólo fuerza intelectual.

La conseja del disparo fenomenal suele repetirse hoy con la misma tranquila y galana soltura de conciencia que en el siglo XVII.

Los años suelen pasar sin otro efecto que el gasto inútil de la fuerza y el agotamiento que le sigue.

La presencia de Spilberg en el Callao fue causa de mortales angustias en Lima. En ella aparece en las calles la *virgen limeña,* después SANTA ROSA, exhortando a la oración a la multitud que la seguía e imponiéndola con su ejemplo y el virrey multiplicándose para prevenir peligros ante los cuales cada

cual pensaba sólo en ponerse en salvo.

Fue opinión de Montes Claros y de Esquilache que Spilberg pudo entonces saquear Lima con 500 hombres. El marino holandés no lo intentó, no conocía el aliado poderoso que hubiera encontrado en el egoísmo del mayor número. Veía lo deficiente de sus filas sin sospechar en las contrarias mas fuerza aparente que efectiva. Pero aun produciendo ruido y humo, parecía difícil desorientar al vencedor de Cerro Azul.

No quiso comprometer un lance decisivo; exploraba, estudiaba, recogía datos para después. Por eso abandona el Callao y sigue orillando las costas hacia el Norte. En Huarmey desembarcó, e hizo aguada y provisiones frescas, produciéndose además algunas apropiaciones violentas.

Continuando al Norte fue a recalar en Paita, puerto prevenido para la defensa; pero que hubiera ocupado a realizarse su proyecto de desembarcar por la mansa y próxima caleta de Colán. Cruzó ese atinado proyecto doña Paula Piredo y Herrera de Andrade y Colmenero, señora en el distrito de Colán, a que pertenece la caleta, de un repartimiento de indios, a los cuales movió para oponerse al desembarco. Felipe III escribió a ésta en 1618, agradeciéndole el servicio prestado a su corona y elogiando la virilidad que manifestó en esa ocasión.

Demorándose muy poco más Spilberg en ese fondeadero, hubiese capturado al principe de Esquilache, que a poco de ausentarse aquel arribó a Paita, en viaje de Panamá al Callao, para reemplazar a Montes Claros.

Desde Paita se dirigió Spilberg a Filipinas, en cuyas islas inició sus correrías en 1617. Al tener noticia de ellas el gobernador, dirigió contra la del marino holandés la flota del general Juan Ronquillo quien después de un reñido combate dejó miserablemente derrotada la flota holandesa con pérdida de casi todos sus bajeles y gente, "dice la versión española, asegurando decir verdad", a pesar de la falsedad con que la malicia de Teodoro Bry –por lisonjear la envidia de los extranjeros– *afirma que volvieron todos los amigos triunfantes y llenos de despojos.*

Teodoro Bry habla en Holanda, de un gran viaje de connacionales, viajes que entonces llamaban mucho la atención y que acababa de terminarse, por lo que cualquiera mentira no hubiera sido más de una ociosidad inconducente y ridícula.

***

Montes Claros proyectó la fortificación del Callao, retirando de ahí el presidio; pero daba más importancia a la organización de BUENA ESCUADRA, como el único medio eficaz de defensa.

X

ESQUILACHE MEJORO LA DEFENSA DEL CALLAO

Como al tomar el gobierno, el virrey príncipe de Esquilache halló aún frescas las emociones producidas por los daños que hizo Spilberg y los que se temió hiciera; el príncipe dedicó su atención preferente a poner el país en estado de defensa. Con el propósito de conseguirlo se mejoraron las baterías del Callao, aumentándolas y poniéndoles cañones de más calibre, fundidos en Lima. Se organizó para el Callao una guarnición permanente, distribuida en cinco compañías de cien hombres cada una.

La escuadra estaba formada de buques viejos e inaparentes, como los navíos *Mercedes* y *Visitación;* el virrey los desarmó y puso obra formal en los menos malos. Dicha escuadra quedó reconstruida con los galeones *Nuestra Señora de Loreto,* de 44 cañones, *San José,* de 32 cañones, *Jesús María,* de 30 cañones; *San Felipe* y *Santiago* de 16 cañones, y los pataches *San Bartolomé* y *San Francisco,* cada uno de 8 cañones. Se armaron también tres lanchas cañoneras.

El virrey hizo arreglos que reducían los gastos de conservación de material y defensa a $ 390, 409, con cuya suma se atribuían los "servicios efectivos y no *ilusorios,* como los que antes reclamaban mayor suma".

Tales aprestos resultaron innecesarios, pues si bien Guillermo Frezen y Gualterio, pasan por el Estrecho al Mar del Sur, sus depredaciones en este mar fueron insignificantes y la crónica seguida no se ha cuidado de recogerlas.

LOS DESCUBRIDORES LEMAIRE Y SCHOUTEN

También ocurrió otra irrupción en *la puerta* de dicho mar, sin causar daño alguno y antes bien, dilatando el campo de los conocimientos geográficos: la de Jacobo Maire o Lemaire, rico mercader de Amsterdam y Guillermo Schouten, acreditado piloto holandés.

Estos ardorosos descubridores salieron de Texel en 1615, con los navíos *Concordia* y *Horn.* Recorrieron las costas del Brasil y Patagonia, hacia el Sur, y en Enero 25 de 1616, a los 54° 46' latitud Sur, encontraron el Estrecho que media entre la Tierra del Fuego y la isla de los Estados. El estrecho tomó el nombre de Lemaire, su descubridor. Los expedicionarios reconocieron la isla de los Estados y varias de las que se encuentran al Sur de la Tierra del Fuego; de las que tomaron posesión en nombre de los Estados Generales y demarcaron los lugares visitados, figurando entre ellos el cabo de Hornos, nombre que ha podido originarse de que el navío *Horn* lo avistara primero, aunque se afirma que tal nombre se le puso en honor de la ciudad holandesa Horn, donde Lemaire y Schouten armaron la expedición.

Lemaire cruzó el Pacífico visitando las Molucas y Filipinas y regresó a Holanda por el cabo de Buena Esperanza. Fue suyo el triunfo de haber

encontrado una comunicación más amplia y limpia entre los océanos Atlántico y Pacífico.

GUILLERMO EZETEN ESTUDIA EL MAR DEL SUR

Divulgado el descubrimiento de este nuevo paso al mar del Sur, vino a estudiarlo en una nave inglesa Guillermo Ezeten, llevando sus estudios y reconocimientos a las costas y puertos de Chile y el Perú; y regresó a Londres después de concluida la interesante comisión que le había confiado su gobierno.

BARTOLOME Y GONZALO GARCIA NODAL

El de España mandó también dos carabelas, en 1617 para reconocer el nuevo estrecho y escoger sitio conveniente para fortificaciones, aferrado con tenacidad a sus pretensiones exclusivistas. Desembarcado Morel en una de las costas de Lemaire encontró hombres de talla gigantesca y grandes pies, hombres de los que se habla tanto desde Magallanes; uno de ellos le obsequió una barra de oro, de media vara de largo. Volvió Morel a España el año siguiente y en vista de sus datos el gobierno mandó de nuevo a los hermanos Bartolomé y Gonzalo García Nodal, quienes hicieron el examen más prolijo posible en las dos carabelas que traían. Se sirvieron estos marinos de los planos de esos lugares, recién publicados en Holanda por Lemaire. Habían salido el 27 de Setiembre de 1618 y arribaron a Río de Janeiro el 15 de Noviembre. Ahí recorrieron sus carabelas, después de cuya operación siguieron navegando al Sur. En Enero 2 pasaron frente a la boca oriental del Estrecho y el 22 llegan al de Lemaire, nombre que intentan convertir en el de San Vicente. Los geógrafos no han encontrado origen a ese rebautismo y el Estrecho de Lemaire conserva el nombre de su descubridor, en cambio se ha dejado ese nombre a un cabo de la isla de la Tierra del Fuego. El 6 de Febrero llegaron al cabo de Hornos, que llamaron San Ildefonso, nombre rechazado también. Aumentando su latitud hasta los 56º 4' encontraron el grupo que llamaron de *Diego Ramírez,* nombre del cosmógrafo de la expedición. Disminuyen latitud y en Febrero 25 avistan la boca occidental del Estrecho, que abocan poco después, penetrando en él, donde siguen haciendo un estudio prolijo y concienzudo, cuya exactitud han comprobado expediciones posteriores con mayor caudal de conocimientos y de medios de investigación. Los García Nodal casi rehicieron la nomenclatura hidrográfica del Estrecho, pero sus bautismos no han hecho carrera. Cazaron muchos pájaros-niños, verificando las situaciones de Sarmiento.

De regreso tocaron en varios puertos del Brasil y en Julio 9 de 1619 largaron los fierros en Sanlúcar de Barrameda.

XI

EXPEDICION DEL ALMIRANTE CLERK, LLAMADO HEREMIT

Ni el escaso resultado pecuniario de las anteriores expediciones mandadas de Holanda a Tierra firme, ni las atenciones de la guerra bastaban a influir en el ánimo del Statuder, ni en el de los ciudadanos holandeses, en el sentido de inclinarlos a desistir del propósito de apoderarse de las colonias españolas del Pacífico, principiando por la opulenta ciudad de los reyes.

El buen resultado de la "Compañía de los viajes lejanos", la apropiación de las Molucas, Batavia y otras colonias, en vez de calmarlo habían estimulado el apetito de aquellos hombres emprendedores hacia las colonizaciones ultramarinas. Siguiendo esas ideas dominantes se envió la expedición del *Heremit*.

Todos saben que Heremit no es apellido, sino mera alusión al hábito de fraile que vistió el Almirante Jacobo Clerk antes de dedicarse a navegar. Los Estados dieron al Heremit una flota de doce naves, fuertes de 274 piezas, con servicio de 1,637 plazas, comprendiendo esta cifra gran cantidad de veteranos. Esta flota se armó en Amsterdam, de cuyo puerto se hizo a la mar el 29 de Abril de 1623.

La flota de Heremit hizo la travesía rutinaria y en Febrero 2 de 1624, abocaba el Estrecho de Magallanes, pero encontrando fuertes vientos del Oeste, continúa navegando al Sur y dieciocho días después pasa el de Lemaire y gana el Mar del Sur. Se afirma que alguien dijo haber avistado esta flota desde la punta San Antonio y que suponiéndose tal especie forjada para alarmar, el noticioso fue ahorcado: si bien el castigo parece muy riguroso, no está desprovisto de fundamento, pues la flota de Clerk no ha podido avistarse de esa punta, por haber hecho rumbo desde que franqueó el cabo a las islas de Juan Fernández, en la más oriental de las cuales refrescó su gente. De estas islas continuó su derrota al Callao, largando los fierros en San Lorenzo en Mayo de 1624.

Desde luego el efectivo de la fuerza invasora parecía insuficiente para realizar empresa de tanta magnitud, como la de ocupar Lima, ciudad ya de 30,000 habitantes y centro del poder del virrey español, oportunamente informado de la expedición del Heremit, cuando todavía no había abandonado el surgidero de Amsterdam.

Pero el Virrey no estaba tranquilo.

Los españoles que habían venido al Perú para enriquecerse como empleados o en el comercio, no estaban dispuestos a perder la vida en un hecho de armas, fácil de evitarse con algunos días de ausencia. Los descendientes de los conquistadores y primeros pobladores tampoco tenían grande afición a los combates, ni muchos motivos para sacrificarse en interés de la remota

Metrópoli. A alzar armas contra ésta podían resolverse antes 32,000 esclavos esparcidos en la capital o en sus contornos, a quienes halagaría ser libres bajo la dominación holandesa, que no reconocía la esclavitud. La misma esperanza podía alentar a los indios. La gente de color, audaz por temperamento menospreciada de los blancos y nada atendida por el Gobierno, no ofrecía garantías muy sólidas de fidelidad, como lo había hecho notar el anterior Virrey, príncipe de Esquilache. El Virrey actual, marqués de Guadalcazar, sofocó las inclinaciones adversas, fijó a los vacilantes y alentó a los tímidos, preparando abundantes elementos de resistencia. Llamó al deber a los poseedores de encomiendas, a los favorecidos por el Gobierno y a todas las clases excitándolas a servir la causa de la religión "amagada por esta invasión de herejes".

Dispuso que se establecieran fortines en varios puertos, formó cuerpos de caballería en actitud de "acudir donde fuera preciso rechazar la invasión" y personalmente se constituyó en el Callao con infantería española y milicias, cuyo número de plazas excedía de 3,000. Hasta los estudiantes de la Universidad tomaron las armas.

Los buques mercantes fueron encerrados en círculos de madera y fierro y entre defensas semejantes, la *Loreto* y la *San Bartolomé*, los únicos buques de guerra que había en el Callao, pues los otros dos habían salido con caudales para Panamá. El Virrey armó *fuerzas sutiles* para apoyar a esos dos buques.

El Heremit no estuvo a la altura de la empresa que se le había confiado. No se cuidó de caer de improviso y aprovechar las primeras impresiones de alarma y luego en vez de llevar todas sus fuerzas y la alarma consiguiente a puntos distantes unos de otros en el vasto litoral, haciendo sentir la ventaja de su poder flotante; echó raíces en San Lorenzo, sin intentar siquiera despertar ideas que le proporcionaran las fuertes y numerosas alianzas que causaban el terror del Virrey.

Se limitó a mandar expediciones débiles, que regresaban derrotadas a desalentar las otras tripulaciones. Una enviada a Pisco, fue rechazada por las milicias de caballería y el fuego de un mal fuerte, que servía el paisanaje, estimulado y dirigido por religiosos, de los cuales uno murió haciendo fuego.

Dirigió otra flotilla contra Guayaquil, la que también fue rechazada. Organizó y mantuvo la enérgica defensa de esa plaza don José Castro, que estaba ahí ocasionalmente dirigiendo la "construcción de un nuevo galeón de guerra".

Sobrexcitado Clerk por tantas contrariedades que no sabía vencer y enfermo además, lanzó sobre el Callao uno de esos brulotes que el flamenco Jambelo había usado en el sitio de Amberes, como Drake envió sus buques ardiendo sobre Calais. El viento y la corriente desviaron la dirección del brulote, que echado a sotavento fue a hacer explosión frente de Bocanegra. El ruido de la explosión y hasta algún estremecimiento se sintieron en Lima; pero el brulote

no produjo daño alguno.

Se dijo que algunos tripulantes griegos de los buques holandeses, intentaron asesinar al Heremit y que descubierto el intento de los autores fugaron, que Clerk, deseoso de castigarlos, propuso al virrey el canje de los presuntos asesinos con prisioneros que había hecho en embarcaciones pequeñas que fueron a amagar a las suyas en San Lorenzo; que el virrey se negó al canje y que Clerk colgó en los peñoles a los prisioneros.

Se dijo también que Clerk pudo apresar los galeones del Mar del Sur que a su arribo hacia tres días que habían salido para Panamá, pero que habiendo pedido informes a unos negros *bozales* que tomó, éstos le dijeron la verdad; pero desorientado por la pronunciación defectuosa de los negros entendió que le decían trece en vez de *tres* días; que habiendo apresado a otra persona de buena pronunciación, esta al notar su error, le dijo, maliciosamente, que no se había equivocado al comprender trece, pues eran los días que habían corrido desde la salida de los galeones para Panamá.

Sea cual fuere la verdad de tales díceres no hay constancia de que esta excursión le proporcionara utilidad pecuniaria a la flota holandesa.

En Junio 2 se avistaron desde el Callao maniobras de ceremonial fúnebre en la armada y tardó poco en averiguarse que Jacobo Clerk había muerto de disentería y que sus restos habían sido sepultados en la isla de San Lorenzo, con los honores que correspondían a su elevada clase militar.

Ghen Huigen lo reemplazó en el mando de la flota y, según Llanos Zapata, abandonó en seguida el puerto, regresando por el Cabo al Atlántico, para ir a apoderarse de Bahía de los Santos, puerto del que fue desalojado un año después. Es inexacto. Huigen continuó el bloqueo y asedio del Callao hasta Setiembre 9, en cuya fecha la flota holandesa zarpó con rumbo al Norte, amagando las costas hasta Acapulco; desde cuyo puerto atraviesa el Pacífico para ir a recalar el 26 de Enero de 1625 en Mindanao, donde quedan algunos buques de guarnición, y de cuya isla pasa a la de Batavia, continuando su viaje por Buena Esperanza a Amsterdan.

DEPREDACIONES DE NAU, EL OLONES

Grandes preparativos hizo el conde de Chinchón para prevenir ataques marítimos. Mejoró las condiciones de la escuadra y de las baterías del Callao, la de las gentes en armas y el servicio de las flotas del comercio. Pasaron no obstante más de veinte años sin más que alarmas imaginarias, tal vez por ser conocidas las precauciones tomadas.

En cambio las agresiones marítimas se hacían formidables en las Antillas. Entre tales agresiones descuellan las de Nau el Olonés, natural de Poitou, ya temible en el mar de las Antillas, cuando naufragó y toda su gente fue pasada a cuchillo por los habitantes de Cartagena. Es sabido que Nau, dejándose

caer entre los muertos, fue abandonado entre montones de ellos y que en el silencio de la noche y su pavorosa soledad, después de cambiar su traje con el que vestía el cadáver de un soldado español, consiguió ponerse al habla con algunos esclavos sublevados y salir con ellos en dirección a la Tórtola.

De esta isla salió con veinte filibusteros a cruzar delante del puerto de Cayos, en Cuba, traficando en pieles, azúcar y tabaco. Informado de su presencia el gobernador de La Habana, mandó a perseguirlo un buque de diez cañones, tripulado por setenta hombres, dándole al capitán la orden de que no volviera sino después de haber exterminado a todos los filibusteros, a cuyo efecto mandó también un negro para que decapitara a todos, excepto al Olonés. Este, que entró en el puerto con dos canoas para procurarse un buque mejor, encontró en el a la fragata que lo buscaba y de cuyo arribo no tenía conocimiento; pero sin desconcertarse en lo menor, la aborda, se hace dueño de ella y da muerte uno tras de otro a todos los hombres que la tripulaban excepto a uno a quien remite a La Habana con una carta concebida en estos términos: "Gobernador: He hecho con los tuyos lo que querías hacer con nosotros". El Olonés.

De regreso a la Tórtola encontró en ella a Miguel Lebasque y unidos combinaron una expedición contra Maracaibo. El Olonés debía mandar las fuerzas marítimas y Lebasque las de desembarque y concertados cuatrocientos hombres que embarcaron en cinco barcos pequeños, casi todos armados con diez cañones, salen a ejecutar su proyecto.

Al doblar la punta oriental de Santo Domingo, encontraron dos buques, uno de diez y seis cañones y el otro, de 120 toneladas, cargado de municiones Se apoderaron de ambos, que resultaron contener valores hasta la suma de 180, 000 francos. Sus naves aumentaron a siete y sus hombres a 440 armados todos de fusil, sable y dos pistolas. Al llegar al lago de Maracaibo dominaron el fuerte que cerraba la entrada, defendida por 250 soldados y 14 cañones: los hombres de la ciudad huyeron, refugiándose en Gibraltar, fortaleza bien guarnecida, después de haber abierto las compuertas e inundado la campiña, que se cubrió de troncos de árboles que arrastraban las aguas desbordadas, sin que quedase mas que una estrecha calzada, por la que apenas podían pasar seis hombres de frente y que estaba defendida por veinte piezas de artillería.

Los filibusteros avanzan despreciando el agua y el fuego y obligan a sus enemigos a rendirse.

Nau sometió a muchos a crueles tormentos para obligarlos a denunciar tesoros, impuso a otros subido rescate, obligándose, si lo pagaban, a no causar daño alguno y habiéndose negado los apresados a satisfacer esos rescates hizo traer a bordo a los hombres mas ricos del país a la vez que el botín recogido y puso fuego a la ciudad.

Cuando repartieron el botín en Santo Domingo se encontraron dueños de 360,000 escudos, además de un millón que importaban los ornamentos y alhajas recogidos en los templos y de 500,000 francos en tabaco, sin contar

el producto de los prisioneros, que se vendieron públicamente en el mercado.

Vuelto a la Tórtola, El Olonés dirigió su codicia hacia las ciudades y pueblos de la bahía de Honduras y al frente de puerto Cabello, se apoderó de un buque español de 80 cañones e incendió la ciudad. Después a la cabeza de 300 hombres resueltos, se adueñó de la villa de San Pedro, a la que puso fuego y volviéndose a hacer a la vela, capturó una nave de 700 a 800 toneladas, cargada de valiosas especies, que pasaba todos los años desde España al golfo de Honduras.

Muy poco después de esto, El Olonés, tomado y muerto por los salvajes de la costa de Darien durante un desembarco, sirvió de sabrosa vianda a esos salvajes.

El Olonés encarna el tipo más feroz del filibustero y se ofrecen pocos que le excedan en crueldad y codicia, aunque son menos raros los que en una u en otra forma terminan de semejante manera trágica, si bien cupo a pocos la ventaja de tener como éste, momentánea sepultura en el vientre de los caníbales.

¡Esa manera especial de disipar la forma humana era casi un halago para los crímenes de todo género que ese hombre había cometido en su vida de hiena con apariencia humana!...

XII

CALLAO ES ENCERRADO DENTRO DE MURALLAS

Siendo virrey don Pedro de Toledo, marqués de Mancera, se encierra dentro de murallas el Callao antiguo, situándose en ellas trece baluartes de piedra. Toledo acometió esta obra en 1640.

Las murallas se construyeron con piedra de granito, traída de San Lorenzo por los buques mercantes y embarcaciones menores. Se impuso a los esclavos semana y media de trabajo, y los amos que no podían prescindir de ese trabajo de los suyos, debían pagar los jornales correspondientes a la semana y media impuesta. Se hizo también un muro o malecón de piedra de cantería, malecón construido de manera que fuese utilizable para situar sobre él baterías. Más de trescientas piezas de artillería de bronce, fundidas en Lima, se colocaron en los bastiones y en ese malecón. El marqués invirtió en esas obras 359,000 pesos, tomando 24,000 del ramo de sisa, 55,000 de un *impuesto sobre la azúcar* y 74,000 colectados entre los propietarios.

Atendió también este virrey al aumento y reparación de las naves de guerra, haciendo construir en Guayaquil dos de capacidad de mil toneladas y 60 cañones cada una.

***

LLEGADA DEL HOLANDES BROWER

Tales preparativos y otro más se habían hecho cuando, dos años más tarde, aparecieron en el Pacífico unas naves holandesas, a cuyo jefe llaman unos Braut, otros Breautt y el mayor número Brower.

Hendrick Brower, salió de Texel el 6 de Noviembre de 1642 al mando de las naves *Amsterdam, Flexiuguer* y *Concordia;* dirigiéndose a Pernambuco. Ahí el príncipe de Nassau reforzó la flota con la urca *Naranjo,* cargada de armas y pertrechos y el yate *Delfín.* Brower ganó el Pacífico por el estrecho de Lemaire, perdiendo en esta navegación la urca. Recaló en la costa chilena en Mayo de 1643, principiando sus agresiones en Caremalpú, cuya guarnición y pequeño fortín redujo a su obediencia. El 6 de Junio entró por los canales hasta avistar la población de Castro, en cuya defensa murieron en vano el gobernador y algunos soldados.

La población y un buque mercante fueron saqueados. Esta expedición debía apoderarse de Valdivia, intentar alianza con los araucanos y esperar auxilios que debían serle próximamente remitidos. Brower enfermó, sucumbiendo a sus dolencias casi al llegar a Valdivia; y esta muerte debió influir en el resultado de la expedición.

Elías Hermans, que reemplazó a aquel en el mando, dio principio a las fortificaciones que se le había prescrito alzar en dicho puerto, iniciando relaciones con los indios, que al principio le cambiaban víveres por armas y municiones, pero tal comercio duró poco. Hermans había despachado el *Amsterdam* a Pernambuco con noticias de lo ocurrido y apremios de socorro, para emprender sobre Coquimbo.

Los indios principiaban a cambiar su actitud amistosa por otra agresiva y el *Amsterdam* tardaba en regresar; ambas causas obligaron al jefe holandés a precipitar su regreso al Atlántico, abandonando el puerto de Valdivia, y después de un viaje sin contratiempos fueron a recalar al Brasil.

Mientras tanto Toledo había organizado una escuadra de doce buques de guerra y de transporte en los que embarcó tropas y dinero, dio la jefatura a *su hijo*, a quien había nombrado previamente general del Callao y los mandó contra la escuadra holandesa. Iban entre los buques de guerra el *Santiago* y el *San Diego.* Sólo que el general del Callao y las huestes que lo acompañaban llegaron a Valdivia *un poco tarde.*

Perdida la esperanza de coger enemigo, se ocupó este general de fortificar Valdivia, Valparaiso y Arica con cañones llevados del Callao; y realizando esa operación militar, tomó el camino de regreso al puerto nombrado.

Durante la no muy larga excursión referida, un religioso, que formaba parte del equipaje en la condición de capellán, tuvo la prolijidad de hacer una profundísima observación, que los anales trasmiten muy concienzudamente a la posteridad:—la escuadra había salido del Callao en Sábado, en Sábado llegó

a Valdivia, en Sábado entró a Valparaiso, arribó a Arica Sábado y Sábado fondeó de regreso en el puerto del Callao (?).

Mientras, como queda dicho, se esterilizaban sin aplicación las fuerzas navales españolas en el Pacífico, los asedios se hacían más y más audaces en las Antillas y las flotas holandesas no eran las que menor daño causaban al comercio hispano-americano.

EXPEDICION DEL ALMIRANTE HOLANDES JOLLS

Entre esas flotas se hizo notar la del almirante holandés Teodoro Jolls (a) pie de palo, compuesta de 22 buques, entre cuyos capitanes hubo algunos tan temibles como *Dieguillo*, de resonante ferocidad. El almirante Jolls era tan conocido con el apellido pie de palo, que Llanos Zapata no lo designa de otra manera. Ese apodo aludía a un defecto que acreditaba su valor, pues la pierna que le faltaba, sustituida con otra de madera, se la había llevado una bala de cañón en una acción de armas.

Desde 1646 el almirante Jolls principia por bloquear La Habana, y frente al puerto choca con una flota procedente de Honduras, de la cual se apodera. En Noviembre 6 se dirigía de Veracruz al mismo puerto una armada conductora de muy valioso tesoro, a la cual ataca y persigue hacia el Este hasta tomar en la bahía de Matanzas el mayor número de las naves que la componían y permanece frente al puerto desde Abril 17, hasta Mayo 18, sin resolverse a atacarlo.

En 1638 vuelve Jolls con su escuadra frente a La Habana, donde permanece del 3 al 26 de Agosto, en que informado de que se esperaba una armada en viaje de Cartagena para España, cargada de tesoro, salió a interceptarle el paso. Aquella armada venía al mando de don Carlos Ibarra, y constaba de siete galeones. Las dos se estrecharon por primera vez al amanecer el 31 de Agosto, siendo agresores los holandeses, y el combate se prolonga durante todo el día sin ningún resultado definitivo. Los buques españoles intentaban seguir su viaje y los holandeses cerrarles el paso.

En un segundo combate cada galeón español tiene que habérselas con tres buques holandeses: la acción es reñida y muy prolongada, resultando grandes pérdidas por una y otra parte.

Al concurrir al tercer combate Jolls había dividido su escuadra en tres divisiones: dos destinadas a encerrar los galeones y la más robusta, al mando inmediato del almirante holandés, que debía atacar resueltamente a los buques españoles. Ibarra deja aproximarse al enemigo sin devolverle sus disparos y una vez a toca-penoles, rompe sus fuegos, en la capitana holandesa se declara incendio, en la almiranta los boquetes abiertos en el casco, bajo la línea de flotación, dan acceso al agua en tal abundancia que las bombas se rinden sin bastar a extraerla y el buque se hunde, y otros cinco buques quedan inutilizados, y hubo cuatrocientos tripulantes holandeses muertos, incluyéndose

en esta enorme cifra cinco comandantes de buque, y entre el desconcierto que daño de tanta magnitud produjo en los holandeses, los españoles consiguieron escapar antes de que las divisiones de reserva pudieran ejecutar las órdenes de Jolls. De esta manera consiguió escapar Ibarra con sus barcos averiados, a cuyo bordo conducía la casi fabulosa suma de 15 millones de pesos. Los españoles dicen haberse averiguado estos detalles por la captura de una urca holandesa despachada por Jolls con correspondencia para Holanda.

Ese triunfo se celebró en Cádiz, las Antillas Españolas y Tierra firme, con luminarias, repiques de campanas, chimirías y camaretas.

Jolls continuó sus correrías dos años más, y en 1640 volvió a presentarse delante de La Habana, retirándose sin atacar la plaza.

Poco después volvió a Amsterdam.

Un largo espacio de tiempo trascurre, durante el cual la piratería apenas se nota en el Pacífico y aparecen quietas de tempestades humanas las aguas del "mar de paz". Apenas si ocurren sucesos marítimos notables como estos:

En Octubre de 1654 tuvo lugar en Chanduí el naufragio de la nave capitana del "Galeón del Mar del Sur" en viaje del Callao a Panamá. Esa nave conducía caudales de las arcas reales y del comercio que alcanzaban a varios millones.

Se salvó gran cantidad, merced a la diligencia y precaución del presidente de Quito y otra suma, menos considerable, un año después. Los despojos de la nave náufraga fueron puestos en subasta y el subastador alcanzó a recoger aun 264, 000 pesos. Fue éste un gran quebranto para el comercio e interrumpió el tráfico de los galeones de Portobelo a España.

NAUFRAGIOS Y OTROS HECHOS

Precario era en esa fecha el estado de la marina del Mar del Sur, reducida a dos barcos: *San Francisco Solano,* de pequeño porte, y el galeón *Santiago* en estado urgente de carena. Acababa de encenderse otra vez la guerra con los ingleses y el virrey se apresuró a reparar el galeón *Santiago,* gastando en la obra más de 90 mil pesos. Se encargó al general del Mar del Sur, Cristóval Mello, la construcción en Guayaquil de dos naves de ochocientas toneladas, mejorándose también las murallas del Callao.

Dos años después del anotado antes, ocurrió en los bajos de Mimbres un naufragio notable; la nave náufraga era la almiranta de una flota, en viaje de Cartagena a Cádiz, e iba cargada de productos en bastante cantidad, llevando además a su bordo cinco y medio millones de pesos. El siniestro ocurrió durante la noche bregando el buque con una formidable tempestad y su pérdida fue total. De seiscientas personas que habían a bordo, sólo salvaron cuarenta y cinco, sucumbiendo las demás.

***

SE FUNDA LA ACADEMIA NAUTICA EN LIMA

Otro hecho notable de esa fecha, en relación con los del mar, fue el establecimiento de la *Academia Náutica* en Lima, en el hospital del Espíritu Santo, hoy *Escuela de ingenieros*, bajo la dirección del matemático limeño don Francisco Ruiz Lozano.

Una flota de seis buques ingleses que se dirigía al Pacífico, quiso recalar en Buenos Aires, trabándose choque entre ella y otra española que salió a estorbarles la entrada. En este choque fue hundida la capitana inglesa, siguiendo los otros cinco buques hacia el Estrecho. Las dos noticias se mandaron por tierra a Valparaíso y de este puerto al del Callao por mar; y precipitaron los aprestos, especialmente en la armada.

Los cinco buques ingleses no consiguieron ganar el Pacífico y maltratados por las tempestades, regresaron a Inglaterra.

De Lima se remitieron, por vía de precaución a Buenos Aires, auxilios de gente, armas y municiones, sin duda por haberse palpado que podía presentarse el caso de que tales auxilios fueran necesarios.

XIII

CROMWELL SE APODERA DE JAMAICA

El almirante Blake y el capitán Stayner habían hecho ya de Jamaica el centro desde el cual atacaban a los buques españoles que traficaban entre las Antillas, causándoles gran daño; cuando en 1656, una flota de doce navíos ingleses, a las órdenes del almirante Penn, se apoderó definitivamente de esa isla, que Colón descubrió en 1494 y que fue colonizada trece años después. Al resolver esa expedición era el propósito de Cromwell, de acuerdo con Francia y Holanda, apoderarse de Méjico. Desde entonces Jamaica fue un centro de trata y merodeo y al apropiársela los ingleses toleraron y acaso miraron con satisfacción que fuese el arsenal de recursos navales para negreros y piratas, un depósito para los cargamentos de *ébano* que aquellos lazeaban en Africa y un mercado para los efectos que los segundos se apropiaban en sus correrías. La colonización de la isla tomó considerable incremento con los atractivos que ofrecía a los hombres abrasados por la sed de rápidas adquisiciones de fortuna y se localizaron en ella grandes capitales. Ahí se armaron gran número de expediciones y hubo banqueros consagrados de preferencia a especular adelantando dinero para las de trata o piratería, corriendo los riesgos a que estaban sujetas en cambio del gran provecho que rendían en el mayor número de casos.

El comercio de Sevilla y con este el del Perú sufrieron fuertes quebrantos con motivo de ese establecimiento, que contribuyó, más que ningún otro, a aumentar el número de piratas y sus estragos en el mar del norte.

ACTIVIDADES DEL PIRATA ENRIQUE MORGAN

El más audaz entre ellos es Enrique Morgan, de Gales, cuya vida entera es una sucesión de hechos bastante nutridos de acción para dar vida a las menos felices confecciones del Arte.

Nacido en el principado de Gales y confundido en la gleba irlandesa que Cromwell hizo remitir en la condición de *alquilados* para hacer de ella la base de colonización de esa y otras antillas destinadas a servir de cuartel general de la gran conquista, Morgan, en edad muy tierna, vino a Jamaica en esa servil condición y fue a sufrir la esclavitud en las Barbadas. El que debía ser azote de los hombres, moldeaba su corazón macerándolo en el veneno corrosivo que se elabora de su propia sustancia hasta rebosar, cuando se sufren los efectos de las cobardías crueles en que abundan los abusos de fuerza.

El niño huye de la esclavitud en la primera oportunidad que se le presenta y se traslada a Jamaica.

Iniciábase en esta isla ese poderoso desarrollo industrial que le asignó por algún tiempo el primer puesto entre las colonias de las Antillas según correspondía a los alentados propósitos políticos del protector. Por entonces se acometían en ella a la vez empresas comerciales, agrícolas, de corzo y de distinto género en las cuales encontraba el emigrante al llegar ocupación que escoger y agentes que solicitaran su actividad en el ramo en que prefiriese emplearla. Morgan fue solicitado también y fuese por elección suya o por imponérselo causas en las que no interviniera su voluntad: los piratas lo seducen, lo arrastran a la vida de violencias en que ellos se agitan, lo adiestran en los pormenores del *oficio* y a la vuelta de cuatro viajes el aprendiz se emancipa, compra bajel y encaramándose sobre el lomo del océano campea solo por sus respetos.

Morgan allega en su barco lo más graneado de la chusma filibustera con la cual ha crecido y acomete las empresas más temerarias.

Saquea las costas de Campeche y Maracaibo y regresa a Jamaica cargado de valiosos despojos. Renueva entonces relaciones con su antiguo jefe Mansuelt, viejo pirata que lo asocia a sus empresas, y arman de acuerdo quince naves, que tripulan quinientos perdidos. Mansuelt, se reserva el mando superior y Morgan figura en la expedición como su segundo y a la vez su socio y capitán de una de las naves.

La expedición se dirigió contra la isla Santa Catalina, que consiguieron dominar, si bien la falta de número para mantener ese dominio les obligó a abandonarla y dirigirse a su refugio de la Tórtola. Muere en esta isla Mansuelt y Morgan le reemplaza en la jefatura con entusiasta aplauso de la banda.

El nuevo jefe equipa otra flota compuesta de navíos más fuertes, dotados de doble tripulación; los que lanza a la mar en detall, señalándoles un puerto de Cuba como sitio de reunión. Una vez reunidos los buques navegaron juntos sobre Puerto Príncipe de Cuba que toma y saquea Morgan. Dueño

de la ciudad, en el corazón mismo, en el núcleo del poderío español; halla sin embargo que el botín tomado no alcanza a cubrir las deudas que ha contraído en Jamaica para armar la flota y ésta se desbarata, dispersándose los filibusteros en quiebra.

Por tercera vez arma Morgan en Jamaica una escuadra de nueve barcos, equipados con 470 filibusteros ingleses y franceses y acomete con ella Portobelo, aprovechando las sombras de la noche; se posesiona de la ciudad y hace en ella tan terribles estragos durante quince días, que llegan a faltar los víveres y a reducirse la población por las enfermedades que causaban los cadáveres insepultos. No quiso sin embargo retirarse hasta que el gobernador le pagó cien mil escudos; suma en la que había fijado el rescate de la ciudad, llevándose al dejarla libre, además del rescate, 75 acémilas cargadas con el botín recogido, cuyo valor alcanzó a 500, 000 pesos en mercaderías, además del dinero. Tan buena suerte atrajo a sus banderas gran número de jefes de banda, permitiéndole elevar a 15 el número de sus barcos y a 960 el de filibusteros que los tripulaban. Con esta fuerza acomete a Maracaibo: encuentra en el fuerte gran provisión de armas y municiones de las que se apodera, saquea la ciudad lo mismo que la villa Gibraltar y acometido por tres fragatas españolas, hace saltar una hecha pedazos, rinde a las otras dos sin perder un solo hombre y reparte dos mil quinientos duros a cada filibustero de su equipaje, además de mercaderías, como utilidad en el cruce.

Vuelto a Jamaica organiza una flota de 37 naves, en las cuales embarca dos mil hombres de acción y acomete a Santa Catalina, defendida por diez fuertes; pierde en el ataque cuatro naves, pero en cambio aumenta sus municiones con las que recoge en la isla. El escorbuto y la disentería se desarrollan en su equipaje, pero nada alcanza a disuadir a Morgan del proyecto que ha concebido al organizar tan fuerte expedición.

Fuerza el Chagres y navega aguas arriba hasta donde este río lo permite y luego sigue su marcha por tierra hasta llegar a los suburbios de Panamá, cuyas goteras asedia tenazmente cuatro días consecutivos. Los sitiados acuden como a un remedio heroico, al recurso de soltar toros bravos contra el campo que ocupaban los sitiadores; pero estos filibusteros de escuela, justamente cazadores de toros bravos, con cuyo género de caza estaban familiarizados de antaño y que hacían lujo de no perder jamás una bala, mataban jugando aquellos toros y muy alegremente se los comían asados.

Al cuarto día de asedio, en Enero 28 de 1670, Morgan se apodera de la ciudad, la saquea, la ocupa varios días y luego repasa el Istmo y vuelve a embarcarse con el botín en sus naves.

La crónica seguida hasta aquí atribuye a Morgan una crueldad inútil: el incendio de la vieja Panamá, después de rendida. Sin embargo: un testigo casi presencial, de muy elevada jerarquía, el obispo don Antonio de León, capitán general de Tierra firme en 1674, comisionado por la Audiencia de Lima para trasladar la ciudad al sitio que hoy ocupa, levanta ese cargo formula-

do contra el pirata, asegurando con su autorizada palabra, que la vieja Panamá fue incendiada por sus mismos moradores, que creyeron ahuyentar de esa manera al enemigo y evitar sus depredaciones: algo así como el incendio de Moscú.

El botín fue considerable, consistiendo en oro, plata y perlas, pero su distribución originó grandes litigios y rencores entre la masa filibustera. Morgan disgustado de los excesos a que ésta se había entregado en Panamá, de sus exigencias injustas e indisciplina incorregible abandona el Chagres con cuatro de sus naves en Febrero 25 y fue a refugiarse en Jamaica, separándose definitivamente de sus correligionarios para no mezclarse más en ese tráfico de violencias, al cual debe su nombre la imperdurable resonancia que en él adquirió.

En Jamaica se le hizo caballero, obtuvo el nombramiento de comisario de Almirantazgo y desplegó en adelante el más severo rigor contra los que hasta su expedición a Panamá vieja habían sido sus compañeros.

***

Al recibir la noticia de las exacciones de Morgan en Panamá mandó para auxiliar esta ciudad, ya reducida a cenizas, don Pedro Antonio de Castro décimo conde de Lemus y virrey del Perú, una escuadra de 18 naves, con cerca de tres mil hombres, al mando del marqués de Corpa. En Guayaquil se reforzó todavía más la expedición, pero ésta, la más fuerte que salía del Perú llegó, como era natural, fuera de tiempo al lugar de su destino.

Se atribuye la culpa de los daños que sufrió Panamá vieja a la impericia militar de su gobernador, que omitió oponerse al paso de Morgan en un lugar estratégico, cuya escabrosidad lo hacía inexpugnable, multiplicando la fuerza de los soldados que tuvo a sus órdenes.

La toma de Panamá y su ruina consiguiente, es una de las más notables hazañas realizadas por los filibusteros.

Desde el actual fondeadero se miran aún los altos muros de la iglesia en ruina y otros edificios de apariencia, que revelan la importancia de la ciudad primitiva.

XIV

EL PIRATA CLERKE ES AHORCADO EN LIMA

Carlos Henrique Clerke, natural de Saint Maló, entró por Magallanes al Pacífico en 1670, mandando una nave inglesa de 40 cañones, con la cual arribó a Valdivia falto de bastimento y de gente, diezmada por el escorbuto Traía una comisión hidrográfica del gobierno inglés, en cumplimiento de la cual debía rectificar las situaciones ya fijadas en las costas de Chile y el Perú

Recaló en Valdivia para proveerse de lo que le hacía falta y cometió la

imprudencia de saltar personalmente a tierra. Las autoridades del puerto apresaron el bote en que desembarcó, después de una lucha en la cual sucumbieron los acompañantes de Clerke y éste, reducido a prisión, fue remitido a Lima, donde se le juzgó como pirata y se le sometió a crueles tormentos. Para salvar la vida llegó hasta afirmar que era un religioso exclaustrado, pero nada fue bastante a salvarlo y después de doce años de prisión, se le ahorcó en la plaza mayor de Lima. El buque sin jefe había reagravado la condición del capitán prisionero; pues se presentó sorpresivamente en Arica y se hizo pagar 50, 000 duros bajo la amenaza de incendiar o reducir a escombros la población con su artillería si no se le aprontaba dicha suma. Obtenida que fue, se hizo entregar además los víveres y agua que le hacían falta.

MUCHOS JEFES FILIBUSTEROS VIENEN AL PERU

El 23 de Marzo de 1679 salieron de Jamaica en nueve embarcaciones 331 filibusteros capitaneados por Cokson y llevando entre los jefes a Harris Charpe, Hawkins, Shays, Bournano, Cook, Allesson, Rowe, Macket, Guarlen, Wolmen, Watliu, Dampier, Davis y otros. Estos filibusteros se dirigieron al golfo Darién y el 19 de Abril se apoderaron a viva fuerza del fuerte Santa María, en el que recogieron poco botín. En seguida escondieron sus embarcaciones y armado cada hombre de un fusil, dos pistolas y cuatro galletas se internaron en el Istmo, sin conseguir tomar ninguna presa porque precedidos de la fama de sus atrocidades, todos huían al conocer la noticia de que se aproximaban.

Al llegar a las orillas del golfo de Panamá construyeron canoas y embarcados en ellas consiguieron apresar un navío español de alto bordo. Intentaron en seguida un desembarque en la nueva Panamá, pero después de bloquearla durante diez días pudieron convencerse de la banalidad de su intento, limitándose a capturar algunos barcos de comercio.

Cokson dimitió el mando superior, reemplazándolo Hawkins, quien falleció muy poco después. Entonces eligieron jefe a Charpe, que gozaba de mucha popularidad entre la horda filibustera.

Charpe abandonó el golfo, dirigiéndose sobre Arica, puerto que intentó sorprender durante la noche; pero fue rechazado por los vecinos y abandonó la bahía, haciendo rumbo al puerto de Ilo, en donde consigue provisiones.

De Ilo zarpa Charpe con rumbo a Juan Fernández y situándose en esas islas hizo varias presas de los buques que las reconocen yendo en demanda de Valparaiso.

La parsimonia que empleaba y el escaso producto de las presas hechas le hicieron perder en el concepto de sus turbulentos subordinados, quienes lo depusieron, reemplazándolo con Watliu.

El nuevo jefe, siguiendo la opinión dominante repite el amago contra Arica y abandona las islas, dejando olvidado en ellas al indio Guillermo, que

les había prestado muy útiles servicios.

Este segundo ataque de los filibusteros contra Arica tuvo resultados más desastrosos para ellos que el primero, pues perdieron gran cantidad de gente en la batalla que motivó Watliu al abandonar a Arica se dirige contra Paita, puerto que ataca también pero donde también es rechazado vigorosamente, viéndose en la indeclinable necesidad de abandonar la empresa. Ese mal resultado provoca el desconcierto y el cisma en la gleba aventurera e indisciplinada. Shays, Dampier, Davis y unos cuarenta números imponen que se les deje en Panamá y son desembarcados en Chepo, desde donde se trasladan al Chagres. Juan Guarlen, Eduardo Wolmen, Charpe y otros de los jefes con 150 hombres continúan el cruce hasta Perico y frente a esta isla asaltan la fragata *Trinidad*, a cuyo bordo encuentran 50, 000 duros, pólvora y pertrechos que se remitían del Perú para robustecer la defensa de tierra firme.

Las correrías de estos filibusteros habían motivado el refuerzo del Callao y el envío que de este puerto se hizo a varios otros del vasto litoral del virreinato de pertrechos y armas. A consecuencia de ellas se puso además en movimiento la flota militar, dos de cuyos buques acababan de concluir recientemente su carena.

EN TUMACO SON RECHAZADOS LOS FILIBUSTEROS

Guarlen, Wolmen y Charpe regresan de nuevo al sur y a los pocos días en viaje recalaron en Tumaco por víveres, mientras la escuadrilla española, mandada por Portejos y compuesta de tres barcos mayores y un patache, cruzaba buscándolos más al norte.

Los filibusteros penetraron en la estrecha rada de Tumaco en un primer desembarque y recogieron bastantes víveres, pero pareciéndoles fácil y prudente tomar mayor cantidad, desembarcaron por segunda vez con 40 hombres bien armados, a órdenes de Wolmen. Los vecinos los esperaban diseminados en los bosques, prevenidos de buenas armas, apostados detrás de los gruesos y añosos cedros de que están cubiertos la isla que cierra la rada y los terrenos por donde serpentean los canales que a ella conducen, exhuberantes de vegetación como la costa en general desde Punta de Picos para el norte. Los dejaron pasar hasta la rada, desembarcar, y una vez en tierra los amagaron de todas direcciones con el vivísimo y nutrido fuego de sus mosquetes.

Todos los filibusteros sucumbieron en la celada, incluso Wolmen, que prefirió morir peleando antes que rendirse. Guarlen sucedió a Wolmen en el mando de los filibusteros y aun cuando este último hubiera hecho valer en favor de los planes comunes los conocimientos locales del virreinato, que su residencia en Lima le había permitido adquirir; ya en sus largas conversaciones con los otros jefes les había dado los datos necesarios para que pudieran

acordar el itinerario más en armonía con sus propósitos.

Guarlen continuó navegando al sur y en esa remontada apresó varias embarcaciones pequeñas, entre éstas, frente de Puná una que salía de Guayaquil a explorar y un chinchorro de Panamá en el cual navegaba con su familia el alcalde de corte don Rafael Azcona. Los filibusteros habían resuelto atacar Guayaquil; pero los disuadió de su intento la noticia que los tripulantes de esas embarcaciones les dieron de existir en uno de los pasos angostos del río Guayas un fuerte armado con seis piezas de a 15. Guarlen dejó a Azcona y su familia en Paita, continuando su viaje al sur hasta Huanchaco, en cuyo puerto desembarcó los otros prisioneros, por quienes llegó al virrey la noticia de su presencia en las inmediaciones del Callao.

El virrey, que lo era por esa fecha el arzobispo Liñán, mandó zarpar el navío *San Lorenzo,* que a prevención había retenido en el Callao, para que fuera en demanda del enemigo. Este navío estaba armado con veinte cañones y lo tripulaban 150 hombres, a órdenes de don Manuel Pantoja.

El *San Lorenzo* remontó hasta Ilo y luego bajó registrando la costa sin encontrar ningún buque enemigo. Liñán ordenó que la escuadra regresara de Panamá y en Noviembre 29 de 1680 estuvo en Paita, de cuyo puerto siguió su viaje al Callao, y en el tiempo empleado en hacer este viaje los filibusteros surgían en Coquimbo el 13 de Diciembre apoderándose de la Serena, sin que se le opusiera resistencia; ahí se entregaron al saqueo, perpetrando toda clase de delitos; pero una intentona de los coquimbanos para quemarles las naves produjo un principio de incendio, que sólo después de mucho trabajo consiguieron ahogar los marineros y precipitó el abandono que los filibusteros hicieron de la ciudad, después de prenderle fuego a su vez, fuego que los vecinos apagaron cuando los incendiarios estuvieron lejos.

Un buque bien armado, que había salido del Callao con recursos para Valdivia, tuvo orden de buscar a los filibusteros. Con el mismo objeto se hizo salir de Valparaiso dos embarcaciones, las cuales los divisaron a la altura de Juan Fernández, sobre cuyas islas habían hecho rumbo al salir de Coquimbo. Esas naves procuraron darles caza, pero ellos cambiaron de rumbo durante la noche, dirigiéndose una vez más sobre Arica, a barlovento de cuyo puerto desembarcaron de noche en sus embarcaciones menores.

TAMBIEN SON RECHAZADOS EN ARICA LOS PIRATAS

El 9 de Febrero de 1681 a las 8 de la mañana se presentan cerca de la ciudad, fuerzan una trinchera y aprisionan a varios individuos. Alentados con ese éxito se adelantan a tomar la ciudad, pero ya dentro de ella son enérgicamente rechazados por los vecinos que les hacían fuego desde las casas, los techos y las esquinas. Guarlen y veinte más quedan muertos en las calles y diez y nueve que resultaron prisioneros, fueron remitidos a Lima y ahorcados en su plaza de armas. De parte de los agredidos murieron veintitrés y

hubo entre ellos, además, muchos heridos. La batalla cruda, aunque de corto número de combatientes, duró siete horas.

Los filibusteros proclaman otra vez jefe a Charpe y se dirigieron desde Arica al estrecho de Lemaire, que pasaron sin dificultad, burlando a los Pontejo y los Pantoja.

XV

CONTINUAN SUS CORRERIAS LOS PIRATAS

Cook, Davis, Dampier, Wafer y los otros que se habían separado para cruzar el Istmo encontraron sus pequeñas embarcaciones varadas y escondidas entre la exuberante vegetación del Chagres, como las habían dejado. Las recorrieron y embarcados de nuevo, emprendieron sus merodeos por el fondo del golfo de Uraba, tomando al cabo una fragata española de 18 cañones, que bautizaron con el nombre de *El Desquite*, nombre que aludía a la vez a su escasa fortuna en el Mar del Sur y a sus esperanzas de mejorarla en un próximo porvenir. Los filibusteros se dirigen al golfo de Méjico, en el que hacen un cruce sin resultados más halagüeños que los obtenidos antes en el Mar del Sur, al fin se dirigen a la costa de Virginia y ahí reclutan gente y seducen a Cowley para que les sirviera de piloto. Una vez completo el equipaje se hacen a la mar el 23 de agosto de 1688 dirigiéndose a la costa de Africa, hasta llegar a Sierra Leona en donde, sirviéndose de una estratagema, se apoderaron de la urca *Barchelor's Delight* (Delicias del mozo) fuerte de 36 cañones y con pertrechos para tres años. Bautizan la urca capturada con el nombre de *Tigre*, transbordan a ella cuanto había de útil en el *Desquite*, hacen arder este buque y ponen en tierra el equipaje danés, para ahorrar los víveres.

Se ponen luego sobre sus velas, navegan al Oeste y después de una navegación sin accidentes recalan en las islas de Falkland, que suponen haber descubierto y a las cuales bautizan con el nombre de Pepys, en honor de Samuel Pepys, secretario del entonces duque de York y grande almirante de Inglaterra, más tarde Jacobo II. En una de las grandes y cerradas bahías de las Falkland (a) Soledad, limpian y recorren los fondos de la urca, renuevan la aguada y dan expansión al equipaje, que se recrea recorriendo las quebradas y cerros de esa extensa isla cubierta de vegetación.

Levan ahí sus anclas y se dirigen al poniente en demanda del Estrecho, yendo a recalar en Tierra del Fuego. Eluden Magallanes y temen luego un empeño aventurándose en Lemaire, por lo cual rodean por el Este la isla de los Estados y el cabo de Hornos, frente al cual fueron por varios días juguete de las grandes olas que levantaban las tempestades.

Ya en el Pacífico, a los 47º de lat. Sur, encontraron el navío *Nicolás*, de la matrícula de Londres, su capitán Juan Eaton, que lo había equipado en el Támesis a pretexto de dedicarlo al comercio. Los filibusteros obligan a Eaton a juntárseles, la tempestad los empuja hasta los 63º 30' lat. Sur, la más al-

ta que hasta entonces se había alcanzado y en la cual el frío se les hacía insoportable. Restablecida al cabo la benignidad del tiempo, navegan hacia el Sur y van a recalar a Juan Fernández.

En estas islas encontraron a un indio mosquito que en la expedición con Charpe en el viaje de 1680, había quedado por olvido en esa isla solitaria. Se llamaba Guillermo y había pasado cuatro años en la soledad de Mas Afuera, sin otra compañía que los bosques de Myrthos y las cabras salvajes; hartándose en la contemplación de los verdes valles, cuyas perspectivas, con ser hermosas, eran siempre las mismas. Al desembarcar tenía en su poder un fusil, un cuchillo y un frasco lleno de pólvora y de balas, pero cuando se le concluyeron esas municiones, se sirvió de su cuchillo como de una sierra, con que hizo trozos el cañón de su fusil y con esos trozos fabricó arpones, lanzas, bicheros y un gran cuchillo, haciendo enrojecerse el metal y moldeándolo después entre dos piedras, al modo que acostumbraban hacerlo en su país. Como su traje concluyó por destrozarse del todo, los filibusteros lo encontraron vestido con pieles de cabra; lo cual no impidió a Guillermo obsequiar a sus camaradas con un banquete tan opíparo como rústico.

REGRESAN A ARICA Y PONEN CUPO LOS PIRATAS

Los filibusteros se dirigen de Juan Fernández a Arica, donde imponen y cobran un cupo de cien mil duros, toman un barco con harina y van a depositarla en Galápagos, islas que también creen descubrir y que bautizan con el nombre de *Islas Encantadas,* tal vez por la especialidad de las corrientes que las rodean. Dampier da de ellas las primeras noticias hidrográficas, pero ya en 1570 Ortelius las consignaba en su mapa y los españoles las conocían con el nombre de *Galápagos.* Ahí depositan la harina robada, y Cowley, el piloto de la expedición, levanta el plano de las islas.

De Galápagos fueron a Realejo por víveres, luego visitaron el golfo de San Miguel, apoderándose poco después de las islas Manguera y Amapalla. En esta última isla muere Cook, y este acontecimiento rompe la cordialidad que aquel supo mantener entre los jefes, avivando la rivalidad profunda que existía entre Davis y Eaton, capitanes de las naves.

Cowley y Eaton dejan las islas dichas y navegan solos en el *Nicolás* hacia el Sur, hasta alcanzar las costas del Perú; recalando en Paita, en cuyo puerto apresan dos navíos que encontraron ahí fondeados; y regresaron de Paita a la Gorgona, para proveerse de leña y agua en esta isla. Desde ella navegan al poniente hasta recalar en la de Huam, del grupo de Marianas. Cowley se finge enviado de la Corte de Francia y engaña así al gobernador español, que le permite desembarcar y proveerse de cuanto le faltaba para seguir su viaje. En la prosecusión de éste, descubre un archipiélago a los 13º 30' Lat. N., no lejos de Luzon (Manila) la principal de las Filipinas. Barajadas estas islas llega a Cantón, cuya ciudad saquea.

Cowley termina ahí sus correrías, se separa de Eaton y demás camaradas, se embarca en un navío holandés y se restituye con sus riquezas por Buena Esperanza a Londres, después de haber dado la vuelta al globo.

* * *

El virrey Jáuregui tenía para esa fecha a su disposición las fragatas *Santa Paula*, venida de España con pertrechos, la *Balvaneda*, la *Santiago de Galicia* el *Aquiles*, la *Princesa de Aragón*, la *América*, el *Peruano* y el *San Pedro*; sólo que el almirante de esta armada, Vacaro, no deja testimonios de su diligencia.

XVI

APARICION DEL PIRATA EDUARDO DAVID (EDUARDO DAVIS)

La crónica de Llanos Zapata hace en los hechos de esta época una confusión abrumadora, en la cual no es fácil restablecer la verdad histórica sin grandes esfuerzos y trabajo. El hace aparecer de improviso en el Pacífico un Eduardo David, flamenco, a quien toma entre la isla el Amortajado (Santa Clara) y la punta Santa Elena, para atribuirle los hechos de diferentes jefes filibusteros.

No cabe duda de que este Eduardo David, flamenco, es el forbante inglés Eduardo Davis, compañero de Charpe y los demás al salir de Jamaica en 1679, vuelto al Uraba con Cook y subordinado a este como Dampier, Cowley Marcerti y los otros jefes de la fragata *El Desquite*. Al separarse Eaton con Cowley en el *Nicolás*, Davis queda en posesión de la urca *Tigre*, acompañado de Dampier, Swan y otros jefes, en Amapalla (Centro América) siendo mucho más tarde cuando vienen al golfo de Guayaquil.

Fue en Amapalla, en 1684, cuando Eduardo Davis reemplaza a Cook en el mando de la *Tigre*, lo cual produce la separación de Eaton, mencionada antes.

Eduardo Davis atesoraba muchas cualidades morales que lo imponían. Según Burnoy "aunque bucanero, era un hombre de mérito incuestionable. Jefe enérgico, previsor, valiente, reposado, de prudencia, moderación y firmeza poco comunes entre los bucaneros; su reputación no estuvo manchada por actos de crueldad. Lejos de eso, mientras ejerció el mando, contenía la ferocidad de sus compañeros.

No es pequeño testimonio de su habilidad el haber conseguido que todos los bucaneros del Mar del Sur, en su tiempo, se pusieran a sus órdenes y le tributaran obediencia como a jefe, sin que se suscitaran rivalidades".

Davis al abandonar Amapalla vino a merodear en el golfo de Panamá, teniendo su centro en el grupo de las Perlas y ahí consiguió aumentar su flota hasta diez naves y el equipaje a mil hombres, muchos de los cuales habían cruzado el Istmo, atraídos por la novedad de las correrías de filibusteros en el

poco conocido Mar del Sur.

Noticiado de lo que ocurría en Panamá, el virrey, duque de la Palata, ordenó apresurar la carena del patache *San Lorenzo*, carena que se hacía en Guayaquil, y poner en obra la de la *Capitana*, armándose también en guerra los buques mercantes *Populo*, *Rosario* y *Santo Toribio*. Además se preparó un brulote, embrión del torpedo moderno.

Era urgente remitir tesoro a Panamá, pues los galeones de Tierra firme lo esperaban en Portobelo para continuar su viaje a Cádiz; pero el comercio se abstuvo de hacer remesas y hubo de salir un convoy mixto, llevando sólo tesoro real, en buques mercantes, cargados además de mercaderías, víveres y pertrechos; y custodiados por la escuadra armada. Este convoy hizo un rodeo al recalar en el golfo de Panamá, escurriéndose dentro del puerto del mismo nombre pegado a la costa septentrional del golfo; y una vez puestos en seguridad los barcos mercantes, los de guerra, que habían venido custodiándolos, salieron sobre el grupo de las Perlas, en busca de los filibusteros.

El mando de la escuadra española lo ejercía el general del Callao don Tomás Paravicino, *hermano político* del virrey, teniendo a sus órdenes al general del mar del Sur don Antonio Beas y al maestre de campo de las fuerzas de guarnición don Santiago Pontejo.

La escuadra española cayó de improviso sobre la de los filibusteros, fondeada en la isla del Rey, el 8 de Julio de 1685, trabándose el combate en condiciones ventajosas para Paravicino y sus cinco bien provistos barcos, cuya embestida debió haber rendido o destrozado los barcos filibusteros, pero por causas que no se han consignado, en el mayor empeño del combate y cuando la fortuna sonreía a la bandera española, los filibusteros se alejaron de la isla sin ser perseguidos.

La escuadra ibérica hizo rumbo al sur y en Paita, estando al ancla, perdió la capitana, devorada por el fuego propagado a bordo durante la noche del 5 de Setiembre del mismo año. En ese incendio perecieron 400 de los tripulantes, salvando sólo 15, entre estos un hijo del general Pontejos. El general Paravicino estaba en tierra al ocurrir ese luctuoso siniestro.

Con motivo del combate de las Perlas los filibusteros se diseminaron, viniendo Davis al Sur con lo más graneado de la flota y en Noviembre desembarca en Paita con 110 hombres, asedia durante seis días la ciudad y concluye por reducirla a cenizas.

Regresa de Paita sobre Guayaquil, donde es rechazado, limitándose sus adquisiciones a cuatro buques que toma en el río, cargados de paños de Quito y mil esclavos, de los que escoge algunos para su servicio, dejando ir libres los barcos con la mayor parte de ellos. Navega en seguida hasta Realejo, visitando algunos valles fértiles y en el puerto dicho se provee de víveres frescos.

Vuelve de nuevo al Sur en Agosto de 1686 y arriba a Chérrepe, desde cuyo puerto se dirige a Saña, ciudad hasta entonces opulenta, la cual saquea y arruina e igual cosa hace después en Santa; en Casma, donde se refiere que

aun existe la bala de un filibustero en la frente de un Ecce Homo; y en Huacho, donde se victimó a un cura, que no pudo pagar su rescate.

EN PISCO FUERON DERROTADOS LOS FILIBUSTEROS

Sólo en Pisco se les opuso resistencia formal. Ese puerto estaba defendido por un fuerte y al presentarse los filibusteros hubo tal entusiasmo para rechazarlos que hasta las señoras tomaron parte en la refriega. Los filibusteros desembarcaron en Paracas y desde ahí se trasladaron al pueblo, parapetándose entre las calles y sobre los techos de las casas.

Pero el polvorín del fuerte se inflamó e hizo explosión y faltaba además un jefe que diera unidad y acierto a la resistencia, por cuyos motivos los pisqueños tuvieron que rendirse y pagar, después de sufrir el saqueo, veinticuatro mil duros como rescate de los prisioneros tomados por Davis. De Pisco hizo este rumbo a Galápagos, así por distribuir el botín como por renovar su aguada y provisiones, refrescar la gente y carenar las naves.

SE INSTRUYE, PARA SEGURIDAD, LA COMPAÑIA MARITIMA

Urgido el comercio por remitir fondos a Panamá antes de que zarparan los galeones de Portobelo, habían conseguido que la escuadra viniese a Lobos, donde se le juntaron los buques portadores del dinero del comercio, y el convoy así reforzado, se encaminó a Panamá; lo cual había dejado desamparadas las costas del Perú y Chile. Esa circunstancia permitió a Davis, al salir de Pisco para Galápagos, atacar al navío mercante *Santa Catalina*, cuyo capitán Mancilla, lo defendió hasta rendir la vida en su puesto de honor. Reemplazado por Mendieta, el piloto, mantuvo éste la resistencia y al convencerse de que sería necesariamente vencido, gobernó sobre la playa, en la cual cayó su nave. El *Santa Catalina*, como todos los buques de cierto porte, aunque mercantes, iba armado de algunas piezas de artillería, como medida de precaución.

Al conocerse este hecho, que unido a las depredaciones anteriores llevó a su límite el clamoreo y la indignación, a la vez que el pánico del comercio y de las poblaciones ribereñas, ambos sentimientos se aunaron y del esfuerzo común surgió el propósito de establecer una "Compañía marítima", destinada a procurar la seguridad de las naves del comercio y pueblos de la costa, seguridad a la cual el Virrey no alcanzaba a atender con sus recursos naturales, teniendo que cumplir antes que todo con las remesas de tesoro a la Metrópoli y habiendo ya hecho algunos llamamientos al vecindario para reparar la escuadra, acometer la obra de amurallar Lima, reparar nuevamente los fortines del Callao, elevar el efectivo de las fuerzas y fundir cañones para este puerto, Pisco, Valdivia y Panamá.

La Compañía marítima armó de prisa los navíos *San José*, *San Nicolás* y un patache, encargando el mando a Artunduaga e Igarza, pilotos vizcaynos.

FECHORIAS DEL PIRATA MARCERTY

Marcerty con el grupo francés de los filibusteros diseminados después del combate y derrota de las Perlas, navegó hacia el Sur, en una embarcación pequeña y vino a recalar en Juan Fernández, que, como las islas de Galápagos eran el refugio de estos filibusteros, como fueron más tarde el de los pescadores de ballenas. Una después de otra toma hasta cuatro naves y cuando se supuso fuerte, atacó a Valparaíso, en cuyo surgidero fue rechazado. De ahí zarpó para Coquimbo en cuyo puerto dio fondo en Setiembre de 1686. Consigue desembarcar e incendiar el Convento de Santo Domingo y saquea la ciudad, pero vinieron refuerzos de La Serena y hubo de retirarse con sus huestes famélicas, después de una acción reñida y bajo los fuegos del enemigo.

De los cuatro barcos que había tomado escoge el mejor y embarca en él sus más valiosos efectos, haciéndose a la mar con rumbo al estrecho de Magallanes. En dicho estrecho sufre una tempestad huracanada que destroza la nave primero y la arroja luego a la playa, hecha pedazos. Con sus despojos los náufragos sobrevivientes construyeron otra embarcación, empleando diez meses en obra tan penosa, acometida en esa región desierta, con sólo el material y herramientas salvadas.

En esta embarcación continuaron su viaje los que habían podido soportar la mala clase de alimentos, la severidad del clima y la falta de abrigo contra el hielo. Esa navegación, en condiciones positivamente angustiosas la continuaron hasta Cayena, en la Guayana francesa.

De ahí Marcerty y otros tres pasaron a Francia, llevando el primero escrita una memoria de los accidentes ocurridos en el Pacífico y de los proyectos incubados en relación con ellas durante todo el tiempo que duraron.

Marcerty consiguió interesar en esos proyectos a Monsieur Genes, quien obtuvo de Luis XIV seis bajeles, con los cuales zarpó de la Rochela en Junio 3 de 1695 y vino a los mares de América sin otro objeto que colaborar en las observaciones, demarcaciones y demás trabajos hidrográficos que realizó Monsieur Trojes, regresando a Europa en 1697.

***

Dos buques de los filibusteros ingleses, dispersos en el rememorado combate de las Perlas y capitaneados por Swan y Dampier huyeron hacia las costas de Nueva España. Ahí atacaron y rindieron Granada con poco provecho, continuando luego su navegación hasta California, con la misma escasa fortuna. Enderezan en seguida el rumbo a Filipinas, pasan de estas islas a Sumatra y otras, entre las cuales se pierde su pista.

LOS PIRATAS ASALTAN E INCENDIAN GUAYAQUIL

Davis, fuera que había recibido noticias, que lo llamaran exprofeso o por espontánea inspiración; abandona Galápagos en Mayo de 1687, y viene al

Golfo de Guayaquil, al cual llegó el 26 de dicho mes, día en que avistó fondeadas frente a Puná vieja las embarcaciones de 300 filibusteros, que habían cruzado meses antes el Istmo, al mando de Groguiet y Picard, trasladándose probablemente con sus embarcaciones de uno a otro océano.

Esos filibusteros se habían internado en el Guayas río arriba y avanzaron hasta Guayaquil; acometieron la plaza, que se defendió vigorosamente y después de sangrienta riña con los vecinos que la defendían, forzaron la triple trinchera que resguardaba a los agredidos, parapetados detrás de ellas, rindieron a éstos y se apoderaron de la ciudad, parte de la cual fue presa de las llamas en todo el fragor de la contienda.

Los filibusteros vencedores impusieron a Guayaquil un cupo de un millón de duros, reducidos por *equidad* a 42, 000; tomando además 92,000 de las arcas reales y 20,000 de particulares y mercadería fina, perlas, piedras preciosas, plata en pasta y labrada, todo lo cual representaba más de 200,000 duros de valor. Apremiando por la entrega de los 42,000 duros, decapitaron uno después de otro hasta cuatro de los 500 prisioneros que habían tomado y tenían a bordo de sus naves, remitiendo desde Puná vieja las cuatro cabezas al Gobernador, una después de otra, para recordarle su compromiso no cumplido.

Este acto cruel produjo vivísima indignación, contribuyendo mucho a decidir a los más egoístas para que cooperasen a la defensa común, acudiendo con recursos a la *Compañía Marítima*, hasta más allá de la suma que había menester.

Las naves de la Compañía se hicieron a la mar a mediados de Mayo con rumbo al Norte y pocos días después el 27 de dicho mes, arribaron al Golfo de Guayaquil, en el cual se habían reunido ya los buques de Davis con los Groguiet y otros 14, de menor porte, que este último había tomado en Guayaquil y en los cuales tenía los 496 prisioneros de los notables apresados en esa ciudad.

Al avistar las naves españolas, o antes, Groguiet y los suyos pacta con Davis repartir el botín, según la usanza de los *Hermanos de la costa*, reuniendo en consecuencia sus fuerzas contra el enemigo común; proposiciones que acepta Davis, procediéndose en el acto a repartir el botín y preparar la resistencia.

Los buques de Artunduaga principian a amagar a los filibusteros desde que lo permiten la marea y el viento y a contar desde el 27 de Mayo ocurren durante siete días combates muy reñidos, pero de incierto resultado y al cabo de ese tiempo los filibusteros abandonan sus rehenes, los buques en que los guardan y otros dos desarbolados en la acción de armas; para huir con los menos maltratados, que escapan con gruesas averías. Estos buques aliados se diseminan, como sucedió dos años antes después del combate de las Perlas.

La flota de Groguiet sigue al Norte y tras ella navega Artunduaga con sus naves. Una de éstas, la *San Lorenzo*, varó a poco en los bajos de Atacames,

si bien, por la proximidad de la costa salvó la tripulación y luego pudieron salvarse también los pertrechos y la artillería.

Artunduaga con el *San José* y el patache continuó persiguiendo a los filibusteros franceses y consiguió alcanzarlos cerca de la isla Amapalla (Nicaragua). Se trabó combate y los filibusteros destrozados estuvieron urgidos hasta embarrancar sus embarcaciones y cruzar por Honduras para caer en la vía del Segovia, por la cual volvieron al mar de las Antillas.

***

A los 21 meses de viaje regresó al Callao el valiente Artunduaga con siete naves tomadas a los filibusteros, después de limpiar de ellos el mar del Sur. El virrey silenció los brillantes hechos del bravo marino de comercio para evitar la comparación saltante que pudiera hacerse entre los grandes resultados obtenidos por la "Compañía Marítima" y el mezquino partido que de la escuadra real retiró *su cuñado Paravicino.*

***

En cuanto a Davis, desde Guayaquil navegó al Sur sin ser perseguido, dirigiéndose a Juan Fernández. Desde esta isla sigue su derrota al cabo de Hornos, que dobla, hace escala en el Brasil y continúa navegando hasta las Antillas.

En ellas se informa de que Jacobo II ha amnistiado a los forbantes, se traslada a Filadelfia y de este puerto salió con sus riquezas para Inglaterra en Mayo de 1688.

Se establece en el reino unido y vive con sosiego y regalo, consultado con frecuencia sobre las cosas del mar y bastante considerado hasta que, después de muy quieta agonía, muere de vejez.

Davis es el filibustero que ha permanecido más tiempo en el Pacífico, siendo mucha parte de ese tiempo el jefe reconocido por cuantos aventureros lograban cruzar el Istmo y ponerse a flote en dicho océano.

XVII

EL VIRREY PORTOCARRERO MEJORA LA FUERZA NAVAL

Como muchos de sus antecesores, el virrey Portocarrero al asumir el mando en 1690, se contrajo de preferencia a mejorar la fuerza naval del virreinato, a cuyo efecto hizo construir tres navíos en los astilleros de Guayaquil: el *San Lorenzo,* que se perdió poco después; el *Concepción* y el *Sacramento:* cada uno montaba 30 piezas, en dos y media baterías.

Con dos de esos navíos mandó al almirante Beas y al capitán Cordones a que reconocieran Juan Fernández, anotando las condiciones hidrográficas

de ambas islas y los recursos que ofrecieran al navegante como agua, leña, pesca, ganado cabrío, fondeaderos cómodos y seguros, etc. Llevaban también la orden de recoger la gente que hubieran dejado en dichas islas los piratas y la de destruir por medio de perros amaestrados el ganado cabrío; todo lo cual se efectuó muy especialmente la disminución de ganado en Más a tierra. Cordones, a quien tocó dicha comisión en esta última isla, recogió en ella algunos hombres abandonados, intentó la destrucción del ganado, fijando además la situación geográfica de la isla, después de lo cual regresó al Callao.

Aunque lo silencia la crónica, es de suponer que Beas cumplió también su comisión en Más afuera, si bien la destrucción de ganado en esta isla encontró mayores dificultades o no se intentó, pues en ella se conservó en gran número el ganado cabrío.

LUIS XIV ORDENA A POINTY DEVOLVER JOYAS SAGRADAS

Seis años más tarde una armada francesa de once navíos y gran número de transportes al mando del almirante barón Pointy, asesorado de M. Ducane, teniendo entre el equipaje 1,800 bucaneros como tropa auxiliar de desembarque, salió del Petit- Goave con rumbo a Cartagena. Pointy tomó el castillo de Boca Chica y desembarcó sus fuerzas en la playa que media entre Ciénago y el castillo de San Lázaro, contra el cual arrojó 2,000 bombas. Ganada esta fortaleza, atacada y rendida la de la Media luna y en seguida el arrabal de Gigimani, Pointy ocupó fácilmente la ciudad, que, una vez rendida fue entregada al saqueo.

Un tesoro de diez millones, en su mayor parte perteneciente al comercio, esperaba en esa ciudad el arribo de los galeones del marqués de Saucesilla; y esa respetable suma fue la rica presa de los asaltantes.

Entre otras valiosas especies se apropiaron de una urna del *Santo Sepulcro,* construida de plata pura, cuyo peso era de cuatrocientas sesenta y dos y media libras. Luis XIV ordenó espontáneamente la devolución de esa joya, diciendo a los raptores con motivo de su apropiación que "no los enviaba a profanar templos, ni a mezclar entre las presas los vasos sagrados, ni cosa que tocase a los usos de la iglesia".

Alejados los franceses del puerto y como se negara a los bucaneros la parte que, según sus usos, les correspondía en el botín, circuló de labio en labio esta frase de uno de ellos:

"Nuestra parte queda en Cartagena" y separándose, durante la noche, de la armada francesa, volvieron en sus felibotes a saquear por segunda vez la ciudad sojuzgada y exangüe.

El virrey, conde de la Monclova, informado de lo ocurrido, movió fuerzas sobre el Istmo y hacía grandes aprestos en el Callao para desalojar a los franceses; pero de España salieron buques con infantería y elementos de guerra destinados a la recuperación de Cartagena, que los franceses, como queda

dicho, habían abandonado después de saquearla, dejándola desmantelada; y el General Pimienta, jefe de esas fuerzas, se ocupó en reparar los daños, haciendo innecesaria la expedición del Pacífico, que Portocarrero, en persona se preparaba a llevar a Panamá, en cumplimiento de órdenes expresas del Rey.

Pointy escribió las memorias de su expedición y en ellas honra a los jefes españoles que dirigieron la resistencia de Cartagena.

Ducasses emprendió más tarde la ocupación definitiva del Darien, donde pretendió radicar una colonia. Los colonos fueron expulsados por Pimienta pero no sin emprender antes un nuevo saqueo, bastante considerable, aunque no de la magnitud del anterior. Hubo en este intento de colonia muchos aventureros oriundos de Escocia.

XVIII

FRUCTIFERA LABOR DEL FRANCES GOVIN EN SUDAMERICA

Mr. Beauche Govin, navegante francés dirigiéndose al estrecho de Magallanes, salió de La Rochela al terminar el año 1698 y dio fondo a la sombra del cabo Vírgenes, el 24 de Junio 1699. Continuando su navegación, fue a fondear en puerto Famine (a) Filipópolis. Ahí observó que aun cuando a la estación correspondía el mayor rigor del invierno, se ofrecía una temperatura tan templada como la de Francia.

Excursionó por anchos valles, provistos de agua y susceptibles de cultivo, que se internaban hasta veinte leguas y más y en gran parte de la isla Isabel I. Llevó luego sus excursiones y visitas a lo que suponía una sola isla, y denominaron Tierra del Fuego, entrando en relaciones amistosas con los indios bárbaros que poblaban dicha isla, recibiendo más de una vez a bordo de sus naves, fondeadas a cinco millas de la playa; sus confiadas visitas, que hacían sirviéndose de embarcaciones originales. En el contacto con ellos pudo convencerse de que los fueguinos eran muy tratables y dóciles al comercio social con los extraños.

Cuando Govin iba a visitarlos en tierra se le acerbaban en grupos, rodeándolo y rindiéndosele con genuflexiones humildes, como en ademán de solicitar limosna.

Vestían largas túnicas de piel, que les bajaban hasta la rodilla y se guarnecían de la intemperie, en chozas que arreglaban también con pieles.

El célebre marino francés visitó en seguida Puerto Galante, en la orilla septentrional del Estrecho y viniendo luego sobre la orilla opuesta, recaló en una isla con dos buenas bahías: llamó a una de ellas puerto Delfín y a la otra puerto de *Philipeaux.* Esa isla de la cual tomó posesión fue bautizada por Govin con el nombre de *Luis el Grande* aludiendo sin duda a Luis XIV.

Con tal nombre figura en un mapa de 1,769, pero más tarde esta isla ha cambiado de nombre y en la actualidad es la isla de Dawson, cuya situación permite afirmar que la parte de Tierra del Fuego, donde desembarcó

Govin, es un valle hondo, que se abre delante de los altos cerros nebulosos y al Este del Canal de la Magdalena; valles de prados y bosques donde se detuvo admirado Narborough varios días. Los cerros nebulosos han podido ser el Sarmiento y el Buckland, los más altos de Tierra de Fuego, situados inmediatamente al Este del canal de Santa Magdalena; cerros cubiertos en lo general de nieve, visibles con tiempo despejado desde grandes distancias y por esta causa buena base de triangulación para los hidrógrafos.

Al dejar esta isla Govin continuó avanzando al O. por el Estrecho hasta salvar el cabo Pilar y doblando luego el Victoria, sigue navegando al Norte en pleno Océano Pacífico.

El 5 de Febrero de 1700 dio fondo en la isla Santa María Magdalena, donde hay un buen puerto y las naves pueden amarrarse a los gruesos árboles que cubren sus campos hasta la orilla, desde la cual avanzan sobre el mar su abundante ramaje.

Govín siguió su navegación al norte barajando desde muy cerca las costas de Chile, visitando sus puertos, situándolos con sus puntos notables y perfiles más saltantes y haciendo con cuantos moradores se ponía en contacto un comercio provechoso: recorrida la costa chilena volvió la proa al Sur, regresando al Atlántico por el cabo de Hornos.

De vuelta en Francia entregó al Almirantazgo las memorias de su viaje, ilustradas con los planos que había levantado el ingeniero Lavat, que formó parte del equipaje, a órdenes de Govin.

Lavat había levantado una serie completa de planos, particularmente del Estrecho, en cuya hidrografía trabajó Govin siete meses. El plano de dicho Estrecho, que en escala menor publicó en 1753 Bellin, está tomado del que levantó Lavat, a órdenes de Govin.

SALUDABLES CAMBIOS EN EL COMERCIO INTRODUCE FELIPE V

Con la muerte de Carlos II de España y proclamación de Felipe V se abre una nueva era al comercio de las colonias españolas del Pacífico. Si bien el estado de guerra no hace más que cambiar la bandera del enemigo, en cambio se interrumpe el tráfico de los galeones de Portobelo y los franceses, aliados naturales de España en la guerra de sucesión, obtuvieron permiso para introducir, por el cabo de Hornos, mercaderías en el Mar del Sur; produciéndose una revolución mercantil; pues no sólo se disminuyó en el Perú el precio de las mercaderías, sino que pudo exportarse gran número de las que producía el país y cuyo bajo precio de costo y condición vasta les impedía resistir los gastos de transporte por el Istmo. El comercio libre reemplaza en los consumos al comercio privilegiado y el contrabando mismo, que según las crónicas obtuvo valiosas alianzas, en muchos personajes del virreinato, contribuye a la abundancia y baratura de las mercaderías y al bienestar de sus consumidores.

Principia esta era desahogada en 1702, siendo Mr. de la Rigodier quien

la inicia con su navío *Aurora*. Los franceses obtuvieron, además, por entonces un contrato para introducir en Sur Pacífico esclavos de Africa.

SE INICIAN EN EL PACIFICO LAS HOSTILIDADES INGLESAS

En cambio con Wodes Rogiers principian de nuevo en el Pacífico las hostilidades inglesas. El marino nombrado salió en Agosto 2 de 1707 de un puerto vecino a Bristol, trayendo como piloto principal a Guillermo Dampierre, que había rodeado dos veces el mundo, escrito la relación de sus viajes y una interesante "Teoría de los vientos, mareas y corrientes".

Constaba su flota de dos navíos, armado el uno con 32 y el otro con 34 cañones. Su viaje en demanda del cabo de Hornos, que dobló, carece de circunstancias notables hasta su arribo a Juan Fernández, en cuyas islas encontró a Alejandro Selkirk, escocés, a quien el capitán Pradlin había abandonado en ellas cuatro años cuatro meses antes.

ORIGEN DE LA NOVELA ROBINSON CRUSOE

La historia de este Selkirk tiene el valor literario de haber dado argumento a la popular novela *Robinson Crusoe*, de De Foe. Aquel bravo marinero escocés, había sufrido en los ocho primeros meses de abandono y soledad un tedio insuperable. Se construyó dos cabañas, mató cabras mientras tuvo pólvora, producía fuego friccionando un palo en otro y para pasar el tiempo, entreteniendo su esperanza, se entregaba a la oración y canto de Salmos. Agotadas sus municiones, ideó tomar las cabras a la carrera y ese ejercicio, a la vez que le procuraba víveres, le servía además para adormecer su ansiedad; pero persiguiendo una cabra cierto día, cayó en un precipicio, sin que pudiera moverse por bastante tiempo.

Por ese sistema cogió sin embargo más de quinientas cabras, cría introducida por los primeros filibusteros que arribaron a la isla y que seguía multiplicándose no obstante la exterminadora expedición de Beas.

De las cabras que consiguió tomar Selkirk había educado algunas y se entretenía en bailar con ellas y con los gatos, otra especie de animales introducida en las islas por los filibusteros.

Sus pies encallecieron en aquellas correrías y sus vestidos eran pieles que cosía por medio de un clavo. Las palmas y los rábanos, sembrados también ahí por los bucaneros, le suministraban el necesario sustento y de este modo vivió los cuatro años cuatro meses, habiéndosele olvidado casi por completo articular las palabras.

Vuelto a Londres marchaba por las calles como absorto, y algunas veces se daba a correr con todas sus fuerzas, como acostumbraba hacerlo en su isla, sin cuidarse de la gente. Su recuerdo vivirá siempre como la preciosa novela a que sirvió de esqueleto.

Rogiers se detuvo en Juan Fernández algún tiempo, aprovechando en refrescar su gente y proveerse de agua, carne y leña necesarias, abandonando las islas en Febrero 14 de 1708. De ellas hizo rumbo directo a Guayaquil, puerto que ocupó de improviso, después de haber apresado varios buques, entre éstos uno de D. José Arziabalaga y otros de los Morel, abarrotados los dos con cargamentos valiosos. El corregidor de Guayaquil no consideró prudente resistir y la ciudad fue saqueada, pagando además una gruesa suma por vía de liberación o rescate.

Después de abandonar Guayaquil cruzó por las costas peruanas, apresando varias embarcaciones menores. Fue luego otra vez hacia el Norte hasta California y en uno de esos puertos rindió al galeón de Manila, no sin sufrir, en el combate que precedió a la rendición de aquél, gran cantidad de bajas, que hicieron cara su victoria.

Hecha esta valiosa presa Rogiers siguió su viaje a través del Pacífico hasta remontar el cabo de Buena Esperanza y una vez de nuevo en el Atlántico, se fue en demanda de la gran isla hasta fondear en Dunes en Abril 11 de 1711.

Rogiers llevó entre sus trofeos una carta hidrográfica española, que comprendía de Acapulco a Chiloé; carta tomada en una de las naves apresadas y que publicó en el 2º tomo de su diario de navegación.

Este diario, impreso en 1712, contiene además del material propio, referente a la descripción de las costas del Pacífico, y como apéndice de esta descripción; una "Relación del Mar del Sur y del paso del estrecho de Magallanes por los mejores navegantes y del país de uno y otro lado del Estrecho". Esta relación, escrita en francés, fue sacada de la Historia de Chile de Oballe. También se ocupa Rogiers del viaje al Pacífico de Beauche Govin en 1699, que queda referido.

* * *

La irrupción de Wodes al Pacífico y sus correrías despertaron en el virreinato ideas de peligro común y el virrey Oms, traduciendo tales ideas, hizo grandes preparativos bélicos de resistencia y también de hostilidad y persecución. Entraron en filas militares hasta los estudiantes y los frailes y no se omitió sacrificio para armarlos y equiparlos.

Del Callao salieron en Julio de 1709, cinco navíos, tres españoles y dos franceses, en persecución del pirata. Lo buscaron en las costas de Chile, Perú islas de Galápagos, Panamá y Nueva España; sin otro resultado que el de pasear los mares durante un año, como los carabineros de cierta opereta moderna.....

XIX

CORRERIAS DE LOS INGLESES COLB Y WAGER

En 1709, Tomás Colb, filibustero inglés, cruzaba en un filibote tripulado por 70 individuos del gremio, entre los manglares del Darién, que servían de escondite a su embarcación. Tuvo oportunidad de sorprender en el río Chagres un bergantín que escoltaba 14 balandras, conductoras de muy valioso cargamento. Acometió al convoy, haciéndolo su presa, después de apoderarse del jefe, al cual dio muerte. En el mismo río, poco después, apresó otras seis balandras. El valor robado en todas estas embarcaciones excedía de medio millón de pesos.

Con este rico botín Colb se trasladó a Jamaica, sin pérdida de tiempo.

En este mismo año, Carlos Wager, vice-almirante inglés, salió de Jamaica con numerosa escuadra, y el 8 de Junio, a las 5 de la tarde, a la vista de Cartagena, embistió a los galeones españoles que, concluida la feria que en los meses de Abril y Mayo se había efectuado en Portobelo, regresaban a España conduciendo los tesoros del comercio y los del rey, a órdenes del marqués de Casa-Alegre. Las dos escuadras mantuvieron un combate de doce horas consecutivas, siendo su resultado que el navío español *San José,* fue hundido, pereciendo 578 personas de su equipaje, del que sólo escaparon cinco, recogidas del mar por los ingleses. Se varó una urca española en la que se había embarcado la dotación del navío la *Almudena,* echado de través; se hundieron otros dos navíos más, y se rindió el navío *Gobierno,* después de destrozados los árboles y cuando ya se sumergía por efecto de los agujeros abiertos en el casco por las balas enemigas. Mandaba este navío el conde de Vega-Florida, y habían estibados en la bodega del buque cinco millones de pesos. Este buque resistió, solo, el empuje de tres navíos de la escuadra inglesa durante diez horas, en las cuales caía sobre su casco una lluvia incesante de proyectiles.

De toda la escuadra española apenas pudo escapar el *San Joaquín,* navío almirante, que los ingleses tuvieron casi apresado. Este navío consiguió escapar, aunque bastante maltratado, merced a la serena destreza de su hábil piloto, quien salvando los escollos de Salmedina, con una maniobra atrevida y rápida, consiguió burlar la persecución, escurriéndose por entre las rompientes hasta ponerse al abrigo de los fuertes, dentro del puerto.

En 1709 también, cruzando una escuadra inglesa entre Cartagena y La Habana, atacó a un navío español con insignia de almirante y al mando de don Manuel Agustín de Villanueva. Acompañaban a este buque, en convoy, dos navíos franceses, a cuyo bordo se transportaba un valioso tesoro por cuenta de España.

En la convicción de que el tesoro iría en el navío español, el almirante inglés contrajo a éste el ataque, dando escasa o ninguna importancia a los navíos franceses, que a muy poca diligencia consiguieron escapar ilesos.

El navío español fue rodeado por toda la escuadra inglesa, cuyos bu-

ques tiraron sobre aquel blanco más de cuatro horas; contestando sin cesar todo ese tiempo el buque español las descargas de los buques ingleses, con vigor y serenidad dignos de obtener como recompensa, la victoria. Villanueva se mantuvo sobre el alcázar, sin abandonarlo un instante, todo el tiempo que duró este duelo sangriento y desigual, sin dar descanso un momento al lanzafuego, ni ceder el mando sino al rendir la vida, lo mismo que la más numerosa porción del equipaje.

Muerto Villanueva y aniquilados los suyos, se rindió el buque; encontrándose los ingleses burlados en su objetivo principal y sin haber hecho otra adquisición que controlara los sacrificios de vidas que les costaba su difícil victoria, que la de un vaso inútil y desvencijado, cuyo solo valor era el de haber servido de pedestal, antes de alzar su vuelo a la inmortalidad, al valiente marino que con sólo una nave había mantenido fuera del alcance de sus proyectiles, durante cuatro horas, a una escuadra inglesa toda entera.

XX

PRECAUCIONES ADOPTADAS POR EL VIRREY LADRON DE GUEVARA

En 1715, dos piratas ingleses, cuyos nombres no ha conservado la crónica, apresaron, a la altura de Paita, a dos embarcaciones del Callao, a cuyo bordo se apropiaron de más de cuatrocientos mil pesos: una de esas embarcaciones fue el navío *Jesús María.*

Por ese tiempo y como medida de buen gobierno, el virrey Ladrón de Guevara, al reemplazar al difunto virrey Oms, había tenido la inexplicable ocurrencia de desarmar la escuadra por *vía de ahorro.*

Tres años antes, temores de agresión por parte de la marina inglesa, obligaron a aumentar la guarnición del Callao, a distribuir pertrechos y a solicitar la venida al Pacífico de buques franceses, concediéndoles permiso de introducir mercaderías en los puertos del virreinato, a condición de pagar derechos de importación por esas mercaderías, que antes solían introducirse de contrabando. Se exigía además, de esos buques, otros servicios marítimos muy necesarios, por hallarse interrumpido el tráfico de galeones, a consecuencia del estado bélico en que se encontraban Inglaterra y España.

La paz de Utrecht dio a Inglaterra en 1712, además de la contrata para introducir esclavos en Sud América, la facultad de internar en los mercados de la misma hasta 650 toneladas de mercadería, en una nave que debía llamarse "Navío de permiso", el cual debería hacer viaje cada vez que salieran galeones para América.

No era, pues, la agresión de esas dos naves, consecuencia de un estado de guerra, sino bandalaje marítimo, piratería.

El virrey Ladrón de Guevara, contrató una de las naves francesas que acudieron a su invitación, la fragata *Santa Rosa,* fuerte de 50 cañones, y al

mando del mismo capitán que la había traido de Europa, Mr. San Juan la despachó contra los piratas dichos.

Apoyada la fragata *Santa Rosa* por otra nave que había armado el presidente de Panamá, apresaron a la altura de Punta de Piñas a uno de los buques piratas, así como también la lancha en que después de abandonarlo huían los tripulantes, llevándose el ingente tesoro robado.

El buque francés condujo su presa al Callao, en donde la entregó al virrey, lo mismo que a los piratas prisioneros, los cuales fueron ahorcados en la plaza mayor de Lima.

Salió por segunda vez, ya por cuenta propia, Mr. San Juan, a cruzar las costas y consiguió ahuyentar al otro buque pirata, llamado *Príncipe Eugenio.* Este *Príncipe Eugenio,* huyendo del buque francés hacia las costas de Nueva España (Méjico) fue apresado por un navío español que oportunamente armó el presidente de Guadalajara. Bajo la férula de éste, los piratas apresados sufrieron también la pena de horca como la habían sufrido sus cófrades en Lima.

Entre los cargos hechos al virrey obispo en su juicio de residencia, figura el de que, habiéndose gastado durante su administración 1671, 138 pesos en la plaza del Callao, no hubo en el momento preciso, guarnición competente, ni un buque de guerra de qué servirse; que no se montaban guardias ni había centinelas en sus murallas y puertas y que habiendo venido piratas ingleses, se fletó para perseguirlos un buque francés.

MEDIDAS CONTRA EL CONTRABANDO DE MERCADERIAS

El contrabando de mercaderías que se hacía en buques de varias nacionalidades, arrastraba como consecuencia el contrabando de exportación de metales preciosos, que salían sin pagar el quinto del Rey. Asunto era este demasiado grave y tanto, que resolvió al gobierno de España a enviar al Pacífico los navíos *Conquistador* y *Rubí,* los que llegaron a su destino a fines de 1717. Mandaba el *Conquistador* el jefe de escuadra don Nicolás Martinet y el *Rubí,* Mr. de la Jonquier. Con estos navíos habían salido otros dos, a cargo de don Bartolomé Urdinzú y don Blas Lezo. El *Conquistador* había hecho antes un viaje al Pacífico con el nombre de *Príncipe de Asturias* y también el *Rubí,* que se llamó entonces *Sancti Spiritus.* Estos dos buques y el que madaba Lezo, recorrieron las costas de Chile y el Perú, capturando en Arica e Ilo, hasta seis buques franceses, cargados con mercaderías y tesoro.

Dichas mercaderías debían quemarse según la ley (!) pero las penurias económicas que aquejaban a la administración colonial impusieron a los administradores el sacrificio de transgredir esa ley y adoptar el expediente de venderlas en pública almoneda, adjudicando al Fisco el valor obtenido en tal operación.

Restricciones, severas hasta hacerse ridículas, apoyadas en la fuerza que de esas naves se prometían, intentan atacar a la vez el contrabando y el co-

mercio libre, del cual se había gozado durante los largos años de la guerra de sucesión, periodo en el cual hasta los *buques de aviso* hubieron de interrumpir sus viajes.

La retrógrada faena ofrecía sin embargo dificultades casi insuperables, pues debían estrellarse en el poderoso incentivo de las pingües utilidades que atacaba, en las facilidades cada vez mayores que ofrecían las muchas vías de navegación y la anchura, ya familiar de los mares, en que era fácil burlar las pesquisas de los pesados buques militares destinados a sostener la resurrección del odioso monopolio mercantil.

La corriente de libertad se había hecho y ella debía arrastrar cuanto obstáculo se le pretendiera oponer.

XXI

JUAN CLIPERTON HACE SU APARICION EN AMERICA

Vuelta España al estado de guerra con la Gran Bretaña, merced a la política belicosa del cardenal Alberoni; Juan Cliperton, marino inglés, pasó en 1720 el cabo de Hornos en una fragata de 40 cañones y empezó sus correrías en el Pacífico casi a la vez que se restablecía la paz.

Principia por apresar a la altura de Guayaquil un navío que venía de Panamá al Callao trayendo entre sus pasajeros al marqués de Villa-Rocha, quien, después de variadas peripecias ocurridas en su Presidencia de Panamá, regresaba a Lima con su esposa. Cliperton desembarca a esta señora en Nicoya, con todas sus alhajas, vestidos y demás objetos de uso personal; reteniendo a bordo sólo al poco afortunado marqués de quien se prometía un buen rescate.

Remontó luego hasta las costas de Chile, que cruzó de puerto a puerto y volviendo en seguida el rumbo al Norte, tomó en la costa inmediata a Payta otro navío.

En este navío se dirigía a Guayaquil la condesa de las Lagunas, esposa de don Nicolás Ontañón, gobernador de Popayán. Anota el cronista que la señora era hermosa y discreta y que el galante pirata arribó a ese puerto con el exclusivo objeto de facilitarle el viaje, que le permitió seguir sin que se le tomara un alfiler, ni se le causara la menor molestia; después de haberle hecho la permanencia a bordo tan soportable como lo permitían las naturales emociones de susto y zozobra de una situación irremediablemente violenta.

El virrey Morcillo despachó contra Cliperton cinco buques. Casi inútil es agregar que esos buques buscaron al del marino inglés sin encontrarlo.

Cliperton había hecho rumbo al poniente.

En una de las Marianas, donde arribó, pudo fugarse el marqués de Villa Rocha.

Cliperton, reducido a su solo buque fue apresado por buques españoles en Filipinas y puede asegurarse que lo ahorcaron.

La cortesanía que empleara con sus prisioneras sólo le serviría para establecer un odioso contraste.

No es de este lugar mencionar el naufragio ocurrido en 1721 de un navío que conducía del Callao a Panamá el contingente real y valores del comercio, navío que sin duda hizo escala en Guayaquil, para recoger nuevos valores y que al salir del Guayas y después de rodear Puná, fue a varar en los bajos de Chanduy. El hecho aparece en la sucesión cronológica de los ocurridos en el mar, pero no es pertinente. Por igual causa es inútil decir que la pérdida del navío fue total y que sólo siete años después una fuerte corriente, movida por la marea y los brisotes del S.O., echó a tierra los restos del navío y con ellos alhajas de oro y plata y cierta cantidad de monedas de plata ennegrecidas, que se hace exceder de 40, 000 pesos.

Es más en armonía con el propósito de esta compaginación, pues influyó en el desarrollo del Callao Antiguo, mencionar el menoscabo que, en la renta que el virreinato producía a la metrópoli, causaba el contrabando: ese contrabando se hacía por mar y motivaba agitación en la actividad del puerto dicho, lo que le hace lugar entre los hechos de piratería o corso.

EN 1726 FRACASAN LOS CONTRABANDISTAS ZELANDESES

En el curso de 1726 una escuadra de cuatro navíos zelandeses de comercio, armados en guerra según era de uso, salió de Amsterdam cargada de mercadería destinada al contrabando en Sud-América.

Al remontar el cabo de Hornos naufragó una de estas cuatro naves y las tres restantes *San Francisco, San Luis* y *Flessinguer,* sólo lograron remontarlo después de sufrir rigurosas penalidades, fríos excepcionales, temporales violentos y los desperfectos consiguientes a las embestidas de la mar gruesa contra los barcos.

Una vez en el Pacífico hicieron rumbo a Juan Fernández y en estas islas refrescaron su gente, renovaron la aguada e hicieron en las naves la carena indispensable para reparar los destrozos hechos en ellas por el mal tiempo.

Después de una permanencia no muy larga en esas islas, la flota zelandesa hizo rumbo al E. y empezó a cruzar, de uno en otro puerto, en servicio de su comercio.

Hallábase por entonces exhausto el real erario, añejo corolario del desbarajuste administrativo y por esta razón inhabilitado el virrey para equipar flota que impidiera el tráfico de los zelandeses, ni ningún otro que estuviera bajo el amparo de bocas de fuego; pero si el virrey era impotente para crear fuerza naval, no lo eran los especuladores que conocían algo de magia o prestaban sus nombres a especulaciones incorrectas del mismo virrey.

Lo evidente es que dos empleados pudieron organizar una compañía marítima, cuya base de operaciones fue un navío de guerra que el virrey le cedió, pactando con dicha Compañía que de las presas que se hiciesen le co-

rrespondían en propiedad las mercaderías, deducidos los derechos de importación que ella debía abonar al Fisco, correspondiendo a éste las naves contrabandistas.

El navío de la compañía se hizo a la mar, tropezando con el *San Francisco,* con el que cambió algunas balas sin consecuencia. Continuó navegando al Sur y a la altura de Coquimbo, avistó al *San Luis,* sobre el cual enderezó la proa, llevando al tope el pabellón francés; y puestos ambos buques al pairo, el capitán español, continuando la superchería y sirviéndose del idioma francés, consiguió que los botes del *San Luis* viniesen al costado de su buque, conduciendo a su bordo a los oficiales zelandeses, que acudían bajo la equivocada suposición de que trataban con amigos, apoderándose de ellos, como lo hizo no le fue difícil al capitán español rendir al *San Luis.* El buque de la compañía entró al Callao seguido de su presa, la cual se distribuyó en armonía con el pacto ajustado. El valor de dicha presa excedía de seiscientos mil pesos.

El *Flessinguer* con la tripulación diezmada y varias vías de agua abiertas, arribó a Nasca (¿puerto Caballos?) y hubo de entregarse a la autoridad, a fin de que ésta le proporcionara brazos para achicar las bombas, pues el buque amenazaba hundirse. Su valioso cargamento produjo cuatrocientos mil pesos.

El principal de estos buques, el *San Francisco,* consiguió doblar el cabo de vuelta al Atlántico y tomar víveres en Curazao; pero cruzando en las costas de Tierra Firme, fue atacado y rendido por el crucero del conde de Clavijo. Esta rica presa se estimó en un millón de pesos.

Larga y poco variada sería la lista que consignase todos los contrabandos realizados desde aquella época en expediciones de cierta consideración, lo cual explica que la crónica sólo registra las que han originado mucho escándalo, sea por la falta total de precaución, por señalada desgracia como en el caso de los buques zelandeses o por cualquiera otra causa excepcional que los ha llevado al corto radio de acción de las autoridades.

BARCOS FRANCESES CONTRABANDISTAS

La crónica cita entre otros navíos franceses contrabandistas el *Providencia,* el *Dos Coronas,* el *Normandía,* el *Bretaña* y muchos más; alude también al viaje de cinco naves francesas, que hallándose en viaje para China y faltas de víveres arribaron al Callao, al *Lemaire,* holandés, su capitán Cornelio Andrés, que hizo escalas en Coquimbo, Arica y puertos del Chocó antes de seguir su viaje a las Molucas; y a otros cuyas expediciones alcanzaron exito completo, por haber asegurado con discreción el buen desenlace.

Lo que sí se debe anotar, relativamente a esta época es la falta de buques que dio vida a la compañía marítima e impedía combatir más vigorosamente el contrabando, no imaginándosele otra causa que la de que, como sucedió con el *Aguila Volante,* los navíos *Rubí* y *Gobierno* fueron enviados a España con tesoro, para llenar el vacío que en ese género de transportes dejaba la interrupción de los viajes de galeones.

No obstante esa carencia de naves Castellfuerte consiguió desarmar un buque inglés que recorría el Pacífico pretextando la misión de impedir el tráfico clandestino de esclavos negros, género de comercio de que se había reservado la exclusiva Inglaterra. El objeto preferente y reservado de sus cruces se decía ser más levantado y trascendental: se decía que tuvo el encargo de establecer situaciones geográficas y demarcaciones de las costas, islas y puertos del Pacífico Sur y formar con los elementos que recogiesen cartas hidrográficas tan exactas como los recursos científicos de esa época lo permitían.

¿Era esto una excusa?

El escaso arsenal de consulta a la vista impide responder.

CLAROS FRAUDES EN LOS "NAVIOS DE PERMISO"

Desde el arribo a Portobelo del *Real Jorge*, primer "navío de permiso", pudo observarse que siendo 650 las toneladas de mercaderías que según el tratado le era permitido a Inglaterra importar a las colonias españolas, aquel buque medía 974 toneladas de registro y llegó abarrotado.

Se vio además que lo pactado en palmos cúbicos, equitativo respecto de mercadería vasta, resultaba ridículo para la fina, que en vez de bayeta traían los ingleses.

Se notó, por último, que en vez de 4,800 negros y 450 toneladas de bayeta que los ingleses podían introducir a la Argentina, introducían muchos más negros, mucho más bayeta y entre ésta, mucha mercadería fina, que no estaban autorizados para importar.

INCURSION DEL ALMIRANTE INGLES HOSIER

Surge acaso de ahí otra vez la guerra de 1726 a 1727 entre España e Inglaterra y zarpa de Jamaica el almirante inglés Hosier, con una escuadra de once navíos, con la que viene a cruzar frente de Portobelo. La Corte de Londres ordena a Hosier embarazar el tráfico de la feria, capturar los galeones destinados a ese tráfico, impedir el cruce de los guardacostas, hostilizar de todas maneras el comercio español y pedir, llegado el caso, el restablecimiento del "navío de permiso".

La escuadra de Hosier se mantuvo a la vista de Portobelo, dando cumplimiento a sus instrucciones y favoreciendo el comercio clandestino de mercadería inglesa, de la cual logró proteger desembarcos en muy grande escala.

Restablecida la paz entre las cortes de Madrid y Londres en 1728, se retiró dicha escuadra, pero después de haber fomentado el *tráfico ilícito* en cantidad suficiente para dificultar por muchos años la colocación de géneros españoles.

Así y a favor del juego de intereses extraños, llegaba hasta los míseros colonos el inapreciable beneficio del libre comercio de géneros, precursor inevitable del comercio libre de ideas que reemplazaran las ideas, afanosamente cultivadas, de un servilismo tradicional, inoculado en la sangre por el despotismo de los colonizadores.

XXII

LA ESCUADRA DE LOS INGLESES WERNON Y AUSON EN LAS ANTILLAS

El tratado en que España reconoce a Inglaterra el privilegio de introducir esclavos negros en Sur-América, es causa de una nueva ruptura de relaciones internacionales, en 1740, entre las dos potencias, y la nombrada después principia otra vez sus hostilidades. Ordena Inglaterra incontinenti sus escuadras y por la segunda vez, como en la época de Drake, se proyecta un vasto plan de ataque, cuyo objetivo era apoderarse de la América Central, agrediéndola por los dos mares que bañan sus costas: el Almirante Wernon se desprendería de Jamaica sobre la costa oriental y el contralmirante Auson emprendería la agresión por el Pacífico.

Al concluir febrero del mencionado año de 1740 abandona las costas de Jamaica el Almirante inglés Eduardo Wernon, al mando de la más poderosa armada que ha paseado un pabellón en el mar de las Antillas.

Esta armada constaba de las siguientes naves:

8 navíos de tres puentes

28 navíos de línea

10 fragatas y pailebotes de veinte a cincuenta cañones.

9 brulotes y

130 embarcaciones de transporte.

En estos transportes se conducían nueve mil hombres de desembarque, formados de los regimientos *Arieson, Wendth, Wolses, Robinson, Winyares, Grants, Gooch, Laus* y los dos mil negros de machete.

Wernon hizo rumbo a Cartagena y el 13 de marzo, a las nueve de la mañana, se avistaron desde dicha ciudad hacia la Punta de Canoa las primeras velas inglesas.

Eran las de tres naves de descubierta, que entraron resueltamente en la parte exterior del puerto, ocupándose en seguida de sondearlo en todas direcciones por medio de numerosas embarcaciones menores, que desprendieron. Dos días después, apareció la avalancha de velas blancas, como parvada tumultuosa de blancas y enormes aves marinas, que se precipitaron dentro del puerto, tomando fondeadero según las indicaciones de los buques de descubierta.

***

El personal de defensa de la plaza consistía en 1,500 hombres de línea, 300 milicianos, 600 indios gastadores y dos compañías, una de mulatos y otra de negros. Esta fuerza estaba distribuida en los fortines, las baterías y los castillos.

La escuadra que debía defender la entrada del puerto, estaba compuesta de seis navíos de guerra con 400 soldados y 600 marineros.

Los buques españoles fueron barrenados y hundidos, a excepción del *Galicia,* que los ingleses capturaron todavía a flote, con el comandante y 30 hombres a bordo. Los navíos *San Felipe* y *Africa* fueron entregados a las llamas e iluminaron durante algún tiempo la distancia que separaba ambas agrupaciones bélicas. El *San Carlos* fue sumergido en medio del canal y con él, el *Dragón* y las embarcaciones mercantes, artísticamente hundidas, concluyeron de obstruir las entradas del puerto.

Las dotaciones de estos buques, cuyo número alcanzaba como queda dicho a mil hombres; fueron a engrosar el efectivo de artilleros en las baterías y fuertes.

LOS INGLESES DESEMBARCAN SIN CONTRATIEMPOS

Los buques ingleses, después de situarse en armonía con el plan acordado, principiaron a amagar las baterías de *San Felipe, San Santiago* y *San José,* que al cabo abandonaron los españoles, no sin clavar previamente las piezas, con lo cual los ingleses quedaron dueños de la playa de *Chamba* y procedieron a desembarcar con toda comodidad, sin ser molestados.

Una vez en tierra los agresores aprovecharon las plataformas y obra de las baterías abandonadas, montando en las dos primeras doce morteros para granadas reales; y arreglaron a lo largo de la playa trincheras en la que pudiera guarecerse su gente. En seguida procedieron a bombardear desde ahí la ciudad y los fuertes, y, desprendiendo varias brigadas, lograron tomar por asalto las baterías del *Barredero* y *Punta de Abanicos.*

Los ingleses atacaron en seguida el castillo Boca-chica, cuyos defensores lo abandonaron después de resistir durante 17 días un asedio porfiado, en el cual sufrían a la vez los fuegos de la escuadra, de las columnas diseminadas y de las baterías de morteros. Lo que decidió a los asediados a abandonar Boca-chica, fue la vista de cincuenta lanchas llenas de gente de refresco que venía a cubrir los claros que en las filas inglesas hacían los proyectiles del fuerte.

Tomado este castillo no quedaba batería que impidiera el acceso al puerto, en el que penetró ya sin obstáculos la escuadra inglesa, que vino a largar sus anclas delante de punta Perico.

Principió entonces el desembarque del grueso del ejército simultáneamente por el Mansanillo, el Tejar de Grecia y el Tejar de Alcidia, marchando hasta el Tejar de Gabala, donde los invasores se fortificaron, ocupando el convento de Nuestra Señora de la Popa.

Poco después ocuparon el brillante punto estratégico Cruz grande, desde el cual dominaban el camino de la Boquilla.

El cuerpo de ejército al mando del brigadier Gransty, compuesto de cuatro mil soldados de línea se dividió en tres columnas; las cuales avanzaron, apoyadas por el fuego de la escuadra y de las baterías organizadas ya en tierra contra el castillo de San Lázaro, último refugio de los españoles. El asalto se emprendió con muy brioso entusiasmo y casi contando de antemano con una victoria fácil, prometida en cierto modo por los triunfos ya obtenidos, que el esperado debía lógicamente coronar.

FRACASAN LOS INGLESES Y ABANDONAN SUS POSICIONES

La veleidosa fortuna volvió no obstante la espalda a los ingleses. Los españoles, dirigidos con hábil serenidad por el teniente coronel Eslaba, jefe de la plaza, a quien secundaba el jefe de marina don Blas Lezo, que ya antes había estado al mando de un navío en el Mar del Sur; hicieron una imprevista e impetuosa salida, embistieron resueltamente a la bayoneta y los agresores resultaron rechazados, con pérdidas considerables.

El ejército inglés volvió a sus posiciones y en ellas se mantuvo en observación, a la defensiva. La escuadra, que debía amagar Panamá por el golfo de su nombre, tardaba en presentarse; las enfermedades hacían en el ejército inglés tantas bajas como el plomo enemigo; ese ejército se diezmaba más rápidamente cada día y al cabo se impuso la retirada al almirante Wernon, como una necesidad que ya no era posible discutir ni aplazar.

Wernon procedió, pues, a demoler los fuertes y baterías de que estaba en posesión, reembarcó su gente sin omitir ninguna precaución para evitar que el enemigo lo amagara durante ese reembarco y casi sin que lo apercibiesen los españoles, abandonó el puerto y dio la vuelta al cuartel general de Jamaica.

XXIII

ACTIVIDADES DEL VICEALMIRANTE INGLES AUSON

A la vez que se desarrollaban en Tierra firme los sucesos narrados en el capítulo anterior, el vice-almirante inglés lord Jorge Auson, que, como queda dicho, debía secundar por el Pacífico las hostilidades emprendidas por Wernon, se hacía a la mar. A mediados de 1740, salía de Santa Elena con una flota compuesta de cinco navíos, una chalupa y dos transportes. Los navíos eran *Centurión*, de 60 cañones y 400 tripulantes, bajo las inmediatas órdenes de Auson, jefe a la vez de la escuadra; el *Gloucester* de 300 tripulantes y 50 cañones, capitán Ricardo Norris; el *Severn* de igual fuerza y dotación, capitán Eduardo Leggi, la *Perla*, de 40 piezas y 250 tripulantes, capitán Mateo Mitchel, el *Wager* de 28 cañones y 60 hombres, capitán Daudy Ridd, la chalupa *Tryal*

de 8 cañones y 100 hombres, capitán Juan Murray. Los transportes uno de 400 y otro de 200 toneladas, conducían, además de sus dotaciones 470 soldados de marina, a órdenes de un teniente coronel.

Esta escuadra hizo escala en Madera y al abandonar esta isla el vicealmirante señaló la de Santa Catalina, en la costa del Brasil, como punto de recalada y reunión. Allí esperó Auson la estación propicia para remontar el cabo de Hornos y una vez que hubo llegado, se hizo de nuevo a la mar, señalando como próximo punto de recalada y reunión las islas de Juan Fernández, en el Océano Pacífico; debiendo ir en demanda de ellas las naves que los accidentes de la navegación separaran del convoy.

En la bahía de San Julián fondea, todavía junto, el convoy, en febrero 19 de 1741 y desde ahí se aventura en el estrecho de Lemaire el 27, embocándolo sin contratiempos; pero al ponerse en el meridiano del Cabo, sobrevino un brisote del SO., con ráfagas huracanadas y olas elevadísimas, entablándose una tormenta que duró 45 días consecutivos.

Durante esa tormenta se diseminó el convoy, adoptando cada maniobrista, las precauciones que le sugería su experiencia, para evitar un empeño en las costas de la Tierra del Fuego, teniendo en cuenta las condiciones de cada nave.

El *Severn* y la *Perla* arriban, repasan el estrecho de Lemaire y fueron a refugiarse a Río de Janeiro, con mucha parte del equipaje de menos, destrozados los árboles y desguarnecido el aparejo.

No precisa bien Llanos Zapata el lugar del desastre de la flota y es por eso que hace encallar en las costas de Tierra de Fuego el *Wager,* que según ese autor, fue arrojado por la tempestad sobre las playas de la isla nombrada. En la relación de viaje de Byron y en los derroteros modernos se determina el lugar de la pérdida de este buque con tan indudable precisión, que inclina a sospechar que en los 45 días de tiempo tempestuoso la flota no dejó de ganar al O. ni al N., pues el *Wager* se perdió en la extremidad occidental de una isla que lleva su nombre y es la situada al poniente del grupo de Guayaneco, en la parte meridional del golfo de las Penas. El buque se empeñó con viento fresco en la proximidad de esa isla y fue a dar en la playa, haciéndose pedazos en poco tiempo y logrando el equipaje con mucha dificultad ganar la playa inhospitalaria de Wager, donde quedó sujeto a las lamentables vicisitudes que se relatan más adelante.

Auson en el *Centurión,* consigue primero remontar el Cabo, después de larga y laboriosa capa, entrar en el Mar del Sur y ganar por fin, Juan Fernández; fondeando en la bahía de Cumberland, la mejor de Más a Tierra, el 9 de Junio.

Tardó poco en arribar a la misma bahía el bergantín *Tryal,* que fue a fondear al costado del *Centurión.*

Fue fortuna para estos buques estropeados por las tempestades, cuyos

equipajes estaban diezmados por las enfermedades producidas por las intemperies y la alimentación de carnes saladas, haber demorado algunos días en recalar a Cumberland. Si el *Centurión* desgaritado, lleno de enfermos y averías, con los cañones en la bodega, llega tres días antes de aquel en que llegó; hubiera caído inerme entre una flota de cuatro navíos que ocupaban la misma bahía, navíos fuertes españoles, en magníficas condiciones, con sus bocas de fuego en baterías y sus dotaciones sanas y descansadas.

El virrey, con aviso oportuno de la expedición confiada a Auson, de su fuerza y, probablemente también del itinerario que seguiría, había mandado esa división naval con órdenes terminantes de situarse en esas islas y no abandonarlas hasta que la escuadra inglesa se presentara.

Si el General del Mar del Sur, que mandaba esa flota española, cumple las órdenes que tenía los buques ingleses hubieran caído en su poder uno después de otro, oponiendo poca o ninguna resistencia. Componían la flota española los navíos *Concepción, San Fermín, Sacramento* y *Socorro,* armados con 154 cañones los cuatro. Esta flota navegaba al Norte en tanto que Auson rehacía su convoy en Más a Tierra, carenaba sus naves, refrescaba su gente y renovaba su aguada y parte de sus provisiones.

Los españoles habían cruzado en vano algún tiempo en la latitud de las islas, acaso desconfiaban de que fuese cierto que hubiera de llegar la expedición inglesa, y casi con detalles iguales se repitió el hecho de abandonar el acechadero justamente en el instante en que la presa inerme venía a ofrecer una fácil y segura victoria...

... Ni siquiera se tuvo presente que un hecho semejante había ocurrido ya...

El *Gloucester* llegó a reunirse a los otros buques, 17 días más tarde, y el 6 de agosto entraba a su vez el pingue *Anna,* que había arribado a una de las desiertas bahías del Sur de Chile, al Norte de Taytao, frente a la isla Yuchemó para reparar sus averías y dar algún descanso a su fatigado equipaje.

El *Anna* arribó con averías muy considerables, y en atención a las dificultades que ofrecía su carena, el vice-almirante lo inutilizó, transbordando el equipaje al *Gloucester,* cuyas 300 plazas habían quedado reducidas a 82

El *Centurión* tenía también 292 bajas y el *Tryal* 92; pues el efectivo del equipaje de 961 plazas estaba reducido a 335, inclusos pajes y sirvientes.

Después de casi dos meses de obligada permanencia en Cumberland, se avistó al navío mercante español *Monte Carmelo,* en viaje del Callao a Valparaíso, el cual fue apresado sin dificultad. Estaba cargado de azúcar, tejidos de lana, veintitrés mil pesos, mucha plata labrada y 53 personas entre equipaje y pasajeros. Lo más importante tomado en esa presa fue la correspondencia, en la cual el jefe inglés encontró noticias de las naves próximas a emprender viaje del Callao a puertos chilenos y otras muchas de palpitante interés para el éxito de sus operaciones en la costa chilena, en la cual se pro-

ponía cruzar.

Armó el *Monte Carmelo,* con la artillería del pingue inutilizado y aumentó la dotación del *Gloucester* con 23 marineros españoles. Este último buque salió en seguida a excursionar por el Norte hasta Paita, siguiéndolo el *Tryal,* que debía cruzar entre Juan Fernández y Valparaíso.

Auson con el *Centurión* y el *Monte Carmelo,* quedó voltejeando entre las dos islas, sin alejarse mucho.

Cinco días después, como forzaran vela estos buques con rumbo al Este, se les reunió el *Tryal,* que había apresado cerca de Valparaíso al *Aránzazu,* otro navío mercante español que venía del Callao para aquel puerto. La carga de esta nueva presa era semejante a la encontrada en la anterior, conteniendo además, veinticinco mil pesos en efectivo. El *Aránzazu* era de 600 toneladas de desplazamiento y había estado varias veces armado en guerra, para cuyo destino ofrecía muy buenas condiciones; en atención a ellas y encontrándose el *Tryal* en malas condiciones por la abundancia de vías de agua y tablas abromadas de su casco, se le sacó la artillería, bastimento y especies útiles, que con la dotación fueron trasladadas al *Aránzazu;* hundiéndose al *Tryal* en el fondo del mar.

El *Aránzazu,* fuerte de veinte cañones, se puso al mando del capitán Samoders.

Mientras Auson desarmó el *Tryal* y armó el *Aránzazu,* los buques en viaje a Valparaíso tuvieron tiempo de ganar el puerto de su destino. Comprendiendo el vice-almirante que por la noticia de esos navíos o por inducciones que se derivarían de lo que tardaban en llegar los que había apresado, podía sospecharse su presencia en el Pacífico, en cuyo caso era ilusorio prometerse nuevas presas en las latitudes en que había cruzado, se encaminó al Norte, con rumbo a San Gallán. En la vecindad de esta isla avistó al *Santa Teresa,* de 300 toneladas, en viaje de Guayaquil al Callao (?). Sin duda el empuje anterior lo había llevado al Sur del puerto de su destino. Se dio caza a este buque, rindiéndolo a los catorce golpes de cañón.

Contenía escaso tesoro, 45 tripulantes, tres señoras pasajeras y carga de escaso valor.

Corriendo siempre al Norte y cerca de Lobos, apresó, sin resistencia al navío *Nuestra Señora del Carmen,* de 162 toneladas, con 43 tripulantes, algunos comerciantes pasajeros y mercadería europea. Entre esos pasajeros hubo un Mister Williams, que hizo saber a Auson que en Paita, puerto a la sazón desguarnecido, había dejado fuertes caudales del rey y del comercio que esperaban al galeón del *Mar del Sur,* en el que se debían embarcar, los primeros para ser trasladados a España y los del comercio para invertirse en mercaderías en la feria de Portobelo.

Con tan incitante noticia, Auson hizo rumbo a Paita, y una vez próximo al puerto, se puso al pairo fuera de vista y mandó al teniente Brest con varias chalupas, cincuenta hombres de lo más graneado de su equipaje y dos de los

pilotos apresados, que debían servirle de guías o prácticos.

La expedición entró en la quieta bahía de Paita a las nueve de la noche y las embarcaciones en que iba alcanzaron a varar en la playa sin ser notadas.

Cuando ya desembarcaban, gritaron desde uno de los barquitos fondeados cerca de la orilla. ¡ingleses! ... ¡ingleses!...

Las voces que partían de a bordo fueron oídas en el fuerte, del cual se hicieron algunos disparos con pedreros, que a nadie ofendieron, ni sirvieron de nada sino fue para producir zozobras y aumentar la confusión que los gritos incesantes habían causado en el pueblo, a partir de los que vivían más próximos a la orilla. Esos disparos los hizo el contador de la aduana, don Nicolás Salazar, sin más auxilio que el de un esclavo suyo.

Los marinos ingleses, saltaron ágilmente a tierra, alineándose en una callejuela estrecha, desde la cual enderezaron su marcha hacia la plaza de Armas, llevando a la cabeza su banda de guerra, compuesta de pífanos y tambores. Sin esfuerzo perceptible se apoderaron de esa plaza y de la tesorería, sufriendo sólo una descarga que hirió a dos y mató a uno de los agresores.

Pasada la noche, durante la cual estuvo la población a merced de la pequeña tropa, vino Auson en las primeras horas de la mañana a ocupar la plaza con toda su fuerza.

Los ingleses confesaron haberse recogido esa vez en Paita, un botín de treinta mil libras esterlinas, pero los españoles estiman ese botín en más de millón y medio de pesos, sin incluir en esa suma las alhajas de oro, perlas, diamantes, rubíes y esmeraldas.

NO CONFORME CON EL SAQUEO AUSON INCENDIO PAITA

Después del saqueo, el vice-almirante mandó quemar la ciudad. Para avivar el fuego sacaban de los almacenes las piezas de género y untadas de alquitrán las colgaban en las casas, haciéndolas luego arder. Por esta razón y la del material combustible con que las casas estaban construídas; el incendio fue tan voraz, que apenas se alzaron las llamas cuando se vio la ciudad reducida a cenizas.

Auson hizo clavar los cañones del fuerte y hundir cinco navíos que había anclados en el puerto.

Sólo salvaron del incendio general dos iglesias, en las cuales tenía aquel encerrados ochenta prisioneros, a los que guardaba con esmero, prometiéndose buen rescate antes de ponerlos en libertad.

El poco tesoro que escapó de caer en manos del marino inglés fue salvado por esclavos negros que, sacándolo sigilosamente, lo enterraron en el despoblado devolviéndolo religiosamente a sus amos tan luego como la plaza fue desocupada por los ingleses.

SE ORGANIZA EN QUITO LA DEFENSA MILITAR

Al saberse en Quito, lo ocurrido en Paita, el Presidente exigió, en nombre del Rey, de don Jorge Juan y de don Antonio Ulloa, que como adjuntos a los académicos franceses Gaudin, Bougner, La Condamine y sus auxiliares habían llegado a Guayaquil en Marzo de 1736 para medir un grado de meridiano en la proximidad del ecuador terrestre, medida que por entonces se terminaba cerca de Quito; que se trasladaran a Guayaquil para organizar la defensa militar de ese puerto, en previsión de que fuese atacado y destruído como le acababa de suceder al de Paita.

Auson no había pensado tal cosa.

Al abandonar Paita, siguió navegando al Norte, a lo largo de la costa occidental de Sud-América, hasta la isla de Quibo.

En esa navegación encontró al *Gloucester,* cuyas aguas seguían dos naves que había apresado, cargadas, una de licores, aceitunas y más de seis mil pesos de plata sellada y la otra con algodón y otros productos del país. Registrado el algodón de este último buque, se había encontrado dentro de las pacas más de setenta y dos mil pesos de plata sellada. Con ocasión de haberse reunido las dos flotas y para desprenderse de los prisioneros en quienes sólo tenían bocas de consumo inútiles, Auson había arribado a Manta, antes de llegar a la isla de Quibo.

Por la correspondencia encontrada en el *Carmelo,* el jefe inglés estaba ya informado del desbarato sufrido por Wernon en Cartagena y esa información explica que se demorara en depredaciones en vez de haber continuado con diligencia su viaje a Panamá. Le impedía hacerlo además, la considerable baja sufrida en su efectivo de fuerza.

Continuó su viaje al Norte sin otra novedad que la de haberse aprovechado las calmas de la línea para quemar tres de las naves que se encontraban en peor estado para navegar, quedándose con sólo cinco, en las cuales estibó sus mercaderías más valiosas.

Estas cinco naves ofrecían la apariencia de una Escuadra.

Llegada a Quibo, hizo aguada y leña, demarcó esta isla y las vecinas, sondeando alrededor de todas y recogiendo muy prolijamente cuántos datos hidrográficos le fue posible, faena que le ocupó hasta el 9 de Diciembre de 1742, en cuya fecha abandonó Quibo para continuar navegando al Norte. ¿Cuál fue el propósito de estudio tan prolijo?

Teniendo presente la importancia de Panamá como vía de comunicación y la vecindad de Quibo a esa vía; no es muy aventurado suponer que a lo menos entonces les ocurrió a los hombres de estado ingleses la conveniencia de situar ahí una estación naval.

Poco después de haberse hecho a la mar, apresó esta flota una embarcación menor que salía del istmo de Panamá para dirigirse a Cheripe. La nueva presa fue agregada al convoy.

Llegado a la costa de Nueva España y cruzando a la altura de Acapulco, una de las chalupas que durante la noche se aproximaron a reconocer el puerto, pudo capturar un pequeño buque de pescadores, tripulado por tres negros. Por éstos pudo informarse el vice-almirante de que el galeón de Manila, en cuya demanda iba, estaba fondeado en Acapulco desde el 9 de Junio de ese mismo año.

Esta noticia robusteció sus propósitos, y en consecuencia, se mantuvo cruzando la costa hasta el 9 de Marzo de 1743. Ese cruce de ocho meses agotó la aguada, y el consumo de salazones desarrolló el escorbuto en el equipaje. Con tal motivo enderezó las proas a Chequetan o Seguatanes (Chiametlan).

Tal abandono de espionaje a que lo obligaban causas tan imperiosas, importaba el sacrificio del principal proyecto de Auson, que era capturar al galeón de Manila, que las autoridades españolas retenían en Acapulco; cuyas autoridades sabían qué buques ingleses hostilizaban el comercio español en el Pacífico.

En Chiametlan quemó Auson las presas que hasta ahí había conservado, reduciéndose al *Centurión* y el *Gloucester*, a cuyos buques trasbordó los efectos mejores, hasta donde tales buques podían contenerlos. Desembarcó el resto de prisioneros, conservando sólo los que podían utilizar como hombres de mar, y después de aprovisionarse bien, se puso de nuevo sobre sus velas, con rumbo al Oeste, en mayo 6.

Casi dos meses pasaron sin encontrar vientos favorables a su derrota, recrudeciéndose de nuevo la disentería y el escorbuto, que hacían estragos en el equipaje.

EL BICHO "BROMA" HACE FORRAR LOS FONDOS

Queda dicho que aún no se había establecido la costumbre de cubrir con láminas metálicas el fondo de los buques, pues que el primero en que se ensayó ese forro fue el *Delphin*, de la marina inglesa, en el que hizo Byron su viaje alrededor del mundo, emprendido el 18 de Abril de 1764. Al principiar la relación de ese viaje, se dice: "... Se forraron de cobre los fondos y así mismo los machos y hembras del timón (1)– *siendo esta prueba la primera que en su especie se había hecho hasta entonces en bajel alguno*". Y en una nota se hace esta aclaración:

(1) "Es de creer se forrasen de cobre sólo sus aletas o abrazaderas; y esta precaución se toma con el fin de preservar el navío de cierta especie de gusano que maltrata notablemente los fondos de los bajeles, especialmente en los mares de América e Indias orientales. Llámese en castellano *broma*. Véase Huerta en la traducción de Plinio, libro II, capítulo 25... En el Diario de los sabios del año 1666 y en las memorias de la Real Academia de Ciencias de París, publicadas en 1720, se puede leer la descripción de otros varios medios, que se han practicado en diferentes tiempos y países para precaver es-

ta verdadera carcoma de los navíos, pero nada ha alcanzado a contrarrestar enteramente las fuerzas de este gusano, que, aunque despreciable al parecer, se burla a veces, para confusión de los hombres, de toda su industria y de los mayores esfuerzos del ingenio humano. En prueba de lo cual, esta sola sabandija hizo temblar, en 1732, a todo el poder de Holanda, amenazándola no sólo con el estrago total de su marina, sino también con la inundación de todo el país, mediante el perjuicio causado en las maderas de sus diques..."

Esa falta de forro en los buques de Auson, que dejaron sus fondos desnudos de defensa en las aguas calientes vecinas al Ecuador, tan abundantes en "broma", explican la destrucción de sus buques, como la de muchas flotas anteriores.

EL GLOUCESTER, AGUJEREADO POR LA "BROMA"

Por eso y después de haber impuesto el abandono e incendio de los otros buques, llegó el momento en que el casco del *Gloucester*, agujereado por la "broma" como un panal de abejas, sólo se mantenía a flote mediante el penoso e incesante trabajo de la tripulación enferma, que no podía soltar las bombas sin que se sintiera al punto que el buque se hundía.

Siendo al fin imposible prolongar situación tan angustiosa, Auson se resolvió a quemar el *Gloucester*, reduciéndose sólo al *Centurión*, única reliquia de esa flota reducida y aumentada varias veces. Con ese solo buque se puso en demanda de las Marianas, que abordó al fin, escogiendo en el grupo la isla Tinian para curar y refrescar su gente y carenar su buque hasta donde tal operación fuese hacedera.

En tanto el Virrey hacía salir del Callao cuatro buques que debían perseguir a Auson hasta darle caza y destruirlo y auxiliar además a Panamá. De estos buques dos eran construidos para sustentar artillería y dos se escogieron entre los más fuertes de los mercantes, reforzándolos y armándolos de manera conveniente: estos buques fueron las fragatas *Belén* y *Rosa*.

El Virrey hizo venir de Guayaquil al Callao a los notables marinos españoles don Jorge Juan y don Antonio Ulloa, poniendo al mando de cada uno de ellos los mejores de los cuatro buques.

Estos llevaron instrucciones de registrar las costas del Sur y las islas de Juan Fernández, lo cual hicieron, visitando primero dichas islas y proponiéndose luego cruzar la costa hasta Magallanes, pero en Talcahuano encontraron a la fragata de guerra española *Esperanza*, cuyo jefe, el capitán Mendigueta, les dio noticias circunstanciadas respecto de Auson y sus fuerzas.

Con motivo de la guerra el Gobierno español, aunque sin mucha diligencia, había destinado al Mar del Sur una escuadra respetable, que puso al mando del brigadier don José Pizarro. Esta escuadra salió de Santander en Octubre de 1740. La componían los navíos *Asia*, de 60 cañones; *Guipúzcoa* de 74; *Esperanza*, de 50; *Hermione*, de 50; *San Estevan*, de 40; y un patache de 20.

LOS ELEMENTOS FISICOS ABRUMAN A AUSON

Esa Escuadra hizo un viaje demasiado penoso.

Un temporal la obligó a arribar a Santoña, otro a Tenerife, un tercero a Maldonado, a los cuatro meses de viaje, y el más fuerte, que les sobrevino remontando el cabo de Hornos, ocasionó el naufragio del *Hermione* y *Guipúzcoa,* dispersando además las otras cuatro naves, que estuvieron obligadas a arribar hasta Montevideo.

Al sobrevenir este último temporal el vice-almirante Auson bregaba por abocar el estrecho de Lemaire y sus naves, asendereadas también por el mismo mal tiempo, fueron avistadas por las naves españolas, llegando a encontrarse tan cerca de éstas, que la *Perla* pudo ser presa del *Asia.* Sólo que la faena con la tempestad se imponía de preferencia a cualquier operación belicosa.

Reparadas las naves españolas en Montevideo, Pizarro tentó de nuevo, con sólo el *Asia* remontar el Cabo, pero la crudeza del tiempo se lo estorbó otra vez, despedazando el buque en términos tales que tuvo que volver la proa precipitadamente al puerto de donde había salido.

Reparadas las averías envió Pizarro otra vez los tres navíos ya reparados. de ellos, la *Esperanza* dobló el Cabo y fue a recalar a Talcahuano, donde había desembarcado alguna tropa cuando llegaron los buques del Virrey; el *San Estevan,* perdió el timón en un temporal y tuvo que regresar al puerto de salida; el *Asia* llegó hasta la altura del Cabo, donde desarboló en otra tempestad y tuvo que volver también al Río de la Plata. Así , de los seis buques que componían la escuadra al salir de Santander, sólo uno consiguió ganar el Mar del Sur.

En cuanto al brigadier Pizarro, se encaminó por tierra de Buenos Aires a Valparaíso, por cuya peregrina ocurrencia una gaceta holandesa dijo con picante agudeza: "QUE HABIA PASADO EL CABO EN CARRETA".

En Valparaíso se embarcó en la *Esperanza* y salió de ese puerto para el Callao convoyando tres navíos franceses de permiso, que venían al Mar del Sur, para hacer negocio, *"Luis Erasmo", "Deliberant"* y *"Lis".*

El brigadier Pizarro estaba nombrado general del Mar del Sur. Concluída la guerra este general volvió a Valparaíso, cruzó por tierra a Buenos Aires y volvió a embarcarse en el *Asia,* que había concluído su carena en Montevideo, después de cuatro años, en Noviembre de 1745.

Córdova y Urrutia en sus "tres épocas del Perú o compendio de su Historia" dice que los de la Escuadra de Pizarro *fueron los primeros que facilitaron el paso del cabo de Hornos.* En el curso de esta compaginación queda suficientemente establecida la inexactitud de tan voluntariosa frase.

Auson fue a recalar en la costa occidental de Tinian, isla del grupo de los Ladrones, que Zapata dice pertenecer a las Marianas. Byron la describe como amena y deliciosa, recreándose en delinear sus bellezas de paisaje, la exuberancia de su fertilidad, sus dilatadas llanuras, abundancia de ganados,

de caza, de flores, de frutas, la bondad de su clima, aunque algo caluroso, señalando entre las frutas naranjas, limones, limas, guayabas, cocos, la fruta del pan y el tamarindo, que celebra en particular.

Lord Auson había entrado al fondeadero con la bandera española al tope y al verla vino a bordo una barquilla con cuatro bogas indios, gobernada por un español.

Este español informó a lord Auson de que la isla carecía de habitantes a causa de haber grasado en ella una epidemia de la que sólo escaparon los que habían emigrado a tiempo, como manifiesta sospecharlo años más tarde Byron en vista de las ruinas de la población, que ya cuando la visitó Auson existían; dijo también que los ex-moradores que habían sobrevivido al estrago estaban asilados en la vecina isla de Guam; que él había venido con veinte indios para preparar carnes y cueros de las reses que se apacentaban en las feraces campiñas de la isla.

Lord Auson halló muy gratas tales noticias; detuvo a los indios y al español, sargento en Guam, para evitar que se supiera su arribada en las islas vecinas, fondeó en 22 brazas a milla y media de la costa, y desembarcó con tiendas de campaña el equipaje, del cual apenas había unos setenta hombres útiles, encontrándose los demás postrados por el escorbuto y la disentería.

UN VENTARRON HURACANADO HACE SUMERGIR EL "CENTURION"

Los enfermos empezaban a restablecerse con los alimentos frescos, el clima, la bondad del agua y el tratamiento a que se les sujetaba, cuando el 22 de Octubre azotó las costas de Tinian un ventarrón huracanado, que desarraigaba los árboles y oscurecía el Sol. Ese temporal empujó con violencia al *Centurión* hasta hacerle arrancar sus amarras y echarlo al desgaire mar afuera.

Auson, sus oficiales y ciento trece tripulantes que la tormenta encontró en tierra, contemplaban con los ojos preñados de lágrimas y presa de mortal angustia el corazón, cómo el viento empujaba la nave hasta que se hubo sumergido en el lejano horizonte; ¡sumergiéndose con ella, en la oscura lontananza, las esperanzas que mantenían vivas las afecciones de familia, de patria de ventura!...

¡Las sombras de la noche habían envuelto las islas y aquellos hombres aun permanecían clavados en el mismo sitio, con los ojos fijos siempre en el mismo lugar, petrificados, anonadados los espíritus; hundidos en la atonía más amarga y más completa!...

Les quedaba la barca española apresada al salir de Quibo, barca de QUINCE TONELADAS, incapaz de contener la octava parte de los abandonados en Tinian y hasta de navegar con seguridad en las tempestuosas soledades del Indico.

Auson logra sin embargo reanimar el fuego sagrado de su energía y desdeñando las nimias coqueterías de la fortuna, dio de mano a la enorme

magnitud del desastre para ocuparse exclusivamente de remediarlo.

Varó la barca, escogió maderos en los espesos bosques próximos e improvisándolo todo, dio principio a la obra de realzar su pequeña embarcación y aumentarle la eslora hasta que pudiese desplazar cuarenta toneladas, lo indispensable para transportar ese racimo de desgaritados hasta Macao, adonde no alcanzarían las ferocidades de la impotencia.

EN FORMA INCREIBLE REAPARECE EL "CENTURION"

Contaban diez y nueve días de ruda faena, desplegando en ella mayor empeño a medida que más avanzaban, cuando apareció una vela en el horizonte. Los vigías la avistan, las anuncian, todos se precipitan a encaramarse en las cimas y escarban con la mirada el horizonte, dominado el mayor número por la zozobra de un peligro inmediato.

¿Si era un buque español el avistado escaparía de la horca alguno de los corsarios?

¡Es *el Centurión!* dijo alguien y, aun sin reconocerlo bien, repetían todos ¡*el Centurión!* procurando convencerse unos a otros para aquietar el propio miedo y dar vigor a la débil esperanza. Unos después de otros, todos descubrían detalles nuevos del *Centurión,* que al cabo tomó su antiguo fondeadero.

¡No son para descritas esas hondas emociones, que imprimen en el alma surcos tan distintos como las grandes veleidades del destino!...

El *Centurión* no había sufrido bajo el huracán otra pérdida que la de su gran chalupa, destrozada contra el costado durante la primera terrible noche de *capa.*

Cinco días después lord Auson salía para Macao, donde obtuvo noticia de que estaban fondeadas en Cantón cuatro naves inglesas; y al saberlo se dirigió a ese puerto, para orientarse mejor, proveerse de lo que le era menester, asegurar el apoyo de sus compatriotas y cambiar ideas con su jefe.

Satisfizo sus propósitos, pero habiéndole prohibido las autoridades locales permanecer en el puerto después de un corto plazo, hubo de hacerse a la mar el 19 de Abril de 1743, con destino aparente a Londres y escala en Batavia. Ya a la vela reveló al equipaje su nuevo plan, que consistía en cruzar frente al Cabo Espíritu Santo, punto de invariable recalada para las naves en viaje de Acapulco a Filipinas.

APARECE EL GALEON DE MANILA Y ES APRESADO

Su idea dominante, tenaz, continuaba siendo la captura del galeón de Manila.

Al mes de cruce, muy de mañana, apareció ese galeón, *Nuestra señora de Covadonga,* cuyo capitán era don Gerónimo Montero, portugués.

Ambas naves se reconocieron al mismo tiempo y se fueron la una sobre la otra; pero al cambiarse los primeros tiros se produjo incendio en el galeón, lo cual dividiendo la atención del equipaje entre dos necesidades que la apremiaban con igual urgencia, permitió a la nave inglesa destrozar impunemente la obra viva del galeón y diezmar el equipaje con algunos certeros golpes de metralla. Las llamas subían a más de media altura de los árboles y al quinto de los disparos del buque inglés, hechos casi a toca-penoles, la bandera española descendió del tope y Auson obtuvo la presa codiciada.

Al rendirse el galeón español tenía 70 hombres muertos y 84 heridos siendo las bajas en el *Centurión* dos hombres muertos y veinticuatro heridos.

El tesoro apresado alcanzó a un millón trescientos trece mil ochocientos noventa y tres pesos y treinta y cinco mil seiscientos ochenta y dos onzas de plata en barras, además de una considerable cantidad de ese metal labrado, de cochinilla y de otros productos.

El vice-almirante puso al galeón apresado a órdenes del teniente Samaurez, trasborda el tesoro al *Centurión,* asegura en su bodega a los prisioneros y regresa a Cantón largando anclas en Boca-Tigris; y en respuesta del virrey, a quien hace explicar los motivos de su arribada, recibe tres mandarines y dos pilotos, quienes conducen las naves a la segunda barra, suministrándoles cada día cierta cantidad de víveres, que les envía con rigurosa exactitud, desde el día del arribo, Julio 19 de 1743 hasta aquél en que deja el puerto.

Sólo a fines de Setiembre obtuvo Auson audiencia del virrey de quien alcanza cuanto solicita y deja la barra en Diciembre 10, después de acceder a la petición de los chinos, encaminada a obtener la libertad de los prisioneros que le importunaban a bordo y de los cuales consigue descartarse manifestándose magnánimo y como sugestionado por la gratitud.

De Cantón se traslada a Macao, donde vende a unos orientales, (probablemente japoneses) en seis mil pesos, el galeón apresado. De ahí sale el 15 de Octubre para el Estrecho de Sonda y recala por leña y agua en Príncipe el 3 de Enero de 1744.

Zarpa el 8 para Buena Esperanza, llega a principios de Marzo a la colonia holandesa, permanece ahí tres semanas para dar huelga a su gente, parte al fin y el 15 de Junio larga el fierro en la rada de Spithead; después de cuarenta y cinco meses de penalidades durante los cuales paseó una vez más el pabellón inglés alrededor del mundo; y soportó todas las transiciones de que es susceptible la peregrinación humana; todas las dilataciones y contracciones que puede sufrir sin romperse el corazón del hombre.

Aunque en la versión más seguida en estas notas se dice a Auson vice-almirante, hay quien afirma que en el tiempo de su gran excursión era sólo contra-almirante; habiendo alcanzado la investidura de aquella otra alta clase militar y la dignidad de lord del reino unido a consecuencia de su victoria sobre la escuadra francesa de la Jonquerre, en 1757.

Después fue ascendido a primer lord del almirantazgo y a almirante.

LA SUERTE QUE SOPORTO EL WAGER

Los náufragos del *Wager* estuvieron sujetos a privaciones y peripecias que dejaban de ser dramáticas sólo para hacerse trágicas.

Consumidos los pocos víveres que vararon con los despojos del navío, surgió entre el equipaje la indisciplina, disimulada en un principio en que estuvo limitada a murmuraciones y descarada luego hasta acordar y poner en práctica la destitución del capitán David Cheaps, en cuyo lugar nombraron al teniente Beaus.

Beaus construyó de los restos del *Wager* otra embarcación, que denominó *Speedwel* (verónica) y en ella, una lancha y un esquife, seguido de 81 hombres, abandonó la isla el 13 de Octubre de 1741, dejando en tierra al capitán Cheaps, con cuatro de sus oficiales y seis marineros fieles.

Apenas mareado el *Speedwel* una racha de viento hizo flamear la vela mesana hasta destrozarla, lo cual obligó a Beaus a mandar a la isla en busca de lona con la lancha tripulada por nueve marineros; pero como esta embarcación demoró en regresar, aquél continuó el viaje sin esperarla. Lo imperfecto de la nave ofrecía a cada instante a la navegación nuevas dificultades y peligros que evitar, quedándose reducidos a sólo el *Speedwel* por haberse destrozado contra su costado la chalupa que llevaba al remolque.

Once de los tripulantes, poco esperanzados en el éxito del viaje, prefirieron que se les dejara abandonados en cualesquiera de las inhospitalarias orillas de los canales que seguían, por muchos que fueran los peligros que en esos lugares desconocidos debieran arrostrar, antes que continuar la navegación en condiciones tan precarias y se hicieron poner en tierra. Se ignora la suerte que les cupo.

Beaus con los 61 hombres restantes barajando peligros que cada minuto cambiaban de forma sin disminuir su amenazante gravedad, dominó con serena vigilancia las dificultades que se presentaban y siguiendo los canales de Fallos, Sarmiento y tal vez el de Smyth, avanzó por el Estrecho de Magallanes hasta ganar el Atlántico. Encontró en este océano vientos bonancibles de SO y la corriente polar muy marcada tirando en sentido de la costa oriental de Patagonia, lo cual le permitió prolongarse por esa costa hasta recalar en Río Grande, en cuya Capitanía las autoridades portuguesas les facilitaron toda clase de auxilios, prodigados en la forma más humanitaria y cordial.

Desde Río Grande se trasladaron a Londres, Beaus y sus compañeros de naufragio, aprovechando las ocasiones según se presentaron y llegando por distintas rutas a la gran metrópoli, en Spithead desembarcaron unos en Diciembre 20 de 1742 y otros en Enero 4 de 1743.

Todos fueron ásperamente reprendidos y privados de servicio y de sus haberes devengados, en castigo del doble delito de indisciplina y de abandono de su jefe en un lugar desierto.

Respecto al capitán Cheaps y los oficiales que le permanecieron fieles estuvieron sujetos en su salvamento a accidentes mucho más dramáticos que los ocurridos al insubordinado teniente, pero sería preciso tener a la vista el *viaje del almirante Auson* o la relación del capitán Byron, uno de los fieles oficiales de Cheaps, más tarde capitán del *Delfín* en su viaje de circunnavegación, para llenar las lagunas que a cada paso deja el cronista a quien pertenecen mas hojas en esta compaginación, sin apelar a las inducciones. Quedan afortunadamente en la hidrografía patagónica muchas huellas del *Wager*.

La isla Wager, nombre derivado del buque que encalló sobre ella; la isla del cirujano, bautismo ocasionado de haber muerto en ella el cirujano del Wager cuando iban a Castro. La isla del cirujano es vecina de la de Javier, en el mismo golfo San Estevan, Pan de Azúcar del grupo Marianas, es la isla que marcó el *Wager* la víspera de su naufragio y en la cual quedaron cuatro marineros de los náufragos de dicho buque, en el viaje a que se alude antes.

Tales datos hidrográficos constan de varias relaciones de viajes especialmente las de los capitanes R.C. Maine, Fitzroy, Auson y Byron, y ellos suplen los vacíos o rectifican la narración de Llanos Zapata.

Desde luego, habiéndose llevado Beaus la mayor parte de los víveres, Cheaps y sus fieles tuvieron que alimentarse de algas marinas y del sebo varado entre los despojos del *Wager* y que los insurrectos abandonaron por inútiles.

Aprovechando la lancha en que vinieron del *Speedwel* por las velas y del esquife que le habían dejado los revolucionarios, se aventuró a su vez sobre las olas, emprendiendo su viaje al Norte, en vez de seguir al Sur como su insubordinado teniente Beaus. Cuarenta y cinco días estuvieron luchando con las corrientes para ir desde Wager hasta el golfo del Cabo de Tres Montes, bogando durante el día sin alejarse de la costa y atracando a ella para pasar en tierra las noches. Todo ese tiempo lo pasaron a la intemperie, en esa latitud casi glacial, luchando en vano para ganar camino al Norte. Fue durante esa travesía que murió el cirujano, abandonaron la expedición cuatro hombres y al cabo del tiempo dicho, rendidos de fatiga, de hambre, de frío porque carecían de ropa suficiente, antes de ganar el Cabo Taytao; se dejaron arrastrar de la corriente, que los trajo de nuevo a la isla Wager, de donde habían salido.

El capitán Cheaps había agotado los recursos en que pudiera entrar por algo la actividad y apenas se les ocurría a los náufragos otra cosa que desoladas plegarias, de cuya eficacia no se prometían mucho.

La Providencia los salvaba no obstante cuando ellos rechazaban la esperanza como irrisión de su adversa fortuna. Engolfados entre las numerosas islas de Chonos, que no conocían, apenas hubieran hecho otra cosa que cambiar de yermo donde morir; pero estorbándoles avanzar, obligándoles a retroceder al punto de partida, la Providencia preparaba el salvamento de los náufragos.

Coincidió con el regreso de éstos la aparición en la isla de Wager de varios indios salvajes, que llegaron en dos canoas. Uno de estos, natural de Chiloé, poseía algo el español y propuso al capitán Cheaps llevarlo a lugar civilizado si se obligaba a regalarle su lancha. El pacto se ajustó en seguida.

En tres días de viaje llegaron a una grande bahía, golfo San Estevan, seno al norte del golfo de las Peñas, situado hacia la garganta de tierra que une al continente la península de Forelius; garganta cerca de la cual pasaba un río, en el que pretendieron navegar los indios para pasar a la bahía Bad. Atracaron delante de una choza que habitaba el indio con su mujer y tres hijos grandes, y ahí, habiéndose negado los náufragos a aventurarse por el pasaje que indicaban los indios, se dirigieron a la isla del Cirujano, donde murió el de la expedición; según relato del viejo soldado de Chiloé, Pedro Osorio, que recordaba el hecho 88 años después, así como a la gente de la expedición de Cheaps.

Recalaron después en la isla Pan de Azúcar, en la que se quedaron cuatro marineros y avanzando entre las islas Marinas rodearon el cabo Tres Montes, el de Taytao y unidos a la familia de indios, continuaron su penosa peregrinación por entre el grupo de Chonos, hasta recalar en una playa que estaba sin duda en los canales del Chiloé, ya muy al norte de Ballenar.

En esa navegación sin elementos, se alimentaban los náufragos con berdolagas y pequeños mariscos, lo cual les permitía apenas engañar el apetito.

En vista de eso los indios se internaron en el monte para buscarles alimento.

Antes de alejarse el jefe de la familia señaló a los náufragos unos arrecifes entre los cuales abundaba el marisco. Ocho marineros tomaron la lancha para mariscar, la corriente los arrastró y no se les vio más. Desesperaban sin duda de su salvación confiada a esos indios desconocidos.

Quedaron desde entonces el capitán Cheaps y cuatro de sus oficiales, aislados en esa playa deshabitada, delante de montes espesos hasta carecer de sendas visibles, privados de medios de transporte marítimo, escasos de ropa, desprovistos de armas y cada vez con menores esperanzas de dominar su situación.

Los náufragos pasaron muchos días de hambre y zozobra, hasta que reapareció la familia que los había conducido hasta ahí, acompañada de otros indios más y "tomando cada uno de éstos a un inglés, caminaron hasta arribar a Chiloé". De esta narración árida puede deducirse, puesto que ya no tenían embarcaciones, que llegaron hasta Huito o Abtao, desde donde avisaron el hallazgo al corregidor de Castro quien mandó por los náufragos, recibiéndolos con la piedad que merecían y procurándoles hospedaje en el colegio de los padres jesuitas, mientras se alistaba la embarcación que debía llevarlos a Valparaíso.

El entonces presidente de Chile don José Manso de Velasco, les dispensó también benévola acogida, dándoles por cárcel la casa de un inglés rico.

Ajustada la paz Cheaps, Hamilton y Byron regresaron a Europa en un buque francés; Champel pasó por tierra a Montevideo y se embarcó en el navío *Asia*, y Elliot, de constitución menos vigorosa, sucumbió al funesto influjo de las intemperies en su organismo.

De los ocho desertores de la lancha, dos se encontraron degollados, dos no aparecieron y cuatro internados en Patagonia y vendidos como esclavos de uno a otro amo, llegaron al alcance de la autoridad de Buenos Aires, la cual los rescató y les proporcionó pasaje para su repatriación a Inglaterra.

XXIV

LA HISTORIA QUE ESCRIBIO CRONAU: RALEIGH

Si bien la compaginación que antecede deja intacto el asunto que llena las páginas de que se compone, si es innegable que se resiente de la pobreza del material que la forma; no podrá negarse tampoco que los hechos de que consta, aunque faltos de detalles sin los cuales carecen de valor bibliográfico, ofrecen elementos a una Historia de la Marina del Virreinato y llenan el propósito de que se deriva: esto es, manifiestan la influencia ejercida por los corsarios, los piratas, los negreros y los contrabandistas en la transformación del Callao antiguo.

No es un libro, pero contiene el material con qué hacerlo: es un croquis de libro.

Así por ejemplo, el libro AMERICA (Historia de su descubrimiento desde los tiempos primitivos hasta los más modernos) que ha publicado el año último el señor Rodolfo Cronau, para solemnizar el cuarto centenario del descubrimiento de América por Colón; contiene algunos de los perfiles que aquí faltan y precisan, sin contradecirlos, los que quedan trazados.

En el libro de Cronau, Juan Hawkins es negrero como su padre William, y es en el tráfico de esclavos negros donde principian los viajes largos de Sir Francisco Drake. John es un negrero religioso, al estilo de los religiosos filibusteros.

En su tercer viaje de trata, es sorprendido, en San Juan de Ulúa (golfo de Méjico) por una fuerte escuadra española, que le embiste, echa a pique tres buques y pone en fuga los otros dos, de los cuales manda Drake el más pequeño.

La trata, de la cual arranca el predominio marítimo inglés y a la cual oponían dificultades los españoles, explicaría el hábito contraído por Drake de hallarse siempre en conflicto de intereses con ellos. Esa especie de odio instintivo se hizo agudo después del desastre de San Juan de Ulúa y sus correrías de 1570 y 1571, son las manifestaciones de ese odio agudo, su revancha, su desquite, el fuego inextinguible que alimentó su energía durante los primeros veinte años o más de lucha instintiva, que permitió a los ingleses supeditar a los españoles en el dominio del mar.

Respecto a la expedición de 1577, dice este autor, que después de espe-

rar Drake en el puerto San Julián que llegara la estación conveniente para aventurarse en el Estrecho, como lo hizo Magallanes, esto es, la época de los vientos del Este, que le permitieron pasar el estrecho en 16 días; la tempestad diseminó la flota, continuando el viaje, hasta concluirlo, con sólo el *Pelícano*, llamado *Cierva* en esta compaginación.

Cronau deja aquí una prueba de que no debe tomarse la suya como la última palabra en el asunto, pues confunde en uno dos hechos ocurridos en fechas y lugares diferentes: la toma de posesión de la isla Isabel I en el Estrecho y el hecho de avistar el grupo de Diego Ramírez, ocurrido días después, mientras corría un temporal deshecho. Hace casi a la vez una afirmación inexacta al afirmar que fue el buque de Drake el primero en avistar el Cabo de Hornos, gloria cuya propiedad corresponde, en todo caso, al buque español *San Lesmes*.

Asegura Cronau que el dinero tomado por Drake en Valparaíso, además de vino y mercaderías, alcanzó a la suma de 37,000 ducados, que en Tarapacá (?) y otros puntos tomó 800 libras de plata, 80 libras de oro y varios riquísimos crucifijos de oro y piedras preciosas.

En qué parte de Tarapacá, en qué Tarapacá pudo encontrar riquezas Drake ni nadie, no lo dice Cronau y en cambio tampoco anota el saqueo de una iglesia en Valparaíso, de donde pudo sacarse crucifijos valiosos y otras especies del culto, que era más fácil encontrar en las iglesias cristianas que en los lugares yermos.

Dice que estuvo representado por 1,500 barras de plata el tesoro encontrado en uno de los doce buques fondeados en el Callao al entrar Drake y que ahí adquirió la noticia de haber salido días antes para Panamá, con tesoro el navío *Cacafogo*, llamado aquí *Sacafuego*. Drake lo alcanza y ocurre un cambio de balas cuya ilustración en lámina trae el precioso libro de Cronau, quien estima la presa en millón y medio de ducados.

En el estudio de estos y mil otros más importantes detalles, ¡cuánto material valioso pudiera ofrecerse a la historia marítima de dos siglos!

Cronau presenta luego la brillante figura de Raleigh en una forma, no imprevista, pero velada antes. Su hermosura contribuye en el ánimo de Isabel al anhelo de ésta de *ayudarlo a alzarse*. No es una travesura galante lo que en Raleigh castigó la moralidad de la reina, fue un matrimonio que hubo de hacer secreto el hermoso favorito y que lo llevó a la torre de Londres cuando la reina tuvo conocimiento de que se había efectuado...

Eso explica hasta los odios que lo llevaron al cadalso, así como su brillante carrera. En el libro de Cronau, Raleigh principia sus excursiones a Virginia en 1578 y continúa sus esfuerzos por colonizarla, enviando diversas expediciones sin omitir sacrificios, aunque con poca fortuna; pero así y todo, sus esfuerzos lo presentan en cierto modo como el iniciador de la colonización de ese pedazo de tierra, que ha concluido por convertirse en la gran

república americana, y también de la Guayana inglesa.

Refiere Cronau que en su viaje de 1595 buscaba en el Orinoco, con datos de Jacobo Widdson, un El Dorado, con el nombre de ciudad Manoa, en cuya busca dejó una comisión, esperando regresar.

Explica el fracaso de su viaje de 1616, por intrigas del Embajador español en Inglaterra, quien obtiene por el mismo rey Jacobo noticias del plan de Raleigh, que cruza en seguida, obteniendo de dicho rey que se prohibiera al expedicionario todo conflicto con españoles, a la vez que éstos mandan una expedición al Orinoco, por cuyo río se proponía buscar Raleigh ¡su fastuosa Manoa!.

"Raleigh, dice Cronau, envió desde Trinidad al capitán Keymis con algunos centenares de hombres al Orinoco, pero con grande asombro suyo (del Keymis y sus subordinados) vieron estos que en la misma desembocadura de dicho río, los españoles habían edificado una ciudad después de la primera visita de Raleigh a la Guayana, ciudad a la cual habían bautizado con el nombre de Santo Tomás y cuyos habitantes atacaron con gran furia a los ingleses en cuanto aparecieron. Las fuerzas de los últimos eran mucho mayores que las de que disponían los españoles y en consecuencia viéronse estos obligados a ceder a aquellos el campo"

"Los ingleses permanecieron en Santo Tomás algunas semanas y al fin tuvieron que abandonarlo a causa de que los españoles sublevaron contra ellos a los indios de las inmediaciones, y unos y otros unidos causaban diariamente sensibles bajas en las fuerzas británicas, de las cuales triunfaron en varios combates. Convencidos de la imposibilidad de conservar la Guayana, para Raleigh, se decidieron a marchar de allí, pero antes de su partida los ingleses demolieron e incendiaron la ciudad de Santo Tomás".

"Apenas firmada la paz entre España y la Gran Bretaña, cuando a consecuencia de la fracasada empresa de Raleigh sufrió aquella una sensible alteración y el descubridor fue condenado a muerte por segunda vez al regresar a Inglaterra, por las instancias y reclamaciones que cerca del gobierno inglés presentó el embajador español en contra de aquel, causa de la alteración experimentada en las buenas relaciones en que vivían ambas potencias, y el día 27 de Octubre de 1618 cayó su cabeza bajo el hacha del verdugo, terminando así la existencia del verdadero iniciador del poderío colonial inglés en el continente americano".

Explica más adelante, implícitamente, el error de Montpalau al decir que Virginia fue descubierta en 1606; consignando que en esa fecha y bajo la protección del gobierno inglés, se organizaron las dos grandes sociedades entre las cuales se dividió la explotación de la colonia: la London Company y Plymouth Company.

Ocupándose Cronau de los viajeros holandeses a la América del Sur, cita la expedición de Mahú, de cuyos buques diseminados por la tempestad al

entrar al Pacífico, el de Dirk Gherritz fue echado por la tempestad hasta los 64º latitud sur y avistó las costas del continente polar antártico y el de Sebaldo de Werth la isla Jasón al noroeste de Falkland.

Una observación notabilísima hace Gherritz, que basta sola para dar importancia a la expedición de Mahú. Este capitán sospecha que entre la tierra Antártica avistada y la costa meridional de Tierra del Fuego había un ancho mar, observación que, según Cronau, había hecho también Drake al avistar Diego Ramírez.

De tales observaciones brota la inducción que origina la expedición de Lemaire. La compañía de las Indias occidentales de los Países Bajos había tomado posesión del estrecho en nombre de Holanda, obteniendo de los Estados Generales, el privilegio de usar ese paso.

Lemaire y otros comerciantes de la ciudad de Horn organizan la sociedad Australiana, cuya base de operaciones se haría consistir en el descubrimiento de otro paso, del que ella tendría a su vez el privilegio.

Fue entonces que se organizó la expedición en los buques *Cendragt* y *Het Hoorn* mandados por Lemaire, Schouten y un hijo del primero; expedición que coronó sus deseos con el descubrimiento del estrecho de Lemaire, nombre puesto a instancias de Lemaire hijo; el de la isla de los Estados y por último el de cabo de Hornos, reconocido el 29 de Noviembre de 1616. El nombre de cabo resulta de ahí ser el de la ciudad donde tenía su asiento la Sociedad Australiana, donde se armó la flota y donde había nacido el mayor número de los individuos que componían el equipaje.

Cronau indica que antes de continuar su viaje a Molucas, esta expedición hizo escala en Juan Fernández y que una vez llegada a Molucas, los representantes de las compañías de las Indias occidentales de los Países Bajos, estableciendo que se había atropellado su privilegio de paso exclusivo por Magallanes, e ignorando que estos navegantes hubieran descubierto un nuevo paso; en nombre de los intereses que suponían heridos, despojaron de sus buques a Lemaire y Schouten, a quienes apresaron y remitieron a Holanda en el *Amsterdam*, que hizo su viaje por Buena Esperanza.

En esa travesía murió Lemaire, pero Schouten, una vez en Holanda, probó que lejos de merecer los atropellos de que habían sido objeto, tenían derecho a la gratitud de sus compatriotas, para quienes habían encontrado un nuevo paso a las Indias orientales.

Estos y algunos otros perfiles menos saltantes, que Cronau declara haber tomado en mucha parte del monumental Diccionario Enciclopédico Hispano Americano, todavía por concluir de imprimirse, y del que también registra mucho material esta compaginación, prueban que ella contiene sólo hechos reales y susceptibles de grande aprovechamiento histórico.

Por mucho, pues, que la relación de hechos compaginada, apenas haya sido expuesta muy superficial e incompletamente, se evidencia que en esos hechos están contenidos los elementos generatrices del Callao Antiguo; y

que esos hechos convirtieron una barraca para depósito y algunos ranchos de indios pescadores, en el primer puerto fortificado del Pacífico, mejorado con muelles cómodos y sólidos, con la ciudad rodeada de murallas y bastiones, provista de buenos templos, conventos, cuarteles, hospederías, palacios, almacenes reales y otros muchos edificios públicos y privados, que la grande ola de Octubre de 1747 lamió en pocos segundos, esterilizando los sacrificios de dinero y la labor incesante de dos siglos.

Los diversos asedios convirtieron en edificios permanentes las primitivas construcciones provisionales; las acumulaciones de capitales arraigadas en el Callao, fijaron en esta ciudad existencias para las cuales su suelo había figurado hasta entonces sólo como la pascana donde apenas deberían detenerse el tiempo preciso para acopiar nuevas fuerzas con qué volver a bregar en la lucha por la vida; a triunfar, en el suelo de donde los arrojara el menosprecio, con los elementos acopiados en la vecindad ocasional; o para volver al poblado donde se hallara el cementerio que guarda los restos queridos de las víctimas que no consiguiera sustraer al hambre, para esperar en el rincón de una despensa provista, entre recuerdos amargos y sabrosos bocados, el momento en que sus huesos fueran a confundirse con los huesos de que estaban nutridos sus negros recuerdos.

Es inútil añadir que la mejor parte del resultado de esos hechos, que hicieron alzarse de la nada el Callao Antiguo, que abrieron camino a las ideas de personalismo y libertad en el continente, no desapareció con la ciudad que habían levantado: tales hechos, nadie lo ignora, la piratería, la trata, el contrabando, estímulos de acción y de energía, acaso, sirvieron para despertar la conciencia de su propia fuerza en las masas del viejo mundo; sirvieron, sin duda, para atenuar mucho, en el mundo nuevo, los hábitos de servilismo y para crear y robustecer el amor a la libertad; sentimientos que no pudo dañar la ola devastadora porque flotaban sobre ella, como flota sobre las olas violentas del incesante conflicto humano, la ley de selección, avasalladora e insumergible, porque su fuerza es la fuerza ultrapotente pero aeriforme de Dios.

FIN

INDICE ONOMASTICO

A

ACEITUNO: 253
ACOSTA: 18
ACOSTA, BENITO DE: 80
ACUÑA, CRISTOBAL DE: 76, 77, 81, 88
AGASSIZ: 2, 3, 12, 14, 27
AGUILERA: 266
AGUIRRE, ELIAS: 289
AGUIRRE, LOPE DE: 75, 76, 84, 89
ALBERDIN: 301
ALBERONI (CARD): 337
ALEJANDRO VI: 257, 261, 264
ALVA, DUQUE DE: 276
ALVAREZ CABRAL: 84
ALVAREZ Y TIRADO, FRANCISCO: 201
ALZAMORA, FEDERICO: 105, 203
ALLENSON: 318
AMICH (PADRE): 148
ANDRES, CORNELIO: 339
ANGUS: 53
ANZURES: 36
ARANA, BENITO: 123, 124, 140, 180
ARMIDAS, FELIPE: 287
AROCA, JOAQUIN: 201
ARTUNDUAGA: 325, 327, 328
ARZIABALAGA: 333
ARRIETA, AURELIO: 99
ARRIOLA, MARTIN DE: 82
ASCARATE: 139
ASIN, NICANOR: 209
ATAHUALPA: 1
ATIENSA, INES DE: 75, 76
AUSON, JORGE: 341, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 356
AVE - LA LLEMAND: 90
AYALA ANA VIUDA DE ORELLANA: 73
AYULO, ALBERTO: 162
AZCONA, RAFAEL: 320

B

BAAL, R.: 253
BALTA, JOSE: 162
BALLIVIAN: 2
BANDELIER: 2, 6, 10
BANDERA, JUAN ALONSO: 75
BARANDIARAN: 217, 218, 245
BARBA ROJA: 257, 283
BARBELI (CNEL): 283
BASADRE: 5, 21, 22, 27, 30, 32, 49, 50
BAZAN, ALVARO DE: 279
BEAS, ANTONIO: 324, 328, 329, 332
BEAUS: 355, 356
BELALCAZAR: 65
BELIN: 331
BELTRAN: 139
BENASAYAC: 170
BENITES, GABRIEL: 99
BENTONA: 152
BERMUDEZ (SGTO. MAYOR): 191, 192
BERTHEN FRERES: 222
BIEDMAN: 137
BILLINGHURST, GUILLERMO E. : 4, 43, 115
BINGHAM: 29
BLACK, GUILLERMO: 186, 195
BLACK (ALM): 314
BOOT: 176, 186, 187
BORGES (ALF): 139
BORJA Y ARAGON: 37
BORROUGH: 296
BOSTONIA CRISTIAN: 53
BOUGNER: 348
BOURNANO: 318
BRAUT: 311
BRAVO, VICENTE: 193
BREAUTT: 311
BREST: 346
BRIEVA, DOMINGO DE: 78, 80, 81
BROUAGE: 253
BROWER HENDRICH: 311
BRY, TEODORO: 303
BUCKLAND: 331
BUENAÑO, PEDRO A.: 190, 196, 206, 217, 240
BURKE: 282
BURNOY: 323
BUSQUET, RAMON: 137, 150
BUTT: 126, 127, 177
BYRON (COMO): 275, 277, 278, 279, 287, 344, 349, 351, 352, 356, 358

C

CABRILLO: 272
CACERES: 76, 79
CALANCHA (PADRE): 18
CALDEIRA, FRANCISCO DE: 78, 79
CALVO (FRAY.): 142, 143

CALLE (PADRE): 119
CAMARGO, ALFONSO: 265
CANTU: 269
CAPELO (DR.): 237
CARASSA, FRANCISCO: 100
CARDER: 269
CARI: 8
CARIAPASSA: 8
CARLOS II: 331
CARLOS V: 252, 253, 262, 264
CARLOW, ARTURO: 287
CARNEIRO DA ROCHA:,Luis: 199, 200
CARO DE TORRES F.: 283
CARPIO, MIGUEL DEL: 41
CARVAJAL (FR.): 66, 70, 71, 74, 83, 84
CARVAJAL, FRANCISCO DE: 46
CARVAJAL, MELITON (CONTMTE.): 92, 107, 109, 110, 134, 135, 136, 184
CARRANZA, LUIS: 9
CARRASCO, FRANCISCO: 133, 137, 139, 150
CARRASCO, MANUEL M.: 100
CARREY: 87
CARRILLO, CAMILO: 41
CARRILLO JOSE A.: 143, 180
CASA ALEGRE, MARQUES DE: 334
CASTAÑEDA (ING.): 28
CASTAÑON, JOSE: 99
CASTELNAU: 82, 133, 137, 146, 150
CASTELLFUERTE (VIRREY): 340
CASTILLA, RAMON: 38, 99
CASTILLA, SEBASTIAN: 75
CASTRO DE LA CUEVA, BELTRAN DE: 293, 294, 295
CASTRO JOSE: 307
CASTRO, PEDRO ANTONIO DE: 317
CAVENDISH, TOMAS: 253, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 296
CELIBIANO: 239
CERRATO: 73
CIEZA DE LEON: 7, 8, 9, 11
CLAVERO MANUEL A.: 202, 209, 213
CLAVIJO, CONDE DE: 339
CLERK, JACOBO (HEREMIT): 306, 307, 308
CLERKE, CARLOS ENRIQUE: 317, 318
CLIPERTON, JUAN: 337
COBO: 18, 21, 37
COKSON: 318
COKER: 2, 10
COLB, TOMAS: 334
COLON, CRISTOBAL: 252, 261, 262, 283, 314, 358
COLLAZOS, LEOPOLDO: 237
COMPOUNY: 222
CON TICE VIRACOCHA: 19, 20
COOK: 318, 321, 322, 323
CORDES, SIMON: 300
CORDOBA: 279
CORDONES: 328, 329
CORDOVA Y URRUTIA: 351
CORONEL, BERNARDO: 199
CORONEL ZEGARRA, ENRIQUE: 110, 111, 112
CORPA, MARQUES DE: 317

CORPANCHO, OSWALDO: 240
CORTES, HERNAN: 252
CORZO, ANTON PEDRO: 273, 274, 275
COSIO, CESAR: 239
COSTA ACEVEDO, JOSE DA:
COWLEY: 321, 322, 323
CROMER: 134
CROMWELL , OLIVERIO: 254, 314
CRONAU, RODOLFO: 358, 359, 360, 361
CUNEO VIDAL, ROMULO: 162
CUNHA, EUCLIDES DA: 240
CUYANA, CASIMIRO: 124

CH

CHAMPEL: 358
CHANDLES W.: 240
CHANTRE: 74
CHARPE: 318, 319, 321, 322, 323
CHALON: 14, 15, 23, 24, 25
CHAVEZ VALDIVIA, JUAN FRANCISCO: 191, 192, 193, 194
CHEAPS, DAVID: 355, 356, 357, 358
CHIMINE: 152
CHINCHON, CONDE DE: 82, 308
CHUMBI: 123
CHURRUCA: 279

D

DA COSTA ACEVEDO, JOSE: 195
DA GAMA, VASCO: 283
DAMPIER, GUILLERMO: 253, 254, 318, 319, 321, 322, 323, 326, 332
DA ROCHA DR.: 201
DAUGHTY, JUAN: 269
DAVID, EDUARDO (DAVIS): 323
DAVIS, JOHN: 253, 254, 260, 291, 318, 319, 321, 322, 324, 325, 327, 328
DEFOE: 332
DELBOY, EMILIO: 221
DELGADO, EULOGIO: 162
DELGADO, FEDERICO: 100
DELGADO (GUARDIAMARINA): 102
DEUSTUA, ALEJANDRO O.: 249
DEVERESIX, WALTER DE: 268
DIAS, JUAN JOSE: 124
DIAS DE PINEDA, GONZALO: 65, 67
DIAS, SEBASTIAN: 80
DIEGUILLO: 253
DONAIRE, CARLOS GUSTAVO: 100
D' ORBIGNI: 37, 88
DORIA: 283
DRAGUT: 257, 283
DRAKE, FRANCIS: 260, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 287, 292, 307, 341, 358, 359, 361
DRAKE, JUAN: 268

DUCANE, M: 329
DUCASSE: 253, 330
DUPARQUET: 253
DUVAL (ING.): 62, 63

E

EATON, JUAN: 321, 322, 323
ECHENIQUE, RUFINO: 40
ELCANO,SEBASTIAN: 262, 263, 264, 283
ELIAS, DOMINGO: 63
ELLIOT: 358
ESCARDO, GREGORIO C.: 199
ESCURRA, GASPAR: 99
ESLABA: 343
ESPAÑA, LUIS: 99
ESPINAR (CNEL.),ENRIQUE: 155, 186, 197, 207, 240
ESQUILACHE: 303, 304, 307
ESSEX, CONDE DE: 268, 269, 296
ESTRELLA, RAIMUNDO: 150, 151
EZETEN, GUILLERMO: 305

F

FALERO: 262
FANNING, JUAN: 98
FELIPE II: 252, 253, 270, 273, 275, 279, 280, 282, 295
FELIPE III: 303
FELIPE IV: 79
FELIPE V: 331
FERNANDEZ DE QUIROS, PEDRO: 300
FERNANDEZ, JUAN: 274, 287
FERRELO: 272
FERREYROS, MANUEL: 100, 101, 102
FEUTON, EDUARDO: 277, 278
FITZ, GERALD: 162
FITZCARRALD, CARLOS: 159, 160, 162, 163, 170, 183, 221, 225, 226, 229, 232, 235, 246
FLORES DE VALDEZ, DIEGO: 276, 278
FLORES, RICARDO: 100
FLORES Y VALDEZ, ALVARO: 279
FLORISMARTE: 294
FONSECA: 79
FORCISHER: 296
FOREL: 3
FORSBISHER: 281
FRANCISCO I: 252
FRANCK: 253
FREZEN, GUILLERMO: 304
FRITZ (PADRE): 82
FRY: 152, 153, 154

G

GALANTE, HUGO: 289
GAMBOA: 202
GAMERO, ENRIQUE: 53
GARCIA HURTADO DE MENDOZA D.: 293
GARCIA JOFRE DE LOAYZA D.: 263, 264, 270
GARCIA NODAL, BARTOLOME: 305
GARCIA NODAL, GONZALO: 305
GARCIA URRUTIA, JULIO: 100
GAUDIN: 348
GAULA, AMADIS DE: 294
GENES MONSIEUR: 326
GERON, GILBERTO: 253
GHERRITZ, DIRK: 361
GIBBON: 134
GILBERT: 296
GIRBAL: 134, 137
GOMEZ, FERNANDO: 288
GOMEZ, GIL: 71
GOMEZ, HERNANDO: 288
GONZALEZ: 284
GORDON A.: 143
GOVIN, BEAUCHE: 330, 331, 333
GRAAF: 253, 260
GRAMMONT: 253, 260
GRANADA, JUAN DAVID: 253
GRANSTY: 343
GRAU, MIGUEL: 289
GREENVILLE,RICHARD: 253, 287, 296
GREGORY, HERBERT: 28
GROGUIETE: 327
GRONINGA: 253
GUADALCAZAR, MARQUES DE: 307
GUALTERIO: 304
GUARLEN, JUAN: 318, 319, 320
GUERRA, CRISTOBAL: 252
GUILLERMO (INDIO): 318, 322
GUILLOBEL, JOSE C.: 199
GUTIERREZ (COMAND.): 176
GUTIERREZ DE VARGAS, DARIO: 141, 143, 180, 264
GUTIERREZ , RUPERTO: 141, 143, 144, 145
GUZMAN, FERNANDO DE: 73, 75

H

HAENKE: 90
HAGEN: 299, 300
HAMILTON: 358
HARTMAN, C. M.: 180
HARRIS: 318
HASSEL JORGE M. VON: 155, 188, 196, 197
HAWKINS, JUAN: 253, 267, 268, 281, 282, 283, 358
HAWKINS, RICARDO: 282, 291, 292, 293, 294, 295, 318
HAWKINS, WILLIAM: 358
HERMANS, ELIAS: 311
HERNANDEZ (FR.): 178

HERNANDEZ, TOME: 288, 289
HERNDON (TTE.): 146
HERRERA: 65, 284
HINOJOSA: 75
HOLTZ, H.: 221
HOONHOLTZ,ANTONIO LUIS VON: 195, 199
HOONHOLTZ, CARLOS G. VON: 199, 201
HORN: 260
HOSIER: 340
HOUTMAN: 299
HOWARD D' EFFINHOM: 280, 281
HOYLE: 212
HUASCAR: 2
HUAYNA CAPAC: 1
HUERTA: 349
HUIGEN, GHEN: 308
HUMBOLDT, ALEJANDRO DE: 82, 117
HURTADO DE MENDOZA, ANDRES: 74
HURTADO, FRANCISCO: 195

I

IBABURA: 124
IBARRA, CARLOS: 298, 312
ILADOY, JUAN: 100
ILLA TICCI: 20
ILLESCAS: 36
ISABEL I: 252, 269, 270, 279, 281, 282, 287, 292, 295, 296, 330, 359

J

JACOBO I: 296, 297
JACOBO II: 321, 328, 360
JAMBELO: 307
JIMENEZ DE LA ESPADA: 19, 20, 33, 77
JOHNSON, G.: 172, 173
JOLLS, TEODORO: 253, 312, 313
JUAN II: 262

K

KERSEY: 153
KERNISH: 297
KEYMIS: 360
KHAN: 261
KLUG (COMANDANTE): 110

L

LA COMBE, ERNESTO: 162, 163, 164, 165, 166, 168, 213
LA CONDAMINE: 82, 85, 104, 113, 117, 120, 348
LA COSA, JUAN DE: 65, 83
LA CRUZ, LAUREANO DE: 78
LADRILLERO, JUAN: 8, 36

LADRON DE GUEVARA (VIRREY): 335
LA JONQUERRE: 354
LA JONQUIER DE: 336
LA MELENA, OTONIEL DE: 100
LAMEROS, FERNANDO: 273
LA PALATA, DUQUE DE: 324
LA PUENTE, IGNACIO DE: 9, 10, 21, 24, 47
LA RIGODIER MR. DE: 331
LA ROSA (CNEL.): 118
LARRABURE Y CORREA, CARLOS: 162, 188
LARRAÑAGA ARANA: 197
LAS LAGUNAS, CONDESA DE: 337
LAS LLAGAS, AGUSTIN DE: 80
LA TORRE BUENO, FELIPE DE: 100
LA TORRE, CARLOS: 127, 200
LAVAT: 331
LEBASQUE, MIGUEL: 309
L' ECUYER: 253
LEGGI, EDUARDO: 343
LEGRAND, PEDRO: 253, 258
LEMAIRE, JACOBO: 304
LEMAIRE, M. NEVEN: 2, 3, 4, 6, 10, 11, 12, 14, 15, 37, 304, 361
LEMUS, CONDE DE: 317
LEON, ANTONIO: 316
LEON, NUMA POMPILIO: 187, 240, 244, 245
LEZO, BLAS: 336, 343
LIÑAN Y CISNEROS: 320
LOPE DIEGO: 65
LOPEZ DE ROMAÑA, EDUARDO: 162
LOREDO, JUAN ANTONIO: 162
LOVEL, JUAN: 267
LOWE: 139
LOYOLA: 270
LUIS XIV: 326, 329

LL

LLANOS ZAPATA: 251, 271, 287, 308, 312, 323, 344, 356
LLONA, SCIPION: 190
LLOSA: 246

M

MACHIS, JACOBO: 300
MACKET: 318
MAGALLANES, HERNANDO DE: 262, 263, 265, 270, 274, 283, 305, 359
MAHU, JACOBO: 297, 298, 360, 361
MAINE, R. C.: 356
MAITA CAPAC: 47
MANCERA, MARQUES DE: 81, 310
MANCO CAPAC: 33
MANSFIELD: 253, 260
MANSO DE VELASCO, JOSE: 357
MANSUELT: 315
MAR (DR.): 99
MARCERTI: 323, 326
MARCH: 251, 252, 253, 254

MARCOY: 37, 38
MARIATEGUI, IGNACIO: 38, 99
MARQUEZ, CAMILO: 90
MARQUEZ, PEDRO: 187
MARTINET, NICOLAS: 336
MARTINS, SEBASTIAN: 97
MARTIN V.: 261
MAVILA, OSCAR: 124, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 179, 191, 192, 193, 194, 205, 206, 240
MAYNE: 289
MEDINA SIDONIA, DUQUE DE: 280, 281
MELGAR, TITO: 100
MELO, CRISTOBAL: 313
MELO, ROSENDO: 1
MENDAÑA, ALFONSO: 273
MENDAÑA: 300
MENDIGUETA: 350
MENDOCA, BELLARMINO: 245
MENDOZA, RODRIGO DE: 301
MERCADILLO: 67
MESONES MURO: 104, 109, 111, 112, 114, 115, 116, 245
MEZA (TTE.): 176
MICHELENA: 84, 87
MITCHEL, MATEO: 343
MONCADA, HUGO DE: 280
MONCLOVA, CONDE DE: 329
MONFERRIER: 120
MONTAUBAN: 253
MONTBARS: 253, 258, 260
MONTERO, GERONIMO: 353
MONTESCLAROS, MARQUES DE: 300, 301, 303
MONTPALAU: 360
MORALES, FROILAN P.: 199, 200
MORCILLO (VIRREY): 337
MOREL: 305, 333
MORENTIN: 152
MOREY, ABELARDO: 169, 170
MOREY, LUIS F.: 170
MORGAN, ENRIQUE: 253, 254, 260, 315, 316, 317
MURRAY, JUAN: 344
MUSTAFA: 257
MUSTER, CHAWORTH: 12

N

NARBOROUGH: 279, 331
NARVAEZ (PADRE): 152
NAU (EL OLONES): 308, 309, 310
NEGRETE: 134, 172, 174
NORONHA, JACOME RAYMUNDO DE: 79
NEIRA: 110, 202
NODALES: 279
NORT, ALIBER DE: 298, 299
NORRIS, RICARDO: 343
NUÑEZ DE BALBOA, VASCO: 37, 261, 262
NUÑEZ MALDONADO: 272
NUÑEZ VELA, BLASCO: 75

O

O' HENKAN, JUAN: 268, 284, 285, 286, 287
O' HIGGINS, BERNARDO: 134
OJEDA: 252, 272
OLARIA, J. LINO: 107
OLARIA (CNEL.): 109, 110, 118, 178
OLIVERA (ALF.): 168
OMS (VIRREY): 333, 335
ONDEGARDO, POLO DE: 19
ONTAÑON, NICOLAS: 337
OQUENDO: 79
ORELLANA, FRANCISCO: 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 76, 83, 84
ORIHUELA, TELEMACO: 162
ORSUA, PEDRO: 70, 74, 75, 76, 77, 83, 84, 134
ORTEGA, JUAN: 286, 287
ORTELIUS: 322
ORTON: 41
OSORIO, PEDRO: 357

P

PAA ZUMA: 17
PAGE: 134
PALACIOS, JUAN: 77, 78
PALACIOS MENDIBURU: 175
PALLARES (PADRE): 137
PANCUCO: 164
PANTOJA, MANUEL: 320, 321
PARAVICIÑO, TOMAS: 324, 328
PARDO, JOSE: 162
PARDO, MANUEL: 124
PARDO, SANCHO: 283
PAREJA, DOMINGO: 100
PARKER: 101
PARMA, DUQUE DE: 281
PARMA, PRINCIPE DE: 273
PAZ SOLDAN, MARIANO FELIPE: 15, 61, 121, 155
PAZ SOLDAN, MATEO: 15
PAZ SOLDAN, ROUAD: 201
PENN: 100, 101, 314
PEPYS, SAMUEL: 321
PEREIRA DE CACERES, JUAN: 78, 79, 166
PEREIRA RIBEIRO, MARCELO: 97
PEREZ BUENO, ALONSO: 292, 293, 294
PEREZ, GREGORIO: 99, 104, 105, 133, 178
PEREZ (ING.): 177, 181
PEREZ, TORIBIO: 124
PEZET, JUAN ANTONIO: 99
PEZET, V.: 174
PICARD: 327
PICHE, PEDRO VICENTE: 124
PIMIENTA (GRAL.): 330
PINEDO, FRANCISCO: 37
PINEDO, MIGUEL: 196
PINZAS VARGAS, JOSE ANTONIO: 230, 231
PIREDO Y HERRERA DE ANDRADE Y COLMENERO, PAULA: 303

PIZARRO, FRANCISCO: 57, 65, 66, 264
PIZARRO, GONZALO: 46, 65, 66, 67, 69, 70, 71, 74, 83, 84
PIZARRO, HERNANDO: 1, 36, 37
PIZARRO, JOSE S.: 124, 350, 351
PLATON: 18
PLAZA: 139
PLAZUELA: 76
PLIEGO, LUIS DE: 300
PLINIO: 349
POINTY: 329, 330
POLO,JOSE TORIBIO: 284
POLO, SOLON: 162
PONTEJO, SANTIAGO: 321, 324
POPLER: 209
PORTAL, NICOLAS: 99
PORTEJOS: 319
PORTILLO, PEDRO: 115, 116, 124, 127, 131, 152, 157, 178, 188, 190, 191, 192, 193, 196, 221, 246
PORTOCARRERO (VIRREY): 328, 330
POSNANSKI: 25, 27
PRADLIN: 332
PRIETO, JOSE: 100
PROAÑO, VICTOR: 121
PUENTE, WILFREDO: 101
PULGAR (ALM.): 301, 302
PURANCHIRA (CURACA): 123, 124
PUSEY JONES: 146

R

RABUCHON: 196
RAIMONDI, ANTONIO: 3, 9, 37, 62, 113, 134, 137, 143, 155
RALEIGH, WALTER: 88, 253, 287, 295, 296, 297, 358, 359, 360
RAMIREZ, DIEGO: 305
RAMIREZ, JUAN JOSE: 170
RAMOS (FR.): 34, 36, 43, 44
RAYGADA, EDUARDO S.: 98, 99, 141, 142, 187
REYES, RAFAEL: 195, 201
RIBEYRO: 83
RICHELIEU: 254, 255
RIDD, DUADY: 343
RINCON, FEDERICO: 162
RIVADENEYRA (SGTO. MAYOR): 192, 193, 194
RIVERA, HUMBERTO: 212
RIVEROS: 6, 47
ROABOYA: 141, 142
ROBLEDO, LUIS M.: 28, 82, 151, 156, 158, 161, 223, 225, 230, 235
RODRIGO D.: 302
RODRIGUEZ BARRAGAN, JUAN: 37
RODRIGUEZ SALAZAR, PEDRO: 162
RODRIGUEZ SILVA, ANDRES: 100
RODRIGUEZ: 76
RODRIGUEZ DE OLIVEIRA, BENITO: 80
RODRIGUEZ, JUAN JOSE: 213
RODRIGUEZ, MAX: 221
ROGIERS, WODES: 332, 333
ROLDAN DAVILA JUAN: 293

ROMERO ELEODORO: 162
ROMERO: 6, 14, 41
RONQUILLO, JUAN: 303
ROWE: 318
ROY FITZ: 278, 289, 356
ROY KING: 279
ROUAD PAZ SOLDAN, MANUEL: 199, 200
RUIZ: 213
RUIZ LOZANO, FRANCISCO: 314
RUIZ (OBISPO): 120, 137
RUIZ (PILOTO): 58

S

SAAVEDRA Y GUZMAN, MARTIN: 77
SAINT MARTIN, THOMAS DE: 8
SAINT MARTIN, VIVIEN DE: 2, 10
SALAS, BALTAZAR DE: 17, 19, 30, 245
SALAS, GABRIEL: 180, 182, 183
SALAZAR, NICOLAS: 347
SALDUANDO: 75, 76
SALINAS LOYOLA, JUAN DE: 120
SALOMON: 34
SAMANEZ OCAMPO, DAVID: 152, 153, 159
SAMAUREZ: 354
SAMODERS: 346
SAMUDA: 100
SAN CRISTOBAL: 284
SANCHEZ LAGOMARCINO, JOSE: 100
SAN NICOLAS, ANDRES DE: 35
SANDI (TTE.): 138
SAN JUAN, M. R.: 336
SANTA CRUZ: 46
SANTA CRUZ, MARQUES DE: 279, 280
SANTIAGO, HERMILIO: 100
SARAVIA: 301
SARMIENTO GAMBOA, PEDRO: 271, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 288, 297, 305, 331, 355
SAUCESILLA, MARQUES DE: 329
SCHARFF, CARLOS: 225, 237, 241
SCHIELL: 111
SCHOUTEN, GUILLERMO: 304, 361
SEIJAS DE ALBERNA, PEDRO: 264, 288, 289
SELJAN: 134
SELKIRK, ALEJANDRO; 332
SEVAL DE UBERT: 298
SHAYS: 318, 319
SIMPSON, M. ALFREDO: 195, 196
SMITH, BERNARDO: 15, 134, 139
SNAMBUE: 253, 254
SOBREVIELA (PADRE): 111, 134
SORES , JACOBO: 253
SOUSA, GASPAR DE: 79
SOUSA, JUAN EVANGELISTA: 97
SOUZA VARGAS: 221
SPEEDIE, GUILLERMO: 51
SPILBERG, JORGE: 300, 301, 302, 303, 304
SQUIER: 24, 25, 37

STUART, ARBELLA: 297
STYNER: 314
SUAREZ: 170, 177, 229
SUMATRA: 326
SWAN: 323
SWAR: 326

T

TARITON, RICARDO: 287
TAVARA, JUAN ANTONIO: 138, 140, 142
TAVARES BASTOS: 139
TEJADA CASTAÑEDA: 100
TEJERINA, SERAPIO: 100
TELLERIA, MANUEL: 135
TEXEIRA, PEDRO: 79, 80, 81
TEXEL: 311
THARLTON, RICARDO: 292
TOLEDANO: 170
TOLEDO, ANDRES DE: 78, 79
TOLEDO, FRANCISCO DE: 271, 273, 275, 285, 286, 291, 311
TOLEDO, PEDRO DE: 310
TORQUEMADA: 270
TORRES BALCAZAR, JUAN MANUEL: 164, 168, 219, 220, 235
TORRES Y PORTUGAL, FERNANDO: 291
TORRES PORTUGAL,GERONIMO: 291
TOVAR, COSME: 200
TROJES, MONSIEUR: 326
TUCKER: 127, 144, 145, 146, 147, 148, 152, 164, 167, 176, 178, 203
TUNUPA: 19, 20, 23
TUPAC YUPANQUI: 35

U

ULLOA, ANTONIO: 58, 348, 350
ULLOA, FRANCISCO DE: 272, 279
ULLOA, JORGE JUAN: 348, 350
ULLOA, LUIS: 9, 119
URDINZU, BARTOLOME DE: 336
URIBE: 300
URSUA, PEDRO: 76
UTRE, FELIPE DE: 65

V

VACA DE VEGA, DIEGO: 119
VACA DIEZ: 163, 170, 235
VACARO: 323
VALDEZ: 276, 278
VALDIZAN, EMILIO: 100, 143
VALLE RIESTRA, MANUEL: 100
VALLEJOS: 164, 169
VAN DER HORA: 253
VANDIN, BARTOLOME: 253
VARGAS, ADRIAN: 121, 138, 139
VARGAS, DIEGO: 73, 75, 84, 106, 107, 122, 123, 124, 126, 139, 140, 141
VARGAS QUINTANILLA: 112

VASCO: 253, 260
VEGA FLORIDA, CONDE DE: 334
VEGA, GARCILASO DE LA: 21
VELASCO, JUAN: 299
VELASCO (VIRREY): 299
VELEZ, JOSE M.: 201
VERAXER: 298, 299, 300
VIDAL, FRANCISCO: 100
VIGIL: 212
VILELA, JULIO: 100
VILLAGRANDO: 76
VILLALOBOS: 273, 275
VILLANUEVA, MANUEL AGUSTIN DE: 334, 335
VILLANUEVA, M. P.: 126
VILLAR, MANUEL: 2, 98
VILLA ROCHA, MARQUES DE: 337
VILLAVICENCIO, MANUEL: 117, 119, 121, 124, 125
VIRACOCHA: 20
VIZCARRA (PADRE): 17, 30
VIZCARRA J. (CNEL.): 12, 179, 180
VON HASSEL: 155, 188, 197, 199, 201

W

WAFER: 321
WAGER, CARLOS: 334, 344
WATLIU: 318, 319
WERNON, EDUARDO: 341, 343, 348
WERT, SEBALDO DE: 361
WERTHEMAN, ARTURO: 107, 109, 110, 113, 114, 118, 131, 132, 148, 158, 183, 184
WEACHE: 213
WEST, ALBERTO: 100, 138, 140, 142
WESCHE: 170
WIDDSON, JACOBO: 360
WIESSE, CARLOS: 21
WILLIAMS: 346
WINTER: 292
WITMORE, JOSE: 98
WOLF: 118, 119, 177
WOLMEN, EDUARDO: 318, 319

Y

YAÑEZ PINZON, VICENTE: 64, 65, 67, 76, 84
YARROW: 209, 222
YORK, DUQUE DE: 321
YORZO, LUIS M.: 239
YUMALLA: 8

Z

ZANUTELLI ROZAS N.: 1
ZAPATA: 351
ZARATE, FRANCISCO: 272
ZAVALA Y ZAVALA: 206, 244
ZENTENO: 46
ZUBIETA, RAMON: 82, 151, 156

INDICE TOPONIMICO

A

ABTAO: 98, 357
ABUJAO: 171, 172, 236
ACAPULCO: 272, 290, 308, 333, 349, 353
ACKAPANA: 30
ACOMAYO (BAHIA): 7
ACON: 152
ACONGATE: 136, 137
ACORA: 5, 6, 31, 35, 42
ACOS: 8
ACRE: 221, 224, 239, 241, 244
ACUTU: 88
ACHACACHE: 5, 11, 14, 31, 45, 46
ACHINAMISA: 93, 134, 135, 136, 139
ACHUPAL: 243
AFRICA: 235, 261, 269, 272, 297, 314, 321, 332
AGOYAN: 125
AGUA SALADA: 117
AGUARICO: 68, 77, 80, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 210
AGUARICO (PUEBLO): 191
AGUAS MUERTAS: 190
AGUAYTIA: 139, 172
AGUIRRE (PONGO): 134, 135, 136
AGUPEHI: 89
AICHAYACU: 132
AIGACHE: 5, 7, 10
AIPENA: 121, 132, 133
ALAMO: 60, 61
ALEGRE: 89
ALEMANYACU: 129
ALERTA; 241
ALGODON: 189, 196, 197, 198, 201
ALTILLO: 121
AMANTANI: 6, 35, 38, 50
AMAPALLA: 322, 323, 328
AMARUMAYO: 219

AMAZONAS (RIO): 12, 23, 64, 65, 67, 69, 71, 74, 76, 77, 79, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 106, 111, 112, 115, 120, 126, 132, 137, 139, 144, 145, 149, 151, 158, 161, 166, 167, 176, 178, 184, 186, 187, 188, 189, 190, 194, 195, 196, 199, 200, 205, 206, 209, 217, 218, 219, 222, 223, 234, 243
AMAZONAS (ALTO): 91, 117, 120
AMAZONAS (DEPTO): 132
AMBERES: 281, 307
AMBIYACU: 196
AMERICA: 16, 21, 29, 30, 88, 253, 257, 266, 267, 268, 272, 275, 279, 297, 298, 326, 335, 337, 349, 358
AMERICA CENTRAL: 341
AMERICA DEL NORTE: 10, 11, 90, 287
AMERICA DEL SUR: 2, 11, 15, 90
AMERICA ESPAÑOLA: 267
AMIGO: 219, 223, 235, 237, 239
AMONIA: 244
AMOTAPE: 62, 64
AMPOYACU: 188
AMPUJA: 131
AMPURA: 7
AMSTERDAM: 304, 306, 308, 313, 338
AMUENYA: 236, 237, 239, 242
AMUEÑA: 171
ANAHUAC: 25
ANAPIA: 7
ANCASH: 174
ANCOAQUE: 14
ANCORAIMES: 5, 11, 31
ANCOYALE: 136
ANDAHUAILAS: 152
ANDAMARCA (CONCEPCION): 158
ANDES: 20, 22, 33, 56, 64, 65, 84, 91, 92, 121, 136, 243
ANDOAS: 188
ANGAMOS: 289
ANGOTEROS: 190, 191, 192
ANTILLAS: 251, 252, 253, 254, 255, 256, 259, 260, 261, 264, 266, 267, 279, 282, 284, 296, 308, 312, 314, 315, 328, 341
ANTILLAS ESPAÑOLAS: 313
ANTOFAGASTA: 224
ANTONIETA: 105
AÑAQUITO: 75
AOTSINI: 181
APAGA: 105, 131, 132
APAPORIS: 195, 199, 200, 202
APARIA: 69, 70
APATINOMA: 121
APAZA: 121
APIANGA: 121
APINGUELA: 6, 32, 35
APINGUETA: 6
APORIPITA: 151
APORIQUIALE: 179
APURIMAC (DEPTO): 29, 30
APURIMAC (RIO): 29, 31, 91, 92, 94, 95, 137, 147, 148, 152, 153, 157, 159, 167
APURIMAC (BAJO): 157
APUTA: 7
AQUILES: 123

ARABELA: 190
ARABIA: 265
ARABISNO: 121
ARAGUAY: 89
ARAPA: 2,12, 14, 30, 32, 48, 49
ARAPA (ISLA): 5, 6
ARARA: 244
ARAUCO: 224, 300
ARAYA:
ARAGUAY: 89
ARCHIDONA: 80, 189, 190
ARENAL: 61, 62, 63, 64
AREQUIPA: 33, 50, 51, 52, 53, 55, 92, 137, 224
ARGENTINA: 22, 37, 41, 340
ARICA (LORETO): 165
ARICA (CHILE): 19, 33, 38, 40, 52, 224, 271, 290, 311, 312, 318, 319, 320, 321, 322 , 336, 339
ARINOS: 89
ARI PARI: 105
ARUBA: 268, 283 , 285, 286
ASHICUYA: 169
ASIA: 235, 257, 299
ASMAGUANCANI: 109
ASTILLERO: 246
ASUNCION (PERU): 246
ATACAMES: 294, 295, 327
ATLANTICO (OCEANO): 23, 66, 83, 86, 90, 92, 95, 104, 113, 115, 117, 136, 138, 194, 205, 206, 218, 261,262, 263, 275, 283, 291, 305, 308, 311, 331, 333, 339, 355
ATRATO: 284, 285, 286
ATUMCURARAY: 129
ATUNCOLLA: 51
AULLAGAS: 8, 9, 14, 19, 20, 23, 28, 30, 33
AURIMARCA: 22, 23
AUSANGATE: 156
AUSTRALIA: 106
AVARICURU: 88
AVILA: 80
AYACUCHO: 28, 30, 152, 157, 224, 232
AYAHUAICO: 29
AYUPICE: 30
AZANGARO: 48, 49
AZORES: 261, 266, 267, 275, 290, 296
AZUL: 231
AZUPIZU: 181

B

BAD: 357
BACSA: 67
BAGUA: 111
BAHIA DE LOS CABALLEROS: 298
BAHIA DE LOS SANTOS: 308
BAHIA DE MATANZAS: 312
BAIKAL: 22
BALTA (PONGO): 115
BALLENAR: 357
BAÑOS: 122, 125

BARBADOS: 102, 202, 315
BARCO: 66
BARQUISIMETO: 76
BARRANQUILLA: 202
BARREDERO: 342
BATALLA: 5,11
BATAN: 172
BATAVIA: 306, 308, 353
BAUTISMO: 123
BAYUYUNANU: 222
BEBEDERO: 61
BELLAVISTA (LORETO): 104, 115, 171
BENASAYAC: 170
BENI: 23, 41, 88, 219, 221, 222
BEO: 243
BERBERIA: 253
BETANZOS: 49
BIABO: 173
BLANCO: 42
BOBONAZA: 125
BOCANEGRA: 307
BOCA – TIGRIS: 354
BOGOTA: 201
BOJADOR: 261
BOLIVAR (ECUADOR): 59
BOLIVIA: 5, 7, 23, 28, 40, 47, 51, 55, 92, 161, 179, 197
BOLOGNESI (QUEB.): 237
BOMBOISA: 117, 119, 120
BOMBUSCARO: 120
BONGARA: 117
BORJA: 92, 104, 107, 108, 109, 110, 116, 118, 119
BRANCO: 88
BRASIL: 17, 22, 79, 81, 95, 97, 98, 102, 161, 185, 195, 196, 197, 199, 201, 202, 205, 206, 217, 218, 219, 225, 235, 239, 245, 262, 269, 276, 277, 278, 291, 292, 300, 304, 305, 311, 328, 344
BREGUER: 236
BREU: 22, 33, 240, 241, 242, 243, 244
BRISTOL: 332
BRUNSWICK: 278
BUDLEY: 296
BUENA ESPERANZA: 263, 272, 290, 299, 304, 308, 323, 333, 354, 361
BUENOS AIRES: 314, 351, 358
BUMARIA: 164
BURBURATA: 76

C

CABALJA: 238
CABANA: 50
CABANILLAS: 14
CABO DE HORNOS: 264, 270, 304, 305, 321, 328, 331, 332, 337, 338, 344, 351, 359
CABO ESPIRITU SANTO: 353
CABO PILARES: 292, 331
CABO SAN VICENTE: 275
CABO TAYTAO: 356
CABO TRES MONTES: 356, 357
CABO VERDE: 71, 261, 275, 279, 300
CABO VIRGEN: 300, 330

CACCAPI: 30
CACHA: 20
CACHACOMANI: 31
CACHAMARCA: 19, 20, 33
CACHIBOYA: 138, 139
CACHINGARE: 153
CACHIYACU: 139
CACHOEIRA: 241, 242
CACHOERICHAS: 242
CACHUELAS: 220
CADIZ: 266, 275, 279, 313, 324
CAENGUA: 165
CAHUAPANAS: 93, 95, 105, 121, 132
CAHUIDO: 156
CAILLOMA: 49, 92, 137
CAJAMARCA: 1, 117
CAJANUMA: 117
CAJATUNA: 136
CALACOTO: 53
CALAIS: 281, 307
CALENTURA: 107, 111
CALIFORNIA: 106, 290, 299, 326, 333
CALIFORNIA (PEN): 272
CALLAGUA: 33
CALLANCACHI: 6
CALLAO: 1, 53, 99, 175, 207, 209, 224, 249, 250, 251, 253, 261, 267, 271, 273, 274, 275, 285, 286, 287, 290, 291, 293, 299, 301, 302, 303, 304, 306, 307, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 319, 320, 324, 325, 328, 329, 333, 335, 336, 337, 338, 339, 345, 346, 350, 351, 358, 359, 361, 362
CALLAPA: 33
CALLAPAIRA: 38, 40
CALLAUCANCHA: 30
CALLARIA: 138, 141, 142
CALLEJON DE MARGARITA: 228
CAMALAMPEATO: 150
CAMATA: 11
CAMISEA: 94, 95, 153, 155, 156, 159, 160, 162, 163, 167, 168, 238
CAMPANARIO: 6, 32
CAMPECHE: 253, 260, 315
CAMPUYA: 189
CANADA: 17
CANAL DE LA MAGDALENA: 331
CANARIAS: 261, 267, 282, 292
CANCAYA: 196
CANCHA – HUAYOC: 167
CANCHIS (LORETO): 116
CANELA: 65, 68
CANELAYACU: 129, 130
CANGA: 120
CANGAIMA: 124, 125
CANGASO: 121
CANSHIMASHI – PLAYA: 146
CANTON: 322, 353, 354
CANUSAYACU: 117
CAÑETE: 74
CAPACHICA: 5, 6, 35, 42, 50,
CAPIROYACU: 129
CAQUETA: 196, 199, 201, 202, 209, 213

CARABAYA: 49
CARABUCO: 10, 11, 46
CARACOTO: 50
CARAHUAITI: 138
CARAPATA: 51
CAREMALPU: 311
CARENE: 246
CARHUAMAYO: 1, 180
CARNAC: 42
CARTAGENA: 253, 259, 267, 268, 279, 296, 308, 312, 313, 329, 330, 334, 341, 348
CARVAJAL (PUERTO): 109, 110
CASA DEL SOL: 78
CASANGO: 91, 92
CASCAES: 282
CASHIBOYA: 141, 142, 146
CASIQUIARE: 77, 88, 89
CASMA: 324
CASMA (BAHIA): 5
CASPAJALI: 160, 162, 163, 227, 229, 230, 238
CASTILLA (ESP.): 262
CASTILLA DEL ORO (PERU): 264
CASTRO: 300, 311, 356, 357
CASULIMA: 124
CATAMARCA: 49
CATALINA: 175
CATAY: 261, 262, 264, 240
CATTERICE: 21, 31
CAYANYA: 171, 244
CAYENA: 102, 326
CAYOS: 309
CCARAPATA (PUERTO): 5
CCARAPATA (RIO): 11, 46
CCARAPATA (PUNTA): 7
CEBU: 262
CEDRO: 105, 106
CELEBES: 272
CENCELLA: 196
CENSIS: 30
CENTRO AMERICA: 323
CEPITA: 8
CERRADA: 298
CERRO AZUL: 301, 302, 303
CERRO DE PASCO: 1, 91, 133, 180
CESAREA MAGALLANICA: 277
CIENAGO: 329
CIRA: 178
CLARENCE: 278
CLAJALI: 219
COA: 6
COARI: 87
COATA: 5, 6, 11, 35, 50
COATI: 6, 35, 36, 45
COCA: 65, 66, 67, 68, 81, 83, 189
COCO: 167
COCHABAMBILLA: 137
COCHAS: 130
COCHI: 6
CODERA: 252
COENGUA: 165, 166, 237, 243, 245

COJATA: 46
COLAN: 64, 303
COLUMPIANI: 232
COLOMBIAT: 92, 115, 201, 202, 267, 283
COLORADO: 223, 231
COLPARA: 14
COLLAO: 7, 8, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 31, 34, 37, 49
COMAS (JUNIN): 158
CONA: 6
CONCEPCION: (CANAL): 274
CONCHAHUAYA: 139
CONCORDIA: 52, 53
CONDEJA: 219
CONIMA: 5, 6, 7, 47
CONONACO: 188, 190
CONVENCION: 150, 160, 161
COÑEC (PONGO): 219, 247
COPACABANA (PUERTO): 5, 6, 7, 20, 36, 37, 44, 46
COPACABANA (ISLA): 12, 53, 54
COPACABANA (PROV.): 23
COPACABANA (GOLFO): 5
COPACABANA (PEN): 5, 6, 7, 12, 14, 19, 24, 27, 31, 32, 44, 45
COPAISA: 23, 24, 28, 30
COPAL: 122
COPALYACU: 128
COQUIMBO: 271, 311, 320, 326, 339
CORBATINI: 150
CORDILLERA NEGRA: 64
CORDOVA: 202
CORO: 252
COROCORO: 5, 7, 12, 21, 52,
CORRALES: 58
CORRIENTES: 127, 128, 130
COSULIME O CANGAIME: 122
COTOPAXI (RIO): 83, 125, 128, 129, 136, 188
COTOS (GOLFO): 5, 49
COTUHE: 195, 196, 197, 198, 201
COZANGA: 66, 67
CRATO: 282
CRETA: 43
CRISTALINO: 120, 131
CRUCERO DEL SUR: 243
CRUZ GRANDE: 343
CUBA: 254, 255, 267, 309, 315
CUBAGUA: 70
CUBIAGA: 252
CUCARACHA: 58, 60, 61
CUENCA: 117, 119
CUJA: 117
CUJAR: 151, 160, 233, 238, 241
CULEBRILLAS: 117
CUMANA: 7, 252, 296
CUMARIA: 165, 166, 167, 234
CUMBERLAND: 344, 345
CUMBINAMA O UTAH: 113, 114
CUNAMBO: 127, 130
CUPATI: 200
CUPICA: 285
CUQUIRE: 155

CURAIHUITI: 138
CURANJA: 241
CURARAY: 68, 69, 129, 187, 188, 189, 190, 191, 193
CURAZAO: 339
CURIACO: 252
CURIAPAN: 296
CURIBICA: 117
CURINJA: 223
CURIUJA: 237, 238, 240, 241
CURUMANA: 223
CURUPA: 78, 79, 80
CURUZA: 184
CUSCO: 18, 21, 29, 30, 35, 91, 92, 138, 151, 155, 156, 160, 161, 166, 224, 225, 232, 235, 243, 246
CUSCO (RIO): 210
CUSHABATAI: 175
CUSHAGA: 122
CUSULIMA: 123, 124
CUTLER (CANAL): 275
CUXHABATAY: 139
CUYABA: 89

CH

CHACHAPOYAS (RIO): 120
CHACHAPOYAS: 105, 120
CHAGRES: 268, 283, 284, 285, 316, 317, 319, 321, 334
CHALGUA: 121
CHALLA: 2
CHALLABAMBA: 155
CHALLAMBA: 155
CHAMAYA: 116
CHAMBIRA: 121
CHIAMETLAN: 349
CHANCHAMAYO (PUEBLO): 149
CHANCHAMAYO (RIO): 148
CHANDLES: 223, 237, 239, 240
CHANDUI: 313, 338
CHAPUROMA: 85
CHAQUETAN: 349
CHARCAS: 75
CHARIYACA: 116
CHASUTA: 133, 134
CHEPO: 319
CHERIPE: 348
CHERREPE: 324
CHESHEYA: 171
CHESSEA: 237
CHIAMETLAN: 349
CHIKIWI: 6
CHILAUE: 8

CHILE: 19, 20, 21, 174, 224, 271, 290, 299, 301, 305, 317, 325, 331, 333, 336, 337, 345, 357
CHILILAYA (RIO): 5
CHILILAYA: 3, 4, 5, 11, 51, 53, 54
CHILINICHULI: 50
CHILOE: 300, 301, 333, 357
CHILLEKA: 6, 45
CHIMBOTE: 173, 174, 175
CHIMU: 38, 41, 42, 51
CHINA: 290, 292, 339
CHINCHA: 293
CHINCHAICOCHA: 1
CHINCHAO: 134
CHINCHIPE: 91, 113, 115, 116, 117, 120
CHINIPO: 144
CHINGARA: 131
CHINGANAI SILLAI: 132
CHIPANGA: 121
CHIPLE: 114
CHIPURANA: 134, 135, 139, 175
CHIRA (RIO): 56, 61, 62, 63
CHIRIACO O MUCHINGUIS: 116, 120
CHIRINOS (PUEBLO): 117
CHIRINOS: 116
CHIRUMI: 47
CHIVIS: 94, 177
CHOCLOCOCHA: 2
CHOCO: 285, 339
CHOCQUEQUIRAU: 30
CHONOS: 356, 357
CHONTA: 84
CHONTA – ISLA : 139, 142, 178
CHOQUETA: 6
CHORRERA: 196, 198
CHUCUITO (PUNO): 4, 5, 8, 19, 35, 37, 41, 42
CHUCUITO (PEN.): 14
CHUCHUNGAS O CHARIYACU: 116
CHUPA: 48
CHUQUIMAYO: 116

D

DARIEN: 310, 318, 330, 334
DAVIS: 283
DAWSON: 330
DELAWARE: 146
DEBTFORD: 272, 273
DESAGUADERO: 5, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 19, 20, 23, 32, 35, 43, 49, 52, 53, 55
DEVONSHIRE: 267, 296
DIEGO RAMIREZ: 270, 359, 361
DIEPPE: 254, 258

DULCE: 77
DUMBARTON: 52
DUNES: 333
DUNQUERQUE: 253, 260, 281

E

ECUADOR: 59, 61, 92, 119, 122, 190, 191, 192, 193,350
ECHISERO: 121
EGIPTO: 53
EL AMORTAJADO: 323
EL DORADO: 65, 70, 73, 78, 88, 243, 360
EL PLATA: 292
ELUNGATA: 120
EMBIRA: 242
EMPEZA: 12
ENE: 91, 94, 95, 137, 147, 148, 149, 152, 153, 157, 167
ERIE: 10
ERNESTINA: 132
ESCALERA: 197
ESCOCIA: 280, 330
ESCOMAS: 5, 6, 10, 46, 50
ESCORAIMES: 46
ESCURREBRAGOS: 112, 114
ESMERALDA: 290
ESPAÑA: 9, 37, 49, 64, 65, 66, 70, 81, 82, 252, 253, 254, 256, 257, 258, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 272, 276, 277, 278, 279, 280, 282, 288, 295, 298, 305, 310, 312, 313, 323, 329, 331, 334, 335, 337, 339, 340, 341, 346, 360
ESSEQUIBO: 77, 81, 88
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA: 38, 60, 63, 98, 146, 147, 148
ESTEVES: 6, 38, 40
ESTRELLA RAIMUNDO: 105
EUROPA: 21, 26, 53, 58, 86, 87, 90, 99, 102, 161, 174, 204, 205, 208, 234, 235, 252, 257, 279, 283, 284, 292, 298, 326, 336, 358

F

FALKLAND: 291, 298, 321, 361
FALLOS: 279, 355
FEIJAO: 242
FELIPE (RIO): 76, 77, 81, 88
FILADELFIA: 328
FILIPINAS: 263, 290, 292, 299, 303, 304, 322, 326, 337, 353
FILIPOPOLIS: 277, 288, 289, 330
FITZCARRALD (ISTMO): 228
FLORENCIA (PERU): 188
FLORIDA: 256, 279
FOCAS: 269
FONTIVERA: 106
FORELIUS: 357
FRAILES (CORD.): 12
FRANCIA: 42, 60, 89, 212, 254, 256, 261, 262, 264, 314, 322, 326, 330, 331
FROWAR: 270
FUERTE ESCUDO: 298

G

GALAPAGOS (ISLAS ENCANTADAS): 322, 325, 326, 333
GALES: 315
GALVEZ: 184, 185, 186
GASTAN: 242
GHUYU: 6
GIBRALTAR: 309, 316
GINEBRA (LAGO): 10, 11
GOAVE CHICO: 254, 255, 256
GOAVE GRANDE: 255, 256
GOAVE (ISLA): 255
GOLONDRINA: 132
GORGONA: 322
GOYAN: 125
GRANADA: 326
GRAN BRETAÑA: 337, 360
GRAVELINGAS: 281, 282
GREENWICH: 100
GREGORIO: 242, 243, 245
GUACHIYACU: 121
GUADALAJARA: 336
GUADALUPE: 268
GUAJIRA: 252
GUALAQUIZA (EC.); 117, 119
GUAM: 352
GUAPORE: 88
GUAQUI (LAGO): 3, 4, 5, 10, 14
GUAQUI (PUERTO): 54, 55
GUARACHE: 138
GUARINA (BAHIA): 46
GUARINA (LAGO): 4, 5, 7
GUAYANA: 296, 297, 360
GUAYANA FRANCESA: 326
GUAYANA INGLESA: 360
GUAYANAS: 256
GUAYANECO: 344
GUAYAQUIL: 99, 290, 307, 310, 313, 317, 320, 323, 324, 326, 327, 328, 333, 337, 338, 346, 348, 350
GUAYAQUIL (GOLFO): 327
GUAYAS: 320, 327, 338
GUINEA: 267
GUINEAL: 169, 170, 171, 243
GWALIOR: 20

H

HACHA (RIO): 267, 283, 296
HAMBURGO: 221
HATUNCOLLA: 8
HAYTI: 258, 259
HEATH: 219, 223
HERNANDEZ, FRANCISCO: 78
HEROINA: 123
HERRERA–YACU: 177
HIRCANIA: 294

HOLANDA: 256, 261, 298, 299, 303, 304, 305, 306, 313, 314, 350, 361
HONDURAS: 310, 312, 328
HONGOI: 132
HORN: 304
HUACAPISTEA PIQUEYACU: 223, 237, 243, 244, 245
HUACHACACHE: 14, 31
HUACHI–YACU: 123
HUACHO: 325
HUACSPATA: 14, 16
HUAGE: 35, 41, 52, 54
HUAICHO: 5, 6, 11, 47
HUALLAGA: 87, 91, 93, 95, 97, 105, 106, 107, 121, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 139 172, 173, 175, 199, 206
HUALLAGA (ALTO): 135, 136
HUAMACAYACU: 196
HUAMANSI: 134
HUANCABAMBA (CIUDAD): 116, 117
HUANCABAMBA (RIO): 82, 180
HUANCANE: 5, 48
HUANCANE (ISLOTE): 6
HUANCARANI: 246
HUANCAYO: 158, 224
HUANCHACO: 294, 320
HUANGALA: 63
HUANGANA QUEBRADA: 129, 130
HUANI: 322
HUANTA: 5, 152
HUANUCO: 143, 174, 177, 179, 180
HUARACAYO:(PONGO): 112, 114
HUARINGAS: 61
HUARMEY: 303
HUARUPAYA: 6
HUASAGRA: 126, 128
HUASCO: 299
HUATA: 46
HUIMBAYO: 135
HUITO: 357
HUNGURAHUE: 127, 128, 130

I

ICA (RIO): 198
ICHO: 5
IGUARUPAYA: 7
ILAVE: 6, 11, 42
ILAVE (LLANURA): 14
ILO: 318, 336
ILPA: 11
ILLA TICCI: 20
ILLAPANI: 150, 151
ILLINOIS: 17
ILLPA: 51
IMANZA: 113
INAMBARI: 155, 214, 219, 222, 223
INDIA INGLESA: 20

INDIAS: 4, 261, 266, 292, 295, 349
INDICO, OCEANO: 352
INGLATERRA: 89, 99, 100, 102, 103, 163, 183, 222, 256, 268, 269, 272, 278, 279, 280, 282, 284, 295, 296, 297, 321, 328, 335, 340, 341, 358, 360
IQUITOS: 85, 86, 92, 93, 99, 104, 106, 109, 121, 135, 138, 145, 149, 160, 161, 162, 163, 164, 169, 171, 173, 174, 175, 185, 187, 190, 195, 198, 200, 203, 205, 206, 209, 212, 214, 215, 217, 218, 224, 234, 236, 237, 238
IQUITOS (NUEVO): 171, 224, 235
IRANASA: 117
IRIS: 123
IRLANDA: 268, 280
ISABEL I (ISLA): 359
ISCAYA: 7, 44
ISLA DE LA LUNA COATI: 45
ISLA DEL CIRUJANO: 356, 357
ISLA DE LOS ESTADOS: 304, 321, 361
ISLA DEL REY: 324
ISLA DEL SOL: 45
ISLAS FONTASIAS (GALAPAGOS): 293
ISLAS TERCERAS: 280
ISLAY: 37, 38, 54
ITASURI: 121
ITAYA: 128, 187
IZA: 87

J

JABONERO: 244
JAEN: 104, 116
JAMAICA: 253, 255, 259, 284, 314, 315, 316, 317, 323, 334, 340, 341, 343
JAPON: 292
JASON: 361
JATUN COCHA: 121
JAUJA: 158
JAVA: 290
JAVIER: 356
JESUS (PUERTO): 277, 288
JEVEROS: 120, 132, 133
JIMBLIJINGILERI: 238
JINJINGELERO: 227, 231
JUAN FERNANDEZ (ISLAS): 293, 306, 318, 320, 322, 326, 328, 332, 338, 344, 346, 350, 361
JULI: 5, 10, 11, 14, 37, 42, 43, 48
JULIACA: 14, 50
JUNIN (DEPTO.): 97
JUNIN (LAGO): 1, 2
JUNIN (PUEBLO): 1
JUNIN (RIO): 171, 236

K

KALLAPAIRA: 5, 6
KARENA: 246

KAYAPPIA: 27, 31
KENALLATA: 30
KENATA: 6
KENDAL: 274
KIRIQUI: 7
KLUG: 110
KOANKE: 279
KOUL: 22

L

LA BARRANCA: 105, 106, 132
LA BOQUILLA: 343
LA CORUÑA: 263, 280, 282
LA CRUZ: 59
LADRONES: 47, 264, 272, 290, 299, 351
LA ESPAÑOLA: 255
LAGARTO: 166
LA HABANA: 253, 259, 309, 312, 313, 334
LA HUACA: 63, 64
LAJA: 22
LA LUNA: 6
LAMAS: 74, 75
LAMBAYEQUE: 104, 115
LAMPA: 14, 50
LANGUI: 30
LA OROYA: 180
LA PAZ: 5, 6, 12, 21, 22, 37, 46, 51, 54
LA PEDRERA: 202, 209
LA PLATA (RIO): 83, 87, 89, 91
LA PLATA: 269, 292
LA RAYA: 166
LARES: 151, 155, 160, 161
LA ROCHELA: 326, 330
LA SAL: 30
LA SERENA: 320
LA UNION: 233
LAS PEÑAS (GOLFO): 344, 357
LAS PERLAS: 272, 285, 286, 323, 324, 326, 327
LAS PIEDRAS: 219, 220, 221, 223, 225, 233, 234, 237, 241, 242
LAUASSANI: 6
LAURICOCHA: 2, 84, 87
LEGUIA: 243
LEICESTER: 296
LEMAIRE: 304, 305, 306, 311, 321, 344, 351, 361
LETICIA: 85, 203, 218
LIBERTAD: 117, 174, 242
LIMA: 9, 21, 22, 23, 28, 49, 51, 74, 92, 99, 104, 115, 117, 154, 158, 174, 175, 191, 209, 212, 224, 239, 250, 251, 254, 267, 271, 273, 284, 294, 295,299, 302, 303, 304, 306, 307, 310, 314, 316, 317, 318, 319, 320, 325, 336, 337
LIMBANI: 246
LIMON (PUERTO): 105, 106, 121, 131
LISBOA: 81, 282, 299
LIVITACA: 29
LOA: 30

LOBOS: 325, 346
LOBOYACU: 132, 175
LOCCA: 44
LOGROÑO (PUEBLO): 118, 119
LOGROÑO (CORD.): 117
LOGROÑO: 117
LOIRE: 60
LOJA (EC.): 116, 119, 136, 138
LONDON: 360
LONDRES: 99, 100, 102, 205, 209, 222, 272, 288, 295, 296, 297, 305, 321, 323, 332, 340, 353, 355, 359
LORETO: 104, 110, 115, 118, 123, 132, 140, 176, 188, 190, 191, 192, 196, 204, 205, 206, 215, 225, 232, 235
LORICACHA: 115
LOYOLA (PUEBLO): 117
LOYOLA (RIO): 116
LUIS EL GRANDE: 330
LUCANAS: 28
LUCERNA: 221
LULLUCACA: 135
LUZON: 322

LL

LLALLAGUA: 44
LLAMPUPATA: 44
LLOJEPAYA: 30
LLOJEYA: 24

M

MACAO: 353, 354
MACAS: 121, 124, 125
MACU: 89
MACHIPARO: 64, 70, 75
MACHU PICCHU: 30
MADERA: 87, 115, 160, 161, 223, 239, 243, 292, 300, 344
MADEIRA: 90
MADRE DE DIOS: 55, 92, 153, 155, 156, 159, 160, 162, 163, 182, 209, 219, 220, 221, 223, 224, 225, 226, 229, 232, 233, 234, 235, 237, 239, 241, 243, 246
MADRE DE DIOS (ALTO): 219, 247
MADRE DE DIOS (BAJO): 219
MADRE DE DIOS (DEPTO.): 160, 161, 224
MADRE DE DIOS (PUEBLO): 220, 229
MADRID: 79, 81, 276, 340
MAGALLANES (EST.): 262, 264, 265, 287, 306, 317, 321, 326, 330, 333, 350, 355, 361
MAGDALENA: 115
MAGNATI: 133
MAINAS: 119, 199
MAINIQUE: 28, 31, 137, 151, 153, 154, 156, 158, 159, 160, 224, 229
MALABRIGO: 34
MALDITO FANGO: 152,
MALDONADO: 150, 224, 234, 235, 246, 351
MAHU: 88

MAIRO: 94, 180
MALPELO: 58
MALTA: 42
MALVINAS: 278, 292
MAMAYOCOS: 61
MAMORE: 88
MANAOS: 85, 102, 201, 202, 206, 209, 217, 225, 239, 244, 245
MANCO CAPAC: 33
MANDURRIERE: 150
MANGOSISA: 123, 124
MANGUAINA: 125
MANGUERA: 322
MANILA: 264, 322, 333, 349, 353
MANIOTE: 151
MANO: 155
MANOA: 360
MANSERICHE (PONGO): 85, 86, 91, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 118, 119, 131, 132
MANSILLA: 325
MANTA: 348
MANTALO: 150
MANTARO: 91, 94, 95, 147, 152, 153, 157
MANU (RIO): 159, 160, 162, 163, 168, 219, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 232, 233, 234, 235, 237, 238
MANU (ALTO): 225
MANU (PUEBLO): 160
MANURIPE: 221, 222, 223
MANZANILLO: 342
MAPACHO: 154, 155
MAPINAZA: 117
MAQUICHA: 138
MAQUISAPA: 229
MARACAIBO: 309, 315, 316
MARAÑON: 2, 23, 65, 73, 76, 83, 84, 85, 86, 90, 91, 92, 93, 95, 97, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 131, 132, 133, 135, 137, 140, 155, 173, 184, 199, 206
MARAÑON (ALTO): 91, 104, 105, 106, 112, 115, 116, 119, 120, 210
MARAÑON (BAJO): 91, 106, 107, 116, 120, 133
MAR DEL NORTE: 66
MAR DEL SUR: 9, 251, 256, 261, 262, 264, 266, 267, 269, 273, 275, 277, 279, 284, 287, 291, 292, 304, 305, 306, 308, 313, 321, 323, 324, 328, 331, 333, 343, 344,345, 350, 351
MARCAPATA: 155, 246
MAR DULCE: 67, 70, 83
MARGARITA: 73, 76, 83, 260
MARIANAS: 322, 337, 350, 351, 356, 357
MARQUESAS: 300
MARQUEZ: 211
MARTINICA: 253, 255
MASHAGUA: 243
MASHASHA: 237
MASISEA: 211, 212
MASITALO: 153
MATADERO: 117
MATARANI: 54
MATEO: 171, 172, 236
MATURCATO: 156
MATZA: 68
MAUCALLACTA: 29

MAURI: 33, 53
MAURICIO: 6
MAVILA (QUEBRADA): 223
MAYARICO: 119
MAYASI: 113
MAYASITO: 115
MAYARYAGA: 121
MAYO: 74, 75, 76, 134, 269
MAZAN: 188, 189
MAZARBUICO: 117
MAZARETEGUE: 181
MAZPA: 65, 66, 67
MEDITERRANEO (MAR): 253, 257, 261
MEJICO: 264, 268, 290, 299, 314, 321, 336, 358
MENDEZ: 119
MENDIETA: 325
MERCADILLO: 67
MERCEDES: 7
MERCIER: 279
MESIAS (PLAYA): 242
METALIAS: 243
MIAZAL: 122
MIGANTUNI: 151
MIMBRE: 313
MINDANAO: 308
MIRADOR: 180
MIRAFLORES (LIMA): 98
MIRANDA: 185
MIRCACHACACHI: 5
MIRI: 236
MIRIN: 172
MIRITIPONGO: 152
MISHAGUA: 160, 162, 163, 165, 170, 171, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 230, 231, 233, 234, 235, 238
MISHAGUA (ALTO): 170, 225, 227, 230, 231, 233
MISHAGUA (BAJO): 225, 226, 227, 231
MISINISCATO: 246
MISSISSIPI: 37, 41, 60, 90, 154
MISSISSIPI (NUEVO): 242
MISSISSIPI (VIEJO): 242
MISSOURY: 90
MOA: 172, 236, 242
MOCOSA: 296
MOCHA: 271, 292, 301
MOENAICO: 236
MOGADOR: 269
MOGATE: 6
MOHO: 5, 11, 41, 47, 48
MOLUCAS: 262, 263, 264, 272, 292, 300, 304, 306, 339, 361
MOLLENDO: 10, 40, 51, 52, 54, 55, 214, 223, 224, 234
MONTE ABIERTO: 63
MONTEVIDEO: 351, 358
MONTPALU: 296
MONZON: 134
MORONA: 91, 93, 95, 100, 105, 106, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 188, 190, 199
MOSCU: 317
MOXOS: 88
MOYOBAMBA: 105, 163

MUNITIPANGO: 152
MUQUISINANGO: 119
MURA: 122
MUYMANU: 221

N

NACACUYACA: 106, 107, 109
NAHUAPA: 128, 130
NAKASARA: 53
NAMUNDA: 87
NANAY: 186, 187, 188
NANGORICA: 120
NAPIPI: 285
NAPO: 65, 68, 74, 77, 78, 80, 81, 83, 86, 87, 95, 149, 187, 188, 189, 190, 191, 193, 194, 196, 198, 199, 210
NAPO (ALTO): 192
NARANJO – TAMBO: 132
NAROUS: 121
NASCA: 339
NASHIÑO: 189, 190
NASSAU: 311
NAZARET: 116, 131
NAUTA: 85, 97, 98, 99, 106, 121, 141, 166,
NEGRO: 77, 81, 84, 85, 87, 88, 90
NELSON (CANAL): 274, 275
NHAMUDA: 82
NIAGARA: 147
NICARAGUA: 328
NICOYA: 337
NIEUPORT: 281
NIEVA: 111, 112, 114, 116, 120, 131
NILO: 53
NINACACA: 1
NINANTAYO: 11
NINI: 80
NOMBRE DE DIOS: 267, 268, 283
NON: 261
NORMANDIA: 42
NORTE AMERICA: 21
NORUEGA: 92, 95
NUESTRA SEÑORA DE BELEN DEL PARA: 79
NUEVA ALBION: 272
NUEVA ANDALUCIA: 71, 73, 74, 78, 81,82
NUEVA CASTILLA: 65
NUEVA ESPAÑA: 259, 264, 266, 272, 326, 333, 336, 349
NUEVA JEREZ: 117
NUEVA YORK: 37, 149
NUMBES: 57
NUPE: 84

O

OCONGATE: 155
OCOPA (CONCEPCION): 147, 158
OJE: 24, 32

OLARIA, J. LINO: 107
OLLANTAYTAMBO: 30
OLLEROS: 131
OMAGUAS: 65, 74, 76, 78, 88, 106
OMASUYOS: 47
ONDORES: 1
ONGON: 173
ORCOCOCHA: 2
ORINOCO: 77, 83, 87, 88, 89, 297, 360
ORN: 361
OROYA: 149
ORTON: 222
ORURO: 12, 52
ORURILLO: 30
OTICA: 158
OTWAY: 278
OURO PRETO: 236
OVALLE: 333
OVIDOS: 76, 82, 85, 86, 101
OXAPAMPA: 180
OXFORD: 273

P

PACALLA: 146
PACARI TAMPO: 18
PACAYA: 171, 236
PACARURO: 129, 130
PACCHA: 151
PACHA: 12
PACHITEA: 92, 93, 94, 95, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 148,149, 154, 162, 164, 167, 171, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 183, 206, 209, 210, 211, 212, 213
PACHIRI: 150
PACIFICO (OCEANO): 9, 30, 54, 95, 104, 115, 138, 173, 221, 224, 246, 250, 251, 254, 264, 265, 268, 269, 270, 271, 273, 274, 276, 277, 282, 284, 285, 287, 290, 291, 292, 294, 298, 300, 301, 304, 305, 306, 308, 311, 312, 313, 314, 317, 321, 323, 326, 328, 330, 331, 332, 333, 335, 336, 337, 338, 340, 341, 343, 344, 346, 349, 361, 362
PACO: 7
PACHACAMAC: 20
PACRIA: 151
PAISANDU: 184, 185
PAISES BAJOS: 253, 279, 280, 361
PAITA (BAHIA):5, 111, 112, 115, 116, 271, 290, 303, 319, 320, 322, 324, 335, 337, 346, 347, 348
PAJATEN: 134
PAJCHAJA: 228
PAJOYA: 169
PALCAZU: 93, 94, 95, 141, 143, 144, 176, 177, 178, 179, 180, 183
PALCAY: 30
PALIZADA: 58, 59, 61
PALLAYA: 6
PAMPA HERMOSA: 148, 236
PAMPAS (RIO): 2
PAMPAYACU: 132, 133
PAMPAYAQUILLO: 132

PANAMA: 75, 260, 261, 267, 271, 285, 286, 287, 290, 295, 303, 307, 308, 313, 316, 317, 318, 319, 320, 323, 324, 325, 330, 333, 336, 337, 338, 343, 348, 350, 359
PANAMA (CANAL): 112
PANAMA (GOLFO): 286
PAN DE AZUCAR: 356, 357
PANGOA: 94, 152, 157
PANI: 1
PANUANA: 70
PAPALLACTA: 199
PAPYS: 292
PARA: 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 87, 89, 98, 100, 101, 102, 104, 161, 185, 205, 206, 209, 213, 245
PARACAS: 293, 325
PARACUSA: 114
PARAGUAY (RIO): 89
PARANAPURA: 134
PAREDONES: 63
PARIA: 9, 252
PARIMA: 88
PARIME: 81
PARINACOCHAS: (RIO): 2
PARINARI: 91, 106
PARIS: 118, 222, 254, 255, 349
PARITI: 6
PAROPARO: 11, 30, 47
PARUCASA: 120
PASAJE: 152
PASTAZA: 87, 91, 93, 95, 100, 105, 106, 120, 121, 122, 125, 126, 127, 188, 196, 199
PASTO: 195, 196, 201
PATAGONIA: 263, 276, 278, 355, 358
PATAPATANI: 7, 46
PATARCOCHA: 84
PATAZ: 174
PATIHUACHANA: 114
PAUCARCOLLA: 5, 8, 35, 50
PAUCARTAMBO: 82, 91, 137, 148, 149, 151, 154, 155, 156, 158, 161, 180, 246
PAUCARTAMBO (PUEBLO): 155
PAUJILYACU: 243
PAUTE (RIO): 87, 117, 119
PAUTE (PUEBLO): 118
PAXIUBA: 243, 244, 245
PAYAMINO: 80
PEBAS: 69, 196
PEDREIRA: 242
PENICHE: 282
PEÑA BLANCA: 6
PEPYS (ISLA): 321
PERENE: 1, 91, 94, 95, 147, 148, 149, 150, 152, 153, 157, 158, 167
PERENE (ALTO): 148
PERICO: 120, 319, 342
PERNAMBUCO: 79, 311
PERU: 2, 7, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 30, 33, 41, 43, 46, 56, 62, 74, 75, 81, 82, 84, 92, 95, 97, 98, 102, 106, 116, 135, 136, 156, 161, 162, 163, 177, 185, 190, 191, 192, 195, 196, 198, 199, 201, 202, 206, 223, 224, 225, 237, 239, 240, 245, 250, 254, 264, 265, 266, 267, 271, 272, 285, 290, 291, 305, 306, 314, 317, 318, 319, 322, 325, 331, 333, 336, 351
PETIT GOAVE: 329
PIAZZI: 274

PICHA: 151, 160
PICHIS: 93, 94, 95, 148, 149, 157, 162, 164, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 208, 209, 210, 211, 212
PIEDRA – LISA: 128, 228
PILARES: 275
PILCOMAYO: 156
PILCOPATA: 156, 219
PILOMBO: 89
PINTAYACU: 130
PINTU – YACU: 127, 186
PIÑIPIÑI: 155
PIQUE – YACU: 240, 243, 244, 245
PIQUIRY: 89
PISACOMA: 33
PISCO: 224, 274, 293, 307, 325
PISQUIS: 82, 134, 139, 172, 173, 174
PIURI – ISLA: 138
PISANA: 134, 173, 174
PLASENCIA: 264
PLAYA DE CHAMBA: 342
PLAYA MESIAS: 242
PLYMOUTH: 268, 269, 272, 275, 279, 280, 281, 282, 283, 287, 290, 291, 292, 296, 298, 360
POCAYO: 138
POCONA: 25, 27, 31, 32
POITOU: 308
POMAPUNCO: 30
POMATA: 5, 6, 8, 11, 43
POMA – YACU: 171
PONGO PACHAPONGO: 153
POOPO: 9, 12, 28
POPAYAN: 199, 337
PORTAGE: 88
PORTOBELO: 266, 267, 283, 296, 313, 316, 324, 325, 331, 334, 340, 346
PORTUGAL: 81, 82, 89, 253, 261, 262, 282
POSESION (BAHIA): 277
POTOSI (BOL): 4, 266
POTRO: 93, 95, 121, 132
PRETO: 87
POZUZO: 143, 149
PRINCIPE: 354
PROVIDENCIA: 153, 161
PUCA CURO: 128, 129
PUCANI: 233, 238, 241
PUCARA: 6
PUCARANI: 11, 46
PUCAYACO: 91, 133
PUCHACHALL: 275
PUEBLO NUEVO: 64
PUEBLO VIEJO: 58
PUERTO BERMUDEZ: 177, 179, 181, 182, 211, 212
PUERTO BILLINGHURST: 115, 180
PUERTO BOLOGNESI: 157, 193
PUERTO CABALLOS: 339
PUERTO CABELLO: 310
PUERTO DE LA MISERICORDIA: 275
PUERTO DEL CASTIGO: 143
PUERTO DELFIN: 330

PUERTO FAMINE: 289, 291, 292, 330
PUERTO FLORENCIA: 189
PUERTO GALANTE: 289, 298, 330
PUERTO GUAQUI: 5
PUERTO HUAURA: 157
PUERTO LEGUIA: 222
PUERTO MAIRO: 143, 176, 180
PUERTO MALDONADO: 241
PUERTO PARDO: 124, 219, 224, 231, 235, 237, 244, 245
PUERTO PEREZ: 5
PUERTO PIEROLA: 181
PUERTO PIZARRO: 58
PUERTO PORTILLO: 231, 244, 245
PUERTO PRADO: 176, 177
PUERTO PRINCIPE: 260, 315
PUERTO RICO: 283
PUERTO SAMANEZ: 160, 161
PUERTO VICTORIA: 178, 212
PULETALI: 169
PUINAHUICA: 138
PULPITO: 6, 46
PUMAICO: 236
PUNA: 290, 320, 327, 338
PUNKIRIE: 246
PUNO: 2, 4, 10, 14, 16, 17, 30, 35, 37, 38, 40, 41, 42, 46, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 166, 224
PUNO (GOLFO): 5, 6, 42
PUNTA DE ABANICOS: 342
PUNTA DE CANOA: 341
PUNTA CHIMU: 6
PUNTA DE PICOS: 319
PUNTA DE PIÑAS: 336
PUNTA SAN ANTONIO: 306
PURUS: 87, 92, 95, 151, 153, 159, 160, 161, 162, 190, 223, 224, 225, 226, 233, 234, 237, 238, 239, 240, 241, 243, 244
PURUS (ALTO): 206, 233, 239, 240, 246
PUSHAGA: 121, 125
PUSSI: 5, 49, 50, 53
PUTAYA: 171, 236
PUTUMAYO: 69, 70, 75, 77, 84, 87, 95, 176, 188, 189, 190, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 217
PUTUMAYO (ALTO): 197
PUYA: 285

Q

QUEARA: 49
QUEMSACHATA: 25, 27
QUERATA: 7
QUERECOTILLO: 64
QUEROPALCA: 84
QUERUS: 91
QUIBO: 348, 352
QUIJOS: 65, 80, 188, 199
QUILACA: 6
QUILCA: 265
QUILINA: 5, 49

QUILLATA: 6, 43
QUINALLATA: 48
QUINGUISA: 131
QUINTEROS: 290
QUINTIPIRIQUI: 152
QUINTOLIAQUI: 181
QUINUA (LAGO): 117, 121
QUINUA – LOMA: 121
QUIRIQUI: 5
QUIROZ: 64
QUISATA: 6
QUISONIRI: 147
QUISPICANCHIS: 155
QUITO: 65, 79, 80, 81, 82, 116, 190, 191, 192, 199, 290, 313, 324, 348

R

RAMIREZ, DIEGO: 305
RAMIS (GOLFO): 5
RAMIS (RIO): 10, 11, 49
RAPOAGA: 105
REAL (CORD.): 12
REALEJO: 322, 324
REINA ADELAIDA (ARCH.): 275, 279
REMAJUANA: 123
RENTEMA: 113, 115
RESBALADERO: 244, 245
RICAPLAYA: 59
RIMAC: 9
RIMAC (PUERTO): 110
RIMAC – COCHA: 125, 126
RINCONADA: 63
RIO BLANCO: 175
RIO BRANCO: 81
RIO DE LA PLATA: 269, 351
RIO DULCE: 290
RIO GRANDE: 355
RIO JANEIRO: 218, 276, 305, 344,
RIOSINHO: 236
RIO VIEJO: 58
ROMA: 251
RIVERALTA: 222, 235
ROSALINA: 150, 153, 154, 225
ROSARIO: 119
ROTTERDAM: 297, 298, 299, 300
RUMAPUNCO: 24
RUMICALLARINA: 135
RUMIYACU: 132, 175
RUMUCARA: 123
RUPUNURI: 88

S

SABALAYACU: 196
SACARILA: 133

SACO: 6
SACRAMENTO: 139, 151, 154, 172, 173
SAHUINTO: 222, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 235, 238
SAJONIA (REINO): 10
SAJOPACA: 43
SALAMBO: 243, 244, 245
SALINAS (LORETO): 112
SALINAS (CHILE): 30
SALMEDINA: 334
SALOMON (ISLAS): 273, 300
SAMANEZ (RIO): 224
SAMEN: 141
SAN AGUSTIN: 64
SAN ANDRES (PAMPAS): 23
SAN ANTONIO: 105, 106, 129, 130, 217
SAN BLAS (PUEBLO): 1
SAN CRISTOBAL: 173, 255, 258, 259
SANDI (ARENAS) (PUNTA): 289
SAN ESTEBAN (GOLFO): 356, 357
SAN FELIPE (PUERTO): 277
SAN FRANCISCO (CABO): 272, 299
SAN FRANCISCO (CALIFORNIA): 149, 272
SAN FRANCISCO DE QUITO: 83, 84
SAN FRANCISCO (RIO): 116, 268
SAN GALLAN: 346
SANGAY: 121
SAN ILDEFONSO: 305
SAINT MALO: 317
SAN JOSE (BAHIA): 34
SAN JOSE (ISLA): 296
SAN JUAN DE LA FRONTERA: 117
SAN JUAN DE ULUA: 358
SAN JULIAN: 269, 344, 359
SAN LORENZO: 302, 306, 307, 308, 310
SAN LORENZO(RIO): 244
SAN LUCAR: 262
SAN LUCAR DE BARRAMEDA: 305
SAN LUIS DEL MARAÑON: 79, 80, 84
SAN LUIS: 79, 82
SAN MARTIN (DEPT.): 74, 134, 172
SAN MARTIN (PROV.): 74
SAN MIGUEL (CORD.): 245
SAN MIGUEL (GOLFO): 322
SAN MIGUEL (RIO): 284, 285, 286
SAN MIGUEL DE SUCUMBIOS: 196
SAN PABLO DE TIQUINA: 45
SAN PEDRO DE TIQUINA: 45
SAN RAMON: 147
SAN REJIS: 106
SAN SEBASTIAN (CANAL): 278
SAN VICENTE: 280, 300, 305
SANTA: 64, 246, 324
SANTA ANA: 28, 91, 137, 154, 155
SANTA ANA (PUEBLO): 156
SANTA ANA (VALLE): 161
SANTA CATALINA: 138, 139, 315, 316, 344
SANTA CECILIA: 189
SANTA CLARA: 323

SANTA ELENA (PUNTA): 323
SANTA ELENA: 84, 290, 343
SANTA FE: 77, 199, 297
SANTA INES: 278
SANTA LUCIA: 60
SANTA LUISA: 156
SANTA MARGARITA: 73, 266
SANTA MARIA DE LA CONSOLACION: 64
SANTA MARIA DE LA MAR DULCE: 64, 65, 66, 74, 83, 84
SANTA MARIA (PUEBLO): 192
SANTA MARIA: 187, 188, 189, 190, 191, 283, 290, 298, 300, 301
SANTA MARIA (QUEBR.): 189, 190
SANTA MARTA: 266
SANTA ROSA DEL ACRE: 224
SANTA ROSA (QUEB.): 239
SANTA ROSA (RIO): 222, 223, 235
SANTANDER: 350, 351
SANTAREM: 86, 89
SANTA ROSA: 302
SANTA ROSA DE PUYAYA: 115
SANTA ROSA (ECUADOR): 59
SANTA TERESA: 106, 107, 115
SANTIAGO: 279
SANTIAGO DE HUATA: 47
SANTIAGO DE MACHALA: 23
SANTIAGO DE PUPUJA: 49
SANTIAGO (RIO): 87, 91, 93, 95, 103, 110, 114, 116, 117, 118, 119, 131, 188
SANTO DOMINGO: 70, 73, 174, 175, 246, 255, 279, 309
SANTOÑA: 351
SANTO TOMAS: 19, 243, 360
SAÑA: 324
SAPOTEYACU: 132, 133
SARASARA: 2
SARAURU: 88
SARAYACU: 138, 139, 141, 142, 145, 146
SARAYAQUILLO: 175
SARMIENTO (CANAL): 274, 355
SAUCIR: 298
SAVANILLA: 116
SEALE: 5, 49
SEGOVIA: 328
SEGUATANES: 349
SENA: 90, 222
SENDA: 156
SENENCA: 11
SENU: 163
SEPA: 235
SEPAHUA: 151, 153, 160, 165, 167, 238
SERJALI: 162, 163, 165, 170, 226, 227, 228, 229, 231, 238
SERJALI (ALTO): 227, 228
SERJATE: 168
SERRANO – YACU: 243
SEVILLA: 71, 265, 267, 276, 295, 314
SHAHUANYA: 236
SHANPOYACU: 238
SHARUTI: 197
SHEBOYA: 164, 165, 166
SHEPA: 169, 170
SHEPAGUA: 225, 226, 231, 233, 234, 241

SHESEA: 243, 245
SHIPIBOS : 175
SHUAMAN: 228
SIBERIA: 22
SICOYA: 7
SIERRA LEONA: 287, 321
SIGSIG: 119
SIGUATEY: 253
SIHUANIRO: 28, 151, 156, 159, 160, 161, 224
SIHUAS: 173
SILUSTANI: 2, 20, 30, 51
SILLAI: 132
SIMARRIBA: 94, 152, 153
SINIPA: 114
SIRIALO: 153
SMITH (CANAL): 274, 279, 355
SOANA: 7
SOJATA: 7
SOLEDAD: 321
SOLIMOES: 83, 84
SOMEN: 138
SOMIDOURO: 89
SONDA (EST.): 354
SORAS: 28
SORATA: 46
SOTO (ISLA): 3, 6, 32, 47
SOTTLIJA: 170, 238
SPITHEAD: 354, 355
SUCUSARE: 196
SUCHES: 11, 50
SUDAMERICA: 10, 19, 42, 64, 71, 83, 86, 89, 250, 262, 266, 270, 287, 290, 297, 330, 335, 338, 341, 348, 360
SUCUYACU: 135
SUECIA: 95
SUIZA: 179
SULLANA: 62, 63, 64
SUNGARO: 121
SUNUCO: 5, 6, 49
SUNUPE: 2, 10, 38
SUÑAC: 121
SUPAI: 196
SUPERIOR (LAGO): 10, 11
SURIRISA: 119
SWAN: 254

T

TAAPAC: 20
TABACOA: 167
TABACONAS: 116
TABATINGA: 217
TACNA: 55
TACUATIMANU: 221, 223, 225, 237
TACUTU: 88
TAHITI: 300
TAHUAMANU: 221, 223, 239

TAHUANIA: 243
TAHUANTINSUYO: 246
TAHUAS: 196, 197
TAJO: 280
TALCAHUANO: 350, 351
TALLAKERI: 6
TALLAQUERO: 50
TAMARINDO: 64
TAMAYA: 139, 142, 171, 236, 243
TAMBO (RIO): 91, 92, 93, 94, 95, 137, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 166, 167, 170
TAMBO (VALLE): 161
TAMBOBAMBA: 246
TAMBO SALCEDO: 133
TAMBO URUBAMBA (PEN.): 160
TAMBOPATA: 162, 163, 219, 221, 223, 234, 235, 246
TABORYACU: 188, 189
TAMBOYACU: 198
TAMESIS: 321
TANGARANA: 131
TAPACUNTI: 196
TAPAJOS: 78, 79, 89, 90
TAPICHE: 138, 175
TAPUZARA: 105
TAQUILI (EST.): 5, 6, 35
TAQUILI (ISLA): 50
TAQUIRI: 7
TARACO: 5, 10, 32
TARAHUACA: 241, 242, 243
TARAPACA: 20, 359
TARAPACA (LORETO) (CASERIO): 195
TARICA: 174
TARMA: 149
TASARI: 121
TAVISTOK: 267
TAYABAMBA: 173, 174
TAYPICALA: 18
TAYTAO: 345, 357
TECUAHY: 184
TEFFE: 87, 200, 201
TEJAR DE ALCIDIA: 342
TEJAR DE GABALA: 342
TEJAR DE GRECIA: 342
TELLO: 242
TENERIFE: 351
TERMOPILAS (PERU): 166
TERNATE: 272
TEXEL: 304
THINGANAY: 132
THOMPSON (GOLFO): 5
TIAHUANACO: 11, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 32, 35, 44
TICUMPINEA: 151, 153, 159
TIERRA BLANCA: 138
TIERRA DEL FUEGO: 278, 304, 305, 321, 330, 331, 344, 361
TIGRE: 85, 91, 93, 95, 120, 127, 128, 129, 130, 131, 188, 190
TIGRE (EST.): 58
TIGRE –YACU: 106
TIGRILLO: 128, 130

TIHULE: 268, 285
TIMPIA: 159
TINCUMPINEA: 161
TINGO MARIA: 133, 134, 173
TINIAN: 350, 351, 352
TINICURO: 189
TIQUINA: 3, 4, 7, 23, 32, 33, 45, 46
TIRAPATA: 246
TITICACA: 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 37, 48, 49, 54, 100
TITICACA (ISLA): 2, 3, 5, 6, 32, 35, 36, 45
TITICACA (ESTRECHO): 3
TITIKALA: 2
TOCACHE: 134, 173
TOCANTINS: 87, 200
TODOS LOS SANTOS: 292
TONO: 155, 247
TONQUINI: 31, 156, 159
TOROLUE: 240
TOROLLUC: 244, 245
TORTOLA: 258, 259, 309, 310, 315
TORTUGA: 253, 255, 259
TORRE DE LA LUNA: 242
TORRES CAUSANO: 191, 192, 193, 194
TOTORAL: 11
TRES CRUCES: 155, 246
TRINIDAD (GOLFO): 274
TRINIDAD (ISLA): 70, 177, 296, 360
TROMBETAS: 85, 87
TUAYMA: 155
TUHIRA: 285
TUCKER (ISLA): 164
TUMACO: 319
TUMBES: 1, 57, 58, 59
TUMBES (RIO): 56, 57, 58, 59, 60
TUMPIS: 57
TUNGURAHUA: 83, 84, 91
TURIBIZA: 117
TURUMBASA: 120

U

UBUYA: 175
UCAYALI: 84, 85, 86, 87, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 103, 116, 120, 134, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 148, 149, 151, 154, 155, 158, 160, 161, 162, 164, 166, 167, 171, 172, 173, 175, 176, 177, 181, 182, 183, 184, 199, 206, 222, 225, 233, 235, 240, 242, 243, 246
UCAYALI (ALTO): 92, 137, 144, 145, 149, 151, 154, 157, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 234
UCAYALI (BAJO): 92, 137, 145, 151, 154, 166, 234
UCHIZA: 172, 173
UCHNE: 121
UINAMARCA: 2, 4, 5, 7, 22, 25, 31, 32, 33, 44
UMAYA: 12
UMAYO: 2, 14, 30, 31, 51
UNINI: 166
UPANO: 121, 124

URARINAS: 106
URBANO, MANUEL: 240
URCOS: 2, 246
URINOÑUÑO: 121
URIYACU: 221
URMANA CHICA: 228
URMANA GRANDE: 228
URUBA: 242, 321, 323
URUBAMBA: 82, 91, 92, 93, 94, 95, 137, 144, 145, 149, 151, 152, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170, 171, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 229, 234, 235, 237
URUBAMBA (ALTO): 28, 31, 137, 154
URUBAMBA (BAJO): 137, 144, 154, 159, 160, 167
URUBU: 242
URUNJA: 240
UTCUBAMBA: 113, 115, 120, 131
UTIQUENEA: 172
UTIQUINIA: 236
UTRECHT: 298, 335
UYUNI: 12

V

VACA MARINA: 106
VACAS: 109
VALLADOLID: 116
VALDIVIA: 271, 292, 311, 312, 317, 320, 325
VALPARAISO: 271, 274, 287, 290, 292, 293, 294, 311, 312, 314, 318, 320, 326, 345, 346, 351, 357, 359
VANCOUVER (ISLAS): 274
VARADERO: 236, 237, 238
VARGAVIA: 123
VENEZUELA: 76, 92
VENTA CRUZ: 268
VERACRUZ: 312
VERACRUZ DE CABANA: 28
VERYINS: 253
VIACHA: 11, 22
VICO: 1
VICTORIA: 275, 292, 331
VIGO: 282
VILAFRO: 92, 137
VILCAMAYO: 154, 155
VILCANOTA (RIO): 154
VILCANOTA (NEVADO): 91, 136, 137, 154
VILQUE: 11, 48
VILQUE CHICO: 5, 6, 32, 40, 47, 48
VILLA MARIA: 89
VILLANO: 189, 190
VINAMARCA: 22
VIRGENES (CABO): 263, 269, 277
VIRGENES (ISLAS): 255, 292
VIRGINIA: 279, 287, 296, 321, 359, 360
VIZCAYA (GOLFO): 267
VOLCAN: 121
VUELTA DEL DIABLO: 146, 165, 166

W

WAGER: 356, 357
WELLINGTON:(ISLA): 274, 279
WERNON: 348
WESTMINSTER: 297
WIGHT: 281
WILDE: 279
WILLMINTON: 146
WIENER: 3
WINTER: 270

X

XINGU: 79, 87, 89
XIPANGO: 261, 264
XIQUI: 184
XULI: 8

Y

YACO: 240, 241
YACUAMBI: 120
YACUMA: 128
YAGUARSONGO: 117, 119, 120
YALE: 28
YAMBRASBAMBA: 131
YAMPUPATA: 5, 6, 22, 32, 45, 52
YAMUNDA: 84
YANA – ALLPA: 122
YANACU: 121
YANACOA: 6
YANACOA (PEN.): 5, 42
YANAG: 132
YANAGPAGA: 131
YANATILI: 155, 156, 161
YANAYACU: 121, 138, 139, 175
YAPURA: 87, 195, 199, 200, 201, 209
YAQUIRANA: 175, 184, 186
YARINA: 117
YASUNI: 189
YAVARI: 52, 87, 95, 139, 172, 175, 184, 185, 186, 195, 199, 206, 217, 225, 232, 239, 243
YAVARI (ALTO): 186
YAVARI – MIRIM: 184
YAVERIJA: 223, 224
YAVERO: 82, 91, 150, 151, 155, 156, 161
YACUAMBI: 119
YAZUAMBI: 119
YGARAPARANA: 195, 196, 197, 198
YGARAPE: 195
YMAZA: 115, 116, 120, 131
YMAYA: 223
YNUYA: 169, 237
YPISHUMA: 172
YUBINETO: 189

YUCAPILCA: 1
YUCHEMO: 345
YUGATO: 156
YUNAG APAGA: 131
YUNGUTUA: 117
YUNGUYO: 5, 12, 14, 23, 24, 25, 27, 31
YUNGUYO (PUEBLO): 25, 31, 32, 35, 43, 44
YURACMARCA: 173, 174
YURACMARO: 131, 155
YURIMAGUAS: 93, 107, 134, 135
YURIMAGUAS (PUERTO): 134, 135, 136, 203, 218
YURUA: 87, 95, 139, 161, 172, 190, 223, 224, 225, 232, 235, 236, 237, 240, 241, 242, 244, 245
YURUA (ALTO): 171, 239, 241, 243, 244, 246
YURUA (BAJO): 241, 242
YURUA (MEDIO): 241, 242
YURUA – MIRIM: 171, 242
YUTAHI: 87
YUYA BAÑOS: 178

Z

ZAMORA (CIUDAD): 117, 119, 120
ZAMORA (RIO): 117, 119
ZANCUDO: 243
ZARAURCO: 65
ZEPITA: 5, 7, 43
ZULU: 158
ZUNGARU – YACU: 178
ZUPISCUSA: 115
ZURIUTA: 7

INDICE GENERAL

	Pág.
Nota editorial	I
Navegación lacustre.- Junin	1
Titicaca Pre–Histórico	17
La navegación en el Titicaca	34
Navegación fluvial.- Los ríos del Occidente	56
Río Tumbes	57
Río Chira	61
Amazonas.- Primeros viajes	64
El Dorado	65
Vieja Andalucía	71
Pedro Orsúa	74
Viaje de los legos	77
Notas hidrográficas	82
Los vapores en el Amazonas	97
Río Marañón	104
Afluentes del Marañón	116
Río Morona	121
Río Pastaza	125
Río Tigre	127
Resumen de las distancias navegables	130
Afluentes de la derecha	131
Río Ucayali	136
Afluentes del Ucayali	171
Río Pachitea	175
Afluentes del Amazonas.- Yavarí	184
Río Napo	187
Combate de Angoteros	190
Río Putumayo	194
Río Yapurá	199

Iquitos	293
Flotilla del Estado	210
Navegación en el Río Pichis	211
Nómina de las embarcaciones de la matrícula en Iquitos	215
Río Madre de Dios	219
Limpieza de los ríos	233
Tráfico en el Madre de Dios	234
Tráfico en el Purús	234
Comparación de las rutas Tambopata y Mishagua	234
Servicio fluvial	234
Varaderos del Yurúa	236
Varaderos del Purús	237
Varaderos del Madre de Dios	239
Dos palabras	249
Los piratas y el Callao antiguo	250
Piratas en las Antillas en 1527	251
Cristóbal Guerra, uno de los primeros	252
Piratas de varias naciones en América	253
Origen de los nombres filibustero y bucanero	254
Influencia del Cardenal Richelieu	254
Piratas ingleses, franceses y españoles	255
Impunidad de que gozaban los filibusteros	256
La bula de Alejandro VI favorece a España	257
Características del filibustero	257
Costumbres de los filibusteros	258
Incapacidad de España contra la piratería	261
Los portugueses contra la bula de Alejandro VI	261
Magallanes descubre el estrecho que lleva su nombre	262
Las actividades de Sebastián Elcano	263
La conquista del Perú por Pizarro	264
La peligrosidad del Estrecho de Magallanes	265
Se pide al Rey la formación de una escuadra protectora	266
Se crea la Escuadra y se le reglamenta	266
La aparición del inglés Francisco Drake	267
Continúan las correrías de Drake	269
Drake incursiona en el Callao en 1579	271
Drake da la primera vuelta al Mundo	272
La presencia de Drake en el Pacífico	273
La persecución de Sarmiento Gamboa a Drake	273
Interesante informe de Sarmiento Gamboa	275
Expedición de Sarmiento al Estrecho	276
Triste desaparición de Sarmiento Gamboa	279
Otras correrías de Drake en América y Europa	279
Felipe II prepara la invasión a Inglaterra con la Armada Invencible	280
Definitiva derrota de los españoles	281
Nuevamente entra en acción Drake contra España	282
El ocaso del famoso pirata Drake	282

Fallecimiento de Drake el 12 de Febrero de 1596 283
Elogios merece Drake, portador de la papa a Europa 283
Actividades de O'Henkan, ex-Teniente de Drake 284
Se acusa a Juan Fernández como hechicero 287
Otra expedición inglesa: la de Tomás Cavendish 287
El Virrey del Perú mejora los fuertes del Callao 291
Ricardo Hawkins organiza una expedición 291
Escuadra Peruana sale en busca de Hawkins 293
Encarnizado combate naval en Atacames 294
Don Beltrán consigue el perdón de Hawkins y lo llena de atenciones 295
Las correrías de Gualterio Raleigh favorito de Isabel I 295
Raleigh sufrió prisión durante trece años 296
El 26 de Octubre de 1618 Raleigh fue decapitado 297
El Almirante Mahu hace una excursión al Estrecho 297
Nort y otros piratas holandeses en el Pacífico 298
Houtman, Hagan y Veraxer, piratas 299
Viaje de exploración de Pedro Fernández de Quirós 300
Aparición del holandés Spilberg en el Pacífico 300
Esquilache mejoró la defensa del Callao 304
Los descubridores Lemaire y Schouten 304
Guillermo Ezeten estudia el Mar del Sur 305
Bartolomé y Gonzalo García Nodal 305
Expedición del AlmiranteClerk, llamado Heremit 306
Depredaciones de Nau, El Olonés 308
Callao es encerrado dentro de murallas 310
Llegada del holandés Brower 311
Expedición del Almirante holandés Jolls 312
Naufragios y otros hechos 313
Se funda la Academia Náutica en Lima 314
Cromwell se apodera de Jamaica 314
Actividades del pirata Enrique Morgan 315
El pirata Clerke es ahorcado en Lima 317
Muchos jefes filibusteros vienén al Perú 318
En Tumaco son rechazados los filibusteros 319
También son rechazados en Arica los piratas 320
Continúan sus correrías los piratas 321
Regresan a Arica y ponen cupo los piratas 322
Aparición del pirata Eduardo David (Eduardo Davis) 323
En Pisco fueron derrotados los filibusteros 325
Se instituye, para seguridad, la Compañia Marítima 325
Fechorías del pirata Marcerty 326
Los piratas asaltan e incendian Guayaquil 326
El Virrey Portocarrero mejora la fuerza naval 328
Luis XIV ordena a Pointy devolver joyas sagradas 329
Fructífera labor del francés Govin en Sudamérica 330
Saludables cambios en el comercio introduce Felipe V 331
Se inician en el Pacífico las hostilidades inglesas 332

Origen de la novela Robinson Crusoe 332
Correrías de los ingleses Colb y Wager 334
Precauciones adoptadas por el Virrey Ladrón de Guevara 335
Medidas contra el contrabando de mercaderías 336
Juan Cliperton hace su aparición en América 337
En 1726 fracasan los contrabandistas zelandeses 338
Barcos franceses contrabandistas 339
Claros fraudes en los "navíos de permiso " 340
Incursión del Almirante inglés Hosier 340
La Escuadra de los ingleses Wernon y Auson en las Antillas 341
Los ingleses desembarcan sin contratiempos 342
Fracasan los ingleses y abandonan sus posiciones 343
Actividades del Vice-Almirante inglés Auson 343
No conforme con el saqueo Auson incendió Paita 347
Se organiza en Quito la Defensa Militar 348
El bicho " broma " ha ce forrar los fondos 349
El "Gloucester", agujereado por la "broma" 350
Los elementos físicos abruman a Auson 351
Un ventarrón huracanado hace sumergir al "Centurión" 352
En forma increíble reaparece el "Centurión" 353
Aparece el galeón de Manila y es apresado 353
La suerte que soportó el "Wager" 355
La historia que escribió Cronau: Raleigh 358
Indice onomástico
Indice toponímico

MARINA DE GUERRA DEL PERU
Sistema de Bibliotecas
Clas: 359.85/M3-F/1930
No: Inv; 0518
Fecha;
Inst: