800 120

NOTAS PARA UNA HISTORIA DE LA MARINA FLUVIAL DE GUERRA

08572

000/120

SE RUEGA DEVOLVER AL TERMINO DE SU CONSULTA

181

Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra

Por el Teniente Primero A. P.
Fernando Romero P.

Con la gentil autorización del Autor, Capitán de Fragata (R) **Dr. Fernando Romero P.**

La Punta, 24 de Diciembre de 1959.

Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra



DEDICATORIA

Dedico este trabajo a los *rojos* compañeros de mis cuatro años de estudiante en la Universidad Mayor de San Marcos. A ellos porque siempre recelaron de mis palabras cuando solía yo hablarles del importante rol social que desempeña en tiempo de paz una institución militar, cuando es honrada y es sana. Y a todos los otros que dicen — como seguramente lo pensaban mis compañeros universitarios —que los militares ganamos nuestros sueldos, solamente por ejercer de matarifes en los períodos de guerra nacional.

F. R. P.

PROLOGO

El elemento civil desconoce la inmensa labor pacífica realizada en el Oriente Peruano por la Marina de Guerra Nacional. Nosotros mismos no la sabemos en toda su amplitud. Esto no debe ser así. Por eso, guíado sólo por mi intenso cariño a la institución a la que dedico todos los actos de mi vida, he escrito estas notas que podrán servir para hacer posteriormente la historia integral de la Marina. Creo que mediante este trabajo podremos dar a conocer a quienes lo ignoran, qué hicieron durante la paz los hombres que dieron al Perú la epopeya de Angamos. Quizás así consigamos que se nos atienda en nuestras necesidades institucionales. La reseña que publico servirá, además, para que las generaciones de marinos nuevos nos estimulemos, con el ejemplo, en la labor que siempre debemos hacer por prestigio del Cuerpo y bien del país.

Quiero, sobre todo, que en Oriente se conozca exhaustivamente lo que la Marina ha hecho en la Montaña y por la Montaña. La gente joven de esa región necesita saberlo. Así nos comprenderá y ayudará al máximo. Con este libro no busco despertar entre ellas la gratitud. La Marina hizo su deber. Pero si exijo comprensión.

También sería mi deseo que, no obstante la modestia de mi trabajo, llegara a las altas esferas donde se mueven los dirigentes de los destinos de la Nación. Aquí se demuestra con claridad meridiana cuál fué en Oriente el resultado de resolver los problemas de la Marina de Guerra sin el criterio técnico del que desgraciadamente se prescinde tan a menudo en el Perú. Por falta de la aplicación de éste, la Marina no ha terminado de colonizar Loreto. En varias ocasiones, a pique de lograr resultados definitivos, la Flotilla de Guerra fué debilitada o extinguida. Nunca pudo hacer labor continuada. Por eso este libro debiera ser lección que aprovechara a quienes gobiernan el país.

Con estos apuntes sobre la labor de la Flotilla de Guerra no trato de rebajar los méritos de nadie: militares, autoridades civiles, ingenieros, exploradores particulares: todos los que hicieron labor por Oriente. Sé que muchos de ellos merecerán gratitud. Pero de todas maneras, considero que fué la Marina la que más hizo. Y por tratarse de una monografía de la Flotilla, no puedo citar en este libro a todos los que trabajaron por la Montaña.

Como en todo ensayo histórico, en este trabajo hay poco de original. Pero he tenido que hacer un esfuerzo enorme para escribirlo. Los datos sobre la labor que realizó la Marina están dispersos en diferentes archivos oficiales y particulares de Lima e Iquitos. Muchos de éstos se encuentran incompletos porque fueron saqueados. Con los que he podido hilvanar, formé este libro, que no es definitivo. Considérese que he tenido que leer íntegramente la colección de documentos de Larrubure, varios años del periódico «El Oriente» de Iquitos (1), recomponer archivos, consultar con personas de edad. Y siempre mi ensayo ha resultado deficiente. No obstante saberlo, lo doy a la publicidad. Porque podría servir de base a otro mejor. Y porque espero encontrar disculpa en los móviles que me han obligado a publicarlo.

Extraña que habiéndose gastado sumas ingentes en explorar la Montaña no pueda ni escribirse la historia de tales expediciones. Sin embargo, es así. No hubo plan ni método para realizar el estudio de Oriente. Por eso no tenemos ni siquiera una buena carta geográfica, completa y verídica, de la región. Es más: desconocemos las longitudes de muchos lugares importantes, cuando no sabemos que las conocidas están mal. Así ha resultado casi inútil el dinero gastado, el esfuerzo particular desplegado, las energías agotadas, las vidas jóvenes sacrificadas en esa cruzada civilizadora que se hizo en Oriente.

No hubo o no perduraron las oficinas centralizadoras de los datos recogidos en Oriente. Y es triste que todavía no exista ninguna. Los marinos debemos preocuparnos de que se cree. La benemérita y antigua «Sociedad Geográfica de Lima», podría serlo, por ejemplo. Pero hay que ayudarla. Nosotros debiéramos ir a ella. No hay que negarle el aporte de nuestra sangre joven y nuestro cerebro en pleno desarrollo. Allí podríamos reunir todos los datos que sobre la Montaña hay dispersos en la Prefectura de Iquitos, el Archivo de Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores y la misma «Sociedad Geográfica». Y tomándolos como base levantar la carta de Oriente. Esta es labor que toca a la Marina. Labor factible a poco costo y en escaso período de tiempo si hay entusiasmo.

Loreto debe pedir a gritos que se haga ese trabajo. Así no daría pábulo a que se crea que tiene poco interés en tal labor. Los montañeces no han hecho lo bastante por divulgar su región. Dejaron morir de inanición la «Sociedad Geográfica de Loreto». No se la ha resucitado. Hay que hacerlo. Precisa crear un centro geográfico en ese departamento. A él le tocaría rendir homenaje de gratitud a quienes anteriormente y ahora trabajan por divulgar la Montaña. A Larrabure y Correa en primer lugar. El ha salvado gran parte del tesoro geográfico de Loreto.

---

(1)—A cuyo Director envío mi homenaje de gratitud.

Escribo este ensayo en forma de décadas. He procurado que, en lo posible, cada una de éstas forme un capítulo. Hago preceder la relación de acontecimientos de la década por una síntesis de la historia política y la económica del decenio. Ligados íntimamente los hechos regionales con el proceso político y económico del país, huelga que explique por qué he procedido en esa forma. Al final de cada década trato de sacar consecuencias de lo que ha precedido y estudio en esas reflexiones la historia diplomática del decenio de que se trata.

Conociendo solamente de manera superficial la historia económica y financiera del Perú, me he basado en la obra del admirable y malogrado César Antonio Ugarte para bosquejarla. El reconocido valor y autenticidad de los datos que él suministra, garantiza el de mis apuntes.

Iquitos, Setiembre 1932

TENIENTE PRIMERO F. ROMERO P.

CAPITULO I

(1830 — 1840)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

Al iniciarse la década con que comienza esta monografía era Presidente Constitucional de la República el General don Agustín Gamarra, cuyo período gubernativo fué demasiado accidentado.

La primera de las revoluciones que Gamarra tuvo que combatir fué la que estalló en Agosto de 1830. A este suceso siguió un conflicto con Bolivia que terminó con el Tratado de Paz de Tiquina (Agosto 1831) y la deposición del Vice-Presidente La Fuente en Lima, mientras Gamarra estaba ausente. Al regresar el General Presidente a la Capital, logró, no obstante la oposición, gobernar con mucha dificultad hasta el 19 de Diciembre de 1833, fecha en que entregó el mando al General Luis José Orbegozo, designado por la Convención, Presidente Provisorio.

Pretextando ilegalidad en la elección, el General Pedro Bermúdez se sublevó contra Orbegozo el 4 de Enero de 1834, disolviendo la Convención por medio de la fuerza armada. A este hecho siguieron cuatro meses de anarquía que terminaron con el abrazo de Maquinguayo (24 Abril 1834) que consolidó a Orbegozo en el poder.

El 25 de Febrero del año siguiente se levantó Salaverry, quien consiguió hacerse dictador. Este estado de cosas sólo duró hasta que unido Orbegozo con Santa Cruz (Presidente de Bolivia), venció a sus rivales y se estableció la Confederación Perú-Boliviana, bajo el Protectorado del último (Mayo, 1836).

Los celos de las repúblicas vecinas no dejaron paz al Perú. Chile y la Argentina, temerosas del futuro de la Confederación, la atacaron sin descanso hasta destruirla el 20 de Febrero de 1839, fecha en que Santa Cruz se retiró al Ecuador.

El Congreso que se reunió a la caída de la Confederación eligió Presidente al General Gamarra.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

La agitada vida política de la primeras décadas republicanas no dió tiempo a nuestros abuelos para ocuparse en organizar la economía nacional. Apenas si dictaron una que otra disposición en tal sentido y, generalmente, ésta tuvo por motivo un interés particular, político o de casta. Por eso llegamos a cumplir cincuenta años de vida libre y no se había hecho nada, en el orden económico, por engrandecer al Perú. No ha de extrañar al lector que con cuatro líneas se diseñe el proceso económico del decenio 1830 — 1840.

En materia agraria no se trabajó nada substancial después del decreto que el 4 de Julio de 1825 expidió Bolívar. Subsistía la gran propiedad y, con la prohibición de la trata de negros, faltaba brazos para la Agricultura. Entonces Salaverry emitió el decreto de Mayo de 1835, por el cual se permitía la internación de esclavos de América, libre de derechos.

En minería no se modificó ni el régimen legal ni la técnica en el sistema de trabajo. Varias fueron las causas del estancamiento de esta industria, según Ugarte: 1°.) Su estado de postración al terminar la época colonial; 2°.) La destrucción de las minas de Pasco y otras durante la Guerra de la Independencia; 3°.) La abolición legal del régimen de las mitas, al cual se había acostumbrado esta industria.

La propuesta hecha al Gobierno en 1827 para establecer en la costa la navegación a vapor no llegó a trasformarse en obra, como tampoco otra proposición presentada en 1836. Esta deficiencia de tráfico hizo que nuestro comercio exterior no desarrollara, a pesar de las modificaciones que en 1833 y 1836 sufrió el Reglamento de Comercio.

En 1830 (24 Abril) se dictó la ampliación del reglamento de acuñación con el fin de hacer desaparecer los defectos del numerario que dificultaba las transaciones comerciales. En 1836 Santa Cruz legalizó la invasión de la moneda boliviana, que circuló en el Perú hasta 1862.

Si las formas de actividad económica antes enunciadas fueron afectadas por la variante política nacional, lógico es suponer que las finanzas sufrieron variaciones de acuerdo con los trastornos internos. Por eso al terminar el cincuentenario de vida libre, había pobreza y desorden, careciendo el Fisco de créditos.

La fuente de entradas fiscales recibía su mayor caudal de las contribuciones coloniales. Y, aunque se reconocía la necesidad de balancear esos ingresos con los egresos, formando el Presupuesto de la Nación; puede decirse que sólo en 1832 se logró formular un documento serio al respecto. En él aparecía el reglón de egresos con la suma de 4.973.550 pesos.

La organización administrativa había señalado, desde 1826, las siguientes secciones en el Ministerio de Hacienda: 1°.) Contaduría General, Moneda y Minería; 2°.) Tesorería y Crédito Público; 3°.) Contribuciones y 4°.) Aduanas y Resguardos. El Tribunal Mayor de Cuentas colonial volvió a funcionar como tal, por ley de Noviembre de 1839.

A las muchas causas que anteriormente originaba la deuda interna vino a sumarse otra en el decenio de que tratamos. En Diciembre de 1829 se dió la ley de reforma militar que tenía por objeto disminuir la fuerza armada. Se indemnizó a los separados del servicio activo en tal forma que en sólo un año se originó una deuda fiscal de 1 .493.186 pesos. Esta ley fué derogada el 14 de Enero de 1833. «En 1834 se creó el ramo de *arbitrios* que consistía en un conjunto de rentas afectadas a ciertos créditos privilegiados que el Gobierno había reconocido en momentos de apuro y que tenían un sistema especial de intereses y amortización».

En cuanto a nuestra deuda externa, se encontraba en tal situación que en 1831 no pudo colocarse el empréstito autorizado por el Congreso.

LOS ACONTECIMIENTOS

EL PROYECTO DE MARTINS

El campanazo de atención sobre los ríos de Oriente fué el proyecto de

navegación del Huallaga, presentado el 18 de Julio de 1832 a la Junta Departamental de Junín por su Presidente, don Sebastián Martins.

En este importante documento, escrito con profundo conocimiento de lo tratado, en estilo sereno, con claridad y en términos que indican en su autor nítida comprensión del problema; éste hacía un llamamiento a la Junta Departamental para que acudiera al Gobierno pidiéndole ayuda con el fin de que se comenzara a trabajar en el cauce del Huallaga, dando facilidades a la navegación. Tan era navegable y provechoso el tráfico en ese río, decía Martins, que en sólo dos meses treintitres embarcaciones suyas habían llegado a su hacienda con productos de esa región.

«Qué se pide»?, agregaba. «Ni brazos ni dinero. Nada más que leyes protectoras y todo es hecho amparándose la navegación por el Huallaga». Precisaba luego los malos pasos del río hasta llegar a Lagunas y hablaba del caudal enorme del Amazonas, caudal que permitía una vía regia al Atlántico. Terminó su proyecto solicitando de la Junta lo llevase al Congreso y gloriándose de ser el primero que planteaba tan importante asunto, «para prosperidad de su patria adoptiva y cuna de sus hijos».

LA LEY DEL 21 DE NOVIEMBRE DE 1832.

Según el concepto de Larrabure y Correa, el documento anterior originó la importante ley de 21 de Noviembre del mismo año. Esta formaba un nuevo departamento reuniendo las Provincias de Chachapoyas, Pataz y Mainas; y lo nombraba Amazonas. Además, ordenaba que se estableciese un astillero «en el punto más inmediato a la confluencia del Ucayali con el Marañón». Así comenzaba a despertar el interés nacional por la región oriental.

LOS MARINOS INGLESES MAW, SMITH Y LOWE

Parece ser que la primera exploración hecha en los ríos por personal naval la realizaron marinos ingleses. Aunque es el plan de este trabajo estudiar solamente la acción de la Marina Fluvial de Guerra del Perú, creo que debo hablar ligeramente de esas primeras exploraciones, como recuerdo y en homenaje a los bravos camaradas ingleses que las realizaron.

Fué el Teniente don Enrique Lester Maw el precursor de esos oficiales. Lester Maw pertenecía a la Marina Británica. En 1827 se propuso salir al Atlántico desde el Pacífico, lo que realizó empleando la ruta Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas, Balsapuerto, ríos Cachiyacu, Paranapuras, Huallaga y Marañón. Durante su penoso viaje hizo observaciones astronómicas y llevó un interesante diario. Publicó en Europa sus observaciones bajo el título de «Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic crossing the Andes in the Northern provinces of Perú and descending the river Marañón or Amazon».

Posteriormente, según refiere Raymondi, un navío británico de nombre «Samarang», comandado por el Capitán Paget, llegó al Callao (Junio de 1834). Viajaba en él como oficial el Teniente don Williams Smith, joven entusiasta a cuyas manos cayeron algunos artículos en los que el Padre Plaza, antiguo misionero de la región del Pachitea, se refería a los territorios de aquél río y de Mayro.

Las interesantes y curiosas noticias que halló Smith en esos artículos y lo novedoso de una excursión por el interior del Perú, país del cual se tenía en Europa ideas bien extrañas; entusiasmaron al inglés. Con un compañero de dotación (Federico Lowe), previo acuerdo con el Gobierno Peruano mediante el Cónsul General Inglés, los dos jóvenes se lanzaron a la aventura. Los acompañaba el Sargento Mayor de Ingenieros don Pedro Beltrán y el Teniente don Ramón Ascárate, destacados a este fin por el Ministerio de Guerra y Marina. Dirigiría la empresa, hasta que los exploradores estuvieran embarcados en Mayro, el Coronel de Ingenieros don Clemente Althaus.

Los expedicionarios salieron de Lima el 20 de Setiembre de 1834 y, por Cerro de Pasco, Huánuco y Panao, llegaron a Pozuso en medio de contratiempos sin cuento. Mayores todavía fueron los que tuvieron que experimentar para proseguir su marcha, a tal punto que se vieron precisados a abandonar el proyecto de bajar al Ucayali por el Pachitea y tuvieron que utilizar como camino para alcanzar las tierras bajas de Oriente el río Huallaga. Por Casapi y Macora llegaron al Chinchao y el 18 de Diciembre comenzaron a navegar el río dentro de una frágil canoa. El 14 de Enero de 1835 alcanzaron la boca del Chipurana. el cual surcaron con el fin de entrar al Sarayacu. Excusado es decir que para llegar a este punto habían tenido que sufrir mil incomodidades.

El 6 de Marzo del mismo año Smith y Lowe, habiendo pasado al Ucayali por Yanayacu, Santa Catalina, Yapaya y Sarayacu, comenzaron a bajar aquel río, mientras los oficiales peruanos regresaban a Lima, por Yurimaguas, Balsapuerto, Moyobamba y Cajamarca. Los ingleses tocaron en Nauta y Omaguas y el mismo mes salieron de territorio peruano por Iquitos, Pevas y Loreto.

REFLEXIONES

Las continuas guerras civiles y externas que siguieron a la Independencia, no permitieron a nuestros primeros gobernantes ocuparse de hacer un estudio concienzudo del territorio nacional para explotarlo en bien de sus habitantes. Hemos visto ya, el estudiar la historia económica del decenio, cómo durante este período no fué posible el engrandecimiento de la Patria, que sólo se logra a base de estabilidad política, estudio exhaustivo de sus posibilidades y trabajo paciente para resolver sus problemas.

Una de las guerras de esta primera etapa (la sostenida contra la Gran Colombia en 1829) hizo que se comenzara a prestar cierta atención a los territorios del Oriente por el litigio del límite que desde entonces y sobre ellos se suscitó. Derrotado el ejército de La Mar en Portete de Tarqui, se firmó el Tratado de Paz de Guayaquil (22 Setiembre 1829) en el cual la Gran Colombia y el Perú se reconocían, por límites, los que tenían el Virreinato de Nueva Granada y el nuestro antes de la Independencia de ambos. En este tratado se convino nombrar una comisión para recorrer, ratificar y fijar la línea divisoria. Esta comisión no llegó a efectuar trabajo alguno porque el Ministro de Colombia en Lima (General Mosquera) pidió el aplazamiento de la labor. Más tarde Colombia trató de demostrar, infructuosamente, que el General Mosquera había suscrito con nuestro Canciller Pedemonte un protocolo sobre límites el 11 de Agosto de 1830.

Así las cosas y siendo Presidente del Perú el General Gamarra, se constituyó la República del Ecuador (6 de Agosto de 1830) por separación de los territorios de la Gran Colombia. Apenas esa Nación había sido reconocida cuando, adelantándose a cualquier acto semejante del Gobierno Peruano, demasiado ocupado en cuestiones internas, el Gobierno ecuatoriano hizo un nombramiento de Vicario y Prefecto de las Misiones de Mainas. No obstante nuestra difícil situación internacional, el Perú reclamó de ese hecho obteniendo satisfacciones del Ecuador (7 Marzo 1831). El 12 de Julio de 1832, firmada ya la Paz de Tiquina con Bolivia, se suscribió el Tratado de Amistad y Alianza Pando–Novoa, en el que se precisaba la necesidad de arreglar los límites entre el Perú y el Ecuador, quedando provisionalmente en STATU–QUO los territorios orientales.

Mientras tanto la iniciativa particular hacía por el Oriente lo que dejaba el Gobierno por realizar. Ya hemos hablado del famoso proyecto de Martins. A él hay que agregar los activos trabajos que cumplieron los misioneros en los grandes ríos peruanos, quienes llegaron a levantar el mapa de la Hoya del Ucayali.

Estas exploraciones y también la necesidad de cuidarse del Ecuador, determinaron al Gobierno del Perú a hacer un esbozo de organización política, administrativa y judicial de la Montaña. Fué entonces que se creó el Departamento de Amazonas y el Gobierno Político y Militar de Loreto. Entonces, también, se estableció el régimen judicial en estos territorios y se elevó a Lagunas a puerto mayor.

No conociéndose casi los territorios del Oriente, las exploraciones bien organizadas eran de una necesidad indiscutible. Esto no sólo lo comprendían los particulares sino el Gobierno. Pero, ¿cómo hacerlo si no había en el Perú ni orden ni dinero? Según el concepto de Raymondi, la exploración de Smith y Lowe no pudo realizar su basto proyecto por la poca atención que prestó el Estado a tan importante empresa. Se vivía en revuelta perenne. Sostenerse en el poder era más importante que amparar comisiones científicas. Reinaba el sable. No había tiempo para atender el sextante, el barómetro y el cronómetro. Sin embargo, según dice Raymondi, el viaje de los marinos ingleses no sólo fué provechoso por los importantes datos que éstos recogieron sino por el mapa que trazaron del camino de Lima a Mayro, del río Huayaga, de la Pampa del Sacramento y el curso del Ucayali y Amazonas.

CAPITULO II

(1840 — 1850)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

El quinquenio precedente a aquél en que se impuso en el Perú la recia figura del General don Ramón Castilla, fué de hondas perturbaciones políticas. De 1840 a 1845 el país convirtióse en campo de batalla ensangrentado por las guerras civiles que promovieron los caudillos.

Al iniciarse el período presidencial de Gamarra, dos expediciones militares amagaron el Norte del Perú. Apenas se había logrado rechazarlas cuando se produjo en Arequipa el levantamiento que Vivanco, su promotor, calificó de

Regenerador (4 Enero 1840). Dominado éste en Abril, en Julio comenzó una nueva campaña en el Sur: la guerra con Bolivia. Como resultado de la acción de Ingavi, en la que murió el Presidente de la República, se produjo la invasión de Puno y, simultáneamente, la reclamación de límites del Ecuador. Felizmente los arreglos de Abril y Junio (1842) terminaron estos asuntos.

A la muerte de Gamarra sobrevino el caos. La Fuente y Vivanco en el Sur y Torrico en el Norte se agitaron con ambición de poder. El 28 de Julio los Jefes del Mediodía desconocieron la autoridad del Vice-Presidente. Torrico, por su parte, (16 de Agosto), se proclamó Jefe de Estado. Esta situación terminó con el combate de Agua Santa (17 Octubre) en que tuvieron la victoria los sureños, quienes llevaron al poder al General Vidal.

En Enero del año siguiente estalló en Arequipa el levantamiento que pretendía el encumbramiento de Vivanco. Como resultado de éste, el 8 de Abril fué ese general Supremo Director. Pero a poco comenzó la reacción constitucional que procuraban en el Sur, Nieto, San Román y Castilla. Las fuerzas de estos últimos derrotaron las de Vivanco el 28 de Octubre y el Supremo Director salió a campaña dejando en Lima al Prefecto Elías. El 22 de Julio de 1844 fué vencido por Castilla en Carmen Alto.

En ausencia de Vivanco, Elías se había proclamado Jefe Supremo de la República. Vivanco, Castilla y Echenique amenazaban Lima, En tan crítica situación, por acuerdo entre los caudillos, Menéndez fué restablecido en el mando (Diciembre) y se convocó al Congreso. Como resultado de las elecciones que luego se practicaron, el día 20 de Abril de 1845 fué aclamado Presidente Constitucional de la República el General don Ramón Castilla.

Con Castilla vino al Perú la tranquilidad que tanto se necesitaba. Protegido por la situación económica, como luego veremos, su actuación fué casi brillante en el escenario americano. Con criterio sabio olvidó agravios y derogó los decretos de expatriación llamando a cooperar con él hombres de todos los credos políticos. Sólo así fué posible realizara una labor que el Perú entero, sobre todo la Marina de Guerra y el Departamento de Loreto, no olvidarán nunca.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

Ante la falta de brazos para la agricultura surgió en este decenio la preocupación por la inmigración. José Gregorio Paz Soldán se quejaba en 1846 de que aún no llegaban los inmigrantes europeos que nuestros libertadores esperaron. Al año siguiente don Manuel E. de la Torre presentó un proyecto en la Cámara para proteger la entrada de extranjeros a la Costa. Como resultado del ambiente creado, en 1848 el Gobierno decidió preparar un plan que se tradujo en la ley general de inmigración del 17 de Noviembre de 1849. Merced a ésta introdujeron chinos en grandes cantidades don Domingo Elías y don Juan Rodríguez.

El problema del tráfico comercial de vapores recibió durante este decenio su primer impulso. El 14 de Agosto de 1840 se cerró un contrato con la «Pacific Steam Navegation Company», contrato que favoreció al comercio hasta que fué desahuciado (1849) por el Gobierno.

El año 1840 se hizo en Alemania el ensayo del guano peruano con espléndidos resultados, merced a los cuales se consiguió introducir el producto al mercado inglés. Al año siguiente se vendió el guano a veintiocho libras la tonelada. El 20 de Abril de 1842 se declaró ese abono bien nacional y se reglamentó su extracción. Ese mismo año se firmó un contrato mixto de venta y consignación con varios proponentes fusionados.

Se había descubierto una ingente riqueza. Era cuestión de saber administrarla. Desgraciadamente, no obstante los intentos del Ministro Del Río, comenzó a venderse para recibir adelantos que cubriesen obligaciones gubernamentales urgentes. Tales las transacciones de 1847–1849. No obstante el peligro que significaba tal forma de venta, y a pesar de las recomendaciones de Del Río y el Congreso, el Ejecutivo hizo esos contratos porque, según Ugarte, era fuerte la presión de los tenedores de bonos de la deuda inglesa y poderosa la influencia de nacionales interesados en las consignaciones.

Nuestra deuda externa, gracias a la riqueza que trajo el guano, comenzó a ser arreglada, lo que se terminó con el convenio de Enero de 1849 (En 1846 su valor era 1.800.000£). En cuanto a la deuda interna, fué consolidada en el año 1850 y se emitieron pagarés por el valor de 4.876.700 pesos.

El paso definitivo dado durante ese decenio hacia el orden en la administración nacional, fué la aprobación legislativa del Presupuesto. El Ministro Del Río sometió al Congreso un documento de esa clase para el bienio 1846-1847 el que entró en vigencia aunque las Cámaras no tuvieron tiempo de verlo. El Presupuesto 1848–1849, que fué sancionado, calculaba las entradas nacionales en 10.344.846 pesos y los egresos en 10.630.624, de los cuales correspondía a Guerra y Marina, S|. 4.817.899.

LOS ACONTECIMIENTOS

EXPLORACION CARRASCO–CASTELNAU

En 1843 la Marina de Guerra Peruana comenzó sus exploraciones en la Montaña. Le correspondió dirigir la primera al Capitán de Fragata don Francisco Carrasco, quien trabajó con una comisión francesa a cargo de Castelnau.

En el año antedicho el Gobierno Francés organizó una expedición científica, la que debía realizar serias investigaciones en Sudamérica. Esta, presidida por el Conde Francis de Castelnau e integrada por el Ingeniero de Minas Vizconde D'Osery, el Naturalista Deville y el Doctor Weddel, botánico, realizó los trabajos que le estaban encomendados en Brasil y Bolivia, y arribó al Perú por Puno. Después de recoger importantes datos en el Sur de la República, se trasladó a Lima con el propósito de partir de la Capital para su exploración de los ríos orientales, recibiendo del Gobierno toda clase de facilidades. No se limitó a esto el Presidente Castilla. Comprendiendo que la ocasión era magnífica para que, por cuenta propia, averiguáramos algo de nuestra Montaña, nombró al Capitán de Fragata Carrasco como jefe de la otra expedición que, asociada a la francesa, hiciera las mismas exploraciones. El Alférez de Fragata don José Becerra fué designado Ayudante de Carrasco.

La elección hecha por Castilla no fué arbitraria. Carrasco era un jefe de prestigio por su valor y competencia profesional. Había brillado en las luchas internas del país. Al nombrarlo en la comisión, Castilla lo llevaba al servicio pues Carrasco, sublevado a favor de Torrico en 1842 con la corbeta «Yungay», había pasado al retiro al entregarse cuando su buque fué declarado pirata.

El 10 de Mayo de 1846 salieron de Lima los miembros de la Comisión Carrasco-Castelnau, con rumbo al Cuzco. Llegados a esa ciudad y preparado para proseguir su viaje, partieron en busca del Urubamba, arribando a Echaratí, en su margen derecha, el 28 de Julio. El 14 de Agosto, en cuatro canoas y dos balsas, comenzaron a navegar en compañía de Fray Ramón Bousquet y el dibujante francés M. de Saint-Criqq. Dice Carrasco en su diario de viaje que antes de partir hizo presente al Conde Castelnau que la considerable carga que llevaban ponía en peligro las embarcaciones, rogándole que la devolviera al Cuzco. Aquél se negó. Sin embargo, cuatro días después, ante la falta de brazos, debido a la fuga de varios soldados y bogas; fué preciso que se enviaran a dicha ciudad la mayor parte de las cargas de la Comisión Francesa. Con ellas marcharon el Alférez Angulo y el Vizconde D'Osery. El último tenía orden de embarcarse en el Marañón, regresando por Lima, y esperar en Nauta al Conde de Castelnau.

En circunstancias penosísimas, abandonado de los bogas y soldados, perdidos los cajones con víveres, sin ropa, temiendo continuamente ser robados y asesinados por el Intérprete y Práctico Salazar (un desalmado que les era necesario); prosiguieron los expedicionarios su penosa navegación del Urubamba. El día 26 los padecimientos y las desgracias llegaron al máximo. Cerca de las cascadas Sintuline la canoa en que viajaban Carrasco, Becerra y el Padre Bousquet fué arrebatada por un remolino. Los oficiales pudieron salvarse nadando. Al religioso se lo tragó el río.

Todo lo que llevaba la canoa se perdió, inclusive los pocos instrumentos científicos que poseía Carrasco. Pero hay un hecho que demuestra bien a las claras el espíritu que animaba a esos hombres, su claro concepto del deber: se salvaron los diarios de viaje, donde estaban los datos que el Gobierno Peruano necesitaba. Carrasco tenía sus cuadernos amarrados al cuerpo. En cuanto a Becerra, cuando fué preciso arrojarse al agua, sólo se acordó de conservar sus anotaciones de rumbos y distancias; se las colocó en la boca y ganó la orilla. Y con una brújula de mano proporcionada por Saint-Criqq, Carrasco y su Ayudante siguieron durante la navegación tomando los datos necesarios para levantar la carta que luego el Jefe de la Comisión Peruana entregó al Gobierno.

Continuaron navegando, siempre en penosas condiciones. El 6 de Setiembre llegaron a la desembocadura del Tambo. Entraron al Ucayali y se dejaron llevar por sus aguas, ya solos pues todos los indios acompañantes habían huído. En unos sitios compraban víveres, en otros los pedían de limosna. No tenían cómo defenderse de los mosquitos y las tempestades.

Por fin, el 27 de Setiembre llegaron a la playa de Sarayacu. Allí se detuvo Carrasco hasta el 10 de Octubre. Estaba enfermo. Entonces se separó de la Comisión Francesa y comenzó su retorno a Lima. Tomó el canal de Santa Catalina, pasó los días 18 y 19 caminando a pie por una senda perversa, entró al Yanayacu y Chipurana y pasó al Huallaga, haciendo a la inversa el mismo

camino de Smith y Lowe. Llegó a Chachapoyas, después de atravesar Moyobamba, el 2 de Diciembre. Tanto él como su Ayudante habían padecido cruelmente durante siete meses. Pero estaban satisfechos porque hacían un positivo servicio al país. El informe presentado por Carrasco y el plano del curso de los ríos navegados que lo acompañaba, atestiguan sus esfuerzos.

En cuanto a la Comisión Francesa, prosiguió viajando el Ucayali hasta Nauta, punto en que debía reunirse con el Vizconde D'Osery. Como Castelnau estaba anticipado con respecto a la fecha de la cita, siguió explorando hasta el 28 de Diciembre, día en que pasó al Brasil por Tabatinga, sin que hubiera llegado D'Osery. No llegó nunca. El 10 de Diciembre dos de los balseros con los que bajaba el Marañón lo asesinaron bestialmente para robarle.

REFLEXIONES

Después de los primeros intentos hechos en la década anterior por delimitar nuestra frontera con el Ecuador, se realizaron en Quito (1841) importantes conferencias entre nuestro Ministro, don Matías León y el Canciller José Félix Valdivieso. Estas negociaciones, que al principio marcharon muy bien, terminaron de agria manera ante la insistencia con que el Gobierno Ecuatoriano pedía que el Peruano le reconociera la propiedad sobre los territorios de Jaén y Mainas. Como resultado de estas conferencias, el 22 de Marzo se retiró de Quito el Ministro León. A este hecho siguió un enfriamiento de relaciones que se hizo glacial cuando, con motivo de las negociaciones Charún–Daste, este negociador exigió la devolución inmediata de aquellos territorios por parte del Perú (23 Abril 1842). Las guarniciones ecuatorianas invadieron nuestro Oriente y el Prefecto de Amazonas tuvo que pedir tropas para sostener la integridad territorial de la Nación.

En tanto que ocurrían estos hechos y que llegaba la paz que trajo al Perú el gobierno de Castilla, seguían los trabajos particulares para poblar y hacer conocer la Montaña. El Obispo de Chachapoyas había mandado levantar el censo de las Doctrinas de Loreto; partiendo de Ocopa y Sarayacu los misioneros realizaban exploraciones en el Ucayali, el Pachitea, el Pozuso y el Huancabamba; el Naturalista y Arqueólogo von Tschudi visitaba la región. Se comenzaba a fundar pueblos en el Marañón y Amazonas.

Entonces llegó a la Presidencia Constitucional de la República el General don Ramón Castilla. Con él, como hemos dicho, vino la tranquilidad interna. Lo acompañó el bienestar de nuestra economía merced al desahogo que trajo la explotación de los depósitos del guano. Así tuvimos paz y riqueza. Por eso fué posible mandar al Comandante Carrasco en compañía del Conde Castelnau a quien el Gobierno ayudó en todo sentido. Sin embargo, es preciso decir honor a la verdad que la atención que Castilla prestó a la Montaña no fué debida exclusivamente a las condiciones extrínsecas que cooperaban a su buena administración. Fué que en ésto, como en varios otros sentidos, aquel cholo genial y corajudo vió con ojos de mortal nacido cien años después. Viejo cóndor que escaló varias veces los Andes dando batallas, el Libertador de los Negros se acostumbró a mirar el Perú desde la altura. Por eso su radio visual se amplió tanto que adivinó las posibilidades del país. Entre éstas, la gran esperanza de la selva oriental. Durante sus dos períodos gubernativos él hizo más por la Montaña que muchos que le siguieron en el inestable sillón presidencial.

Al amparo de este benéfico Gobierno se fueron abriendo los caminos hacia la Montaña; el Capitán Chávez y don Domingo Estrella descendieron el Urubamba; el Coronel Espinar reconoció los valles de Paucartambo; se recuperó Chanchamayo; y en el Tulumayo se levantó el Fuerte de San Ramón. Los misioneros viajaron por el Paucartambo, el Marañón y el Pastaza; se descubrió la cascarilla y el oro en Santa Ana, Quinsahuasi y Carabaya, respectivamente; un piurano de nombre Garrido, hizo sus estudios y trazó los planos de un ferrocarril de Paita al Pongo de Manseriche.

Pero estos trabajos no tuvieron la importancia que el de Carrasco en lo que se refiere a divulgación geográfica. Los misioneros y exploradores particulares actuaban en medios estrechos, alejados de la Capital y el Gobierno. En cambio Carrasco, haciendo conocer en Lima su diarios de viaje e informando al Presidente y sus consejeros de lo que había visto, inclinó su voluntad hasta el punto de conseguir que en la década siguiente se dictaran los importantes decretos y leyes de que hablaré luego.

El resultado de la exploración de Carrasco no sólo fué cualitativa sino cuantitativamente provechoso. Presentó un informe circunstanciado de su viaje y trazó un mapa del curso del Vilcanota o Urubamba y parte del Ucayali, desde la desembocadura hasta el Sarayacu. La importancia de este viaje está demostrada por el hecho de que Raimondi lo reprodujo íntegramente en el tomo III de su HISTORIA DE LA GEOGRAFIA DEL PERU. Este sabio, tan imparcial en sus apreciaciones, no ha alabado, en cambio, la obra del Conde Castelnau. Señaló un error constante de un grado en las latitudes encontradas por éste y, entre otras cosas, dice que el Conde calcó para su mapa los trabajos inéditos del inteligente y laborioso Coronel Althaus. Se habrá repetido así lo que Fitz-Roy hizo en su carta de la Costa Peruana con los datos recolectados por un sabio Jefe de la Marina de Guerra Nacional; el Capitán de Navío don Eduardo Carrasco.

CAPITULO III

(1850 — 1860)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

A Castilla siguió el General don José Rufino Echenique como Presidente Constitucional de la República. El Perú continuó gozando de paz y prosperidad. Al amparo de éstas se realizaron obras de importancia, hasta que Elías, levantándose en Ica, agitó otra vez al país. Elías fué vencido el 7 de Enero de 1854 pero no terminó allí la inquietud nacional. Castilla sublevado en el Sur, fué batiendo a las fuerzas del Gobierno en Isuchaca (2 Agosto) y La Palma (5 Enero 1855) y gobernó como Dictador hasta que la Convención de 1855 lo proclama Presidente Provisorio. Elegido Presidente Constitucional, tomó posesión del mando el 24 de Octubre de 1858. Hay que hacer notar que su período como Presidente Provisorio fué bastante agitado por el levantamiento del Sur y Norte de la República.

En Setiembre de 1857 se presentó otra situación difícil para Castilla: el conflicto con el Ecuador. Pero también ésta fué dominada por el caudillo, quien llevó sus tropas al territorio enemigo e impuso el tratado de paz de Mapasingue que más tarde fué anulado por el Congreso.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

Como resultado de la ley de inmigración de 1849 ingresaron al Perú en tres años 3932 colonos de los cuales eran chinos 2161. Estos últimos, introducidos como una mercadería cualquiera, fueron objeto de explotación de los especuladores en carne humana y motivo de incidentes sangrientos en la costa. El resultado lógico fué la prohibición del tráfico de chinos, dictada en 1856.

En el año 1853 se pretendió iniciar la colonización de Loreto con 1096 colonos alemanes. «Sólo unos cuantos» — dice Ugarte — «llegaron hasta Moyobamba y poco tiempo después, reducidos a la más completa miseria, pedían caridad en las calles de Lima. Más tarde, según Duval, llenaron ambos mundos con el ruido de sus quejas y querellas».

El mismo año se celebró un contrato para la colonización del Pozuso. En 1857 entraron al Perú 302 alemanes y tiroleses. Sólo llegaron al término del viaje 267. Descendientes de estos valientes que soportaron toda clase de privaciones, son los que hoy pueblan Pozuso y Oxapampa.

En cuanto a las finanzas públicas del decenio, siguieron mostrando aparente prosperidad, mientras no progresaban las rentas fiscales y el Presupuesto se inflaba a expensas de los adelantos que hacían al Gobierno los consignatarios del guano, lo que permitía a éstos prolongar indefinidamente sus contratos, con ruina para el Tesoro. El Presupuesto aumentó de 14.277.000 en 1852–1853 a 19.882.808 en el bienio siguiente. Pero este incremento era a base del guano. Las rentas del Estado permanecían estacionarias.

Para resolver las dificultades que, a causa del decreto de conversión de 1846, se presentaron con los tenedores de bonos se celebró un empréstito en 1853 cuyo monto era de 2.000.000 de libras esterlinas, a razón de 85 libras por cada cien de capital e interés de 4½% anual. Colocado el empréstito, se pagó parcialmente a Chile la deuda de la Independencia. También se canceló la deuda interna de arbitrios.

El *debe* con el exterior aumentó considerablemente. En 1853 se reconoció la deuda a Ecuador y Nueva Granada, que sumaba 2.860.000 pesos a 4½% anuales. Ese mismo se arregló la de Venezuela, ascendente a 855.000 pesos.

En 1852 el Gobierno ordenó la construcción del ferrocarril de Arica a Tacna, haciendo al contratista toda clase de concesiones.

Conforme a la ley de consolidación de la deuda externa, dada en el decenio anterior, el Gobierno de Echenique reconoció en un año cuentas por la enorme cantidad de 19.154.200 pesos, de las cuales resultaron impugnadas en una investigación efectuada en 1855, títulos por valor de más de 12.000.000 de pesos. Esta espantosa inflación de la deuda interna, hecha en provecho de los

adherentes políticos al régimen (según los adversos a la conversión), puso en práctica, aún, otra medida criminal; se hicieron contratos secretos para la conversión de trece millones de la deuda interna consolidada en deuda externa del cuatro y medio por ciento.

Al advenimiento al Gobierno del General Castilla, aumentaron aún más los gastos y disminuyeron los ingresos fiscales, encontrándose el remedio otra vez en el guano. Castilla abolió la esclavitud y la contribución de indígenas en 1854. Para compensar las pérdidas que ocasionaban al Fisco estas medidas, se concertó un programa de contribuciones (en 1855) que sólo se llevó a la práctica parcialmente. En 1859 entró en vigencia la disposición legislativa que derogaba las leyes civiles relativas a los diezmos y primicias y derechos parroquiales, señalando el Estado, en cambio de ellas, fondos para el pago de sueldos al clero católico y para otros servicios relacionados con las rentas de diezmos.

Castilla siguió usando el sistema de consignaciones para la venta del guano, según el cual se hicieron diecisiete contratos con firmas nacionales y extranjeras durante su período, siempre a base de adelantos de los consignatarios al Gobierno. Ugarte hace la siguiente cita de José Casimiro Ulloa, quien en 1858, decía: «Veríamos a la sombra de este sistema, que ha causado la ruina de un fisco llamado a ser el primero del mundo; elevarse colosales fortunas, cuya poderosa absorción de los caudales públicos, ha puesto en manos de sus dueños el cetro del despotismo financial que hoy ejercen los consignatarios sobre la hacienda pública del Perú».

En cuanto a la deuda interna, durante el período de Castilla, efectuada la revisión de 1855 (de la que ya he hablado), se enjuició al General Echenique y sus ministros y se ordenó (en 1857) el pago de intereses de amortización solamente de los vales consolidados no tachados, Poco despues se ordenó el abono de los tachados, que quedaban sujetos a la depuración judicial.

Los pagarés de la revolución de Castilla y los emitidos para indemnizar a los perjudicados por la abolición de la esclavitud (ascendentes a 7.651.500 pesos) aumentaron la deuda interna. Se atendió con regularidad al pago de la deuda externa, aumentándose en 1858 su fondo de amortización.

LOS ACONTECIMIENTOS

LA CONVENCION DE COMERCIO CON EL BRASIL

El 23 de Octubre de 1851, siendo Presidente de la República el General Echenique, se firmó en Lima la Convención de Comercio, Navegación Fluvial, Extradición y Límites, entre el Emperador del Brasil y el Gobierno Peruano, Convención que tuvo la mayor importancia para el territorio de Mainas. En ella el Perú aceptaba el principio del *uti-possidetis* para arreglar posteriormente sus límites con aquella nación y reconocía como frontera «la población de Tabatinga y de ésta para el Norte la línea recta que va a encontrar de frente al río Yapurá en su confluencia con el Apaporis; y de Tabatinga para el sur al río Yavarí». Es decir, perdíamos una enorme extensión de territorio y, sobre todo, la boca del Putumayo. No nos valió de nada el límite fijado por el tratado de San Ildefonso. Sin que mediara una situación peligrosa para el Perú, sin pre-

siones externas, sin causa que explicara una convención que sólo debió firmarse ante el peligro de las bayonetas de un invasor; el Presidente de la República signó el documento el 1°. de Diciembre de 1851 y las ratificaciones se canjearon en Río de Janeiro el 18 de Octubre del año siguiente.

Si respecto a límites territoriales la Convención Herrera-da Ponte nos hizo un perjuicio positivo, nos trajo el gran beneficio de la navegación regular en el Amazonas, entendiéndose que este beneficio no lo recibíamos en compensación del daño sufrido, sino merced a nuestro dinero. El tráfico de la «Compañía de Navegación Amazonas», en efecto, mostró de manera evidente la riqueza de la región oriental.

El artículo 11 de la Convención Herrera-da Ponte hacía notar que cualquier empresa de navegación a vapor del Amazonas que por entonces se formara, no daría utilidades a los empresarios en los primeros años. A mérito de esta situación, las altas partes contratantes se comprometían a auxiliar con una cantidad pecuniaria, por cinco años, la primera negociación de esa clase que se estableciera. Además, mediante el artículo III de los Artículos Separados que aclaraban el artículo II de la Convención, se establecía que la contrata con la empresa de navegación se haría *por los agentes del Gobierno Imperial con los del Gobierno Peruano.*

LA «COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL AMAZONAS»

Tan favorable era al Brasil la Convención en lo relativo a límites como en lo referente a navegación. Aquél imperio tenía ya intereses efectivos sobre el río Amazonas; el Perú los iba a crear. Nuestro país gastaría, pues, una cantidad que saldría íntegramente del erario, sin que recibiera nada en compensación, por concepto de tráfico comercial. El Caso del Brasil no era idéntico. Por eso no es de extrañar que el Gobierno Imperial se apresurase a contratar (30 de Agosto de 1852), con don Evangelista Sousa, las condiciones de formación de la «Compañía de Navegación del Amazonas», al mismo tiempo que notificaba al Perú el contrato celebrado, mediante nuestro Cónsul General, don Evaristo Gómez Sánchez. En respuesta, el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, en nota fechada en 20 de Enero de 1853, comunicó al Ministerio de Relaciones Exteriores del Brasil que el Gobierno Peruano, no obstante no haber intervenido en el negocio de don Evangelista Sousa (como debía ser según el artículo II separado, de la Convención) creía su deber ordenar *como una facilidad expontáneamente concedida,* que las autoridades peruanas ribereñas permitieran el curso de los vapores en las aguas correspondientes del Perú, hasta que nuestro Gobierno celebrara su contrato con el Empresario Sousa.

Conforme con la autorización que se le concedió, el Cónsul General, Gómez Sánchez, había iniciado arreglos con el contratista de la Compañía, mientras se realizaba el anterior cambio de notas. De esos arreglos resultó un documento fechado en Río el 4 de Noviembre de 1852, que debía ser aprobado por el Gobierno Peruano. El contrato hacía honor a Gómez Sánchez, ya que él subsanaba ciertos defectos de los *artículos separados* de la Convención y procuraba conseguir los mayores beneficios para el Perú. Hoy, pasados ochenta años y sin que el país haya todavía resuelto de manera efectiva y duradera el problema del tráfico comercial en la región oriental, es interesante contemplar a vuelo de pájaro el primer intento que produjo ese contrato.

Modificado por el Gobierno Peruano (con fecha 14 de Marzo de 1853) el convenio firmado por Gómez Sánchez, el tráfico debería hacerse, en la forma que más abajo se establece, por un período de cinco años, durante los cuales la Compañía percibiría 20,000 pesos anuales, bajo fianza, y sin derecho a la exclusiva para la navegación en el Amazonas. Su primer buque debería hallarse en Nauta, pronto a recibir pasajeros, carga y correspondencia, el 1°. de Marzo de 1853 y a partir de entonces la Compañía debería realizar dos viajes más dicho año, cuatro en el siguiente y seis cada uno de los años posteriores.

La suma establecida como prima en el párrafo anterior no era abonable íntegramente en todas las circunstancias. Se consideraba viaje redondo el realizado de la desembocadura de Río Negro a Nauta y regreso. Por él pagaba el Perú cinco mil pesos los dos primeros años y tres mil los siguientes. Pero si el itinerario no se cumplía completamente, la Compañía solo cobraba la cantidad correspondiente a la distancia navegada, calculada por el número de millas en relación al precio del viaje total. Si, en cambio, la Compañía realizaba más viajes de los contratados, previo aviso al Gobierno Peruano y aceptación de éste, recibía un aumento sobre la cuota de 20,000 pesos, nunca mayor de los cinco mil o tres mil pesos establecidos por viaje redondo, por cada uno de los realizados según este último acuerdo.

A cambio de los pagos que hacía el Gobierno a la Compañía, recibía ciertas concesiones, como conducción gratuita de correo y valijas, de hasta cuatro empleados de gobierno, remolque (mediante una gratificación) a trasporte de tropa, etc. Respecto al territorio nacional, la Compañía recibiría del Gobierno del Perú un cuarto de legua cuadrada para establecer depósito de combustible donde le conviniera así como la madera que para el efecto necesitara. Las minas de carbón, plata y oro que la Compañía descubriese, le serían concedidas conforme a las leyes del país. Además, si al Perú le era preciso abrir caminos de Nauta a mercados cercanos, de encargar su trabajo a compañías por contrato, preferiría a la de «Navegación del Amazonas» en igualdad de condiciones con otras. En cuanto a las colonias que la empresa fundara, gozarían del apoyo que el Gobierno concediera a sus similares.

Tal el contrato que debía ser renovado o rescindido al terminar el tercer año de tráfico, por declaración del Estado Peruano, considerándose que al finalizar ese período de tiempo las dos partes contratantes tendrían suficiente experiencia para proceder como mejor conviniera a sus intereses.

ORGANIZACION DE LOS TERRITORIOS DE ORIENTE

Al mismo tiempo que nuestro Gobierno tomaba las medidas anteriores, dictaba otras órdenes que, como aquéllas, tendían a la organización de los territorios de Oriente y el desarrollo de su comercio. Tales las leyes y decretos de Febrero y Marzo de 1853.

Con fecha 21 de Febrero del citado año, el Consejo de Estado comunicó al Ministro de Gobierno que, con cargo de dar cuenta al Congreso, lo autorizaba para extender la autoridad del Gobernador de Loreto, nombrando un Gobernador Territorial independiente de la Prefectura de Amazonas. Asimismo podía proceder la designación de gobernadores o comandantes de las circunscripciones

donde fuera necesario, e invertir cien mil pesos en ayudar la inmigración a esa región y otros cien mil en la adquisición de dos vapores para el tráfico del Ucayali y la parte alta del Huallaga.

EL GOBIERNO POLITICO DE LORETO

De acuerdo con la anterior autorización, se creó el Gobierno Político de Loreto, con fecha 10 de Marzo de 1853, nombrándose para desempeñarlo al Coronel de Infantería don Francisco Alvarado Ortiz (Benemérito de la Patria en Grado Heroico y Eminente, Medallas de Pichincha, Junín y Ayacucho) quien tenía autorización para variar los diez distritos que comprendía Loreto. De acuerdo, también, con aquella autorización se aceptó la propuesta presentada el 18 de Marzo de 1853 por don José Whitmore para la construcción de dos naves.

Whitmore cobraba 75,000 pesos en moneda americana por entregar al Perú los vapores. Estos debían ser de ochenta y cincuenta toneladas de registro, ambos con máquinas de 75 y 50 H. P., respectivamente. El personal de treinta hombres que trabajasen dichos buques sería contratado en Estados Unidos. Ambos tendrían un cañón y serían provistos de pólvora, balas y metralla; serían capaces de quemar leña en sus calderas y correrían bajo el riesgo del contratista hasta ser entregados a los oficiales peruanos en Loreto, no siendo de cargo del Perú el tiempo que demorase el contratista en armar los vapores en Pará. El Agente diplomático del Perú quedaba autorizado para vigilar la construcción, pudiéndola hacer inspeccionar empleando peritos. Además, el Gobierno podía tener oficiales peruanos en el buque, en Estados Unidos o Pará.

EL «TIRADO» Y EL «HUALLAGA»

Firmado el anterior contrato y mientras la «Compañía de Navegación del Amazonas» hacía su tráfico regular y el Gobernador Alvarado Ortiz observaba, vigilaba y organizaba con singular acierto; se construían en Estados Unidos los vapores que llevaron por nombre «TIRADO» y «HUALLAGA», el primero en memoria de don José Manuel Tirado, Ministro de Estado del General Echenique y firmante de todos los decretos gubernativos dictados en favor de Loreto en el período 1852–1854.

La propuesta de Whitmore establecía que los vapores estarían en el Perú antes o a principios de Enero de 1854, pero sólo arribaron a Loreto el 14 de Marzo de dicho año, a las tres de la mañana. En el parte que de dicho suceso pasa Alvarado Ortiz a Lima, dice que uno de los vapores ha hecho un viaje feliz. Desgraciadamente calla lo referente al otro.

El «Tirado» llegó a órdenes del Guardiamarina don Aurelio Saavedra y el «Huallaga» comandado por el Piloto don Luis Conti. Ninguno de los dos duró mucho. El «Tirado» se perdió en Nauta en 1857 y el mismo año, cerca del puerto de Omaguas, el «Huallaga». Era el precio de la inexperiencia.

SE RESCINDE EL CONTRATO CON LA «COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL AMAZONAS»

Mientras ocurrían los anteriores sucesos la Compañía hacía la navegación regular por el río Amazonas. El 15 de Marzo de 1857, al cumplirse los tres años de tráfico, tal como establecía el Contrato en su Artículo 17, el Gobierno

Peruano notificó al Directorio que no haría uso del derecho de renovarlo. Alegaba que los datos suministrados por el Gobernador de Loreto, lejos de justificar grandes utilidades y muchos menos economía, hacían comprender que los 20,000 pesos anuales eran un gravamen que descansaba íntegro sobre el Tesoro. En el mismo documento se establecía que antes de que expirase el plazo de cinco años del contrato, debía recogerse de la Gobernación de Loreto los datos necesarios sobre el estado mercantil y las necesidades de comunicación de los pueblos ribereños del Amazonas, para que sirvieran de base a las nuevas propuestas. Merced a estos datos, colectados paciente y concienzudamente por Alvarado Ortiz, fué necesario renovar el contrato en 1859, en la forma que trataremos luego.

LA CONVENCION ZEVALLOS–LISBOA

Del modo que venimos exponiendo, por tanteos, mediante ensayos que si fueron onerosos al Estado eran indispensables, se procuró resolver, en los dos primeros tercios del decenio 1850–1860, el problema de Oriente. Le correspondió al Gran Mariscal don Ramón Castilla aprovechar la experiencia de esos años para abordar de un modo definitivo la resolución de aquél difícil asunto.

Su primer paso, como hemos visto, fué el desahucio del contrato con la «Compañía de Navegación», lo que lo obligó a renovarlo después en condiciones onerosas para el Perú. Luego, el 22 de Octubre de 1858, celebró con el Brasil la Convención Fluvial Ortiz de Zevallos–Lisboa, en la cual se anulaban los artículos 1°. y 2°. de la Convención de 1851 y los separados a que aquella se refería. La Convención, aprobada el 10 de Diciembre por el Congreso y ratificada por Castilla el 1°. de Abril de 1859, entró en vigencia, por un período de diez años, desde el día del canje de ratificaciones, realizado el 27 de Mayo de 1859 en París.

NUEVO CONTRATO CON LA «COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL AMAZONAS»

Mientras al Perú encontraba la forma de independizarse de la «Compañía de Navegación del Amazonas», lo cual se procuraba con todo interés, hasta el punto de dar al sabio Raymondi 2,000 pesos del Tesoro para que viniese al Oriente a estudiar la región (28 de Marzo de 1859); el Gobierno se vió precisado con fecha 9 de Julio de 1859, a firmar nuevo contrato con la citada compañía. Pero éste, que duraría solamente dos años, siendo forzoso el primero y voluntario para el Perú el segundo, se ajustó en condiciones más duras que el de 1853. Eran las principales modificaciones el cambio en el número de viajes anuales, que se incrementaba a doce, la extensión de la línea hasta la confluencia del Huallaga con el Marañón, el enorme aumento de la cuota (pagadera en los seis primeros días de cada mes), a 10,000 pesos mensuales. Además, la Compañía cobraría por pasajes y fletes la tarifa acordada entre ella y el Prefecto de Loreto, con el cual también arreglaría el itinerario y los plazos de estadía en los puertos.

Habían desaparecido del nuevo contrato las concesiones de un cuarto de legua cuadrada, minas de carbón, plata y oro. En cuanto a la leña que los vapores necesitaran, se tomaría pagándola a su justo precio. La Compañía asegurada por el largo privilegio que le había concedido el Brasil y creyendo que los intereses creados en el Perú la ampararían, tiranizaba al Gobierno.

Conforme a las condiciones estipuladas, el primer viaje de los vapores, en este segundo período, se realizó el 27 de Enero de 1869. No había de durar mucho tiempo el tráfico. En Mayo del mismo año, con el fin de cumplir el plazo que el contrato señalaba para la notificación en caso de reincisión, el Ministro de Relaciones Exteriores comunicó al representante de la Compañía en Lima, que el Gobierno no emplearía el servicio del año siguiente, no obstante la oferta del apoderado de disminuir la cuota si se firmaba un nuevo contrato por mayor número de años. De un oficio pasado por el Prefecto de Loreto al Gerente de la Compañía en el Pará, parece deducirse que aquélla no solía cumplir a tiempo con sus compromisos. Dicho oficio dice, con fecha 3 de Junio de 1860, que no obstante las varias insinuaciones que esa autoridad había hecho, la Compañía no respondía si le convenían las bases presentadas por el Prefecto para el arreglo final de las tarifas de fletes, pasajes y demoras, conforme lo estipulaba el contrato.

REFLEXIONES

La década 1850–1860 fué de intensa labor gubernativa en favor de la región oriental. Comenzaba a dar sus frutos los informes de viaje presentados por los exploradores, tanto militares como marinos, eclasiásticos y civiles peruanos y extranjeros.

Pero habíamos perdido un cuarto de siglo, período de tiempo que nuestro vecinos supieron aprovechar. Por eso cuando los gobiernos, tratando de ayudar a los departamentos, quisieron trazar exactamente sus fronteras; tuvieron que cambiar paz por territorios. Tal el arreglo de límites que el Presidente Echenique finiquitó con el Brasil.

Salvo el hecho anterior, la gestión gubernativa del Presidente nombrado y la de sus sucesores fué extensamente benéfica para Loreto. Se abordó con resolución varios problemas del Oriente encontrándoseles una solución a la que se pudo llegar merced al aparente desahogo económico de la Nación. En tres sentidos, sobre todo, se orientó la labor de los gobiernos del decenio; organización política y administrativa del departamento, inmigración y tráfico comercial.

Las reformas de la primera clase rindieron inestimables beneficios no sólo por la independencia económica que dieron al Departamento sino también por la presencia del Coronel Alvarado Ortiz al frente de la Jefatura Política de Loreto. La gestión honrada y bien intencionada de este distinguido militar, los informes que presentó al Gobierno y su actitud, coadyuvaron de manera definitiva en el adelanto de Loreto.

Los intentos de colonización que se llevaron a cabo durante el decenio, desgraciadamente no tuvieron éxito. Después hemos de insistir sobre este punto. Estos fracasos determinaron, en nuestro concepto, que no pudiera asentarse sobre base sólida la prosperidad económica departamental.

En cuanto a la iniciación de líneas comerciales y la adquisición de naves para la navegación en los ríos, no cabe sino aplaudir la idea cuya ejecución fué benéfica para el Departamento.

La forma en que primeramente se hizo el trasporte comercial resultó oneroso para el Estado. Era imposible que el Gobierno Peruano pagase a la «Compañía de Navegación del Amazonas» igual subvención que la que ésta recibía del Brasil. De ahí que fuera excelente el proyecto de crear el tráfico en los ríos del Oriente utilizando naves peruanas. De esta manera era posible que nos independizáramos del contrato oneroso con la Compañía antes citada. Desgraciadamente los vapores se perdieron sin que hasta ahora sea posible precisar la causa. Parece que uno de ellos llegó en malas condiciones. Quizá no estuvieron entregados a marinos competentes. El hecho es que desaparecidos el «Tirado» y el «Huallaga», tuvimos que caer nuevamente en manos de la negociación nombrada hasta que un postrer esfuerzo nos permitió liberarnos definitivamente de ella.

La obra bosquejada, que fué toda labor gubernativa, da a entender que ya se había comprendido el valor económico de Oriente. Hay que decir también que contribuyó en mucho a que se atendiera la Montaña, la tirantez de relaciones con el Ecuador a causa del contrato que ese gobierno había firmado en 1854 con los tenedores de bonos de su deuda externa, comprometiéndose a pagarles con el usufructo de una zona de tierras en la región de los ríos Bobonaza y Pastaza. Tal contrato provocó la protesta del Perú, la ruptura de relaciones con el Ecuador, la invasión de tropas de esa nación al Aguarico peruano y la campaña deslumbradora de 1859–1860, de la que no obtuvimos nada en pró del arreglo definitivo de límites.

Pero así como el Gobierno trabajaba por Oriente, los particulares no hacían menos. El viaje del Artista inglés Predergast a Paucartambo y el del francés Emilio Carrei al Amazonas (sobre el cual escribió un libro), divulgaron nuestra Montaña en Europa; otro viajero ilustre, Sir Clement Markham, exploró el Madre de Dios; los misioneros siguieron su benéfica labor; se organizó sociedades, como la «Patriotas del Amazonas», que efectuaron estudios interesantes; la Montaña del Sudeste, por fin, fué objeto de múltiples exploraciones en busca de cascarilla y oro.

El resultado de las medidas gubernativas de este decenio pudo palparse pronto: la exportación de goma, paja, quina, tabaco, sombreros, manteca, etc. aumentó de 20.377 Kg. (1853) a 159.260 Kg. (1860).

CAPITULO IV

(1860 — 1870)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

En 1860 el Gran Mariscal Castilla no había terminado su período gubernativo, el que caducó en 1862. Este año resultó elegido Primer Mandatario el Gran Mariscal don Miguel San Román, quién falleció en Abril de 1863, quedando encargados de la Presidencia, por este hecho, primero el General Pedro Diez Canseco y luego el de igual clase Juan Antonio Pezet (5 Agosto).

Durante el gobierno del último se produjo la cuestión de Talambo que, con la toma de las islas Chincha (14 Abril 1864) por la escuadrilla Pinzón nos arrastró a una guerra con España. Firmado el 27 de Enero de 1865 el tratado Vivanco–Pareja, en rechazo de éste se declaró la revolución de Prado en Are-

quipa, revolución que llevó a su cabecilla al poder el 28 de Noviembre. Formada luego la Cuádruple Alianza Americana, la guerra con España quedó declarada el 13 de Enero de 1866.

La campaña fué relativamente corta. El 7 de Abril libróse la batalla de Abtao, en que la Marina de Guerra Peruana se cubrió de gloria, y el 2 de Mayo el combate del Callao donde la escuadra enemiga fué rechazada después de sufrir grandes pérdidas.

Al terminar la guerra, Prado convocó un Congreso que lo eligió Presidente de la República, puesto que asumió el 11 de Setiembre de 1867. Más, sublevados Castilla y Balta, vióse precisado a renunciar el 27 de Enero del año siguiente y se marchó a Europa.

Hízose cargo del poder, con carácter provisional, el General Canseco. Convocó a elecciones y resultó triunfador en éstas el Coronel don José Balta, quien asumió el mando el 2 de Agosto de 1868. Terminó el decenio siendo éste todavía Presidente.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

El tráfico de chinos, que había sido prohibido, como hemos visto, se restableció por la ley del 14 de Mayo de 1861. Un año antes había llegado a la Costa un contingente de trescientos colonos españoles para la hacienda «Talambo», de Salcedo. El resultado de este intento fué, como es sabido, la guerra con España. También en 1867 arribaron al Perú trescientos quince colonos alemanes. Fueron enviados al Pozuso y siguieron la suerte de los llegados anteriormente.

El año 1860 se hicieron ensayos de explotación de cobre, carbón y petróleo. El salitre seguía siendo propiedad particular y su extracción no tenía importancia en la vida económica del país.

En 1866 se organizó una compañía nacional de vapores que liquidó en 1868. En este decenio se comenzó también la construcción del muelle y la dársena del Callao.

La década 1860–1870 marcó la cúspide del ficticio bienestar nacional. El año 1865 el valor de nuestras exportaciones era 40'494.039 de pesos bolivianos y el de las importaciones 34'289.249. Bajo el estímulo de esa prosperidad se marcaron progresos monetarios y bancarios. La ley del 14 de Febrero de 1863 reformó la moneda nacional, adoptando como unidades el sol de plata y el sol de oro. La conversión y amonedación terminó a fines de 1866.

En Noviembre de 1862 se creó el Banco y Monte de Piedad «La Providencia», con un capital de un millón de pesos. Al año siguiente se fundó el Banco del Perú y, sucesivamente, el Banco Nacional del Perú, Banco de Lima, Banco de Crédito Hipotecario, Banco Territorial Hipotecario, Banco Garantizador y los Bancos de Trujillo, Arequipa y Tacna.

«El movimiento comercial se estimuló, a su vez, con la inflación monetaria y las facilidades bancarias» — dice Ugarte —; el crédito público y privado se desarrolló en proporciones hasta entonces desconocidas y durante el gobierno de Balta una política de grandes empréstitos y obras públicas, llevó a su apogeo la aparente prosperidad económica del Perú.

Al compás con ese auge comercial, marchaban las finanzas públicas por peligroso sendero. En el único presupuesto que durante el segundo período de Castilla tuvo sanción legislativa, las rentas para el bienio 1861–1862 eran de 41'526.072 pesos, figurando el guano dentro de esa suma con 16'317.036; los egresos se calculaban en 32'912.037 pesos, resultando por consiguiente un sobrante anómalo de 8'000.000. Conforme con la política armamentista de Castilla, le correspondía a Guerra y Marina 10'000.000 de pesos del presupuesto.

La situación de las finanzas siguió la misma en el período comprendido por los gobiernos de San Román, Pezet, Prado y Balta. En el presupuesto 1863–1864 los ingresos eran de 46'186.664 pesos, dentro de los que estaba considerado el guano con 28'000.000, los productos del empréstito de 1862 con 9'082.664 y las rentas interiores con 9'024.000 pesos. El presupuesto 1869–1870 daba 44'723.100 soles, de los cuales correspondía al guano 32'392.500 soles de los ingresos.

Los egresos, considerando el servicio del empréstito de 1865, señalaban un déficit de 17'225.866 soles 50 centavos.

El alarmante estado del Fisco no era desconocido por los hombres públicos del decenio. Voces autorizadas, como las de don Pedro Gálvez y don Ignacio Novoa, hacían notar que si la situación permanecía la misma se avecinaban el déficit y la bancarrota. Pero predominaban los intereses particulares a cuyo servicio estaban una fuente de riquezas al parecer inagotable: el guano.

Para la venta de abono nacional proseguía el sistema de las consignaciones que provocaba escandalosos procesos. En 1867 se presentó una denuncia contra los señores Ortiz de Villate, Gordillo, Canevaro, Pardo, Delgado y Barreda, en el cual se hacían graves cargos a los agentes de los consignatarios nacionales. De resultas de las investigaciones, el Fisco recuperó, al cabo de algunos años, 2'007.650 soles.

Al iniciarse el gobierno de Balta fué preciso pedir nuevos adelantos a los consignatarios del guano, cosa que la opinión pública rechazaba. Se emitió un empréstito de dos millones de soles. Después el Ministro Piérola obtuvo del Congreso la autorización del 26 de Enero de 1869 para salvar el déficit del presupuesto general mediante un gran empréstito a base de un nuevo sistema de venta del guano, tal como lo sugería el agente financiero francés Augusto Dreyfus. Como resultado de esta autorización se suscribió el contrato el 17 de Agosto del mismo año, entre el Gobierno y el negociante francés. Los capitalistas nacionales iniciaron un juicio de despojo que resolvió a su favor la Corte Suprema en Diciembre de 1869. Sometido el asunto al Congreso de 1870, éste lo ratificó en Noviembre de ese año.

La deuda pública aumentó durante el decenio a causa del empréstito de 1864, los gastos de las revoluciones de 1865–1867, la ley de Diciembre de 1864

(redención de censos y capellanías), y los sueldos y pensiones conforme a la ley de reparación civil y militar del 11 de Abril de 1861. Su monto reconocido era más de seis millones de 1860, habiendo créditos en depuración por un valor que excedía los dos millones de soles.

La deuda externa también aumentó considerablemente con los empréstitos de la Convención de 1862 y 1865 y el de 1866. El monto total de éstos fué de 77'500.000 pesos, para las dos primeras y 5'000.000 de dólares para el último. De éste no se llegó a emitir sino 1'626.000 dólares por haber terminado la guerra con España, pues fué levantado para la adquisición de elementos bélicos.

LOS ACONTECIMIENTOS

SE CREA LA FACTORIA.—OTRAS OBRAS

El primer paso definitivo para el adelanto de Oriente se dió el 7 de Enero de 1861. Este día el Presidente Constitucional de la República (don Ramón Castilla), basándose en la ley de 21 de Noviembre de 1832 (que ordenaba la creación de un astillero en las inmediaciones de la confluencia del Marañón con el Ucayali, así como la de una grada de construcción, una escuela náutica, una factoría y otros establecimientos navales) y considerando que el medio más adecuado para favorecer a Loreto era la formación de un departamento marítimo-militar que tuviera por Jefe un Comandante General, decretó su fundación. Según el decreto que creaba la nueva dependencia, ésta debería tener por Jefe un Oficial General o Capitán de Navío.

El día predicho, por intermedio del Ministro de Guerra y Marina, Castilla ordenó, atendiendo a que la creación del departamento marítimo militar tenía por objeto principal facilitar los medios de comunicación con el Atlántico y que sin adquirir buques que navegasen en los ríos no era posible conseguir tal objeto; que se mandara construir en Inglaterra dos naves de trescientas o quinientas toneladas y una máquina de vapor de doce caballos con los auxiliares de factoría necesarios para reparar buques y construir molinos y útiles de agricultura. En esta misma ordenanza se nombraba al Contralmirante Ignacio Mariátegui (1) para que contratase en Londres dichas obras cumpliendo las instrucciones que se le darían. De acuerdo con lo ordenado, marchó Mariátegui a su comisión y se suspendió el tráfico en el Amazonas, ya que, según el oportuno aviso dado por el Perú al Agente en Lima de la «Compañía de Navegación», nuestro país no deseaba seguir negociando con ella. A este respecto surgió un reclamo contra el Gobierno, reclamo que era infundado ya que desde el 27 de Julio de 1859 había caducado el contrato. Además, el Gobierno no podía seguir haciendo los fuertes desembolsos que demandaba ese tráfico teniendo que pagar al mismo tiempo el costo de los vapores en construcción. Con respecto a éstos (con fecha 14 de Enero de 1862) se dictó una disposición nombrándolos. Los dos mayores deberían llamarse «Morona» y «Pastaza», los exploradores, «Napo» y «Putumayo», y los mandados construir para el Lago Titicaca, «Yapurá» y «Yavarí».

(1).—Viejo y prestigioso Jefe que fué Comandante de la Armada cuando el bloqueo de Guayaquil (1868).

RAYMONDI LLEGA A IQUITOS

Mientras ocurría todo lo anterior, el sabio Raymondi realizaba su visita a Oriente, ayudado por el Gobierno, según expuse antes. Como resultado de esta visita presentó a aquél (el 14 de Febrero de 1862) un estudio completo del departamento el que se publicó con el título de «Apuntes sobre la Provincia Litoral de Loreto». De la impresión que la Montaña le produjo puede juzgarse leyendo el siguiente acápite escrito en Yurimaguas: «Desde este punto (la meseta que domina el puerto) se ve a lo lejos el río Huallaga, sembrado de numerosas islas cubiertas de la más espléndida vegetación. Mientras que el agua de este caudaloso río se desliza suavemente a mis pies, siguiendo taciturna, su majestuosa marcha en medio de esta rica pero despoblada región, contemplo este bello cuadro de la naturaleza virgen y experimento una sensación de melancolía pues quisiera cambiar esta muda escena por otra más viva y animada, viendo surcar la tranquila corriente por numerosos vapores que lleven el comercio y la vida al seno de esta apartada comarca».

LAS LANCHAS PARA ORIENTE

El comercio y la vida que quería Raymondi, llegaban ya. La fragata «Arica» había partido a Inglaterra para traer las piezas en que los exploradores fueron desarmados para su trasporte. Y casi al mismo tiempo (a fines de 1862) llegaba a las costas brasileras el «Morona» y el «Pastaza» muy cerca de éstas. Con motivo del arribo del primero se suscitó un conflicto con el Imperio del Brasil.

Al llegar el «Morona» al Pará las autoridades del puerto, con severidad quizás excesiva y sin tener en cuenta que el buque estaba a órdenes de un Marino de Guerra (el Comandante don Manuel Ferreyros) (1), exigieron que la nave se sujetara a los reglamentos aplicados a las embarcaciones mercantes, por conducir artículos que no eran del consumo del buque. El Comandante, procediendo con ligereza, zarpó del puerto sin solicitar permiso, para eliminarse de quedar sometido a las reglamentaciones a que se ha hecho referencia. Al pasar el «Morona» frente a los fuertes de Obidos, se le intimó a detenerse. Pero Ferreyros, acodado a la borda y fumando tranquilamente su pipa, no se dió por aludido y el buque continuó su marcha. Entonces le hicieron fuego. No obstante éste hubiera seguido adelante si el vapor, conducido por un práctico brasilero, no encallara. Esta circunstancia hizo que las naves brasileras dieran alcance al «Morona» y que el Comodoro Parker lo capturara. Como acto de cortesía se permitió a Ferreyros desembarcar en Manaos y seguir a Pará, bajo su palabra de honor. En cuanto al Comandante del «Pastaza», sabedor de lo ocurrido, se refugió en Cayena (2). Esto ocurría en Diciembre de 1862 (3).

Como resultado del accidente anterior se rompieron las relaciones diplomáticas entre Brasil y el Perú. Después de la declaración hecha por nuestro Gobierno (el 18 de Julio de 1863) respecto a la calidad de los vapores, en la que

(1).—Teniente 1°. en el viaje alrededor del mundo de la fragata «Amazonas». Comandante de la «América» en Abtao.
(2).—Melo: Tomo XXXIV. Pág. 308.
(3).—Por muchos años se ha dicho en Loreto «Bravo como Ferreyros» cuando se ha querido exaltar el coraje de una persona.

se establecía que eran transportes; éste aprobó las notas cambiadas entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Imperio y nuestro Ministro residente para llegar a un acuerdo diplomático y ordenó al último que organizase el arreglo definitivo. Envirtud de esa orden, nuestro Ministro (con fecha 23 de Octubre de 1863) firmó la protocolización de las diversas declaraciones y estipulaciones tenidas entre las cancillerías de Río y Lima. En este documento se reconocía como incorrecto el procedimiento del Comandante Ferreyros, se declaraba libre el tráfico del Amazonas para ambos países y se convenía en que el «Morona» haría una salva de desagravio que sería contestada por la fortaleza de Obidos. El protocolo anterior fué aprobado por nuestro Gobierno con fecha 11 de Enero de 1864.

En tanto que se hacía los anteriores arreglos, la fragata «Arica» salió de Londres (19 Octubre 1863) con destino al Pará, llevando en sus bodegas el «Napo» y el «Putumayo». Con fecha 23 de Noviembre de 1863 llegó a dicho puerto y procedió inmediatamente hacer armar los vapores, tomando parte de la carga que tenía la barca «Simbad», que con la «Elisa» y el bergantín «Próspero» habían traído el dique flotante para Iquitos, así como las máquinas de la factoría. Comprada en dicho puerto la goleta «Teresa», se pasó a ella la carga de la «Elisa». Terminada la faena de armar los exploradores, partieron todos hacia Iquitos. Remolcaban el «Pastaza» a la «Arica» y el «Morona» al «Próspero», el «Napo» y el «Putumayo» marchaban con sus máquinas y la «Teresa» era conducida a remolque. Los vapores arribaron el 5 de Enero de 1864, día memorable para Iquitos. Casi inmediatamente el «Próspero» fué enviado a Barbados, a órdenes del Guardiamarina Delgado, para que fuera devuelto al fletador, como lo estipulaba el contrato.

De esta manera, el día anotado quedó definitivamente formada la Marina Fluvial del Perú, la que, capeando temporales y gozando bonanzas, de acuerdo con las condiciones de la vida política del país, subsiste hasta hoy. Sobre si ella fué provechosa al desarrollo de Oriente y del Perú en general, el lector juzgará siguiendo las líneas de este trabajo, que se contrae a su estudio. Para hacer éste detenidamente comencemos por analizar los primeros vapores, su personal, las condiciones en que actuaron y su rendimiento.

EL «MORONA» Y EL «PASTAZA»

Los gemelos «Morona» y «Pastaza» eran un término medio entre buques de guerra y mercante, no llenando completamente ninguna de sus funciones. Fueron de ruedas, casco de fierro y sus dimensiones y datos generales los siguientes:

Eslora	180 pies
Manga	25 »
Puntal	12 »
Calado a máximo, cargado	9 »
Calado máximo	7 »
Calado medio	7 »
Toneladas de registro	500 ton.
Toneladas de carga	150 »
Aparejo	Goleta

Máquina	Baja presión con cilindro de oscilación fabricada por Penn e hijos, Londres
Fuerza de la máquina	160 H.P.
Carbón que cargaba las carboneras	80 ton.
Velocidad de prueba	15 nudos

La quilla estaba dividida en cuatro secciones estancadas por válvulas, cada una de las cuales poseía una bomba de bronce de 6" de diámetro. Las calderas eran dos, calentadas por fogones de tres puertas y capaces de quemar leña. Tenían una cámara con dieciseis 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. Vinieron armados con un cañón que después fue quitado de la cubierta.

EL «NAPO Y EL «PUTUMAYO»

En cuanto a los otros dos gemelos, los exploradores «Napo» y «Putumayo», eran también de ruedas y de casco de acero de un octavo de pulgada de espesor y tenían las siguientes características generales:

Eslora	100 pies
Manga	12 »
Puntal	6 »
Calado de proa	1 » 7 pulgadas
Calado de popa	1 » 8 »
Toneladas de registro	80 tons.
Aparejo	Sin aparejo
Máquina	De alta presión fabricada por Penn e hijos, Londres.
Fuerza de la máquina	25 H.P.
Carbón que cargaban las carboneras	15 tons.
Velocidad de prueba	11.7 nudos

El casco estaba dividido en cinco secciones. Las calderas eran cilíndricas, horizontales y quemaban leña, levantando 80 libras de presión. Sobre la cubierta, que era corrida, había una camarita para el Comandante. Además existían cuatro camarotes en los tambores.

EL PERSONAL NAVAL

Tales los buques en que llegaron a Iquitos (en Enero de 1864), el grupo de marinos a quien tocó la dura iniciación: Manuel Ferreyros, Francisco Carrasco, Camilo N. Carrillo, Nicolás Portal, Guillermo Pareja (1) Ulices Delboy (2), Eduardo Raygada, Enrique Carreño, Ruperto Gutiérrez, Gregorio Pérez, Leonardo Mariátegui, Carlos G. Donaire, entre otros. Comandaba la expedición

(1).—Teniente 1°. en el viaje del «Amazonas». Capitán de Corbeta «Ayudante de Ordenes de la División» en la «Apurímac» en Abtao.
(2).—Guardiamarina en la vuelta al mundo en el «Amazonas».

el Contralmirante don Ignacio Mariátegui. Pero como éste renunciara y Carrasco fuera enviado a la comisión de límites con Brasil, como veremos luego, se hizo cargo del mando el Capitán de Fragata don Federico Alzamora, nombrado primitivamente Mayor de Ordenes, quien llegó a Iquitos el 26 de Febrero del mismo año. Con los buques fueron treinta maestros ingleses, contratados para las diversas obras de la factoría. (1).

Según el acuerdo del Consejo de Ministros (14 Julio 1863) se señalaban mil ochocientos pesos del Presupuesto para gratificar a los Jefes y Oficiales de la Armada que se aplicasen al servicio marítimo del departamento de Loreto, no debiendo exceder la gratificación de la mitad del haber de cada uno y sólo para aquellos que pasasen revista en él. Esta ventaja, sin embargo, no compensaba el duro trabajo y las incomodidades que iban a soportar aquéllos. Para Comprenderlos es preciso considerar cómo era Iquitos a la llegada de los marinos.

IQUITOS EN 1862

La población de Iquitos había sido fundada el año 1840 por don Lizardo Zevallos, en la desembocadura del Nanay, con indios de la tribu *iquitos* y los descendientes de los primitivos habitantes de la misión de los jesuitas (2). Los *iquitos* vivían casi desnudos en veinte ranchitos y una casa que pertenecía al limeño don Ramón Bernales, a quien llamaban los naturales «El Blanco» (3). A éstos se habían unidos, dice Fuentes, los borjeños que abandonaron su pueblo huyendo de los ataques de los feroces huambisas. Es decir, pues, que a la llegada de los marinos, Iquitos era una mísera ranchería habitada por una mayoría semi-salvaje y una pequeña minoría de civilizados, entre los cuales se distinguían las familias de don Ramón Bernales, Esteban Zevallos, Juan Villacorta, José Reátegui, José Joaquín Ribeiro, Javier Escurra, Antonio Nájar, Manuel Quirino, Toribio Mesía, Mariano Fermín Torres y algunos otros (4).

SE INICIAN LOS TRABAJOS NAVALES

Apenas llegados, los marinos comenzaron a laborar activamente. Mientras que el «Morona» y el «Pastaza» se dedicaban a la línea comercial, haciendo viajes hasta Tabatinga, y los exploradores comenzaban sus cruceros, como veremos luego; en Iquitos se trabajaba activamente para construir los almacenes, oficinas, casas, etc., y armar la factoría y el dique, valiéndose de peonadas voluntarios de esta población. Nauta y Pevas, las que percibían jornal, según consta en la circular pasada a los gobernadores de esos pueblos por el Sub-Prefecto de Mainas, en Junio de 1864 (5). De los trabajos comenzados, el más importante era el de armar la Factoría del Estado, cuyas proporciones se estimará haciendo un breve resumen de su constitución.

---

(1).—«Loreto» por H. Fuentes. Pág. 237 y 209.
(2).—«Medio siglo de vida como Departamento», por Benjamín C. Dublé, en «El Oriente» de 22 Setiembre 1918.
(3).—«Loreto» por Fuentes. Pág. 237.
(4).—«Loreto». Pág. 237.
(5).—Documentos Oficiales de Loreto. Tomo XIV. Pág. 135.

LA FACTORIA NAVAL

La Factoría comprendía cinco talleres: de aserrar, herrería, fundición maquinaria y carpintería.

El taller de aserrar estaba servido por una máquina a vapor, portátil, de 16 H.P. de fuerza. Tenía dos cierras circulares, una de ellas con variantes para barrenar y machiembrar, una máquina de cepillar, una de cortar molduras y otra que podía trabajar a la vez con veintiseis sierras verticales, de manera que reducía una pieza en otras tantas tablas.

La herrería era al mismo tiempo calderería, pues contaba con máquinas para este trabajo, como tijeras y perforadores de planchas de hierro de cualquier grosor. Poseía el taller un martinete a vapor de cinco quintales de peso y seis fraguas de hierro y dos de ladrillos con sus respectivos yunques. Las fraguas recibían aire de un ventilador movido por las máquinas aserradoras.

El taller de fundición tenía tres hornos cilíndricos para fundir una y media tres y cinco toneladas de metal, dos hornos para fundir al crisol con una chimenea de ladrillo de veintiseis pies de altura y un horno de ladrillos para secar moldes. El aire para los hornos se recibía de un ventilador movido de manera análoga al de la herrería.

El taller de carpintería era capaz de hacer trabajos de tonelería, modelado y construcción de embarcaciones menores. Poseía su torno, máquina de escoplar, doce bancos de carpintería y todas las herramientas necesarias.

El taller de maquinarias tenía una bomba a vapor para extraer el agua necesaria para alimentar las calderas, máquinas de afilar sierras, dos cepillos, un torno de grandes dimensiones y cuatro pequeños, taladros, máquinas para virar planchas de hierro, cinco bancos con tornillos de mano y un molejón para afilar herramientas.

Todos los talleres trabajan en repuestos, reparación de los buques, construcción de embarcaciones y demás obras necesarias al Estado y atendían también las demandas de obras particulares como herramientas de agricultura, repuestos para máquinas industriales, etc. (1). Como se vé, la factoría era de proporciones colosales, dada la época y el terreno en que se encontraba.

Estaba ubicado casi al extremo de la población de entonces, donde actualmente se encuentra el Cuartel del Regimiento de Infantería N°. 17. En el muro que da al Malecón, bajo la chimenea de ladrillos, se ve todavía una placa conmemorativa.

LA COMISION MIXTA.—EXPLORACION DEL YAVARI

Mientras Iquitos nacía con la factoría, los marinos tenían que realizar otra obra además de la antes bosquejada: desempeñar las tareas de carácter científico y efectuar los trabajos fluviales. La primera comisión en que actuaron fué la de límites con el Imperio del Brasil.

---

(1).—Raymondi. Pág. 75 Tomo 3°.

Conforme lo establecía el artículo 7°. de la Convención de 1864 (ratificado por la Convención Fluvial de 1858 en su artículo 17), los Gobiernos del Perú y Brasil debían nombrar una comisión mixta para que fijase los límites entre los territorios de ambos estados.

El Emperador designó como Jefe de la Comisión Brasilera al Capitán-Teniente don José da Costa Acevedo y el Presidente del Perú al Capitán de Navío don Francisco Carrasco, el bravo compañero de Castelnau, para el cargo correspondiente de la Comisión Peruana. Carrasco se hallaba por entonces de Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, en reemplazo del Contralmirante Mariátegui, quien había renunciado, como dijimos antes. Dejando encargado de la Comandancia al Comandante Alzamora, pasó al Pará a fines de 1864 y en Setiembre del año siguiente (1865) se avistó en dicha ciudad con el Comisario del Brasil. Integrada la Comisión Peruana con los señores don Manuel Rouaud Paz-Soldán y don Roberto Suárez y el Capitán-Teniente don Juan Suárez Pinto y otros por el Brasil; la Comisión Mixta, comenzó a trabajar en el campo el día 28 de Julio de 1866, fecha en que se colocaron dos marcos provisorios de límites en la desembocadura de la quebrada de San Antonio, en Loreto, (hoy Leticia) y en Tabatinga. Como era necesario determinar las nacientes del Yavarí, que era la línea divisoria desde el tratado de San Ildefonso (1777), los Comisarios enviaron a sus Secretarios a remontar ese río. La expedición terminó, el 26 de Octubre, con la pérdida de muchas vidas a causa de los ataques, de los feroces catuquinas. Entre las vidas perdidas se contaba la del Secretario de la Comisión del Brasil. En cuanto al señor Rouaud, tuvo que sorportar la amputación de una pierna, después de haber sufrido horrorosamente por el veneno inoculado por las flechas.

Los trabajos de la Comisión Carrasco fueron de gran importancia, tanto para fijar el curso del Yavarí, (mediante treinta observaciones astronómicas tomadas en otros tantos puntos), cuanto por los interesantes datos recogidos respecto al clima, fauna y producciones vegetales.

EXPEDICION DE PEREZ AL «AIPENA» Y SANDI Y VARGAS AL «UCAYALI». PRIMERA NAVEGACION A VAPOR DE LOS RIOS.

Bien organizados los trabajos terrestres en Iquitos, en 1865 se comenzó activamente con los fluviales. Entre las primeras expediciones, se cuenta la realizada por el «Putumayo», a órdenes del Teniente Gregorio Pérez, en el río Aipena. Pérez, enviado a Yurimaguas en comisión, tenía orden de explorar el canal del Huallaga en Taramate-Tipishca y regresar el 15 de su comisión. Sobrándole tiempo decidió surcar el Aipena. Entró a este río el día 8 de Abril a 16 hs. 45 m. y volvió al Huallaga el 10, a 17 hs. 45 m., después de subir hasta Naranjal-Tambo. A su regreso a Iquitos presentó un corto pero interesante informe en el que él daba concretos datos del brazaje, ancho, etc. del río y las ventajas que reportaría su tráfico a los viandantes entre Moyobamba y el Marañón, ya que la navegación franca del Aipena eliminaba los peligros del Paranapura, Cashiyacu y el Huallaga en baja de aguas.

Después de la exploración del Aipena le tocó el turno al Ucayali. Formado el plano del estudio de éste, se envió (el 27 de Septiembre de 1864) al Teniente don Luis Sandi para que lo explorase, viése las condiciones de apro-

visionamiento de víveres y preparara los depósitos de leña para el buque en que se surcaría el río. Sandi refiere en su informe que partió de Iquitos en una canoa y se dirigió a Nauta, de donde salió, siempre en canoa, el 29 de Octubre. Comenzó a surcar el Ucayali, pegado a la margen derecha (por estar en ese entonces la izquierda en manos de los mayorunas, quienes atacaban a los viajeros), y llegó a Carahuaiti, lugar en el que se estableció el primer depósito de leña. Siguió a Piuri-Isla, donde dejó nuevo depósito y continuó subiendo (hallando en su camino muchos indios, algunos negros brasileros y muy pocos blancos) hasta llegar a Sarayacu, donde estableció nuevo depósito. Sus observaciones sobre este último lugar y la labor de las misiones allí establecidas, son muy interesantes. Sin inclinarnos a creerles fielmente ni a rechazar de plano su imputación contra los sacerdotes que se habían ya retirado a Callería, abandonando Sarayacu a su suerte; las noticias de Sandi nos muestran la animosidad, el odio casi que existía por entonces entre los comerciantes blancos y los misioneros, odio que ha contribuído a retardar el desarrollo de estas regiones.

Sandi estableció nuevo depósito en la boca del Pachitea y regresó a Iquitos. En esta ciudad presentó un importante informe que contiene curiosos datos sobre los habitantes de las márgenes del Ucayali. Entre ellos nos refiere típicos datos sobre los habitantes de las márgenes del Ucayali. Habla de la gran cantidad de portugueses y brasileros que entonces allí había y cómo era de disoluta y díscola su existencia; cuenta la vida de los misioneros españoles y su encuentro con un curaca de los piros que había hecho la campaña de la Independencia del Perú.

Cumplida a satisfacción de la Comandancia del Departamento la comisión encargada al Teniente Sandi, fué alistada el Explorador «Putumayo» para que surcase el Ucayali. El 27 de Junio de 1866 el vapor dejaba Iquitos, comandado por el Capitán de Corbeta don Mariano Adrián Vargas.

El «Putumayo» comenzó su exploración del Ucayali el 29 de Junio y, luchando con mil dificultades, llegó el 6 de Agosto a la boca del Pachitea, después de haber hecho escala en Curahuaiti, Piuri-Isla, Somen, Tierra Blanca, Santa Catalina, Sarayacu, Cashiboya y Callaría. Quedaba vencido el río, demostrando su navegabilidad por vapores.

Vargas no se limitó a esa exploración. Principió a surcar el Pachitea. Pero ahora los peligros se hicieron mayores, tanto por el agua en sí cuanto por lo poco a propósito que era el «Putumayo» para tal trabajo debido a su mucha eslora, la poca potencia de sus máquinas, su excesivo calado en proporción a su tamaño, su falta de defensa contra los ataques de los infieles y la debilidad de su casco y ruedas. La marcha era lenta. Pero al principio se avanzaba. Más a partir del 9 de Agosto las desgracias se sucedieron a bordo del explorador en trágica rapidez. Ese día una impetuosa corriente arrastró al vapor contra una palizada, en tal forma que no se pudo salir de ella sino después de veinticuatro horas de trabajo continuo. Al siguiente chocó con un palo sufriendo tan seria avería que fué necesario varalo para impedir se hundiese, ya que las dos secciones de popa se habían llenado de agua. Estos dos accidentes no eran, sin embargo, sino el preludio de otra mayor.

Como los trabajos de reparación de los desperfectos sufridos debían ser largos, se descargó el vapor, construyóse en tierra ramadas de protección y, or-

ganizado todo, el Comandante comenzó a bajar a la boca del río en busca de víveres. Quedaron en tierra, a cargo del buque y el personal, dos Alfereces de la dotación: don Juan Antonio Távara y don Alberto West.

El 14 del mismo mes, estando Távara y West en una orilla aparecieron en la opuesta tres y cuatro salvajes pertenecientes a la tribu de los cashibos. Los Oficiales los observaban con curiosidad y de pronto notaron que los llamaban. Arrastrados por el interés de conocerlos de cerca y viéndolos en escaso número, Távara y West se embarcaron en una canoa y cruzaron el río, siendo recibidos con muestras de grande regocijo. Los salvajes se dejaron observar, accedieron a todo y luego mañosamente atrajeron al monte a los dos jóvenes, quienes se hallaban completamente solos, pues la canoa había quedado en la orilla. Cuando comenzaron a entrar a la espesura, una lluvia de flechas y los feroces alaridos de los salvajes les hizo comprender su imprudencia. Víctima de ella cayeron allí muertos y sus marineros hubieran sufrido la misma suerte si, echándose al río, no ganan la orilla opuesta.

A los pocos día el «Putumayo» regresó a Iquitos dejando entre los infieles los cuerpos de sus oficiales y la canoa del buque.

INCENDIO EN IQUITOS.—SE COMIENZA LA PREFECTURA.—SE CREA EL DEPARTAMENTO DE LORETO

En 1865 un suceso desgraciado conmovió hondamente la población de Iquitos, causando un daño que si de suyo fué cuantioso, resultó mayor tratándose de una ciudad que comenzaba a florecer a costa de grandes gastos del Erario.

Era el 28 de Julio y los pobladores de Iquitos celebraban el aniversario patrio. En la noche, un castillo de fuegos artificiales, preparado con gran cuidado y entusiasmo, comenzó a arder en medio del asombro de los indígenas que veían tal juego luminoso por primera vez. Corría una ligera brisa y todo marchaba a perfección hasta que un cohete cayó sobre el techo de una casa, prendiéndolo instantáneamente. Como todos los edificios eran de caña y palma, el fuego contagió rápidamente sin que pudiera dominársele hasta pasado algún tiempo, no obstante el valor y la actividad que desplegaron tanto los marinos y sus subordinados cuanto los pobladores. Cuando el incendio fué vencido había desaparecido gran parte de la ciudad, muchos comerciantes quedaban arruinados y estaba destruída la finca en la cual despachaba la Comandancia General, finca avaluada en mil docientos pesos. No sólo ésto perdió el Estado. Todo el armamento, correaje y vestuario de la tropa se había dañano lo que sumado al valor del inmueble daba cinco mil pesos de perjuicio para el Erario. En cuanto a los habitantes, habían perdido por valor de cuarenticinco mil pesos.

A fin de auxiliar a los damnificados y con el propósito de procurar la reedificación de la ciudad, el Comandante General del Departamento dispuso rebaja en el precio de los ladrillos y tejas fabricados por cuenta del Estado. Esta medida contribuyó en mucho a que la nueva Iquitos tuviera más sólidos y mejores edificios que la destruída. Entre éstos comenzó a levantarse la Prefectura.

Las nuevas obras, así como la erección de la provincia litoral de Loreto en departamento (7 Febrero 1866) siendo Iquitos capital de la provincia de Bajo Amazonas, iban dando importancia a la región.

EXPLORACION DE PEREZ.—«LA EXPEDICION DE CASTIGO» CONTRA LOS CASHIBOS

Los trasportes, como quedó dicho más arriba, habían sido dedicados al tráfico comercial entre Yurimaguas y Tabatinga. Pero era tal el deseo de desentrañar los misterios de los ríos, tan grande el estímulo entre los marinos, que ni aún los Comandantes de esos buques dejaban de hacer exploraciones en cuanto las circunstancias se lo permitían. Tal el viaje de Pérez con el «Morona» al Alto Marañón.

A principios de Febrero de 1866 el Teniente Pérez se encontraba con su buque en Yurimaguas. Falto de carga para bajar el «Amazonas» y deseando proporcionar datos útiles a la navegación fluvial, decidió surcar el Marañón, lo que efectivamente comenzó a hacer el 7 de dicho mes y terminó en Limón el día 8 a 8 horas 50ms., por no disponer de más tiempo. El 13 del mismo mes llegó a Iquitos, presentando luego un bien documentado informe sobre brazaje del río, ancho, malos pasos, habitantes, lavaderos, de oro y posibilidades de unión por caminos terrestres entre Iquitos, Chachapoyas y Moyobamba.

Después de la desgraciada expedición de Vargas al Ucayali, que quedó narrada en lo que precede, las exploraciones se habían realizado en el sector N. del Departamento. Los cashibos eran el fantasma que impedían cualquier acción en el Sur. Para destruirlo, y con el fin de vengar a Távara y West así como atemorizar a los salvajes y mostrarles el poder del Gobierno, a fines de 1866 el Prefecto don Benito Arana organizó una entrada a la que se llamó expedición de castigo.

El día 12 de Noviembre de dicho año zarpó de Iquitos el vapor «Morona», comandado por el Teniente 2°. don Eduardo Raygada, llevando a su bordo al Prefecto, soldados del Batallón de Marina, un mes de raciones, tres mil doscientos soles para gastos, de leña y dos toneladas de carbón de piedra. El «Morona» debería navegar en convoy con el «Napo» (comandado por el Teniente 2°. don Ruperto Gutiérrez) y el «Putumayo» a órdenes del Teniente 2°. don Darío Gutiérrez. Una descompostura del último al salir de Iquitos, a causa de un descuido del ingeniero (de nacionalidad inglesa), hizo que tuviera que quedarse, alcanzando luego al convoy en Nauta. Desde este puerto se entró al Ucayali, el que se surcó hasta el 3 de Diciembre a 10 hs. día en que llegaron los expedicionarios a la boca del Pachitea, donde permanecieron hasta el 6 cortando leña, trazando planos y buscando guías que los condujeran al lugar ocupado por los antropófagos. Ese día, a las 16 hs., desembarcó la tropa al mando del Prefecto Arana, y después de batirse con los salvajes, regresó a bordo al día siguiente a 17 hs. perseguidas por los cashibos. Sólo se pudo embarcar por el fuego activísimo que desde los tres buques se hizo a los salvajes.

El Prefecto tomó prisioneros a dos mujeres y catorce muchachos. Entre las primeras estaba una feroz amazona, esposa del cacique Yanacuna, principal actor en la tragedia del asesinato de Távara y West. Esta salvaje, quien se defendió como fiera, al ser interpelada, en el sitio donde fué cogida, sobre la muerte de los marinos, sacó de un rincón de su habitación una sarta de dientes calcinados diciendo que eran de los oficiales, quienes habían penetrado en su tierra y le habían derribado algunos pies de plátanos.

Yanacuna luchó ferozmente queriendo recuperar a su mujer. El cacique símbolo de la ferocidad y arrojo de los cashibos estaba en todos los puntos de peligro mientras se libraban los combates con los blancos animando a los suyos, hasta que una bala lo tendió sin vida.

La expedición siguió navegando el día 8 y al siguiente el «Putumayo» sufrió grandemente. Primero perdió una chaveta de la rueda de babor, luego rompió la excéntrica, parándose la máquina. La corriente, muy fuerte, se llevaba al buque, que arrió su ancla. Le faltó la cadena y sólo se pudo salvar espiándose al «Napo» y después al «Morona».

Compuestas las averías del «Putumayo» en la mejor forma, el 13 se continuó la navegación con escasísimo fondo para el «Morona», el que disminuyó a una braza el 14, teniendo Raygada que mandar calabrote a tierra para no irse atrás perdiendo la corredera.

El 15 el «Putumayo» no pudo seguir avanzando a causa de una descompostura en el pistón de su máquina, la que quedó reparada el 17, fecha en que se navegó veinticuatro horas, lo mismo que los siguientes, hasta el 26. Este día el «Morona», varado de proa a popa, se atravesó a la corriente que lo inclinó 20° y sólo se salvó merced a la pericia de su comandante. Se siguió navegando el 27 y el «Putumayo» se adelantó para llegar al puerto de Mayro, en tanto que los otros dos alcanzaron la desembocadura del Palcazu. El 28, no pudiendo seguir el «Morona» por no tener agua, quedó fondeado en el Palcazu, a 15 millas de su confluencia con el Pichis, y siguieron su marcha los otros dos vapores. Raygada iba adelante en el «Napo» para explorar y ver si podía pasar el «Morona». Encontrando que esto no era posible, bajó el día 7 al sitio donde estaba su barco, con el «Napo» en malas condiciones. A su regreso encontró la dotación de su buque exhausta por falta de víveres y envió a su segundo comandante Teniente 2°. Federico Delgado, en el «Napo» a Mayro, con el equipaje del Prefecto y la orden de traerle víveres.

Los sufrimientos fueron crueles mientras se esperaba el regreso de Delgado. Las tripulaciones sólo comían lo que podían atrapar en el río y el bosque. El comisionado no regresaba. El «Putumayo» a cuyo bordo venía éste, se había varado el 17. Por fin llegó Delgado en una balsa. Pero su arribo apenas alivió los sufrimientos: los víveres que traía escasamente alcanzaron para media ración. Era que al llegar los buques a Mayro encontraron desierto ese punto y para conseguir víveres habían partido dos comisiones: una a Pozuzo, obedeciendo a Gordon, y otra a Huánuco a cargo del Teniente don José A. Carrillo, 2°. Comandante del «Napo».

La debilidad de los tripulantes era tal que no tenían fuerzas para cortar leña. Felizmente había un pequeño depósito hecho en días anteriores. Con éste a bordo pudieron salir al Pachitea, conforme la orden que Raygada recibió, habiéndoles sido preciso surcar dos millas del Palcazu en busca de un lugar para virar pues no se lo permitía el ancho del río. Desesperando encontrarlo, el «Morona» logró voltear por medio de espía a popa. Y siguió navegando, ya de bajada, hasta el día 26 en que encalló en el Archipiélago de Magdalena.

Seis días de maniobras sin conseguir sacar el buque fueron un martirio para la dotación del «Morona». Durante ellos sólo se comía las frutas silvestres

que se encontraban en el monte. Y las enfermedades, careciendo el transportes de médico y medicinas, convirtieron la vida de esos bravos en una agonía.

Por fin, el 1°. de Febrero creció el río y el «Morona» pudo escapar y salir del Pachitea. El 5 llegó a Sarayacu y, por orden del Prefecto, se dirigió a Iquitos, fondeando en este puerto el 16 de Febrero de 1867. Había navegado todo el Pachitea y quince millas del Palcazu un buque de 500 toneladas, 188 pies de eslora y 7 pies de calado.

En cuanto al «Napo» y el «Putumayo», arribaron al Mairo el 1°. de Enero de 1867 y el 6 de Febrero comenzaron su bajada al Ucayali. Las condiciones de este viaje eran difíciles porque la creciente del río daba fuerza a la corriente. Una de esas noches el Comandante del «Putumayo» considerando peligroso quedarse solamente fondeado, por temor de que faltase la cadena, se amarró a un árbol de la orilla. El río mermó rápidamente en la noche y al amanecer el buque estaba en seco. Perdida toda esperanza de salir, el «Napo» siguió sólo, dejando al «Putumayo».

Un año estuvo éste varado, sufriendo lo que es de suponer ya que se trataba de un lugar desierto donde faltaba hasta los víveres. Una pequeña creciente que hubo por entonces hizo creer que el buque se pusiera a flote; pero duró poco y sólo logró arrojarlo, un poco más abajo, en una playa pedregosa. El Segundo Comandante, Manuel Fernández Dávila, fué dos veces a Huánuco por víveres, arrostrando todos los peligros. Acosada por el hambre la tripulación quiso sublevarse. Entonces el Comandante, Teniente 2°. don Darío Gutiérrez y Corrales, envió diez hombres a Iquitos en una balsa, a cargo de Fernández Dávila, y otros diez al Pozuzo a órdenes del Primer Ingeniero (Rondón), quedándose con el 2°. Ingeniero, cuatro maquinistas y dos sirvientes. En esta situación permaneció hasta Febrero de 1868 con una abnegación y un espíritu naval que, según el concepto de Raymondi (1) son dignos de todo elogio. No abandonó su buque un sólo día hasta el 12 de Febrero del año antedicho, fecha en que fondeó en Iquitos.

Si desde el punto de vista bélico la expedición «Morona – «Napo»–«Putumayo» no fué todo lo gloriosa que se esperaba, resultó provechosa para mostrar la posibilidad de unión de la Capital con Iquitos, ya que dos buques a vapor habían llegado a un puerto fluvial distante solamente 80 leguas de Lima.

En el parte pasado por el Prefecto Arana al Ministro de Guerra y Marina se consignan apreciaciones y datos de importancia. Hace notar las deficiencias de los vapores expleados en ese viaje, debido a las siguientes causas: el excesivo calado del «Morona», la debilidad del casco y máquinas de los exploradores, la dificultad de aprovisionamiento de buena leña y la mala calidad de los vapores pequeños ya que sus descomposturas fueron frecuentes. Hace notar la practicabilidad de la navegación en esos ríos con naves especiales, estudia la forma de esta navegación, resume datos y cree indispensable que una comisión científica practique un reconocimiento hidrográfico de los ríos explorados.

---

(1).—Colección de documentos. Tomo II, pág. 287.

Termina el parte encomiando la labor da los nautas con estas palabras: «Muy digno de toda recomendación es el entusiasmo, la diligencia y el apercibimiento con que los jóvenes marinos oficiales de los vapores expedicionarios, han llenado su deber, desplegando toda la inteligencia y actividad que las diversas situaciones y peligrosos percances que acontecían a cada paso, exigían de ellos para conjurarlos. Creólos muy dignos de la más honrosa mención y de la justa recompensa a que se han hecho acreedores por el servicio que con tanta abnegación acaban de prestar a la patria».

VARGAS EN EL «MORONA».—RAYGADA EN EL «UCAYALI»

Acababa de terminar la importante expedición a Mayro cuando el Capitán de Corbeta Graduado don Mariano Adrián Vargas, Mayor de Ordenes del Departamento de Loreto, realizó otra de gran trascendencia.

El Coronel del Ejército Ecuatoriano don Víctor Proaño había bajado el «Morona» desde Macas, en 1861–1862. Deseando este señor regresar a su patria y siendo de interés para el Perú estudiar las condiciones de navegabilidad de ese río, el 28 de Junio de 1867 se despachó el «Napo», a órdenes de Vargas, llevando como pasajero al Coronel Proaño. Vargas debía conducirlo hasta el punto más alto del Morona al que se buque pudiera llegar y volver luego a explorar el Alto Marañón.

El marino citado salió de Iquitos, llevando como Segundo Comandante del buque al Teniente Ruperto Gutiérrez y comenzó a surcar con su nave. En Nauta se cruzó con el «Pastaza» que hacía el viaje periódico encomendado a los trasportes y entró al Morona el 18 de Julio, río que surcó hasta el 27. Este día, en Vargavia, se vió la imposibilidad de seguir avanzando y al siguiente se desembarcó al Señor Proaño dándolese cinco días de víveres y emprendiendo el «Napo» su regreso. Salió del Morona el 30 a 16hs. 40 m. Vargas había navegado 228 millas, tomando situaciones astronómicas y manteniendo cordiales relaciones con las tribus ribereñas, a las que dejaba conquistadas para el Gobierno Peruano.

El 31 de Julio, desde puerto Limón, el «Napo» comenzó a surcar el Alto Marañón llegando, el 1°. de Agosto a Nacacayaga, frente al que fué pueblo de Santa Teresa. Reconocido el paso resultó infranqueable para el vaporcito y éste comenzó su regreso, llegando a San Antonio por no poder aprovisionar el buque de víveres en el último lugar nombrado.

De regreso a Iquitos el «Napo» cruzó el «Pastaza» (que pasaba a Urarinas) y arribó a este punto el día 7. Su parte es uno de los documentos más completos sobre la región explorada. En él se encuentran datos preciosos respecto a los lavaderos de oro, las tribus salvajes, caminos terrestres, situaciones geográficas, distancias, rumbos, afluentes de los ríos reconocidos, etc. Vargas se glorió de haber realizado una exploración en la que por primera vez, todo el personal subalterno embarcado en el buque comisionado había sido peruano.

A fines de 1867 el Ucayali volvió a ser campo de exploración. La realizó el Teniente Eduardo Raygada con el «Morona». Estando expedito el buque, Raygada salió de Iquitos el 5 de Julio de 1867 y llegó a la boca del Pachitea el 29. Encontrando el río en vaciante, el Comandante preparó las canoas en que

debía surcar hasta Mairo el Mayor Graduado don Ramón Herrera, en comisión de que luego hablaré, quien partió al día siguiente.

Como el buque debía esperar en ese punto, Raygada, encomendándolo a su 2°. Comandante, Teniente 1°. Graduado don Federico Delgado, decidió seguir explorando el Ucayali en canoa, como lo hizo por quince días, hasta llegar a Pintijao, cerca de Santa Rosa de los Piros. Durante su viaje recogió interesantes informes sobre el Ucayali, el Tambo, el Ene y Perené. El 25 de Setiembre salió Raygada con su buque de bajada y fondeó en Iquitos el 3 de Octubre sin mayor novedad. Traía a su bordo a los miembros de la Comisión Hidrográfica presidida por el Contralmirante Tucker y de la cual me voy a ocupar. El día 2 el «Morona» se había cruzado en Nauta con el «Pastaza», que hacía el viaje de surcada al Marañón.

CAPITULO V

(1860 — 1870)

LOS ACONTECIMIENTOS (Continuación)

LA COMISION HIDROGRAFICA

«Habiéndose establecido en 1864 la factoría de Iquitos con sus respectivos talleres de carpintería, herrería, fundición, etc.». — dice Raymondi en El Perú, hablando de la Comisión Hidrográfica, — «y mandando traer los vapores Pastaza, Morona, Napo y Putumayo, se había despertado en todo el departamento fluvial de Loreto el más vivo entusiasmo para la exploración de los afluentes del Amazonas; y todos los jóvenes marinos establecidos en el Apostadero de Iquitos se disputaban la gloria de dirigir o formar parte de penosas expediciones, que tenían por objeto demostrar la navegabilidad de los numerosos tributarios que directa o indirectamente llevan sus aguas al rey de los ríos, al grandioso Amazonas» — «Heroicas pruebas de ese noble entusiasmo se tenían ya en las dos expediciones hechas por los ríos Ucayali y Pachitea, de las que hemos tenido ocasión de hablar»—añade, y séame disculpado lo largo de la cita por el prestigio de la palabra del citado — «y la por el río Morona (exploración Vargas), a más de otras dos pequeñas hechas en el año de 1866 por el Comandante del vapor «Morona» don Gregorio Pérez en el río Aipena y Alto Marañón»— «Más si estas atrevidas y penosas expediciones nos habían dado a conocer que todos aquellos ríos, con vapores adecuados, eran navegables y nos habían además suministrado una infinidad de útiles datos geográficos sobre regiones casi completamente desconocidas; no nos habían dejado un trazo gráfico de aquellas cómodas vías de comunicación, basado sobre observaciones astronómicas, que nos dieran a conocer de un sólo golpe de vista la admirable red de ríos y canales navegables, con que la generosa naturaleza había favorecido al Perú mostrándole casi con la mano, en las corrientes de los ríos, magnífico caminos, por medio de los cuales el Perú podría fácilmente tranportar las ricas producciones de sus

vírgenes bosques» (1) «Era preciso pues que personas competentes (2) en la materia hicieran un estudio detenido del curso de los numerosos tributarios del Amazonas, y provistas de los instrumentos necesarios, fijasen las posiciones geográficas de los puntos más importantes, por medio de observaciones astronómicas; de modo que trasladadas sobre el papel se pudiese en seguida trazar sobre éste todas las tortuosidades y demás detalles de los ríos, y obtener una serie de cartas fluviales, que, como las marinas, sirvieran de guía a los navegantes, evitando los desastres tan frecuentes a los que tienen que viajar en parajes, para ellos, completamente desconocidos».

Las cosas estaban en el Departamento Fluvial tal como Raymondi las refiere, salvo las dos inexactitudes corregidas, cuando llegó al Perú el Contralmirante don Juan Tucker, de la Marina de los Estados Unidos, en circunstancias bien raras y causando con su presencia ciertos trastornos que hay que explicar.

Después de la guerra contra España le quedó al Perú un enorme entusiasmo bélico, tanto que se pensó enviar una expedición naval a Filipinas. Para comandarla contratóse a Tucker, entonces en situación de retiro en su país.

La escuadra peruana estaba en Valparaíso, al mando de Montero, cuando llegó la noticia del nombramiento de Tucker. Montero protestó, los demás Comandantes hicieron causa común con él alegando que en el Perú había Jefes muy capaces (como el Contralmirante Antonio de la Haza y el Capitán de Navío Muñoz) a los que se insultaba con el nombramiento de un extranjero para comandar la escuadra. Renunciaron sus cargos, renuncia que fué aceptada. Grau se hallaba entre los protestantes.

Cambiados los jefes, Tucker se hizo cargo de la Armada. Pero un motín que estalló en la «Unión», su buque insignia, le hizo comprender que su permanencia a bordo era difícil. Entonces se le destinó a la Comisión Hidrográfica.

Salvada la situación de esta forma, el Contralmirante Tucker comenzó a trabajar con la Marina pero en forma especial. Como Presidente de la Comisión Hidrográfica dependía del Ministerio de Guerra y Marina y tenía mando dentro de ésta. Pero no le debían obediencias ni los buques ni el personal del Departamento Fluvial de Loreto. Para el desempeño de su cometido el Presidente de la Comisión solicitaba las embarcaciones que le eran necesarias. El Ministerio, entonces ordenaba al Comandante General del Departamento las pusiera a sus órdenes, y ya en esta condición le estaba directamente subordinadas.

---

(1).—Raymondi debe decir que no había un trazo de conjunto basado en observaciones astronómicas, porque, como he tenido oportunidad de expresar varias veces anteriormente, los oficiales de marina levantaron cartas fijando astronómicamente los puntos recorridos.

(2).—Inexacto.—El Contralmirante Tucker no fué nombrado a la comisión por su mayor competencia sino por las razones que luego expondré.

Tucker organizó la Comisión con los oficiales de marina don David-Mac-Corkle y don Valerio Butt, el ingeniero don Arturo Wertheman, el Capitán don Timoteo Smith y el Doctor don Santiago Távara (1), hermano del malogrado Alférez de Fragata del mismo apellido que fuera víctima de los cashibos. El día 21 de Junio de 1867 salieron de Lima las personas nombradas, en viaje a puerto Mayro, lugar donde debía recogerles una lancha de guerra para conducirlos a Iquitos. Viajaban con ellos don Jack Tucker, hijo del Presidente, y don Leoncio Prado, por entonces Alférez de Fragata, quien marchaba destinado al Departamento Fluvial de Loreto, a su solicitud, buscando aventuras y glorias, con esa inquietud que después lo llevó a guerrear en Cuba con su hermano Grocio, a batirse como un héroe en los combates de la campaña naval del 79 y que destruyó, para siempre, el plomo chileno en Huamachuco, al golpe de una cucharilla contra una taza de café. (2).

De Lima, los comisionados marcharon a Huánuco, por Cerro de Pasco, cruzándose el 10 de Agosto en Muña con el sabio Raymondi, quien regresaba de Mayro. Siguieron su viaje los expedicionarios, llegaron al Pozuso y allí encontraron al Mayor Ramón Herrera, destacado en busca de la comisión por el Comandante Raygada, quien esperaba con el «Morona» en la boca del Pachitea. Partieron al Mayro a pie, efectuando trabajos en todo el camino. El día 18 de Setiembre comenzaron a bajar el río, encontraron al «Putumayo» en el sitio donde estaba varado, siempre con su Comandante, y el 25 alcanzaron el «Morona», en el cual bajaron a Iquitos, puerto al que llegaron el 3 de Octubre de 1867.

Una vez en Iquitos, Tucker comenzó a planear, con la ayuda de la experiencia de los oficiales de marina allí residentes, la mejor forma de llevar adelante su trabajo.

De un examen detenido de las embarcaciones del Estado dedujo que ninguna de ellas servía completamente para la tarea que tenía que hacer y en Agosto 1868 despachó a Lima al Capitán Smith para que manifestase al Presidente de la República, entre otras cosas de importancia, la absoluta necesidad que existía de adquirir un vapor para la Comisión. Tucker creía que éste debía hacerse bajo su inspección directa y evaluaba la embarcación en cincuenta o sesenta mil soles, cantidad que, decía, le podría proporcionar la Tesorería del Departamento, como le había manifestado a él (Tucker) el Comisario General quien tenía a la par que todos los oficiales del Departamento, un gran interés por los trabajos de la comisión.

Mientras el Gobierno resolvía lo conveniente, Tucker comenzó sus trabajos con los buques de que podía disponer. Por eso el 2 de Setiembre de 1868 salió el «Napo» de Iquitos conduciendo a los miembros de la Comisión, a los cuales se habían añadido el fotógrafo. A. Roso, con rumbo al Ucayali, río del cual se iba a levantar la carta.

Los trabajos se hicieron con lentitud. El «Napo» no podía embarcar más de 1200 rajas de leña, de tal manera que agotada esa existencia era preciso man-

(1).—Quien fuera médico del «Huáscar» el 8 de Octubre 1879.
(2).—Ver «Leoncio Prado, una gloria naval», en la Revista de Marina, por el autor.

dar la gente al monte a proveerse de ella. Esto, naturalmente, hacía moroso el viaje. Sólo se alcanzó el Sarayacu 24 del mismo mes.

El 2 de Octubre llegaron los comisionados a la boca del Pachitea, río que remontaron unas millas y del cual salieron el 5, comenzando la exploración del Ucayali, con mil dificultades, sobre todo en la vuelta que Castelnau-Carrasco habían llamado del Diablo, donde el explorador luchó bravamente con la corriente.

El 15 de Octubre llegaron a la boca del Tambo y entraron con el buque, teniendo que salir rápidamente por la imposibilidad de vencer la fuerza de las aguas. Cuenta el diario de viaje que en un lugar estuvieron una hora diez minutos, período durante el cual el «Napo» luchó infructuosamente con la corriente. El día 18 salieron del Tambo y entraron al Urubamba, río que navegaron en treinticinco millas de su curso, varándose tres veces el vapor. Las condiciones en que se encontró el río obligaron el regreso. El 11 de Noviembre estaba el «Napo» en Iquitos, ligeramente averiado.

Como resultado de la exploración se consiguieron datos de importancia sobre los ríos recorridos y veintisiete situaciones por latitud y longitud referidas estas últimas a Greenwich. Al presentar su informe, Tucker, lo terminó con estas palabras: «Faltaría a la justicia si no recomendara la atención del Supremo Gobierno, la conducta del Teniente 1°. Graduado don Ruperto Gutiérrez, que en su calidad de Comandante del Vapor «Napo» se ha manifestado en las más apuradas circunstancias, en medio de peligros inminentes, con el entusiasmo, tino y buen acierto que era indispensable para llevar a cabo esta difícil empresa.

SE RATIFICA LA ERECCION DE LORETO A DEPARTAMENTO.—EL DIQUE.— SUBSIDIO, COLONIZACION E INMIGRANTES

Mientras los oficiales de los vapores y los miembros de la Comisión Hidrográfica desentrañaban los enigmas de los ríos se hacía otra obra de importancia. Así, por ejemplo, el Congreso ratificaba en Setiembre de 1868 la erección de Loreto a departamento, que había sido hecha por Decreto del Jefe Provisorio de la República en 1866, como dejamos dicho.

Labor que precisaba dedicación y serio estudio era también la de procurar el aumento de población en el departamento. El Comandante Alzamora presentó un meditado proyecto sobre colonización extranjera, con fecha 17 de Octubre de 1868. Entre otras medidas el Gobierno dió un Decreto, el 20 de Mayo de 1869, por el cual se concedían grandes facilidades a quienes quisieran establecerse en las márgenes del Amazonas y sus afluentes.

Por entonces también, tuvo lugar un hecho de la mayor importancia para el Apostadero: el lanzamiento del dique flotante. Este, que, como quedó dicho, vino en piezas junto con la demás carga que trajeron los vapores y su convoy al llegar, pesaba 556 toneladas, medía 190 de eslora, 68 (exteriormente) y 46 (interiormente) pies de manga, 20 pies de puntal y calaba veintidós pulgadas.

Desde mediados de Marzo de 1868 comenzó a prepararse el dique, pues se esperaba una creciente mayor que en años anteriores. A fines de ese mes quedo listo y se encontró que calaba veintiun pulgadas en un tercio, aproximadamente, de su extensión hacia proa, habiendo dieciseis pulgadas en la parte restante, diferencia que resultaba del desnivel de la base de construcción.

El agua crecía lentamente en el río y el 9 de Abril marcaba veintitres pies en la línea de flotación y dieciocho a proa y popa, respectivamente. El 11 al pasar una inspección, se notó que algunos calzos de la base se encontraban sobre la superficie del agua y al virar a babor el cabrestante de proa, se vió que hacía por el ancla, lo cual quería decir que estaba a flote. Entonces el «Pastaza» tomó remolque a proa del dique, se viraron los cabrestantes y éste partió avante quedando a flote diez minutos después. El dique quedó fondeado con cuatro anclas de la boca de Itaya, en un lugar que en seca tendría 10 brazas, fondo más que suficiente, pues con vapores del desplazamiento del «Morona» sólo debía calar tres pies cuatro pulgadas.

Así se llevó a cabo, sin gastos extraordinarios y sin accidentes, el lanzamiento del dique que constituía una esperanza máxima, ya que era el único que poseía el Perú. Desgraciamente esta esperanza se frustró, como veremos después.

LAS VALIENTES EXPLORACIONES DE CARBAJAL

El 4 de Octubre de 1869 salió de Iquitos el explorador «Napo», comandado por el Teniente 1°. don Manuel M. Carbajal, secundado por el Teniente 2°. don José Benito Pitot, llevando a bordo al Prefecto del Departamento Coronel don J. Lino Olaria, quien tenía el propósito de recorrer las distintas poblaciones del Amazonas, Ucayali, Huallaga y Marañón. Iba a realizar dos interesantísimos viajes en el Alto Marañón y Huallaga.

El día 25 de Octubre el explorador llegó a Nacacullaga, límite de los viajes anteriores, y siguió navegando forzando ese mal paso así como el de Calentura y arribando a la entrada del Pongo de Manseriche a las 13 hs. 50 m. del día 26. Ese mismo día venció el paso en las circunstancias que paso a anotar.

La exploración se hizo con relativa facilidad hasta el punto medio del Pongo, lugar en el que se pensaba hacer un fuerte que sirviera para la defensa contra los feroces salvajes que, en distintas ocasiones, había atacado los pueblos del Marañón. Al llegar a la primera punta de aquél, la fuerza de la corriente desvió al buque de su rumbo, lo que consiguió corregirse con máquina y timón. Pero en la segunda punta la desviación fue invencible y el buque, atravesado a la corriente, se recostó sobre unos bajo de piedra, abriéndose seis agujeros y haciéndose pedazos el camarote del tambor de babor. Merced al esfuerzo de la gente — cuenta Carbajal en su parte — se pudo separar un poco la proa de la dirección de las puntas y al mismo tiempo se puso en marcha la máquina, logrando vencer el paso, para ir a fondear un poco más allá, pues el buque se llenaba de agua. En vista del estado del «Napo», su Comandante notificó al Prefecto de la existencia de la peña que marca el lugar llamado Mal Paso, y le pidió órdenes. Este contestó a Carbajal que avanzara si se hallaba con valor. Como no era valor lo que faltaba al Comandante, el «Napo» siguió avante. Poco antes de que la proa llegase a la altura del peñón, la corriente hizo dar al buque una

virada completa. Carbajal consiguió aproarlo nuevamente y avanzó. Se entabló una lucha entre la corriente y la máquina del buquesito. Al cabo venció el «Napo» y cruzó la correntada. Entonces se cantó la canción nacional y se denominó al punto con el nombre del Comandante Carbajal, saludándolo con tiro de cañón. Enviado Wertheman a reconocer el paso que seguía hacia arriba declaró que era infranqueable para el «Napo» y se comenzó el regreso.

El 27 a las siete de la mañana comenzó la bajada, tan difícil como la surcada. El buque estuvo quince minutos frente a la piedra central del Pongo dando atrás con toda su máquina para salir de su dirección. Al fin lo consiguió con el auxilio del timón y se aproó al canal consiguiendo con toda la fuerza de la máquina, que el timón gobernase para los movimientos de orzada y arribada, bajando con un andar de quince millas y viéndose dirigido ya sobre los peñones, ya en un remolino, ya embarcando agua por la proa al doblar una punta. Venciendo todo, Carbajal llegó a Iquitos el 30 de Octubre, reparó las averías de su buque y partió con el Prefecto el 19 de Noviembre, rumbo a Yurimaguas. Allí se quedó el Coronel Olaria y, mientras éste se dirigía a Moyobamba, el «Napo» pasó a explorar el Alto Huallaga.

Carbajal salió de Yurimaguas el 25 y el 27 llegó a Rumicallarina, último punto a que se había subido el «Putumayo», en oportunidad anterior. Siguió adelante y llegó a la boca del Pongo de Aguirre el 9 de Diciembre a las 9h. 30m. Entrándose por éste y anticipando la orzada, logró salvar el paso cercano a Achinamisa y los demás rápidos. Venció por completo el canal del Pongo, hasta que, desviado el buque por un remolino, se atravesó a la corriente y fué llevado contra un peñón donde se rompió algunas partes de madera y se perdió el escobén de estribor.

Regresando una milla más abajo, Carbajal hizo examinar su buque y notó que el eje del timón había sufrido una torción de más de 45° hacia babor. Reparada la avería pero temeroso el Comandante de que se repitiera (como se enteró solía suceder en ese buque) en circunstancias peligrosas, regresó a Achinamisa y siguió bajando. A poco, en Navarro, el buque chocó malamente contra un palo, haciéndose tal vía de agua que se apagaron los fuegos.

El 13 de Diciembre, tapado el agujero con almagama de lona, tierra, hojas de plátano, piedras, balas de cañón y tarros de metralla, lo que disminuyó en ¾ partes la cantidad de agua que entraba, salió el «Napo». En medio del río el buque se quedó sin gobierno y tubo que tomar tierra con la máquina. Reabierto el agujero, fué preciso desmontar el cañón y enviarlo en canoa a Yurimaguas, con otros objetos pesados. A este lugar el buque llegó el día 15, para seguir a Iquitos y arribar a este punto el 5 de Enero de 1870.

Al pasar su parte de la exploración del Pongo de Manseriche, el Prefecto Olaria lo terminó con estas palabras: «Réstame sólo recomendar al Supremo Gobierno, como un acto de estricta justicia, al Comandante del buque, Teniente 1°. de la Armada don Manuel M. Carbajal, pues debido a su serenidad, inteligencia y arrojo, en el peligro se ha salvado el buque y coronado una empresa que será de profícuos resultados para la Nación, por lo que lo que considero merecedor a que sea ascendido a la clase superior, en atención a que no sólo en los campos de batalla se ejecuta hechos heroicos y se adquieren glorias, sino también en la realización de grandes empresas que redundan en bien del País. Por lo que toca al Teniente 2°

don José Benito Pitot y Tercer Maquinista John M. Smales que han cooperado de una manera eficaz a la realización de la empresa; y finalmente a todos los que han hecho el viaje de exploración, cuya relación nominal acompaño, los dejo a a consideración Suprema, pues todos han contribuído, cual más cual menos, a llevar a cabo tan importante empresa, manifestando valor y serenidad en los momentos de peligro» (1).

REFLEXIONES

Si en el decenio de 1850–1860 fué de posibilidades, el 1860–1870, fué de realización para el Departamento de Loreto y la Marina Fluvial de Guerra. En las páginas precedentes acaba de verse que durante él nació el puerto de Iquitos y la navegación en nuestros grandes ríos alcanzó realidades insospechadas, merced al empuje formidable que le dió la Marina de Guerra Nacional.

Nuestra situación económica, aparentemente holgada, fué el factor material que permitió la basta labor que se realizó durante el decenio. En cuanto a los factores sicológicos que intervinieron, debe buscárseles en las brillantes páginas militares de la década.

El decenio se abrió con el triunfo de las armas peruanas sobre las ecuatorianas, triunfo que marcó la desaparición política de Castilla. La expedición al Ecuador fué un brillante desfile de las fuerzas armadas del Perú, que deslumbró a la Nación. El ejército expedicionario marchó a la victoria contando con todos los elementos materiales que le eran necesarios. Su preparación técnica era completa. Su caja militar poseía dos millones de pesos en libras esterlinas. Las naves de guerra y los trasportes se contaban por decenas. Es decir, la Nación había visto que tenía un Ejército poderoso en todo sentido.

Pero no terminó allí el despliegue de fuerzas y las victorias peruanas. En el mismo decenio se produjo la guerra con España y nuevamente el triunfo sonrió al Perú, en Abtao y Callao, Entonces se despertó el ardor bélico de la Nación que quiso ser cada día más fuerte en sus elementos de defensa y ataque; que se sintió poderosa y no reparó en gastos para dar al Ejército y la Marina cuanto necesitaban. Por primera vez en la historia del Perú, es posible estudiar en este decenio, el enorme valor sociológico de las victorias militares.

No se midieron los gastos. Por eso en este decenio se hizo en Loreto la importante obra que acabamos de diseñar. Como la glosa del autor sobre la labor desarrollada pudiera parecer exagerada, vamos a citar aquí las palabras de un hombre que merece entero crédito: Antonio Raymondi.

Raymondi había visitado el Oriente a fines del decenio anterior, como ha quedado consignado en páginas precedentes. Al volver a la región en Enero de 1869, encontró todo cambiado, merced a la labor realizada por los jefes y oficiales navales. Leyendo el diario de viaje de ese sabio puede comprenderse cuánto y qué bien habían trabajado aquellos a quienes él no les niega sus aplausos ni les rebaja su mérito: «Iquitos, que fué una miserable ranchería de indígenas hace seis años» — dice — «hoy es una población floreciente y llena de vida. He aquí uno de los milagros que hace el vapor» — «Quien haya conocido Iquitos en el

(1).—Colección de Documentos, tomo II, pág. 478.

año 1862 lo desconocería hoy día», agrega, «En donde existieron unos pocos ranchos, la mayor parte hechos con simples palizadas, se observa casas cómodas y aseadas. Los pocos enseres que se utilizaban en esa época, tales como «llauchama», ollas, «pucuna», arco, canoas, etc., que constituyen todo el caudal del salvaje morador de aquellas chozas, han sido reemplazados por muebles a la europea, que hacen la vida más confortable y grata. En donde se veían pequeñas y frágiles canoas, hoy se hallan anclados cuatro buques a vapor, un pontón y un dique flotante. Por fin el terreno que hasta hace pocos años estaba cubierto por un espeso y virgen bosque, se halla transformado como por encanto en una gran factoría en donde se ve funcionar admirablemente máquinas dirigidas por hombres inteligentes venidos de ultramar. A los débiles y repetidos golpes de la industriosa ave llamada carpintero, que en el primitivo bosque y con admirable paciencia perfora con su pico la rugosa corteza de los árboles, han sucedido los más ruidosos del martillo del carpintero que labra la madera y los de los herreros que forjan el hierro. El graznido del inmundo sapo, que salía del pantanoso terreno del bosque, se encuentra sustituído por el ruido de las hermosas sierras a vapor que, con admirable prontitud dividen el añejo tronco en llanas y anchas tablas». «Por último el chillido de los grillos y chicharras; el canto de las aves; el silbido de la serpiente; el sumbido de los insectos que forman por su conjunto la ruidosa música de los obreros del gran taller de la Naturaleza, hoy día está reemplazado por el ruido confuso de ruedas, de martillos, de tornos, de cepillos, de los ventiladores, de la descarga de vapor, etc. »«Iquitos ha sufrido pues, una transformación mucho más grande que Yurimaguas, con el establecimiento de la Factoría, de las Oficinas del Estado y de todos los empleados. Hace algunos años que Iquitos era un pueblo inferior a Yurimaguas y hoy se le puede considerar como la capital de toda esa región bañada por el Huallaga, Ucayali y Amazonas, habiéndose improvisado una regular población, con casas que no se encuentran mejores en la misma Capital del Departamento».

Tales las palabras de Raymondi. Después él nos entera del gran número de almacenes bien surtidos, cinco a seis de los cuales giran con 50 o 100 mil pesos; del hotel con que cuenta la ciudad y del plano de la población; la Plaza principal que confina con el río, la Iglesia enfrente con las Oficinas de la Comandancia General, Comisaría, etc., otras casas a la izquierda, entre ellas una que sirve de Escuela.

Refiriéndose a la población, Raymondi dice que en esa época habían ya hasta pianos y que las diversiones no eran como en otras ciudades del Perú de igual importancia que Iquitos, a base de pisco y chicha. —«El grupo formado por los empleados de la Factoría» — explica — «que son casi todos ingleses, y los empleados de la Comandancia General del Departamento Fluvial, compone un conjunto de personas bien educados que ocupan cierto rango social y que permite que la sociedad de Iquitos no sea vulgar. Además, algunos de los empleados superiores de la Factoría han hecho venir a sus familias, de modo que aún el sexo femenino se halla regularmente representado en Iquitos y sirve de estímulo a las mujeres que afluyen a todas partes del Departamento en busca de vida más cómoda de la que llevan en su tierra. Todo esto contribuye a que la sociedad de este lugar vaya mejorando cada día y promete que en pocos años más será tan escogida como las de las mejores capitales. Los mismos empleados se interesan en el adelanto social de Iquitos y por ello se han reunido para contribuir el pago de un preceptor que se encargue de la inspección primaria de los niños de esta naciente población».

A este estado había llegado Iquitos merced al esfuerzo de los marinos. «Se les vió luchar tenazmente, no siempre disponiendo de lo necesario, faltos de muchas cosas, hasta de alimentos, adivinando lo conveniente, resignándose a todo género de privaciones, sin estímulos, sin aprecio para las iniciativas, sin recompensas, hasta sin un mezquino aplauso, y lo que es peor todavía, sin que se dedujera provecho de las consagraciones, esfuerzos y sacrificios». (1).

Sin importarles las dificultades, los marinos trabajaban tenazmente. Raymondi se admiraba de la actividad y el movimiento que había en Iquitos. Se fabricaba, se hacía ladrillos, se armaban máquinas, se reparaban buques, se levantaban cartas de los ríos, se acopiaba madera y leña, se fundía. Se cumplía, honrada y fielmente, el rol que, además del propio, deben llenar los Institutos Armados en tiempo de paz.

La formación, por decreto supremo, de un establecimiento en la fluvial región Tambo-Perené-Ucayali y de la «Junta Directiva de la Navegación Fluvial», incrementó ese rol (15 Enero 1869).

Pero no era solamente este el trabajo de los marinos en la Montaña. Mientras unos hacían crecer esta ciudad que ha llegado a ser el centro económico del Oriente, los más exploraban los ríos, exponiendo su vida. Hay que conocer lo que significa la navegación fluvial para aquilatar el esfuerzo de los oficiales que llevaron las lanchas del Estado hasta los lugares donde la naturaleza podía más que el valor. En el río todo los acechaba; el fondo con sus bajos y playas traidoras, con sus peces voraces y sus remolinos hirvientes; el cielo con sus tempestades; el clima extenuamente y traidor; el aire poblado de gérmenes nocivos; los salvajes indómitos y hambrientos de carne humana; y el bosque, el bosque misterioso, cubierto de animales y plantas desconocidas, mensajeros de muerte muchas de ellas.

No existían por entonces los prácticos de río, esa poderosa ayuda de ahora para la navegación fluvial. Las naves se aventuraban en los malos pasos y en los ríos de cabecera confiados solamente en la pericia profesional, el valor y el deseo de gloria de los Comandantes. Y sin embargo se navegaban todos los ríos y se vencieron los Pongos.

La cruzada que en el Oriente empeñaron los marinos contra la ignorancia interesó fuertemente a la opinión pública que seguía atentamente los episodios novelescos de las expediciones militares. Así se formó el ambiente favorable que necesitaba la Montaña para ser atendida en todas sus necesidades. Entonces se erigió a Departamento la Provincia Litoral de Loreto. Entonces, también, se creó la Comisión Hidrográfica que reunió los trabajos dispersos y realizó otros, todos los cuales hizo conocer al Gobierno. A tal extremo llegó el interés de éste por los territorios de Oriente, que decidió invitar a los otros Gobiernos limítrofes a que nombraran representantes a fin de formar una Comisión Mixta que estudiara el terreno.

(1).—Melo. Tomo XXXIV. Posteriormente veremos cómo después el Gobierno abandonó la obra hecha con tanto trabajo.

CAPITULO VI

(1870 — 1880)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

El Coronel Balta gobernó hasta el 21 de Julio de 1872, fecha en que fué apresado por su Ministro de Guerra, Coronel Tomás Gutiérrez. Sofocada la revolución que encabezaban el último y sus hermanos, se hizo cargo del poder el Vice-Presidente Herencia Zevallos, hasta que el Congreso proclamó a don Manuel Pardo, Presidente Constitucional, el 2 de Agosto de 1872. Con él entraba al poder el partido civil.

Primero la oposición parlamentaria, después un movimiento revolucionario que estalló en Ayacucho, dos en Lima, el fracasado intento de Piérola con el «Talismán» y el levantamiento de Iglesias en Cajamarca, fueron las principales inquietudes que tuvo el Gobierno.

El 4 de Febrero de 1873 se firmó el Tratado de Alianza Defensiva entre el Perú y Bolivia, al que se trató que Argentina se adhiriese. Por los tratados de 1874 (6 Agosto) y 1871 (21 Julio), la Nación del altiplano pareció arreglar de manera definitiva sus fronteras con Chile.

En Agosto de 1876 ascendió al Poder el General Mariano Ignacio Prado y con él la reacción anti-civilista. Víctima de ésta, murió asesinado el 16 de Noviembre de 1878 el ex-presidente Pardo. Antes de tal suceso se habían producido dos movimientos revolucionarios a favor de don Nicolás de Piérola; uno en Moquegua en Octubre de 1876 y la sublevación del «Huáscar» que terminó con el brillante combate de Pacocha.

El arreglo de límites entre Chile y Bolivia había sido a corto plazo. El 4 de Febrero de 1879 el primero de estos países se apoderó del territorio boliviano de Antofagasta y declaró la guerra al Perú, dos meses después. Rota las hostilidades, el resto del decenio lo llenó la hermosa campaña marítima que terminó con el combate de Angamos (8 Octubre). A poco el ejército peruano abandonó Tarapacá, retirándose hacia Arica (18 Diciembre).

Acabó la década con el viaje del Presidente Prado a Europa, el reconocimiento de Piérola como Jefe Supremo (24 Diciembre), la Campaña de Tacna y el inolvidable sacrificio de Bolognesi.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

Al terminar el decenio anterior corría por el Perú una fiebre de grandes empresas. No había departamento, provincia o distrito, que no pidiese tal o cual obra pública, especialmente ferrocarriles.

El gobierno con que se inició la década, poseído también de aquel deseo, queriendo satisfacer la opinión pública e inconsciente de su responsabilidad ante la Historia, se lanzó en una política financiera de gran tono. La ley de Enero de 1869 lo había autorizado para contratar la construcción de todos los ferro-

carriles que necesitara la República, contando siempre con las entradas del guano. En virtud de esta autorización, la casa Dreyfus concedió en 1870 un empréstito por valor de 59.600.000 soles con garantía de las rentas de la nación, especialmente las de Aduanas y la propiedad de los ferrocarriles en construcción. Pocos meses después se contrató otro préstamo por 75.000.000 soles, con la misma casa, para irrigación, ferrocarriles y la conversión de los empréstitos de 1865, 1866 y 1870.

«Los resultados de estas impremeditadas operaciones» —dice Ugarte— «fueron, como veremos, perjudiciales para el crédito externo y para el equilibrio fiscal y económico del país. Afirma el Ministro Juan Ignacio Elguera, de la administración Pardo, «que el empréstito del 70 lanzado al público a 85½%, y cubierto según se dijo, por una cantidad quíntuple a la pedida, se cotizaba en pérdida a los pocos días de su emisión», y que el del 72 «no habiéndose suscrito por el público, quedó nominalmente emitido, tomado sólo a la parte estipulada, a firme por los contratatistas (cuatro millones de libras), y sosteniendo apenas su precio en la bolsa, según después se ha visto, más por falta de operaciones que por los precios cotizados en ella representasen verdaderamente negociaciones realizadas». El mismo autor cita las frases de don José Manuel Osores en una conferencia que dió el año 79 en Lima. En ella el conferencista expuso cómo se formaban cuadros exageradísimos del movimiento comercial y cómo las pingues utilidades que obtenían los contratistas y el inesperado éxito en la colocación de nuestro papel en los mercados europeos, despertaron la codicia de cuantos podían intervenir en estos negocios. «Con los empréstitos y los adelantos de la casa Dreyfus», agrega, «ingresó al país una suma inmensa de valores que trajo como consecuencia la baratura del numerario y el vértigo comercial todo a base de crédito, todo aplicado a negocios que no podían dar de inmediato las sumas necesarias para el servicio de las deudas adquiridas». Al finalizar 1871 había graves signos de crisis: la oferta de letras sobre el extranjero disminuía y los comerciantes cubrían sus facturas con el metálico que iba desalojando del país los billetes de banco. Para evitar la huída metálica, en Diciembre de 1872, se dió una ley de monometalismo plata. Al año siguiente había ya dificultades para la circulación de los billetes bancarios. El Gobierno estableció en parte la confianza limitando las emisiones bancarias por el decreto del 18 de Noviembre de 1873. La confianza, que renació en esta medida, no duró mucho. En Julio 1875 vino el pánico y los depositantes bancarios comenzaron a retirar sus capitales mientras los tenedores de billetes acudían a canjear éstos. Entonces el Gobierno apoyó el arreglo de los Gerentes de los bancos, que habían acordado la suspensión del pago en metálico de sus obligaciones mientras no volviera éste a sus cajas, y la admisión de los billetes de todas las entidades bancarias. Como la situación no mejoraba, en Setiembre de 1875, el Gobierno celebró con los bancos un acuerdo mediante el cual los últimos pecaban a ser administradores del salitre y consignatarios del guano, previa entrega a aquél de 18.000.000 de soles en préstamo y recibiendo en cambio, autorización para elevar su emisión de billetes hasta 15.000.000 de soles.

El 17 de Agosto de 1877 se declaró la crisis general y la entrada franca del papel moneda. Mediante ese decreto el Gobierno tomaba la responsabilidad de la emisión de billetes de los bancos, la cual ascendió, de golpe, a 20.333.333 soles.

La guerra sorprendió a la nación mientras intentaba volver a la circulación metálica. Declarada ésta, sólo se procuró reducir la inflación monetaria y evitar la depreciación del papel moneda. Como el empréstito nacional de Mayo de 1879 fué pobre, se incrementó la emisión de billetes fiscales y ese mismo año se realizó un segundo aumento. «Con esta sucesivas emisiones el monto de los billetes fiscales circulantes pasaba de 60.000.000 de soles, pero su valor efectivo no llegaba ni a la sexta parte a causa de su rápida depreciación».

Volviendo un poco atrás hay que decir que no obstante los buenos deseos de los gobernantes que siguieron a Balta, durante los períodos de éstos se agravó el mal económico del país, a veces tratando de encontrarle remedio. Pardo expuso la crítica situación al Congreso de 1872 enunciando sus buenas intenciones. Sin embargo la ley de 23 de Enero del año siguiente aumentó los sueldos a los empleados y pensionistas de la Nación en un 25%.

El presupuesto para el bienio 1875–1876 señalaba un déficit de menos de 9.000.000, cantidad que fué efectivamente más de 44.000.000 de soles. Vino entonces la moratoria de Agosto de 1875 y el contrato con los bancos, efectuado el mismo mes, como dije anteriormente. Como no podíamos pagar nuestras deudas externas, marchábamos rápidamente hacia la bancarrota no obstante las leyes que referentes a impuestos se dieron a finales de la década.

El gobierno de 1872 propuso al Congreso un impuesto de exportación de escala móvil al salitre. La ley contó con tenaz oposición de los productores y trajo como consecuencia el estanco del salitre, mediante el cual el Estado adquiría toda la producción con el fin de controlar la venta. Pero como nadie acompañó al Gobierno y existía una competencia entre el salitre y el guano, se dictó la ley de Marzo de 1875 que prohibía la adjudicación de terrenos salitreros autorizando al Ejecutivo para adquirir los yacimientos y establecimientos de Tarapacá.

Anteriormente dijimos que los Bancos tomaron a su cargo el salitre. En 1878 el Banco de la Providencia se subrogó a los demás, pagándoles la deuda de 18.500.000 soles, transfiriendo después sus derechos a la «Compañía Nacional de Salitre». El Gobierno había intentado levantar un empréstito para la terminación de la expropiación de las salitreras que los bancos habían iniciado. Dicho empréstito no pudo colocarse.

A pesar de que se debían detener las obras públicas que se hacían en gran escala, se les dejó continuar su curso a la terminación del Gobierno de Balta. El Congreso sancionó un contrato con Dreyfus en la esperanza de elevar el valor de los bonos de 1872. Este, que engañaba al Gobierno, hizo mala atmósfera al crédito peruano en Europa y a principios de 1874 nuestros bonos se cotizaban al 49½%. Entonces se firmó el convenio de Abril de 1874 que liquidaba el contrato Dreyfus al Gobierno en libertad para celebrar nuevos arreglos sobre el guano pero dejando al descubierto el servicio de la deuda externa desde el segundo semestre de 1875.

Mediante las leyes de Marzo, Abril y Mayo, el Gobierno obtuvo permiso para proveer a la deuda externa del segundo semestre de dicho año, vender 300,000 toneladas de guano y contratar, por el mejor medio posible, el expendio

de nuestro abono en todos los mercados, asegurando el servicio de la deuda externa. En virtud de esas autorizaciones los comisionados del Perú en Europa celebraron un arreglo con la «Sociedad General de París» por el cual ésta anticipaba Lp. 950.000 por una sola vez. El contrato fué aprobado por el Gobierno se planteó uno nuevo y los tenedores de bonos protestaron por no haber sido consultados. Entonces (7 de Junio de 1876) tuvo que aceptarse una propuesta desventajosa con «The Peruvian Guano Company Limited».

Pronto surgió la competencia entre el guano vendido por Dreyfus y el exportado por la «Peruvian». El negociante reclamaba al Gobierno un saldo proveniente de adelantos. Este, a su vez, acusaba a Dreyfus de malos manejos. El hecho concreto era que el consignatario francés seguía vendiendo guano, impidiendo así el negocio de la «Peruvian Guano», compañía que había pagado por adelantado al Ejecutivo las anualidades de 1877 y 1878. Antes tales escándalos se consiguió el asentimiento de Dreyfus, «The Peruvian Guano» y la «Sociedad General de París» para una fusión de intereses de las dos primeras unidades. El Gobierno trabó este arreglo con reclamaciones intempestivas y en esta situación Chile declaró la guerra al Perú. Esta nos sorprendió dice Ugarte, sin recursos militares ni financieros para sostenerla y pleno régimen de papel moneda. «Por desgracia»— añade— «los mismos gobernantes que malgastaron tan cuantiosos recursos no se preocuparon de mantener un ejército y una marina que resguardaran esas codiciadas riquezas, y tuvieron la ilusión de confiar en la diplomacia para defender nuestra seguridad contra las agresiones exteriores».

Como ha ocurrido casi siempre en el Perú cuando se ha tratado de comprar material de guerra, se recurrió a los donativos patrióticos y se formó una Junta que los recibiera. Después se dieron varias leyes, de acuerdo con un plan presentado por el Ministro Izcue, procurando rentas para la guerra y las necesidades normales del país. Estas fueron las del 17 de Mayo creando la contribución personal, la del 20 del mismo mes autorizando la emisión de 10.000.000 de soles por suscripción de un empréstito interno, la del mismo día elevando la cuota de las contribuciones de predios y estableciendo la contribución del 5% anual sobre la renta del capital movible y la del 24 de Mayo creando el impuesto del 2% ad-valoren sobre el azúcar exportado. Se ordenó también que los derechos de importación se pagaran en plata sellada. Como el empréstito a que se hace mención produjo sobre entrada, se emitieron 32.000.000 de soles en billetes de responsabilidad fiscal. El monto de éstos llegó así a 60.000.000 de soles, rápidamente depreciados en valor.

Al hacerse cargo del Ministerio de Hacienda don José María Químper, expuso al Congreso la situación; no había recursos. «Pero al mismo tiempo de estar así agotados los medios ordinarios y extraordinarios de ingresos, las exigencias eran tan grandes como premiosas» — decía Químper — «Hacía seis días que no se daba socorro a los cuerpos del ejército de reserva; el Ejército del sur sólo contaba con recursos indispensables hasta el 31 de Julio; nuestros esforzados marinos carecían hasta de lo más preciado para sus primeras necesidades; una fuerte deuda flotante, no menor de S|o. 5.000.000, originada por los gastos hechos en la guerra, pesaba sobre el Erario; y finalmente los empleados públicos en todas las listas, insolutos de sus haberes hacía mucho tiempo, veían asomar los horrores de la miseria en el seno de sus familias».

Ante esta situación Químper propuso un impuesto sobre el capital que fué rechazado por el Senado que, además, derogó varios decretos últimamente

dictados. El Gobierno devolvió las leyes derogadas haciendo observaciones. El Congreso insistió y se cambiaron en poco tiempo dos Ministros de Hacienda. Hubo que autorizar nuevas ediciones de papel moneda. El Monto de éstas fué Lp. 600,000 por ley del 16 de Octubre y 32.000.000 de soles en billetes de responsabilidad fiscal el 28 del mismo mes.

Llamado Químper nuevamente al Ministerio, el Congreso promulgó las leyes de Noviembre de 1879. Se creó el impuesto a los boletos de transporte, se elevó al 10 % anual la cuota de las contribuciones de predios y renta del capital movible, se asumió la emisión de un millón de soles hecha por el Banco Garantizador y se promulgó la ley autorizando a la Junta de la Emisión Fiscal para mandar fabricar billetes: 1°por valor de S|o. 6.666.300 y 2°. por valor de S|o. 3.066.000. Además se estancó el producto de los minerales de plata al mismo tiempo que se prohibió la exportación de dicho metal y se elevó la tasa del impuesto a la exportación de azúcar.

La guerra hizo pensar seriamente en el establecimiento del crédito exterior y en Octubre de 1879 el Ejecutivo fué autorizado por el Congreso para celebrar arreglos sobre la deuda externa, las cuestiones pendientes con las casas contratistas del guano y la venta de dicho abono.

Para efectuar convenios con los acreedores salieron los comisionados especiales a Europa. Estos no pudieron entenderse con Dreyfus y la «Peruvian Guano». El Gobierno chileno, dueño ya del mar, había declarado que no reconocía ningún arreglo hecho a base de guano y del salitre por el Gobierno Peruano posteriormente a la declaratoria de la guerra.

LOS ACONTECIMIENTOS

SE HUNDE EL DIQUE

El decenio 1870–1880 comenzó mal para el Apostadero. Inexperiencia de los receptores del material en Inglaterra o de los encargados de su cuidado en Iquitos, bien descuido criminal; el hermoso dique se hundió por habérsele roto una de las bombas que lo servía. Para sacarlo se encargó material a Inglaterra así como personal especial. Todo fué inútil. Se perdió para siempre. El 5 de Marzo de 1872 el Gobierno dió un decreto ordenando fueran suspendidos los trabajos de reflote y se destruyera el casco, extrayendo sus piezas.

LOS VIAJES DEL PREFECTO OLARIA

Como anteriormente dijimos, el Prefecto Olaria se había propuesto recorrer las poblaciones situadas en las riberas de los ríos de su jurisdicción. Con el fin de visitar las del Ucayali, salió de Iquitos el 1°. de Mayo de 1870, a bordo del explorador «Napo». Veinte días demoró la surcada de ese río, durante los cuales fueron visitados los lugares poblados, tiempo que aprovecharon los marinos en conseguir datos y tomar anotaciones de importancia. El 16 de Junio después de viaje fructífero, estaba el «Napo» en Iquitos.

Apenas llegado, Olaria preparó su expedición al Alto Marañón. Esta tenía por objeto establecer en Borja un pueblo fortificado. Para el efecto salió de Iquitos en los primeros días de Julio, en el «Pastaza». Llevaba a bordo la

columna exploradora con sus mujeres, algunas personas que deseaban establecerse en Borja y todos los útiles necesarios para la fundación del nuevo pueblo, con las fortificaciones necesarias para la defensa contra los ataques de los indígenas.

Olaria llegó el 11 de Julio a Puerto Guzmán y el 13 al lugar de su destino, día que el «Pastaza» comenzó el regreso a Iquitos. De este punto el buque volvió a Borja el 29 de Agosto, llevando víveres a los expedicionarios. Terminada su comisión, marchóse al primer puerto oriental.

EXPLORACION DEL TAMBO POR TUCKER

Aceptada por el Gobierno la sugerencia hecha por el Presidente de la Comisión Hidrográfica sobre adquisición de un vapor especial para los trabajos de exploración de los ríos, marchó a Estados Unidos de Norte América el Contralmirante Tucker y contrató con Pusey, Jones & Cía., de Delaware, la construcción de una lancha de mayor fuerza y resistencia que las tipo «Napo». La nave contratada tenía la particularidad de poseer ruedas desconectables, cuyo mecanismo era ventajoso en ríos correntosos por la ayuda que presentaba al timón. Tucker vigiló personalmente la confección del vapor, lo condujo al Perú el Comandante Eugenio Raygada y, una vez en Iquitos, se le bautizó con el nombre de «Tambo», por el río que, según el concepto del Presidente de la Comisión, sería el que más provecho rendiría al Perú si se lograba navegar y el cual se proponía explorar inmediatamente.

«El Tambo» tenía casco de hierro dividido en tres secciones y dos proas con sus respectivos timones. Sus dimensiones eran: eslora 117 pies; manga 27; puntal 16. Tenía 197 toneladas de registro; fondo plano; calado medio 3'5". Poseía dos máquinas de 127 H.P., con un andar medio de 7 nudos, que trabajaban independientemente, pudiendo dar cada una marcha invertida. Consumía unas quinientas rajas por hora. Tenía dos cañones de bronce; de 12 y 18 camarotes en sus dos cubiertas.

Al mismo tiempo que «El Tambo» se había mandado hacer la lancha a vapor «Mayro», también en Estados Unidos y por Pusey, Jhones y Cía. Traía casco de fierro de 3|16" dividido en tres compartimentos estancos y máquinas de 16 H.P. y 6 nudos. Registraba 35 toneladas. Sus dimensiones eran: eslora 60 pies; manga 12 pies; y puntal 5 pies. Calaba 2'3". Fué armada en 1872 en Pará.

El 20 de Octubre de 1870 salió de Iquitos la Comisión a bordo del «Tambo», que era comandado por Eduardo Raygada y llegó el 6 de Diciembre a la boca del río cerca de cuya desembocadura se varó la lancha, permaneciendo en este estado hasta el 3 de Enero. Varada nuevamente el 6, el Presidente y los demás miembros de la Comisión se embarcaron en canoas para continuar la exploración.

Surcó el Tambo la Comisión, entró al Ene, y, viendo los inconvenientes que ofrecía éste a la navegación, bajólo y entró al Perené, río en el cual encontró idénticas dificultades que en el anterior. Desalentado, regresó el americano al punto de partida y allí llegó el día 10 el «Tambo», libre ya del bajo en que había varado. Aquí Tucker ordenó al Comandante que pasase a explorar el Pichis pero éste le hizo notar que las instrucciones que había recibido se limi-

taban a señalarle la exploración del Tambo solamente. Esto hizo que la Comisión comenzara su regreso a Iquitos donde llegó, a bordo del «Tambo» siempre, el 24 de Enero de 1871.

En el parte elevado a la Superioridad, Tucker atribuye el fracaso de su exploración a la carencia absoluta de leña que padeció en el viaje, siéndole ésta necesaria para levantar la considerable presión que necesitaba para aventurar el buque en los rápidos. Hay que decir que el Contralmirante no previó esta dificultad en Iquitos. Si así hubiera sido, una reserva de carbón, empleada en los momentos difíciles hubiera salvado el inconveniente, tal como se había hecho en exploraciones anteriores, dirigida por los marinos peruanos.

TRABAJOS DE LIMITES

Fracasados en 1866 los trabajos de límites de la Comisión que presidió Carrasco, el Gobierno Peruano nombró en 1871 a don Manuel Rouaud y Paz Soldán como nuevo Comisario, a fin de que se completasen los estudios pendientes. El señor Rouaud, ex-Secretario de Carrasco en 1866, como se recordará, tenía como Secretario Interino el Teniente 1°. don Froilán Plácido Morales.

La comisión encomendada comenzó a ser cumplida el 8 de Agosto de 1872. En medio de grandes dificultades y peligros la Comisión Mixta realizó las observaciones que le estaban ordenadas viajando a bordo del «Napo», mandado por el Comandante Bernardo Coronel, quien tenía como Segundo al Teniente Carlos La Torre. Quedó colocado el marco provisorio de límites en la boca del Apaporis. Al salir de Teffé se había declarado entre ellos, sus acompañantes y la dotación del «Napo» una epidemia de la espantosa fiebre perniciosa de que está infectado el Yapurá. No obstante, adelantó el explorador y haciendo inauditos esfuerzos (tenía dos terceras partes de su tripulación enferma) llegó a Tomantins. A poco se reunió a la comisión, cuyo Jefe estaba agónico, el vapor brasilero, completamente infestado también.

En estas circunstancias el «Napo» fué enviado a Iquitos por víveres y la Comisión marchó a Manaos llevando al Comisario, quien había perdido la razón. Antes de que llegara a ese punto, en Teffé, el 29 de Setiembre de 1872, cesó de existir el señor Rouaud y Paz Soldán.

Para sustituir al jefe fallecido, el Gobierno Peruano nombró, en Diciembre de ese año, al Capitán de Fragata don Guillermo Black como miembro de la Comisión, la que fué integrada por el Teniente 2°. don Federico Rincón y el Alférez de Fragata don Manuel Cosme de la Haza, como Ayudante. Representaba también a la Marina el Capitán de Corbeta don Froilán Morales, actuando como Secretario en propiedad. En Junio de 1873 comenzaron sus trabajos los nuevos miembros de la Comisión. En este mes salieron de Manaos en el «Napo» (mandando todavía por el Comandante Coronel, secundado por el Teniente Manuel Sánchez), llegando el día 16 de Junio a la boca del Igara, en el Putumayo. Allí hallaron restos del marco de límite puesto provisoriamente por el señor don José da Costa Azevedo en 1866 y, para fijar el punto seguro de colocación del marco definitivo, el «Napo» comenzó a explorar hasta llegar al río Cotuhé, donde hicieron el observatorio y colocaron hito, por ser el único lugar alto de las inmediaciones. Se hallaron presentes en la ceremonia los vapores brasileros «Pará» y «Apaporis» y el peruano «Napo», los que empavesaron para hacer más solemne la colocación del mojón el 26 de Julio de 1873.

Instalado el segundo hito el 31 de Julio, la Comisión Mixta decidió llevar adelante los trabajos en el Yavarí, interrumpidos en 1866. Los miembros peruanos regresaron a Iquitos, y el 15 de Setiembre de 1873 salieron con rumbo a Tabatinga, a bordo del «Napo» y la lancha «Mayro», comandada por el Teniente 2°. Graduado don Carlos La Torre. El «Napo» llevaba cuarenticinco tripulantes y veinte la «Mayro».

El 16 de Enero de 1874 salió de Tabatinga la Comisión Mixta. Los miembros brasileros iban a bordo de los vapores «Apaporis», «Yavarí» y «Yaquirana», llevando por todo 106 individuos a su bordo. Además, remolcaban tres embarcaciones especialmente construídas (habían obsequiado dos al personal del Perú), don falúas y dos canoas.

Habiendo considerado conveniente los comisionados peruanos ratificar la exploración del «Yavarí», lo efectuaron hallándole conforme con los datos encontrados en 1866. A principio de Febrero llegaron a la confluencia del Gálvez. Siguieron navegando en el «Napo», hasta el 7 y, enviando al buque a la boca del Gálvez, continuaron avanzando en lanchas hasta el 19, día en que se hizo imposible emplear ese medio de navegación y se recurrió a las chalanas y canoas. A partir del día 28 la navegación se hizo deficilísima por las numerosas palizadas que impedían el paso, obligando en algunas ocasiones, a arrastrar las embarcaciones. El 3 de Marzo comenzó a azotar a las Comisiones otro peligro: los salvajes. Pronto se unió a éste el de las fiebres interminables.

No obstante todas las dificultades, los comisionados siguieron adelante, cortando los troncos para poder pasar. Cuenta el diario de viaje que el 4 de Marzo tuvieron frente a ellos un árbol que medía 40 metros de largo y 3.50 mt. de circunferencia y el 7 tuvieron que detenerse diez y nueve veces para cortar palizadas.

El 14 se hizo imposible el avance y entonces se colocó el marco definitivo que debía servir de límite, acto con el cual terminó sus trabajos la valiente y experta Comisión.

EL SEGUNDO INCENDIO EN IQUITOS

Una nueva desgracia se sumó pronto a la del dique. A 10 horas del 27 de Agosto de 1872 se incendió la casa del vecino Espinoza. El fuego se contagió rápidamente y pronto ardieron las oficinas de la Comandancia General, la Mayoría de Ordenes, la Capitanía y el Cuartel de la Columna de Marina. No obstante que la Marina defendió valerosamente sus edificios, como dice el Sub-Prefecto al dar cuenta a la Superioridad del siniestro, se destruyeron los que se ha hecho mención.

EL PRESUPUESTO DE 1873 — 1874

El Presupuesto General de la República para el bienio de 1873–1874 fué balanceado como sigue:

INGRESO	S/. 61.288.542.00
EGRESO	» 80.543.615.90
DIFERENCIA	S/. 19.254.873.90
Rebajando mesadas de la Casa Dreyfus	» 4.900.000.00
DEFICIT	S/. 14.354.873.90

Sin entrar a considerandos sobre Presupuesto global, veamos el de Guerra y Marina (S|. 8.260.963.50), del que se invertía en Loreto la cantidad que sigue, en la forma especificada:

Comandancia General	(anual)	S|.	11.944.00
Mayoría de Ordenes y Comandancia del Arsenal	»	»	7.040.00
Comisaría y Marina	»	»	5.796.40
Intervención del Arsenal y Guarda-Almacenes	»	»	3.783.50
Arsenal	»	»	17.920.50
Vapor «Pastaza»	»	»	31.311.50
» «Morona»	»	»	31.311.50
» «Napo»	»	»	12.588.00
» «Putumayo»	»	»	12.588.00
» «Tambo»	»	»	20.327.00
Capitanías de Puerto en Amazonas y Huallaga (San Antonio Iquitos, Yurimaguas)	»	»	3.816.00

Factoría Naval:

Fábrica de Tejas y ladrillos	S|. 3.608		

Talleres de que consta la Factoría:

Dirección de obras	» 10.344		
Fundición	» 3.936		
Cobrería	» 2.976		
Maquinaria	» 7.872		
Modelería	» 4.752		
Herrería	» 4.272		
Calderería	» 2.736		
Aserraduría	» 4.272		
Carpintería	» 11.172		
Albañilería	» 7.344	»	70.460.00
Combustible, artículos navales		»	72.080.00
Comisión Hidrográfica		»	12.987.00
Guarnición de Iquitos		»	34.540.80
SUMA ANUAL		S|.	348.494.20

Como datos interesantes, consignaré los referentes a las dotaciones de las unidades y la ración diaria dada a los jornaleros del Estado.

El «Morona» contaba con la siguiente dotación:

1 Comandante (Teniente 1°.)
1 Detall (Alférez de Fragata)
1 Contador (Oficial 3°. del Cuerpo Político)
1 Segundo Contramaestre
1 Segundo Guardián
1 Segundo Calafate

1 Cocinero de Equipaje
1 Cocinero de Cámara
1 Mayordomo
1 Despensero
3 Prácticos
1 Artillero de Preferencia
4 Artilleros ordinarios
5 Marineros
8 Grumetes
6 Pajes
1 Segundo Maquinista
1 Tercer Maquinista
5 Fogoneros

El «Tambo» tenía:

1 Comandante (Teniente 1°.)
1 Detall (Teniente 2°.)
1 Despensero
5 Artilleros de Preferencia
2 Marineros
4 Grumetes
2 Pajes
3 Maquinista
1 Fogonero
2 Carboneros

En el «Napo y «Putumayo» había aproximadamente la misma dotación, consistente de:

1 Comandante (Teniente 1°.)
1 Detall (Alférez de Fragata)
1 Segundo Guardia
1 Segundo Práctico
2 Artilleros de Preferencia
2 Artilleros ordinarios
4 Marineros
2 Grumetes
2 Pajes
2 Maquinistas
2 Fogoneros
2 Carboneros

Guarnición para desempeñar la comisión en la frontera a órdenes de la Comisión de Límites

1 Teniente
1 Sargento 1°.
1 Sargento 2°.
1 Cabo 1°.
1 Cabo 2°.
6 Soldados

La lancha a vapor «Napo» tenía:

1 Comandante (Alférez de Fragata)
1 Segundo Guardián
1 Despensero
2 Artilleros de Preferencia
4 Marineros
1 Maquinista
2 Fogoneros
2 Carboneros

En cuanto a la ración diaria que percibían los indígenas jornaleros del Estado, consistía de:

1.5 libras de peje salado
1 » de fariña
3 onzas de arroz
2 » de frijol
1 » de manteca
0.5 » de sal
una dieciseisava parte de galón de ron

Esta ración se avaluaba en veinticinco centavos.

ESTADO DE LA FLOTILLA

De un informe presentado por el Comandante General a principios de 1873 parece deducirse que el estado de la Flotilla era todo lo satisfactorio que hubiera sido de desearse. Estaban en carena el «Pastaza» y la «Putumayo», de la cual salieron en buenas condiciones de servicio. En esa fecha sólo necesitaban limpiar sus fondos y arreglar sus calderas el vapor «Morona».

LAS ULTIMAS EXPLORACIONES DE LA COMISION HIDROGRAFICA

Fracasada la comisión del río Tambo y no habiendo podido hacer en 1871 la del Perené, como dejé anteriormente expuesto, a principios de 1873 Tucker decidió continuar sus trabajos en los afluentes del Alto Ucayali. Para esto despachó al «Mayro», comandado por el Teniente 2°. Graduado don Ismael Meza, el 22 de Febrero, con órdenes de tomar observaciones hasta la boca del Pachitea, donde debía esperar al «Tambo». Este vapor mandado por el Capitán de Corbeta Graduado don Antonio Gustavo Donayre, llevando a su bordo al Presidente de la Comisión, zarpó de Iquitos el 4 de Abril y llegó el 8 a la boca del Ucayali.

Haciendo frecuentes observaciones astronómicas, siguió la Comisión su surcada y llegó el 15 a la boca del Pachitea, encontrando al «Mayro». Como las aguas del Ucayali y Pachitea comenzaban a bajar, Tucker decidió continuar su exploración en embarcaciones pequeñas, lo que comenzó el 19, en seis canoas tripuladas por diez soldados a las órdenes del Mayor don Ramón Herrera.

El 4 de Junio llegaron Tucker y los suyos a la confluencia del Pichis y Palcazu y el 6 entraron al Pichis. El 14 surcaron un riachuelo al que llamaron

Herrera-Yuca. El 15 continuaron explorando el Pichis hasta llegar al lugar que denominaron Puerto Tucker, desde el cual comenzaron a bajar, llegando el 17 a la confluencia con el Palcazu.

El 22 de Junio llegaron a Puerto Mayro, surcando parte del Palcazu y regresando después al Pichis y la boca del Pachitea. Allí, el 28 de Junio, encontraron fondeados al «Tambo» y «Mayro». Comenzaron a bajar el 30 y el 15 de Julio llegaron a Iquitos, Habían dejado establecida la navegación directa, en creciente, de vapores de calado inferior a 16" entre Iquitos y puerto Tucker (1,049 millas náuticas); y la posibilidad, para vapores de calado inferior a 18", de surcar el Pichis en cualquier época hasta Puerto Pardo, distante 1,000 millas de Iquitos. Raymondi, en la obra que tantas veces he citado, dice que esta exploración fué de trascendental importancia para el porvenir de la región de Chanchamayo y para la ciencia en general, gracias a los datos recogidos por los señores don Jaime H. Rochelle y don Francisco Galt, así como por el mapa hecho por los ingenieros Sparrow y Roland.

De regreso del Ucayali, el Contralmirante Tucker preparó la exploración completa del Amazonas y salió en el «Tambo» el 18 de Setiembre, bajando el río para comenzar sus trabajos por la frontera brasilera. El 27 del mismo mes llegó a la boca del «Yavarí». Realizó observaciones en ese punto y, deteniéndose, para efectuar idéntico trabajo en otro, surcó a Iquitos, lugar donde arribó el 12 de Octubre. En este sitio permaneció hasta el 28, día en que comenzó a surcar el Amazonas, estacionándose en los puntos importantes para hacer observaciones. Siguió surcando en esta forma hasta el 22 de Noviembre, fecha en que comenzó su regreso desde Puerto Achual. El 24 llegó a la boca del Huallaga y remontó este río hasta Rumi-Callarina. El 30 comenzó su regreso y arribó a Iquitos el 6 de Diciembre.

Mientras el «Tambo» hacía las anteriores exploraciones, el 2°. Ayudante de la Comisión, don Gualterio Butt, realizaba otras a bordo del «Mayro», Comandado por el Teniente 2°. Graduado don Carlos La Torre.

El 17 de Setiembre salió la «Mayro» de Iquitos al Nanay, río que surcó hasta el 24, habiendo entrado 195 millas desde la boca. Hechas las observaciones necesarias, la lancha regresó a Iquitos el 2 de Octubre.

El 13 de Octubre salió nuevamente la «Mayro» y comenzó a subir el Itaya, el que sólo pudo surcar 38 millas desde la desembocadura. El 18 regresó a Iquitos. El 27 del mismo mes comenzó la lancha a subir el Amazonas con rumbo al Potro, a cuya boca llegó el 8 de Noviembre. Surcó este río hasta 28 millas de la boca y el 12 salió a la desembocadura.

El 15 de Noviembre entró la «Mayro» al Morona, explorando el río y salió el 19, entrando al Pastaza al día siguiente. Después de varias varadas, la lancha fué sacada del río, para meterla al Tigre el día 24. Se surcó éste hasta el 29, habiéndose llegado a 104 millas, desde su boca, y el 2 de Diciembre se comenzó el regreso a Iquitos, a donde se llegó el 4.

Con los trabajos anteriores terminó la vida de la comisión Hidrográfica. Si cometió errores, justo es decir que también realizó buena labor, ayudada valiosamente por el personal de oficiales de la Marina que no pertenecía a ella, como puede verse por los informes de Tucker, Butt, Wertheman y otros, en los cuales elogian el concurso de los comandantes y oficiales de los vapores.

Nos dejó la comisión un archivo importante compuesto de tablas de latitud, tablas de longitud, tablas de distancias, tablas de elevaciones sobre el nivel del mar, de variaciones magnéticas, de corrientes, de temperaturas, registros meteorológicos, importantes datos sobre poblaciones, cultivos, posibilidades, tráfico comercial, etc. Sin embargo, estos datos deben ser usados con cautela. Parece que no hubo un procedimiento standard de trabajo entre los miembros de la Comisión y que el Presidente de ella no cumplió el rol de contralor que le tocaba. De allí diferencias apreciables entre ciertas observaciones, las que Raymondi anota en su obra (1).

Quizá si lo más completo que produjo la Comisión fué el mapa, levantado por el ingeniero don Arturo Wertherman, de los ríos Amazonas, Marañón y Huallaga, mapa que presentó al Gobierno en 1873, acompañado de unos cuadros geográficos.

NUEVO COMANDANTE GENERAL.—VARGAS PREFECTO

A fines de 1872 terminó su labor en Loreto, como Comandante General, el Capitán de Navío don Federico Alzamora, quien había realizado una administración enérgica y juiciosa. Lo reemplazó el Capitán de Fragata don Enrique Carreño. Casi al mismo tiempo asumió la Prefectura el Capitán de Corbeta don Mariano Adrián Vargas, quien fué depuesto por una asonada popular, en Moyobamba, el 6 de Abril de 1874.

La estadía de Carreño en Iquitos estuvo sembrada de dificultades y contratiempos. Todo le fué hóstil, Sin embargo, su larga gestión demuestra que este Jefe poseía excepcionales cualidades para el mando, por lo combativo, lo tesonero y lo celoso de su cargo.

Para escribir sobre el estado de la Flotilla, su caída progresiva y su práctica extinción, durante los años 1873–1877, dispongo del libro copiador de oficios de la Comandancia General, cuyos documentos están inéditos. Este libro, a la vez que aclara muchos puntos oscuros, pinta de cuerpo entero a los hombres que actuaron en ese período. A. Carreño el primero.

Carreño debió ser un hombre de carácter duro hasta la intransigencia. Sus acusaciones contra el personal a sus órdenes son frecuentes y acres en el archivo de sus oficios. Además, su concepto exagerado de su dignidad de Jefe, lo hizo tener continuos rozamientos con las autoridades políticas, consulares, los comerciantes y los personajes de importancia. Justo es decir en su descargo que la angustiosa situación económica que por entonces pasó el Departamento, situación angustiosa que Carreño sufría de manera doble (como Jefe y como hombre), exacerbaron su carácter, manteniéndolo en continua irritabilidad. Además, las asonadas e incitaciones contra el Comandante General fueron frecuentes en este tiempo. La directa intervención en éste en asuntos de carácter esencialmente político contribuyó al malestar departamental. Tal el caso de las elecciones de 1875, a las cuales se presentaron, disputándose la diputación por la provincia, el Capitán de Corbeta don Gregorio Pérez, el de Fragata don Enrique Espinar, el de Navío don Camilo Carrillo y el Coronel Graduado Smith, hermano del Sub-prefecto de entonces, Capitán de Artillería don Timoteo Smith.

(1).—Página 479.

Carreño pasó la época más difícil del departamento fluvial. Había llegado el momento en que el Gobierno se cansó de mantener la vida artificial de Oriente, y, en lugar de tratar de remediar su situación, cesó de mandar dinero. Ya veremos lo que pasó entonces en un lugar que como Iquitos, consumía víveres del Pará, carbón de Europa y cal de Borja.

Acompañaron a Carreño en estos difíciles tiempos los oficiales marinos Raygada, Márquez, Valle Riestra, Aramburú, Pérez, Coronel, Sánchez, Pizarro, La Torre, Guzmán, Balbuena, Donayre, Mesía, Calderón, Díaz y otros.

VIAJES Y EXPLORACIONES

Aunque en menor número, siguieron durante la época en que Carreño fué Comandante General, las exploraciones a los ríos y los viajes de itinerario de los vapores. El primer interesante recorrido de este período se hizo al Morona.

Deseando el Prefecto don Benito Arana visitar el río antedicho, organizó la expedición que debía ser conducida por los vapores «Napo» y «Mayro», el primero comandando por el Teniente 1°. don Juan José Díaz y por el Alférez de Fragata don José S. Pizarro el segundo. De Oficiales de Marina, acompañaba además al Prefecto el Capitán de Corbeta don Leonardo Mariátegui, en calidad de observador.

La expedición zarpó de Barranca el día 18 de Setiembre de 1874. El Prefecto iba en el «Napo», lancha que llevaba de práctico al indígena Pedro Vicente Miche, quien había acompañado a Vargas en la expedición hecha a ese río en 1867.

Sin leña preparada y teniendo que luchar con fuertes correntadas, las lanchas avanzaron muy despacio y la «Napo» sufrió una avería el 24 de Setiembre, la que fué reparada. El 28 al mediodía, llegaron al último paraje navegado por Vargas y siguieron avanzando hasta el 4 de Octubre día que alcanzaron la confluencia del Mangosisa y Cusulima lugar al que se bautizó Puerto Pardo, en homenaje al Presidente de la República. Entrándose luego por el primero de esos ríos, lo navegaron por cuatro millas, hasta encontrar un paso imposible para las lanchas y comenzaron su regreso el día 8 de Octubre, llevando a su bordo al Gran Chumbi, jefe de las tribus ayulis. El «Mayro» entró doce millas al Cusulima y luego la expedición regresó a Barranca, lugar al que arribó el 13 de Octubre.

Exploración de igual importancia que la anterior fué la realizada, con el vapor «Mayro» por el Capitán de Corbeta Eduardo Raygada, en el curso del Río Napo. Este valiente e inteligente oficial hizo salir su buque de Iquitos el 25 de Noviembre de 1875 y embocó el río Napo a la mañana siguiente, llegando a Curaray el 4 de Diciembre. El día posterior entró dos millas en el río Curaray y emprendió su viaje de regreso, por llevar un pasajero que tenía urgencia de llegar a Iquitos, arribando a este puerto el día 8 a las siete de la mañana. Presentó un informe de su expedición llamando la atención del Gobierno sobre la enorme importancia que tendría el tráfico continuo por el Napo.

Durante casi todo el período de Carreño, los vapores mayores hicieron exclusivamente el tráfico de la línea Loreto–Yurimaguas. Con el «Napo» in-

tentó el Comandante General iniciar la línea a Sarayacu. Así se hizo en efecto, el 9 de Julio de 1875, pero no se consiguió, por entonces, hacerla regular.

Además de ese servicio, los vapores pequeños desempeñaron diversas comisiones.

Tal el viaje del «Napo» a la boca del Tambo, en Noviembre de 1875, para prestar ayuda a Wertherman, y el del «Putumayo», en Noviembre del año siguiente, a traer a Iquitos a ese explorador y sus acompañantes.

CAPITULO VII

(1870 — 1880)

LOS ACONTECIMIENTOS (Continuación)

LA SITUACION ECONOMICA

El último contingente metálico llegó a Iquitos en Abril de 1871. El resto del año se siguió viviendo del crédito, el que alcanzó todavía hasta 1875. Sacada a remate la proveeduría de víveres en el mes de Agosto del último año, fué tomada por la casa Jhonston y Cía., quien traspasó su derecho a don Antonio N. Cepeda, comerciante de Iquitos. Con esta medida se economizó un centavo por ración (S|o. 0.49). En razón de que, no teniéndose anteriormente almacenes, los víveres estaban sujetos a un deterioro que los hacía subir de valor, para evitar lo cual era preciso ponerlos en barriles de galletas en las habitaciones del Comandante General y habiéndose conseguido depósitos, se ganaba aún más.

Pero al mismo tiempo que sucedía lo anterior, comenzaba un malestar económico cierto y peligroso. Hacía tiempo que se decía en Iquitos que las letras que giraba la Comisaría contra la Caja Fiscal de Lima no se cubrían en dinero sino en bonos. Carreño no daba crédito a estos rumores y los tachaba de calumniosos. Pero pronto se enteró de la veracidad de tal versión. Una carta de Piheiro y Cía., comerciante del Pará, ex-proveedores, le hizo conocer la verdad. En esta comunicación se le imputaba el hecho de haber pagado con letras a las que se quería descontar, al abonarles, el 20 ó 25%. Carreño ofició al Ministerio. Al dirigirse a Lima hacía notar la equívoca situación en que se le colocaba y como nunca el Gobierno, aún en sus más difíciles momentos, había hecho uso de ese papel en el Departamento. Decía, además, que la autorización suprema no estipulaba que el pago debía hacerse en bonos, lo que también se comprendía leyendo las duras restricciones que establecían que los giros no pasarían de veinte mil soles y los plazos de treinta días.

Rota la confianza de los comerciantes, la situación se hizo difícil en el Departamento. Sin embargo, en Octubre del mismo año alumbró una esperanza. El Gobierno hizo a los bancos un empréstito de doce millones para aliviar la situación de varios pueblos y Carreño se dirigió a aquél «suplicándole encarecidamente que dictase alguna medida que salvase la tristísima situación del Apostadero». No se le atendió. Entonces se dirigió al Ministerio, por oficio de

Noviembre de 1875, diciéndole que sentía que el dinero estuviera desapareciendo en Lima sin que tocase al Departamento «ni una palabra de consuelo». Y terminaba textualmente en esta forma: «Si al recibir dos millones no se han acordado que en estas regiones hay empleados a quienes se les debe uno y dos años de sueldos, trabajadores que se mueren de hambre y operarios que han cumplido y que van a cumplir sus contratos y que el buen nombre del país exige que se les cancele cuanto antes; menos esperanzas habrá de que se manden contingentes de las mesadas relativamente pequeñas que los Bancos deben entregarle en Octubre último. Y si con este negociado no ha cambiado la situación del Departamento en sentido favorable, pronto llegará a ser exasperante. Esto lo he expresado varias veces a ese Ministerio, aunque era innecesario porque es fácil comprender la situación de un Departamento en el que hay trabajadores extranjeros y al que no se mandan por muchos meses contingentes, que son la sangre, la vida para él».

Tal como lo preveía Carreño, la situación se hizo desesperante en Diciembre. En esta fecha se dirigió al Ministerio comunicándole que a los operarios ingleses, acosados por el hambre se les había acabado la paciencia y habían recurrido a su Cónsul, del cual incidente resultaba que los ingleses concedían quince días de plazo para recibir recursos. Como los fletes y pasajes no producían en dinero sino el 25% y muy poco la factoría. Carreño se hallaba en situación angustiosa. Contribuía a ello el peligro de quedarse sin víveres. El proveedor recibía éstos del Pará y hacía seis meses que no los pagaba, de tal manera que los comerciantes de aquella plaza lo amenazaban con suspender sus envíos, lo cual significaba la paralización del suministro de víveres al Departamento, Carreño renunció entonces, sin que le fuera aceptada su renuncia.

En Enero de 1876 la situación fué momentáneamente aliviada. Un comerciante, de nombre Alejandro Martín, trajo del Pará 1200 soles en dinero sonante y, añadiéndoles el valor de ciertos documentos legales, como certificados de sueldos que se daban a los soldados y marineros en pago de sus haberes; los entregó al Departamento recibiendo en pago un giro por la cantidad de S|. 6,334.32. Es decir, entregó menos del 25% en dinero. No obstante lo irregular del arreglo, Carreño lo aceptó y añadiéndole S|. 223, ganados por la Factoría y S|. 300 más recibidos (embargando al buque) por la reparación del Ucayali, los repartió como buena cuenta.

Al mes siguiente recomenzó la angustia. Los operarios británicos habían recibido, a raíz de su queja de Diciembre, doce soles a cuenta de su haber. Pero, cuando se distribuyó el dinero a que se hace referencia en el acápite anterior, el Vice-Cónsul inglés exigió la cancelación de un sueldo íntegro para los súbditos de su país. Por razón de equidad Carreño no consintió. Entonces los operarios trataron de proceder por vías de hecho. Cuando se les llamó para darles la parte que les correspondía (de la buena cuenta), se presentaron con altanería a la Comisaría preguntando si se les iba a pagar un sueldo íntegro; como la respuesta fué negativa se fueron todos sin recibir un centavo. Al día siguiente (Sábado) los más dejaron de concurrir a sus trabajos devolviendo al contador del establecimiento las llaves de sus talleres diciéndole que no volverían más. Carreño, con toda energía se dirigió al Vice-Cónsul amenazando a los operarios autores de este conato de rebelión y el lunes todos concurrieron a sus talleres.

Justamente ofendido Carreño de la poca atención que de Lima se le prestaba, volvió a renunciar el puesto en documento altivo. Mientras su renuncia

era aceptada continuó soportando el temporal, cada día más fuerte. En Marzo tuvo que contestar a Lima en respuesta de un Oficio en que se le ordenaba enviase un vapor al río Putumayo para comprobar la destrucción del marco de límites, que le era imposible cumplir esa orden «por no tener un centavo de que disponer». Igual respuesta dió a otro oficio en que se le conminaba mandar un vapor al mismo río a establecer autoridades.

En Abril se agravó la cuestión alimentación. No pudiendo el proveedor comprar reses al contado y debido a una intransigencia del Comisario, comunicó al Comandante General su intención de no continuar proporcionando raciones, sometiéndose a las penas que se hacía acreedor según su contrato, y cesó de dar víveres por cuatro días. Felizmente el «Pastaza» estaba de viaje con quince días de provisiones y la tropa había sacado para una semana. Si el «Morona», el «Napo», el «Putumayo» y el «Mayro» no hubieran estado en desarme, la situación hubiera sido horrible. El Comandante General, sagazmente, logró al cabo de los cuatro días, que el proveedor siguiera suministrando raciones.

El mismo mes pararon algunos talleres de la Factoría por falta de brazos. La aserraduría tenía en el barranco más de mil troncos y no se podían izar por falta de indios, a los que no hubiera habido que darles de comer. Además se aplazó el pedido de operarios extranjeros para la Factoría.

En Mayo el proveedor fué notificado por su agente en Lima que dos letras suyas habían sido rechazadas por el Cajero Fiscal, el que alegaba no tener fondos para el Departamento. En el oficio en que Carreño prostestaba de esa actitud, decía que «esa era la única desgracia que le faltaba recibir» al Departamento. Pero quedaba otra. En Julio solicitó su baja el Director de Obras de la Factoría y, como éste tenía ya muy pocos operarios, se consideró innecesario sustituirlo. Era el fin de la Factoría del Estado.

Antes de retirarse Carreño hizo grandes esfuerzos por salvar el Departamento. Presentó un presupuesto que, de haberse adoptado, hubiera reducido los gastos sin desamparar los servicios. No fué atendido. Y se marchó lleno de angustia, desengañado. En Marzo había reiterado su renuncia, a la que recibió como respuesta en Octubre, que entregara el mando al Capitán de Corbeta Mayor de Ordenes don Eduardo Raygada. Pero Raygada había sido dado de baja y había partido a Lima. Entonces Carreño contestó que no creía conveniente entregar el mando a ningún subalterno y que esperaría. En Setiembre del mismo recibió un oficio donde se le ordenaba dejarse reemplazar por el Capitán de Fragata Graduado don Enrique Espinar, quien desempeñaría las funciones con el carácter de interino. Se le debía diez y ocho meses de sueldo. Entregó el puesto a su reemplazo el 7 de Octubre y en el oficio en que comunicó el hecho al Gobierno puso este acápite, que dice bien de su carácter: «Si mi conducta merece la aprobación Suprema, yo me creeré suficientemente recompensado de las amarguras que he saboreado y de las penalidades que he sufrido; y si nó, pido excusa, fundándome en que mi intención ha sido recta y que como militar subordinado y patriota siempre he procurado ponerme a la altura de los deseos del Gobierno».

ESPINAR

Igualmente honesto, más inteligente, más dúctil, menos violento y tan celoso de su papel como Carreño, el Capitán de Fragata Graduado don Enrique

Espinar cumplió con su misión al desempeñar la Comandancia del Departamento. No hizo mucho. Pero tampoco su papel era hacer. Espinar fué enviado para que ayudase a bien morir al Apostadero. El se limitó a procurar que fuera menos angustiosa la agonía.

LA NAVEGACION DEL AMAZONAS Y AFLUENTES

Tal como había sido anteriormente, durante el período de comando de Espinar, los vapores «Morona» y «Pastaza» continuaron el tráfico entre Loreto y Yurimaguas, mientras el «Napo» y «Putumayo» hacían la línea al Ucayali, con ciertos intervalos de suspensión. El 2 de Noviembre de 1876, salió a Yarina-Cocha el «Putumayo» y a partir de entonces se hizo regularmente mientras hubo medios económicos. El Comandante General puso grandes esperanzas en esta línea, con clara visión de las posibilidades comerciales del Ucayali. En oficio dirigido al Ministerio, en Noviembre de 1876, se refería a la industria de salazón de pescado en ese río y creía que el tráfico regular haría que se pusiera este producto en Moyombaba, Yurimaguas, Nauta y el Brasil, haciendo progresar a sus habitantes, a quienes él consideraba «la gente más trabajadora que habitaba esos lugares».

Tal como Espinar lo preveía, la línea al Ucayali resultó provechosa. En oficio que dirigió este Jefe al Ministerio en Febrero 1877, hablándole de ella le comunicaba que ya las entradas por carga y pasajeros costeaban el combustible que consumían los vapores en su viaje mensual a Yarina-Cocha, lo cual, decía, era una esperanza para el Fisco.

Al mismo tiempo que Espinar se ocupaba de la nueva línea, estudiaba concienzudamente las posibilidades del tráfico entre Yurimaguas y Loreto rebajando los gastos del Estado. El mismo mes y año a que se refire el acápite anterior pasó a la Superioridad un importante oficio al respecto.

Hacía algunos meses — decía el Comandante General en el citado documento — que llegaban a Iquitos con regularidad los vapores «Augusto» (brasilero) y el «Theothonio» (inglés), provenientes del puerto de Pará e intermedios. Con motivo de la carrera de esos vapores, la línea brasilera de la Compañía del Amazonas, que navegaba solamente hasta Loreto, no conseguía carga alguna para el vapor fiscal que estaba en conexión con ella, de tal manera que el viaje del «Morona» o «Pastaza» resultaba no sólo innecesario sino perjudicial. En vista de esas circunstancias Espinar opinaba por suprimir el crucero mensual de dichos vapores, enviándolos a duplicar la línea Yurimaguas-Iquitos que ofrecía mayores ventajas, y la mensual al río Ucayali conectando estas líneas con las que se hacían con el extranjero. Esta medida, decía Espinar, obligaría a la Compañía del Amazonas a extender sus viajes hasta Iquitos a fin de evitar la competencia que le harían los otros vapores extranjeros y así el país obtendría una navegación frecuente por el Amazonas peruano, sin subvencionar a ninguna compañía. «Si el Supremo Gobierno»— concluía Espinar — «atiende a este importante departamento con la remisión regular de sus contingentes, estoy seguro de que el comercio se reanimará, entrará en movimiento, continuarán sus transaciones y las líneas de nevagación del Estado, así como la factoría y ladrillería, duplicarán sus entradas pues en la actualidad sólo rinden S|. 2.000 mensuales por término medio».

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

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

EMPEORA LA SITUACION ECONOMICA

Al hacerse cargo de la Comandancia, Espinar elevó un oficio a la Superioridad dándole cuenta del estado en que se recibía las obras, talleres, etc. En él dijo que las oficinas de la Comandancia, Mayoría, Capitanía y cuartel de la columna de Marina se encontraban ocupando un edificio de ladrillo de propiedad del Estado, obra de buena construcción y solidez, pero inconclusa por falta de medios. El personal de empleados de las oficinas, buques, y columna de Marina era excesivamente reducido, lo mismo que el de la factoría. La escasez del personal de la columna, según Espinar, ocasionaba el mayor perjuicio. Los hombres de ella eran la única tropa del departamento y, además, operarios. Es decir, su reducción importaba un doble perjuicio. «El Putumayo» estaba con la máquina y el maderaje malos. «El Morona», en carena, pero no habían carpinteros suficientes y como la Factoría sólo tenía un herrero, demoraría muchísimo para salir, considerando también que había que cambiarle calderas.

La «Mayro», necesitaba reparaciones de consideración. El «Pastaza» estaba en regular estado. La Comisaría carecía de empleados. La fábrica de tejas y ladrillos no podía satisfacer las necesidades por falta de operarios. El Almacén General ocupaba un edificio con techo de paja, expuesto al fuego. El Fuerte Mariscal Castilla, establecido en San Antonio, estaba en completa ruina. En resumen, todo estaba mal. Para remediarlo hacía falta dinero.

Dinero. ¿De dónde obtenerlo? Se le debían a Loreto S|. 110.395.96. Espinar calculó en S|. 266,976.29 la cantidad necesaria para amortizar la deuda en Octubre de 1876 y ese mes pidió al Gobierno que se le enviase algo de lo que había conseguido gracias al negociado con Rafael, de Londres. El envío de contingentes era de inmediata urgencia pues el Departamento no tenía dinero. La línea a Loreto había producido en tres meses consecutivos S|. 150 a S|. 325, cuando sólo en combustible gastaba más de S|. 500. La Factoría y Ladrillería apenas daban S|. 2000 mensuales.

El producto de las entradas que producían los vapores por fletes y pasajes se había filtrado en manos de los Agentes del Fisco, situados en los lugares de escala de las naves, y a todos los cuales acusó Espinar, haciendo honrosa excepción del Agente de Nauta, don Javier Escurra. El Gobierno contestó con un oficio en el que comunicaba a la Comisaría que se había dispuesto la suspensión de pagos hasta fin de Julio, por sueldos devengados, pensiones, órdenes, haciéndola responsable de su infracción por protesto alguno.

El resultado de esta medida fué enormemente dañina. Estando los empleados insolventes por diez y ochos meses había la cotumbre de expedir certificados, los cuales, descontados en plaza, les permitían obtener recursos para cubrir sus más apremiantes necesidades. El comercio local era tenedor de la mayor parte de dichos documentos de crédito, expedidos con fecha anterior en Julio y correspondientes a sueldos y compra de artículos y combustible. El resultaba, pues, terriblemente damnificado. Y lógicamente, se resistía a aceptar más documentos. Esto significaba la irregularidad en el tráfico de las lanchas, pues como la leña se pagaba con papeles, ya no se podría comprar. Para salir a viaje los vapores tendrían que cortar su leña en el monte. Ya se comprenderá lo que resultaría teniendo en cuenta lo reducido de las tripulaciones. Por supuesto que a menos viajes, menos entradas para el Departamento. Es decir, más miseria.

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

Así se derrumbaba todo. Todo menos la entereza de los marinos. En medio de las penalidades arriba anotadas llegó a Iquitos el 29 de Noviembre el Ingeniero Wertherman con la comitiva que le había acompañado a explorar el Perené y el Tambo. Al comunicar Espinar al Gobierno esta novedad, se complacía del resultado de la expedición y haciéndose eco del sentir de los Oficiales a sus órdenes — oficiales que estaban sufriendo todas las angustias — ponía en su oficio un párrafo que es un honor para la Marina de Guerra: «Yo creo, señor Ministro, y lo digo con la experiencia que he adquirido en siete años de estos lugares, que para alentar el Dapartamento Fluvial necesita el Supremo Gobierno hacer aún más sacrificios pues no bastan los pocos años que tiene de existencia para que se le abandone a su muerte. Por lo mismo que se dispensó a este Aposta-

dero una decidida protección y se acumularon valiosos intereses, es necesario que el Supremo Gobierno no pierda una obra que, con más o menos retardo, será provechosa para la Nación entera». Esto aconsejaba quien soportaba hacía tiempo la lucha contra las hostilidades de la selva. Perseverancia aunque se nos sacrifique, dijo la Marina. Pero quienes vivían tras sus escaños y sus bufetes capitolinos consideraron que se podía abandonar el esfuerzo de los que envejecieron prematuramente por engrandecer, positivamente, la Nación.

Y siguió reduciéndose los gastos. Espinar, sabedor de que se disminuiría el monto de los contingentes pero queriendo salvar a toda costa el Apostadero, presentó un proyecto de presupuesto, en Diciembre de 1876, mediante el cual se rebajaban anualmente S|. 198,622.40. De esta manera se necesitaban S|. 12,000 mensuales para que el Departamento continuase su marcha regular pues aunque el valor total era S|. 13,265.46 mensuales, se rebajan S|. 1,265.46 que se consideraba como promedio de productos de la navegación fluvial. Factoría y Fábrica de Tejas por obras de particulares, en cada mes.

Mientras el Gobierno atendía los pedidos y aceptaba las sugerencias, seguía viviendo azarosamente. En Oriente faltaron víveres. A fines del mes se agravó la situación. Los operarios se presentaron al Comandante General, y, alegando la extrema debilidad en que estaban debido a la mala alimentación, solicitaron algo para pasar la Pascua. Espinar, queriendo satisfacerles, recurrió al Comercio. No encontró nadie que pudiera o quisiera ayudarlo. Desesperado ante la amenaza del total de operarios, empleados y marineros, todos los cuales hicieron presente que abandonarían el servicio el 1°. de Enero si hasta entonces no se les ayudaba, el Comandante buscó una solución sin encontrarla. El 2 de Enero nadie fué a trabajar. Espinar comprendió que abandonados los buques por los marinos, vendría el desborde. No tenía fuerza con qué contar. Entonces mandó una comisión a Nauta y obtuvo dinero del comerciante don Francisco Riera, en la forma de dos empréstitos por S|. 3,000 y S|. 5,000. Así, violando las órdenes, salvó por entonces la situación. En esos meses ocurrió el desastre de Cuba y los empleados erogaron S|. 308 a favor de la Isla.

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

Ya sin crédito, Espinar se vió precisado a firmar contratos leoninos con los pocos que consentían en darle dinero. En ciertos meses, como Abril de 1877, no pudo obtener un centavo. Por conseguir éste exigió los pagos en metálico a la Factoría, siquiera en un 50%, porque casi todos se hacían en documentos de crédito. Todo resultaba inútil. Tuvo que suspenderse la carena del «Morona» por falta de material. La Factoría no pudo trabajar por carecer de carbón. Los

billetes bancarios eran de imposible circulación. El Proveedor pidió la cancelación de su contrato. No se pudo saldar la deuda de los comerciantes que salvaron la situación de Enero. Hechas tres invitaciones, no se presentaron postores para proveer de víveres al Apostadero y hubo que paralizar temporalmente el tráfico de los vapores.

Tratando de remediar en algo la situación, Espinar exigió el pago total de los trabajos de la Factoría en dinero. No se consiguió casi mejora. Por eso en Junio la situación fué espantosa. Todos los vapores redujeron su personal y cesaron de navegar, excepto el «Napo» para proveer al cual el Comandante de la Unidad, Teniente 2°. don Ismael Meza empeñó su crédito particular. Pararon la factoría, la Fábrica de Tejas y todos los trabajos. Falto de apoyo gubernativo, Espinar había vuelto los ojos al comercio. Este, con egoísmo monstruoso, se lo negó. No tuvo en cuenta que la ruina del Apostadero era la propia ya que cesaba de golpe el tráfico comercial. Para hacer la situación más angustiosa, en Junio se descubrió un complot revolucionario a favor de don Nicolás de Piérola, que estalló, bajo el mando de don Miguel Noriega, Alcalde del Concejo Pronvicial, siendo debelado luego de un día de combate.

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

LA «COMPAÑIA DE NAVEGACION PERUANA»

Realmente en Marzo había fallecido el Apostadero. El 22 de ese mes se elevó a escritura pública el contrato sobre navegación del Amazonas concertado entre el Gobierno y una Compañía formada por los señores Marcial A. Piñón, Manuel del Aguila, Antonio Nájar y Carlos Mouraille, bajo las siguientes bases:

1°.—La Compañía se hacía cargo de la navegación del Amazonas y sus afluentes.

2°.—La Compañía establecería tres líneas: Iquitos–Yurimaguas, Iquitos–Sarayacu e Iquitos–Pará.

3°.—Los vapores para las dos primera líneas serían de 200 a 250 toneladas. De 500 los de 2ª., construídos en Europa o Estados Unidos.

4°.—Los viajes en los dos primeras líneas serían mensuales y bimensuales los de la otra, si no hacía necesario más tráfico. La Compañía se comprometía a extender su navegación hasta el Pachitea, siempre que se estableciera camino entre un afluente del Ucayali y Junín o Huánuco.

5°.—La Compañía se comprometía a comprar el «Morona», el «Pastaza», el «Putumayo» y el «Napo».

6°.—La Compañía tendría dos vapores de 500 toneladas y uno de 550 en los tres primeros años.

7°.—Todos los vapores navegarían con bandera nacional después de los tres años primeros.

8°.—El pago de los vapores comprados se haría cuatro meses después de entregado a la Compañía.

9°.—Se entregarían también a la Compañía, en arriendo, la Factoría y los Almacenes, con todo su material, por S|. 500 mensuales.

10°.—Terminado el contrato, volverían al Estado lo expresado en el artículo anterior, con todas las mejoras y el material de repuesto.

11°.—El arrendamiento del artículo 9°., correría desde que se hiciera la entrega.

12°.—Estando la Compañía en poder de los vapores, comenzará el tráfico sin interrupción.

13°. a 16°.—Facilidades de pasaje, correo, etc., al Gobierno.

17°—Fianza presentada por la Compañía sería de S|. 50000.

18°.—El Gobierno pagaría mensualmente como subvención 2000 libras esterlinas, por libramientos girados sobre londres a los consignatarios para la venta del guano.

19°.—Se comenzaría el tráfico diez días después de recibir los vapores en una línea y en las otras dos, después de 30 días de la salida del primero.

20°.—Al retardo de los buques de la Compañía del Gobierno, las cantidades ganarían 1% mensual, no pudiendo ese retardo pasar de seis meses.

21°.—El contrato duraría 15 años.

22°. a 24°.—Se refería a plazos de aviso, tarifas, alteraciones en el itinerario.

25°.—La Compañía pagaría cuatrocientas libras esterlinas como multa por cada viaje al Pará que dejase de hacer, salvo caso de fuerza mayor.

26°.—Si, por incumplimiento en el pago de la subvención gubernativa, se suspendiese el tráfico, el Estado pagaría 400 libras esterlinas mensuales a la Compañía durante el tiempo de suspensión.

27°.—La Compañía se sujetaría a la Compañía de Iquitos en la referente a Policía y reglamentación de puerto.

28°.—La Compañía ofrecería al público parte de sus acciones que no bajaría de las dos quintas del capital.

El Gobierno nombraría a un interventor, residente en Iquitos, para vigilar el cumplimiento del contrato, Los pagos de la Compañía se haría al Gobierno con libras esterlinas de cinco soles peruanos.

SE ENTREGA EL MATERIAL DEL ESTADO

Entonces comenzó la entrega de todo el material naval, de ese material por medio del cual los oficiales de marina habían traído a Oriente la semilla del trabajo en gran escala, el primer impulso, la información geográfica, el comercio.

Sin que se elevase una voz de protesta por el atentado que se iba a cometer, comenzó la liquidación del Departamento Fluvial. Espinar, todavía frente a la tormenta económica, se repartió para tratar de salvar siquiera la «Mairo» y los Tercios Navales, al mismo tiempo que para cancelar las deudas. Esto parecía imposible. El Gobierno habría ordenado al Comandante General que liquidase y pagase los sueldos de los empleados pero la Comisaría carecía de fondos y no había para darles ni siquiera la cantidad necesaria para que, libres de sus deudas con los comerciantes locales, pudiesen trasladarse a Lima a reclamar el total de lo que se les adeudaba. Esto daba lugar a que el bajo pueblo amenazase con impedir la entrega de los buques si no se les cancelaba lo adeudado.

Ante tal situación, Espinar tuvo que recurrir nuevamente a los préstamos de los comerciantes. En Setiembre de 1877 giró tres letras contra la Caja Fiscal de Lima, la una por soles 2,600 a favor de don Luis Felipe Morey, la otra por 2,000 a favor de don Lorenzo G. Narvaez y la tercera, por igual suma a favor de don Toribio Mesía. Por la primera había recibido en metálico solamente 600 soles y el resto en documentos de crédito, por la segunda S|. 600 en dinero y S|. 1,400 en documentos y por la tercera S|. 500 en dinero y lo demás en papeles de igual clase que los anteriores.

En los últimos meses de 1877 se desarrolló la postrera escena de este drama. El 4 de Noviembre llegaron a Iquitos los señores don Marcial A. Piñón y don Carlos Mourallie, Directores de la «Compañía de Navegación Peruana» y el 16 del mismo mes Espinar les hizo entrega formal de los vapores, y de la factoría y almacenes el día 30. Al dar cuenta de estos hechos, Espinar decía al Ministerio cuántas amarguras le costaba el terminar su cometido pues tenía que luchar con el descontento general de Iquitos al ver que se había extinguido el Departamento Fluvial sin satisfacer las deudas que el Estado tenía con los empleados.

La fábrica de tejas y ladrillos fué entregada el 16 de Diciembre al Sub-Prefecto de la provincia, con útiles y enseres. A la misma autoridad se entregaron las oficinas de la Comandancia General, Mayoría de Ordenes, etc. Se dió de baja al Comandante General, Mayor de Ordenes y demás empleados y el 3 del mismo mes se cerró el libro copiador de oficios que ha servido al autor para esbozar la historia de los últimos tiempos del Apostadero que fundó Castilla. De toda la obra del Gran Mariscal sólo quedaba la Capitanía del Puerto de Iquitos. De la labor de la Marina ni el recuerdo.

MARQUEZ EN EL AGUARICO

La Compañía aprovechó la experiencia de la Marina Fluvial de Guerra. Extendió sus viajes al río Napo y ocupó a algunos oficiales y empleados del Apostadero. El Teniente don Pedro Márquez, hizo un interesante viaje, por

cuenta de la Compañía, mandando la antigua «Mairo», hasta 30 millas abajo del Aguarico.

REFLEXIONES

Se ha dicho, y hasta se ha escrito, que el Apostadero Fluvial de Loreto se clausuró a causa de nuestra contienda con Chile. No es cierto. Aquél, como la Marina Fluvial de Guerra, fueron liquidados por la misma causa que nos hizo perder la guerra: el espantoso desbarajuste administrativo y financiero de la Nación, que culminó en la Bancarrota.

Como hemos visto, a finales del decenio se hizo entrega a particulares del material del Estado y se declaró en receso las oficinas y dependencias de la Marina en Oriente. ¿Por qué no murió el departamento junto con el Apostadero? Es inexplicable. Todo estaba en camino, en efecto, para que nuestras tierras de la montaña desaparecieran, mientras luchábamos en el Pacífico, absorvidos por la ambición de cualquier vecino audaz. Examinemos esto con alguna detención:

El Perú es un país indisciplinado. Un país que no ha sabido señalarse una meta y marchar directamente a ella, despreciando lo pequeño y supérfluo, para alcanzarla en un momento dado por la virtud de su esfuerzo. La Nación, lo estable, no ha avanzado porque los Gobiernos, lo transitorio, no han seguido un plan definido para llevar a aquella hacia un fin previsto.

Lo que pasa con el Estado sucede con las instituciones. Las doctrinas, que son los planes de éstas, no existen. El Perú es un país de grandes cerebros. Pero de escasas líneas de conducta. Por eso llega un hombre a la dirección de una institución o del Gobierno mismo y procede de acuerdo con sus ideas. Sin examinar la obra de sus predecesores y sin dejar normas a los que le suceden. Así, mientras el sujeto está presente las cosas marchan más o menos bien. Pero cuando por un incidente cualquiera desaparece y lo sucede otro, se truncó el plan de aquél para que triunfe el de éste. Por eso nunca se avanza gradualmente hacia un objetivo. Podrá encontrarse a veces orden y progreso. Pero este orden y este progreso nacen cuando más, de la rutina. Jamás son el producto de un plan integral.

Cuando en una nación la labor a desarrollar está de acuerdo con una doctrina, surgen las lagunas sociales. El caso de Loreto es una demostración de lo anteriormente dicho. Por este departamento trabajaron, en efecto, gobernantes inteligentes y bien intencionados. Pero cada uno siguiendo su plan particular. Por eso, a la clausura del Apostadero, el departamento no estaba en la situación que le correspondía teniendo en cuenta el dinero y los esfuerzos que en él se habían gastado. Busquemos las causas.

Desde la antiguedad más remota, la agricultura ha sido la base económico-social, sobre la que se ha levantado la prosperidad de las naciones. En Loreto no se había atendido al problema de la tierra. No se había pensado concienzudamente en la ayuda que, para prosperar, necesitaba la agricultura departamental. Las fértiles llanuras de esta región priviligiada estaban abandonadas. Porque la caña, el café, el algodón, el arroz, el cacao y el ganado han venido después.

Pero, ¿cómo sembrar si faltaban hombres? Imposible. Porque se había atendido el problema del capital humano. La tierra pedía brazos. Y no se lo dieron. Porque no fueron tales los de los inmigrantes brasileros del Yavarí. Desvastadores que no sólo no dejaban nada en el país, sino que destruían. Brazos italianos, alemanes, españoles, rusos, de cualquiera nacionalidad. Pero brazos. Inmigrantes a los que hubiera costado una miseria sostener, ya que la caza y la pesca, abundantísimas, prestaban su valiosa ayuda. Ellos hubieran trabajado la tierra para hacerla producir, siquiera los artículos alimenticios que necesitaban para su sustento. Por eso al finalizar el año 1880, como en 1852, Loreto tenía una mínima densidad de población. Sólo dos intentos se había hecho para traer inmigrantes a esta región. Para mayor desgracia, las dos fracasaron.

Pero si nada se adelantó en este orden, en otro se consiguió mucho. Florecían ya el Comercio y la Industria. Es decir, se había comenzado por el fin. La industria y el comercio son, en efecto, etapas superiores del desarrollo económico-social de una nación o región. Pero aquí sucedía que mientras había que traer papas de Europa era posible exportar sombreros de paja y goma elástica. Los resultados no fueron provechosos.

El comercio de Loreto comenzó el año 1853. Durante éste se registró en la Aduana de Manaos las siguientes cantidades de productos peruanos.

Productos	*kls.*	*Docs.*	*Lit.*	*Piezas*	*Cajones*
Goma elástica	5556				
Paja de bombonaje	745				
Quina	1835				
Zarzaparrilla	11662				
Tabaco	569				
Sombreros de paja		671			
Manteca de huevos de tortuga			860		
Paño de algodón				38	
Hamacas de chambira		54			
Objetos de historia natural					1

A partir de antonces comenzó a aumentar en la forma que se muestra a continuación, durante el período de tiempo en que hicieron el tráfico los vapores de la compañía subvencionada por el Gobierno, el «Tirado» y el «Huallaga»:

Años	*Importación*	*Exportación*	*Total*
1854	350	74.907	75.257
1855	8.500	64.522	73.022
1856	21.000	180.848	201.848
1857	25.000	245.586	270.586
TOTALES	54.850	565.863	620.713
PROMEDIOS	13.712	141.465	155.178

1858	49.350	264.775	295.775
1859	89.500	237.055	326.555
1860	150.000	159.889	309.889
1861	142.500	156.260	298.760
TOTALES	431.350	817.979	1'249.329
PROMEDIOS	107.837	204.497	312.332

Desde el establecimiento de la línea del Estado, el comercio aumentó grandemente su volumen, siendo los principales productos de exportación los sombreros, la zarzaparrilla, la goma y los peces salados, en las siguientes proporciones:

	Sombreros	*Goma*	*Zarzaparrilla*	*Peje salado*
1862–1863	57.026 pzs.	2.088	4.793	1.459
1870–1871	191.521 »		58.584	67.049

Pero al mismo tiempo que la exportación crecía se comenzaba a importar del extranjero mercaderías en cantidad apreciable, como puede verse en el cuadro que sigue:

Mercaderías	*Bienos*		
	1864–1865 Soles	1866–1867 Soles	1868–1869 Soles
Obras de hierro	6.000	18.000	28.000
Artículos alimenticios	12.000	20.000	25.000
Bebidas alcohólicas fermentadas y vinos	9.500	24.000	19.000
Artefactos de leña	2.000	5.000	7.000
Artículos inflamables	3.200	4.000	5.000
Ropa hecha y calzado	3.800	18.000	16.000
Artefactos de algodón	80.000	78.000	102.000

De este modo el balance comercial arrojó las siguientes cifras:

Años	*Importación*	*Exportación*	*Total*
1863	82.787	242.893	325.130
1864	126.922	274.754	401.676
1865	308.518	245.431	553.999
1866	303.292	238.394	541.687
1867	324.533	207.535	532.062
TOTALES	1'146.052	1'209.007	2'354.959
PROMEDIOS	229.210	302.251	588.739

¿Qué nos demuestran los números anteriores? Un hecho bien definido: con el progreso de Iquitos y las ciudades ribereñas la balanza comercial se inclinó al lado de la importación porque la región era incapaz de proporcionar a sus habitantes siquiera los artículos alimenticios que necesitaban para sostenerse o los manufacturados que ya producía el resto del Perú. (La diferencia entre la ex-

portación y la importación en el período 1854-57 era de 510.863; de 386.629 en el período 1858-71; y de 62.955 en el período 1863-67).

El estado a que había llegado el departamento en 1873, únicamente por que los Gobiernos se ocuparon de él lo hicieron sin seguir un plan total, determinó casi su ruina. El momento de crisis había aguzado el sentido de ahorro de los gobernantes de la bancarrota. Entonces observaron que los gastos que hacía el Fisco en sostener a Loreto no disminuían, no obstante el progreso de éste. No habiendo aumentado la población, el Fisco no podía recuperarse de sus desembolsos por medio de contribuciones directas o indirectas que pesaran sobre los pobladores. Además, todo el dinero salía al Brasil, nación a la cual se compraba los artículos alimenticios que consumían los pobladores. La industria misma no rendía ni el 1|1000 de compensación; para trabajar un sombrero se empleaba un mes y en el Barsil era pagado con una cantidad que nos alcanzaba para comprar una arroba de papas traída del extranjero.

Debe pensarse también que los Gobiernos tenían atenciones apremiantes aunque de menor importancia. Cuando vino la crisis, ya había pasado el interés novelesco que despertó Loreto a causa de las exploraciones de los marinos. Entonces cesaron los contingentes presupuestales, lo que causó honda perturbación no sólo en las dependencias del Estado sino también en el comercio local que crecía con ellas. Después se clausuró el Apostadero, se vendió los buques, se terminó con la Flotilla, con todo aquello que tanto dinero había costado al Estado y tantos sufrimientos a sus servidores. No hubo voz autorizada que gritase al país que había que perseverar, que era preferible seguir perdiendo durante cierto tiempo S|. 40,000 anuales que tener que gastarlos después mensualmente en volver a comenzar.

¿Por qué no murio entonces Loreto? La Providencia lo salvó dándole el caucho. Si así no hubiera sido, hoy no flameara en estas regiones la bandera peruana. ¿Cómo hubiera podido el Estado ayudar a la Montaña dada la espantosa postración en que nos dejó la degracia del 79?.

La crisis financiera del Perú antes de la guerra imponía la reducción de gastos. Esto nadie lo puede negar. Pero esa reducción de gastos no se hizo con orden ni visión del porvenir en lo que respecta al Apostadero Fluvial. Pasemos a lo particular y examinemos la forma en que se liquidó en Loreto las propiedades del Estado. Es decir reflexionemos sobre el contrato entre el Gobierno y la compañía que se hizo cargo de sus intereses en Oriente.

Suponiendo que todo marchase correctamente, es decir, que no hubieran multas que el Estado o la compañía tuvieran que satisfacer, el primero debía pagar mensualmente a la segunda 2,000 libras esterlinas, que a cinco soles por libra — como lo establecía la escritura pública — hacía S|. 10,000 mensuales, o sea S|. 120.000 anuales. Descontando a esta cantidad los S|. 6,000 anuales que recibiría el Gobierno por arrendamiento de Factoría, almacenes, etc., quedan S|. 114.000 como gasto anual del Gobierno para sostener el tráfico comercial en el Amazonas, Ucayali y Huallaga.

Si volvemos ahora las páginas atrás, veremos que Espinar había presentado al Gobierno un presupuesto reducido que demostraba que el Departamento Fluvial, manteniendo todos sus servicios de tráfico, factoría, almacenes, Columna de Marina, fábrica de ladrillos, etc. podía sostenerse con S|. 12,000 mensuales o sea S|. 144.000 anuales.

La diferencia entre esta suma y el gasto que efectuaría el Estado en subvencionar la compañía es de S|. 30.000. Es decir, que por ahorrar S|. 2,500 mensuales, el Gobierno entregaba los vapores, fábricas, talleres, almacenes, etc. y desguarnecía tres fronteras. Cuando trascurrieran los quince años que durara el contrato, el Estado habría ahorrado S|. 450.000 y perdido el doble o triple de esta cantidad. Resultaba, además, la extraña paradoja de que en los tiempos de Castilla el Perú había hecho un enorme gasto en traer vapores y hacer apostadero sólo para librarse de pagar a la «Compañía de Navegación del Amazonas» los 120.000 pesos que se le abonaban anualmente; y ahora, en 1877, dándole sus propios buques iba a subvencionar a otra compañía con una cantidad que difería en sólo S|. 6,000 anuales de la otorgada a aquella cuya exploración motivó nuestro deseo de independizarnos de toda tiranía comercial.

La subvención excedía en S|. 94,000 a la pagada en 1852 a la primera compañía de navegación del Amazonas. Es cierto que esa compañía, como la de 1852, era brasilera y la de «Navegación Peruana» nacional. Pero, ¿dónde irían en resumen los S|. 114.000 oro de la subvención? Nuevamente al Brasil, donde los contratistas tendrían que comprar hasta sus víveres. Luego no se ganaba nada en ese sentido.

Pero, ¿consiguió siquiera el Gobierno una compensación con la venta de sus vapores? Ni por asomo. Por que esa operación, más que una venta fué un regalo. La compañía avaluó los cuatro vapores en S|. 27,000 y en S|. 49.000 los peritos del Gobierno. Se dirimió en S|. 38.000. Es decir, una cantidad con la cual el Estado no podía pagar sino 3.8 subvenciones a la compañía. Tal fué el contrato por el que se liquidó el Apostadero.

Hay quien ha dicho que la falta de Flotilla de Guerra provocó el adelanto de la flotilla de comercio. Como principio universalmente reconocido — y están en mi apoyo todos los que han estudiado estratégicamente los componentes del poder naval — las marinas de guerra y mercantes son fuerzas que se suman y no se oponen dentro del organismo de una nación. Miembros de un mismo engranaje — el PODER NAVAL —, cumplen funciones diferentes. Brazos y piernas de un cuerpo humano es posible que cada una de las marinas pueda vivir muerta la otra. Pero entonces el organismo está incompleto. Deshacer la una para vitalizar la otra es romper la fuerza y la armonía de todo.

No era preciso degollar a la Marina Fluvial de Guerra para que creciera y prosperara en Oriente la Mercante. Bastaba orientar los trabajos de la primera con inteligencia. Si el gobierno creyó que impedía el desarrollo de la Marina Fluvial Mercante permitiendo a la de Guerra hacer el comercio, debió separarla de éste. Nunca deshacerla. Si las fuerzas sociales de la región eran ya capaces de tomar entre sus manos el tráfico comercial del Amazonas las naves de guerra debieron ir a otros ríos a conseguir lo que habían logrado en el río-mar; despertar inquietudes comerciales, sembrar, enseñar, proteger. Espinar propuso mandar un vapor al Napo. ¿por qué no se hizo?. El «Napo» y el «Putumayo»,

traficando regularmente por los ríos de su nombre habrían realizado lo que el «Morona» y el «Pastaza» en Iquitos, Nauta, Yurimaguas; crear primero rancherías, después poblaciones que fueran trasformándose en ciudades. ¿Quién hubiera osado discutir al Perú la posesión de los grandes ríos orientales en la margen izquierda del Marañón y Amazonas si éste hubiera tenido poblaciones establecidas en la boca del Yaupes, la del Cangaime, el Pinches, el Pucacuro, el Aguarico y Güeppi? Se destruyó la Marina Fluvial de Guerra y, lo que es más triste, para que no prosperara por entonces la Mercante. Ya mostraremos en los capítulos posteriores lo que resultó de entregar las lanchas de guerra a manos particulares.

CAPITULO VIII

(1880 — 1890)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

Prácticamente, la guerra terminó con la retirada de las fuerzas de ocupación, en Agosto de 1884. Reunida la Asamblea constituyente, Iglesias fué investido de poder como Presidente Provisorio. Realizadas las elecciones de 1886, resultó Presidente Constitucional el Coronel Andrés Avelino Cáceres quien no había depuesto las armas ni con la retirada de las fuerzas chilenas. El Presidente comenzó su período el 5 de Junio del año antedicho terminándolo en Agosto de 1890. Fué relevado por el Coronel don Remigio Morales Bermúdez.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

Pasada la guerra, que nos sumió en honda miseria, principió a aclararse el porvenir económico del Perú, tanto por el rumbo que imprimieron a sus negocios públicos los mandatarios del primer decenio post-guerra, cuanto por la implantación y el desarrollo de ciertas fuentes de recursos naturales, tales como la minería. Esta industria fué mejorada en sus métodos de explotación, se desarrolló la búsqueda y extracción del carbón, la plata y el oro. El petróleo, cuyo beneficio se había iniciado antes de la guerra, comenzó por adquirir entonces la importancia que hoy tiene.

En cuanto a la moneda, Piérola abrió el decenio con las leyes que dictó con el fin de fijar el valor del medio, circulante mediante la nueva unidad monetaria. «El Inca», moneda de oro del valor de un quinto de libra esterlina. Desgraciadamente esto no pudo hacerse y hubo que aumentar el monto del papel moneda con la emisión de más de tres millones y medio de Incas-papel. De esta manera un año después el valor total del papel moneda era 108'506.083.

En cuanto se celebró la paz se adoptó diversas medidas para la amortización de los billetes fiscales. Pero se mantuvo su curso forzoso hasta 1877. Dos años después fué incluído entre los títulos convertidos a la nueva emisión de bonos de la deuda interna.

Considerando ahora la historia financiera del decenio, hace decir que la dictadura de Piérola intentó algunas reformas legales en materia de impuestos,

las que no dieron un resultado positivo y entonces, como vimos anteriormente, fué preciso la nueva emisión disimulada de papel moneda.

En Junio de 1880 la Iglesia Peruana dió a la dictadura, en depósito, objetos preciosos de los templos, los que sirvieron de garantía para un préstamo por valor de millón y medio de billetes. Las alhajas tuvieron que ser entregadas al Banco por no haberse podido cancelar la obligación.

La pobreza se hizo mayor en los años de ocupación del ejército chileno. Los departamentos de Lima y Callao tuvieron que pagar un cupo mensual de un millón de pesos de plata, cupo que se levantó posteriormente recayendo sobre el Gobierno Provisorio el que lo satisfizo mediante un empréstito interno al 6% con la garantía de los impuestos de predios y Timbres.

El Ejército Chileno también se posesionó de las aduanas y de otras rentas. El Gobierno Peruano tuvo que reducir el pago de emolumentos, valores y pensiones del servicio al 50%, expidiendo por el saldo certificados de adeudo.

Cuando las tropas de ocupación abandonaron del país fué necerario reajustar la Hacienda pública por medio de estricta economía. Por eso los gobiernos de Iglesias y Cáceres tendieron a la iniciación de una nueva política financiera.

Iglesias comenzó por reorganizar las Aduanas procurando obtener de ellas los mayores rendimientos. Desde 1883 hasta 1885 se dictaron decretos y resoluciones modificando el Arancel de Aforos y suprimiendo o creando impuestos sobre la exportación. e importación. En 1889 se dió un decreto regularizando transitoriamente los haberes de los empleados y su pago.

La memoria de Hacienda de 1886 señaló quince millones y medio de soles como ingreso fiscal de los años 1884 y 1885. En el mismo período se había gastado menos de quince millones, de los que el 54% correspondía a Guerra y Marina y el 29% a Gobierno y Policía.

Cáceres intentó la reducción de gastos. Las leyes de 1886 rebajaron las dietas de los Representantes y facultaron al Ejecutivo para reducir el personal de las oficinas públicas.

La legislatura de 1886 sancionó, a la par que el presupuesto para el bienio de 1887–88, diversas leyes de carácter financiero entre las cuales se encontraban la ley de descentralización fiscal. Pero esta ley, en la que se tenía muchas esperanzas, fué la causa de un déficit de tres millones de soles en el primer año de la vigencia del presupuesto. Entonces se formuló un presupuesto para 1889–90 cuyo balance fué 13'329.762 soles para los ingresos y S|. 12'716.305 para los egresos.

En 1883 se creó una comisión investigadora y calificadora de créditos del Estado con el objeto de pedir cuenta de los fondos que habían manejado dentro o fuera de la República los empleados o comisionados del Gobierno, así como de calificar y clasificar los créditos cuyo abono se reclamaba y que provenían de suministros, préstamos o anticipos hechos al gobierno en el mismo período. Por diversos motivos no se obtuvo mayor éxito en la labor de esta Comisión.

La Comisión que se constituyó en 1886 para inscribir el monto de la deuda interna trabajó el proyecto de ley de consolidación que el gobierno presentó a la legislatura del 87. En Junio de 1889 se promulgó dicha ley que establecía la emisión de vales hasta por cuatro millones de soles valor nominal, del tipo de cincuenta, cien, quinientos y mil soles con el interés de 1% al año y amortización trimestral por propuestas cerradas.

El mismo año que se comenzó a pretender arreglar la deuda interna se hizo lo mismo con la deuda externa. A fines de ese año Don Miguel Grace, en nombre del «Comité Inglés de Tenedores de Bonos de la deuda Externa del Perú», se presentó al gobierno proponiéndole la cancelación de la deuda mediante la entrega de los ferrocarriles nacionales y el guano. De resultas de esta propuesta se llegó a celebrar en Londres, en Mayo de 1887, un convenio en el mismo sentido, convenio que produjo una reclamación diplomática del gobierno chileno por considerarlo opuesto a ciertas cláusulas del Tratado de Ancón.

Paralizadas las gestiones por más de un año, se reanudaron y dieron por resultado un contrato suscrito en 1868, con un comisionado de los tenedores de bonos. Fué necesario la convocatoria de cuatro congresos extraordinarios para que el proyecto fuera aprobado el 25 de Octubre de 1889.—El resumen del contrato fué el siguiente:—1°.—El Gobierno del Perú quedaba relevado de responsabilidad por los empréstitos de 1869, 1870 y 1872.—2°.—El Gobierno cedía a los tenedores de bonos todos los ferrocarriles del Estado por 66 años.—3°.—Los tenedores de bonos construirían y terminarían ciertas líneas inconclusas y repararían y pondrían en buen estado los ferrocarriles que recibiera.—4°.—El Gobierno cedía a los tenedores de bonos el Guano existente en el territorio nacional hasta la cantidad de tres millones de toneladas inglesas. —5°.—El Gobierno entregaría al Comité 38 anualidades de 80,000 libras esterlinas cada una.—6°.—Los tenedores de bonos tendrían la facultad de hipotecar los ferrocarriles y el guano en garantía de uno o varios empréstitos que no pasasen en su totalidad de seis millones de libras esterlinas (valor nominal), con el exclusivo objeto de atender a las obligaciones y gastos originados por el primer contrato.—7°.— Vencidos los 66 años los ferrocarriles y demás materiales serían devueltos al Gobierno, libres de todo gravamen y en buen estado de uso.

A la par que se trataba de arreglar la deuda externa los gobiernos posteriores a la guerra quisieron también liquidar las reclamaciones pendientes contra los contratistas del guano. Se hizo diversas gestiones y en Mayo de 1885 se celebró un contrato transaccional entre nuestro agente general financiero en Europa y el liquidador de la «Peruvian Guano».

Según este contrato ésta debía pagar al Perú 260,000 libras esterlinas asumiendo además el gobierno los derechos que dicha compañía hacía valer en un juicio contra Dreyfus.

El Gobierno de Cáceres no aceptó este arreglo como definitivo y entregó a don Guillermo Bogardus el derecho de reclamación mediante ciertas deducciones a favor de dicho señor, descontables de la cantidad que el Perú recuperara. Las tentativas para desconocer la transacción con la «Peruvian Guano» quedaron sin efecto. También las reclamaciones contra la casa Dreyfus, las que, muchos años después, fueron falladas por un árbitro.

LOS ACONTECIMIENTOS

JUNTA INFORMADORA SOBRE LORETO

El 24 de Febrero de 1866 el Supremo Consejo de Gobierno, queriendo presentar al Congreso próximo a reunirse un informe sobre el Departamento Fluvial de Loreto, formó una Junta compuesta de «personas que por el conocimiento individual de dicho departamento y reuniendo los datos y documentos que existiera en las oficinas públicas, informara a la brevedad sobre la condición de las propiedades gubernativas y presentase un proyecto que pudiera conducir a la mejor consecución de los fines indicados». La Junta fué formada por el Capitán de Navío don Federico Alzamora, Comandante Principal de los Tercios Navales; Capitán de Navío don Manuel M. Carvajal, Director General de Telégrafos; Capitán de Fragata don Patricio Iriarte; doctor Manuel Amat y León, Auditor del Ejército; y el Alférez de Fragata don Reynaldo de la Lama. La Comisión dió su dictamen el 30 de Junio del mismo año, el que contenía tantos datos y tan bien fundadas conclusiones que fué tomado en seria consideración por el Congreso, al discutirse la ley de reorganización de los servicios administrativos de Loreto.

REORGANIZACION DE LOS SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

La administración Cáceres prestó gran atención tanto a la Marina cuanto a Loreto. Fué durante aquélla que el Gobierno recuperó el «Perú» para la Armada y que llegó el crucero «Lima». El Mariscal Cáceres dió también el importante decreto reorganizando los servicios administrativos de Loreto.

En efecto, con fecha 4 de Noviembre de 1887, el Presidente puso el cúmplase a una ley del Congreso en la cual se estipulaba las tarifas aduaneras y contribuciones y el empleo de éstas. Según esa ley, el producto de todas las contribuciones de Loreto, se dedicaría a los gastos departamentales, siendo gastos obligatorios del departamento, entre otros, el necesario para adquisición y sostenimiento de dos lanchas a vapor (destinadas al servicios de policía fluvial) y una subvención de S|. 8,000 anuales a cualquier compañía de navegación establecida en el Amazonas para que extendiese sus viajes por lo menos bimensualmente, hasta Yurimaguas. La Junta Departamental tenía derecho a arrendar la Factoría del Estado y el precio de la locación formaría parte de las rentas destinadas a los gastos departamentales. Además, establecía que el Estado enviaría a Loreto una comisión para que estudiara todo lo referente al gobierno, administración y clima, y propusiera las medidas convenientes para su adelanto. Esta comisión fué compuesta por el Capitán de Fragata don Froilán Morales, el Ingeniero don Carlos Pérez, el doctor don Leonidas Avendaño y don Enrique Ramírez Gastón. Posteriormente hubieron cambios en el personal de la Comisión que quedó presidida por el Coronel Samuel Palacios Mendiburu e integrada por el Capitán de Fragata Enrique Espinar, en reemplazo de Morales y Ramírez Gastón, respectivamente. Salió la Comisión de la capital, llevando un largo pliego de instrucciones del Gobierno, cumplió su cometido y expedió un luminoso informe el año 1890. El mismo año se organizó la guardia civil de Loreto y al siguiente se señaló renta al hospital y se dictaron importantes decretos favorables al departamento.

SE CONSTRUYEN DOS VAPORES

Tal como lo establecía la ley del 4 de Noviembre, el año 1888 se expidió una resolución suprema en que se ordenaba que el Ministro de Marina impartiera instrucciones al representante del Perú en Inglaterra para que procediera a contratar la construcción de dos lanchas a vapor, de acuerdo con las condiciones especificadas en el informe de la Comisión de Marina. El dinero se giraría mediante veinticuatro libramientos de £ 375 (total £ 9000) con cargo a la Aduana de Iquitos y, a la orden del Ministro del Perú en Londres, quien los aplicaría a abonar el precio de las lanchas, pagando con éllos, negociándolos o haciéndolos efectivos en el momento oportuno.

Pero la adquisición no se hizo en la forma en que lo establecía el decreto. Don Luis Jehenne, administrador y representante de la Sociedad Anónima «Des Forges y Chantiéres de la Mediterraneé», con oficina principal en París, se presentó al Gobierno haciendo una propuesta por dos cañoneras armadas con una ametralladora «Nordenfeldt», de dos cañones de 25 m|m. (1") con ajuste de eje marino con accesorios y 300 cartuchos metálicos y una segunda ametralladora de cinco cañones del calibre del fusil empleado y designado por el Gobierno Peruano, con eje marino y 2000 cartuchos. Vista la propuesta por el Gobierno, la aceptó con fecha 13 de Agosto de 1888, cerrando el contrato por la suma de £ 9680.

BARANDIARAN EN EL PICHIS

Faltos de elementos en que navegar, al terminar la Guerra del Pacífico los oficiales de marina se habían dedicado a múltiples actividades. Entre éstas, varios escogieron la difícil y peligrosa de explorar la Montaña. El Teniente Carlos Barandiarán, en compañía del Ingeniero de Minas don Luis Wolff, hizo un interesante viaje a Iquitos atravesando la zona de San Luis al Pichis. Merced a esta atrevida exploración, dice Joaquín Capelo (1) «se pudo tener un informe sumario sobre esa región de cuyo informe resultó en claro la posibilidad del camino y confirmada la verdad, ya antes establecida por Tucker, de la navegabilidad del Pichis.»

MUERE DIEZ CANSECO

Don Fermín Diez Canseco, de familia ilustre y más ilustre por su valor también estaba por entonces en Iquitos. Teniente 1°. cuando se tiró por la borda del «Huáscar» en Antofagasta, para desviar con su cuerpo un torpedo que iba a volar al monitor; era ahora Capitán de Corbeta y Capitán de Puerto. Navegando en la lancha «Mairo», murió de enfermedad natural, el 7 de Febrero de 1889, frente al puerto de Masarán, que desde entonces se nombró Puerto Canseco, en el río Ucayali.

El 13 de Octubre de 1890 el Congreso ordenó la traslación de sus restos a Lima. Fué el Teniente 2°. don Julio Abel Raygada el encargado de la comisión. Los restos de Canseco llegaron a Iquitos el 18 de Agosto de 1891 y a Moyobamba el 16 de Setiembre. Tanto en Iquitos cuanto en la última ciudad se declararon días de duelo los de las honras del bravo jefe. (2)

1.—Colección documentos. Tomo 3°. Pág. 443.
2.—J. Herrera. «Leyendas y tradiciones de Loreto».

REFLEXIONES

Si en los años precedentes a la Guerra del Pacífico, Loreto pasó una fuerte crisis económica, durante y después de aquella la situación fué peor todavía debido al angustioso estado del erario nacional.

Al finalizar el decenio, el Perú comenzó a reponerse del malestar que le produjo la guerra. Iglesias había tratado de rehacer la Marina de Guerra Nacional. Pero fué Cáceres quien abordó el problema con decisión, atendiendo también al departamento de Loreto.

Cuando el Gobierno pudo dirigir sus esfuerzos hacia el Oriente, la obra de los decenios anteriores estaba casi deshecha. Por eso el Decreto que creaba la JUNTA INFORMADORA SOBRE LORETO especificaba que ésta tendría que reunir los datos y documentos que existieran en las oficinas públicas. Felizmente los miembros de la Comisión estuvieron bien escogidos. Los altos jefes de marina que la integraban habían trabajado activamente en la Montaña y conocían sus necesidades. El prestigio de su palabra dió fuerza al informe que presentaron y así fué posible que en Noviembre de 1887 se diera la LEY DE REORGANIZACION. Hay que agregar a la labor de la comisión antes nombrada, la que realizó aquella que presidía el Coronel Palacios Mendiburu e integraba el Comandante Espinar, labor de la que tendremos ocasión de ocuparnos.

Hay que decir también que durante este decenio se incrementó la extracción del jebe en el Oriente Peruano, lo que trajo cierto alivio a la economía departamental.

CAPITULO IX

(1890 — 1900)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

El Coronel Morales Bermúdez no terminó su período gubernativo. El 1°. de Abril de 1894 murió de violenta enfermedad. Se hizo cargo de la Presidencia el 2°. Vice-presidente, Coronel Justiniano Borgoño, quien convocó a elecciones para Presidente y representantes al Congreso. Este eligio a Cáceres, quien asumió el poder en Agosto de 1894.

Los pierolistas y los civilistas, unidos, se opusieron tenazmente a Cáceres. Comenzaron las montoneras y los coaligados tomaron Lima, al mando de Piérola, el 16 de Marzo de 1895. Como resultado de esta campaña, el caudillo demócrata fué elegido Presidente Constitucional en Setiembre del mismo año.

Merced a su gran popularidad y claro talento, Piérola pudo gobernar hasta el 8 de Setiembre de 1899, en que lo reemplazó don Eduardo de Romaña.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL DECENIO

Cuando Morales Bermúdez se hizo cargo del poder procuró no alterar el sistema fiscal de la nación ya que estaba reconstituído. Durante su período se presentaron presupuestos anuales cuyo resumen aparece en el cuadro que sigue:

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	SUPERAVIT	DEFICIT
1891	6.728.022.68	6.602.687.44	125.335.24	
1892	7.105.131.00	7.104.423.00	708.00	
1893	7.942.841.00	8.027.848.00		85.007
1894	7.296.502.00	7.346.942.00		50.440

Materia que también sufrió reformas durante la gestión del presidente anterior fué la de las contribuciones. Por eso se alteraron los derechos de importación y el impuesto de consumo al tabaco, cigarros y cigarrillos y el de consumo de licores y vinos.

Cuando ascendió al poder el General Cáceres y se produjo la guerra civil, fué preciso aumentar algunas cuotas de contribución y crear otras nuevas a fin de darle al gobierno recursos para combatir la revolución. Todo esto sufrió un gran cambio cuando vino al poder don Nicolás de Piérola el año 1895.

En materia de impuestos las reformas de Piérola ampliaron las contribuciones indirectas. Considerando que los procedimientos introducidos en esa materia no hubieran sido completos sin un nuevo sistema de recaudación, se fundó la Sociedad Recaudadora de Impuestos que estaba encargada del cobro de éstos yendo a partir con el Estado de las utilidades. Si las medidas de carácter financiero tratadas anteriomente fueron acertadas, lo fué más todavía la honradez de los presupuestos y del manejo de los fondos públicos. Por medio de una ley dictada en Octubre de 1895, se estableció la responsabilidad directa e indirecta de los Ministros del Estado por los gastos que ordenasen. Se estableció asímismo que ninguna administración de rentas públicas se hiciera sin presupuesto oportunamente establecido y se prohibió aplicar los ingresos de un ejercicio en curso, a pagos de presupuesto en liquidación. Mediante todas estas medidas fué posible que en 1910 los ingresos hubieran aumentado cerca del 100% en relación con los seis años anteriores.

Estos presupuestos fueron como sigue:

AÑO		INGRESOS	EGRESOS	DEFICIT
1896	S/.	8.405.921.09	9.293.432.77	887.511.68
1897	»	10.721.522.65	11.308.343.46	586.720.81
1898	£p.	1.078.585.0.00	1.148.824.5.72	70.239.5.72
1899	»	1.185.264.5.52	1.260.467.7.49	75.203.1.97
1900	»	1.385.320.0.00	1.424.819.5.43	39.499.5.43

Atrasado el abono anual que debía hacer el Estado a «The Peruvian Corporation» se suscitaron reclamos de la compañía y sucesivos convenios de prórroga para el pago y el arreglo de ciertas diferencias provenientes del contrato de cancelación de la deuda externa. No obstante los esfuerzos de Piérola, no se llegó a ninguna conclusión.

Durante este período se autorizó al Ejecutivo para levantar un empréstito de diez millones de soles y otro empréstito interno por valor de un millón.

Para regularizar la deuda interna se creó un papel de deuda pública amortizable sin intereses, con un fondo no menor de doscientas cincuenta mil soles anuales.

LOS ACONTECIMIENTOS

SE SUBVENCIONA A UNA COMPAÑIA DE NAVEGACION

Una de las primeras disposiciones del Gobierno fué asegurar el tráfico de vapores. Para ello el Jefe del Poder Ejecutivo (Remigio Morales Bermúdez) puso el cúmplase, con fecha 14 de Noviembre de 1890, a una Ley dada por el Congreso en el mes de Octubre del mismo año. Dicha ley establecía que se votase en el presupuesto departamental de Loreto la cantidad de doce mil soles anuales para subvencionar a una compañía de vapores que hiciera de tres a seis viajes directos entre Liverpool e Iquitos, con escalas en Havre, Lisboa, Pará y Manaos.

NUEVO TRATADO COMERCIAL CON EL BRASIL

Un año después de dada la ley anterior por el Congreso, el Perú celebró con la República del Brasil un tratado de comercio y navegación que dejaba sin efecto la convención fluvial del 22 de Octubre de 1858. Las ratificaciones del tratado que canjearon en Lima el 18 de Marzo de 1896 y éste entró en vigencia el 16 de Junio de 1896, durando hasta el año 1904, en que el Brasil lo denunció, expirando el 18 de Mayo de 1905.

ADQUISICIONES NAVALES

Como anteriormente hemos consignado, en Junio de 1888 el Gobierno ordenó la construcción de dos lanchas a vapor. De acuerdo con esta disposición se había contratado dicha obra en Lima, en Julio del mismo año. La Comisión Especial presentó al Gobierno un pliego de observaciones fundamentales sobre el mencionado contrato elaborado por el Capitán de Fragata don Enrique Espinar. Con la experiencia que este marino tenía, hacía notar:—1°.— Que la velocidad de 8 millas que estipulaba el contrato era muy pequeña y que debía elevarse a 14 nudos.— 2°.— Que no especificaba los fondos de las lanchas,— cuando éstos debían ser los más planos posibles.—3°.—Que la subdivisión estanca de las lanchas no rendía el provecho que se esperaba si no que se corría una tubería general de achique con aspiración de la bomba respectiva. — 4°.— Que no era conveniente el pino para las cubiertas a causa del clima, luego debía exigirse que los sobretrancaniles fueran de roble y las cubiertas de tick.— 5°.— Que era indispensable que las hélices fueran de patente con aspas renovables y considerables repuestos.— 6°.— Que las anclas era de un peso muy inferior al necesario.— 7°.— Que toda la cubierta debía estar defendida por toldillas de madera o lona.—8°.—Que los repuestos y artículos navales eran en muy pequeña cantidad.—9°.—Que era también muy pequeña la dotación de cartuchos asignada a cada unidad y 10°.—Que para satisfacer el deseo general de la población de Oriente, esas lanchas debían llevar los nombres de los marinos Távara y Wets.

No fué Espinar el único que se pronunció respecto a las lanchas por adquirir. El Contralmirante Carbajal, por entonces en Francia, fué consultado por oficio de 27 de Junio de 1891. El 7 de Noviembre del mismo año, dicho Jefe se dirigió al Ministro de Guerra y Marina informándole de los estudios detallados que había hecho sobre el sistema moderno de embarcaciones fluviales y emitiendo juicio sobre las que convendría adoptar para la navegación en nuestro Amazonas y sus afluentes con destino a la policía y exploraciones de dichos ríos. En el informe, Carbajal opinó por las naves de poco calado con sistema de ruedas atrás y construídas por secciones fácilmente armables, tales como las que usaba por entonces el Gobierno Inglés para la navegación del río Zambesí. El informante enviaba planos y características de las embarcaciones que por entonces se construían en Europa y, en resumen, opinaba porque se adquiriera una cañonera de hélice semejante a las brasileras (eslora 23m.4, manga 4m.5, puntal 2m. 3, calado 1m.50, andar 10 nudos) para la navegación del marañón, Ucayali y Amazonas; y dos cañoneras de ruedas atrás tipo inglés (23m.4 de eslora, 5m. 4 de manga, 35 toneladas de desplazamiento, 8 o 9 nudos) para la navegación y policía del Huallaga, Pachitea, Pichis, Palcazu, etc. El costo total de estas embarcaciones, comprendiendo armamento y municiones, era de 15,000 libras.

Los informes anteriores sirvieron muy poco. El año 1894 llegó de Francia la lancha «Cahuapanas» consignada a sus armadores (Vigil Ruiz y Cía.) desde los astilleros Clapared Fréres. La Prefectura del Departamento la adquirió con autorización gubernativa. Esta es la misma «Cahuapanas», que hoy se arrastra por nuestros ríos orientales.

En la costa también se hacía adquisiciones para la Marina. Don Andrés Avelino Cáceres compró los vapores mercantes «Constitución» y «Chalaco» (Lp. 40,000 y 4,000 respectivamente), los armó como trasportes y los utilizó en la revolución de 1894.

LA PRIMERA «AMERICA»

Por entonces llegó también a Iquitos la primera «América» que fué dotada, por la ley del Congreso de 5 Noviembre de 1895, en la forma que a continuación se expresa, cargándose los gastos que ocasionó la lancha hasta finalizar ese año, y los hechos desde su adquisición a los sobrantes del presupuesto de Loreto y con cargo a la partida N°. 1 del pliego de Guerra y Marina por entonces vigente. He aquí las partidas que se debían considerar en el presupuesto de Loreto para 1896:

1	Para un Comandante, Teniente 1°.	S/.	960.00
2	Para gratificación de embarcado con mando para el mismo	»	360.00
3	Para un cuarto maquinista	»	720.00
4	Para gratificación de embarcado del mismo	»	240.00
5	Para un Ayudante de máquinas	»	600.00
6	Para un práctico	»	600.00
7	Para un segundo guardián	»	480.00
8	Para un cocinero de cámara y equipaje	»	360.00
9	Para un mayordomo y despensero	»	240.00
10	Para dos fogoneros a S/. 336.00 c/u.	»	672.00
11	Para tres artilleros de preferencia a S/. 240.00 c/u.	»	720.00

12 Para un artillero ordinario	S|.	216.00
13 Para 14 raciones de armada diarias a S|. 0.60 c|u.	»	3.066.00
14 Para combustible, artículos navales y demás gastos que originaba la conservación del buque	»	600.00
TOTAL	S|.	9.834.00

LA REVOLUCION DE 1896

En Mayo de 1896 estalló en Loreto la revolución separatista que llevó como Gobernador del Nuevo Estado de Loreto al Coronel don Ricardo Seminario y Arámburu. Eran Secretarios de Estado de éste, el Coronel don Mariano J. Madueño (Guerra y Marina), don Juan del Aguila Sifuentes (Hacienda), don Ezequiel Burga Cisneros (Justicia) y don Cecilio Hernández (Gobierno).

Para combatir la revolución salió de Lima el 13 de Junio de 1897 el Coronel Jessup al mando de la expedición que debía llegar a Iquitos por el Pichis, mientras que por el estrecho de Magallanes, emprendía viaje el «Constitución», llevando al Ministro de Guerra y Marina (Coronel Ibarra) con un regimiento de Infantería. Este buque llegó al Pará, salvando en la travesía a un vapor que se incendiaba, y Jessup y sus tropas arribaron a las orillas del Pichis el 28 de Agosto. Como en Julio de 1896 había terminado la revolución en Iquitos, Jessup y sus tropas hicieron su regreso a Lima sin novedad.

VIAJE DE LA «AMAZONAS»

El 13 de Febrero del año 1897 fondeó en Puerto Bermúdez la lancha «Amazonas» comandada por el Teniente don Roberto Suárez. Había salido de Iquitos el 16 de Enero, conduciendo la Comisión presidida por el ingeniero Julio A. Morales y estuvo de regreso de ese punto el mes de Febrero. En Puerto Bermúdez estaba por entonces de Capitán de Puerto don Nicanor Asín, y Gamarra en puerto Romaña.

IQUITOS CAPITAL.—PRESUPUESTO ESPECIAL.—ARRENDAMIENTO DE LA FACTORIA

El año 1897 se dictaron dos medidas de importancia para Loreto. Por ley del Congreso (9 Noviembre) se declaró a Iquitos Capital del Departamento de Loreto y por Decreto Supremo de 20 de Abril se había ya ordenado que fuesen a ejercer la autoridad superior en el departamento un Comisionado Especial, auxiliado por ciertos funcionarios. Mientras pudiese darse la ley correspondiente, los servicios se pagarían de un presupuesto especial formado por el Ejecutivo y que ascendía a S|. 243, 500 anuales. De estos correspondía a la Marina S|. 18,744 al año, distribuídos como sigue:

		AL MES		AL AÑO
Para un Capitán de Puerto y Comandante milicias navales	S|.	350	S|.	4200
Para un ayudante	»	100	»	1200
LANCHA AMAZONAS				
Para un Comandante	»	120	»	1200
Para gratificación del mismo	»	30	»	360

Para un 4°. maquinista	S/.	80	S/.	960
Para gratificación del mismo	»	20	»	420
Para un ayudante de máquinas	»	75	»	900
Para un guardián	»	60	»	720
Para un cocinero	»	50	»	600
Para un mayordomo	»	50	»	600
Para dos fogoneros (S/. 50. c/u.)	»	100	»	1200
Para 3 artilleros preferencia (S/. 40 c/u.)	»	120	»	1440
Para un artillero ordinario	»	35	»	420
Para 13 raciones armada diarias (S/. 80 c/u.)	»	312	»	3745
Para combustible, artículos navales	»	60	»	720
	S/.	1562	S/.	18744

Ese mismo año (1897) la Comisión Especial decretó (El 17 Noviembre) se aceptasen la contrata de arrendamiento de la Factoría del Estado presentada por don G. M. Von Hassel.

SE REANUDAN LOS VIAJES

Por entonces se reanudaron los viajes de los marinos. Entre éstos figura en primera línea la exploración del Yuruá realizada por el Capitán de Navío don Enrique Espinar a mérito de la disposición del Comisionado Especial en Loreto (28 Agosto 1897). Espinar salió de Iquitos el 18 de Setiembre de ese año, a bordo del «Brasil» y entró al Yuruá el 15 de Octubre. Durante todo su viaje practicó observaciones astronómicas, recogió datos y regresó a Iquitos el 3 de Enero de 1898. Como premio a su esfuerzo se le abonó un sueldo con gratificaficaciones «sintiéndose que las circunstancias del Fisco no fueran holgadas para votar mayor suma, en recompensa a los servicios prestados».

Las lanchas del Estado trabajaban asiduamente. La «Cahuapanas» desempeñó diversos servicios y la «Amazonas» lo mismo. Esta última fué la que condujo de Iquitos a Barranca a los exploradores chachapoyanos pertenecientes a la Sociedad «Unión y Progreso», que habían salido de su ciudad el 10 de Octubre de 1897.

Pero pronto las lanchas de guerra, por el servicio a que fueron destinadas y las manos a que se las entregó, dejaron de ser tales. Tomando como comandantes prácticos en la navegación de los ríos, la «Cahuapanas» y la «Amazonas» se destinaron al servicio de correos. Este quedó establecido por decreto del 10 de Setiembre de 1898, el cual establecía que la «Cahuapanas» haría el tráfico entre Puerto Bermúdez y Contamana y la «Amazonas» entre ese punto e Iquitos.

Pronto se incorporó al servicio una lancha más, a la que por Resolución Suprema de fecha 27 de Mayo de 1890 se nombró «Francisco Pizarro». La lancha en referencia había sido contratada en mil setecientos cincuenta libras esterlinas (Ley. 1750) por el Cónsul del Perú en Southampton (Inglaterra), con la casa John S. Thornicroff y Cía. La Resolución Suprema de referencia establecía que esta unidad estaría destinada a navegar los ríos Ucayali, Pachitea y Pichis y que debía estar lista para ser enviada a Iquitos el 10 de Julio del mismo año. La especificación de construcción señalaba las siguientes características:

Eslora	52	pies	6	pulgadas
Manga	7	»	9	»
Calado	1	»	6	»

Casco, baos, roda y codaste, de acero. Dos máquinas verticales no condensadoras que darían a la lancha 16 millas por hora de velocidad. Caldera de sistema locomotora, de acero, capaz de resistir una presión de 130 libras de vapor por pulgada cuadrada, que pudiera quemar leña. Debía traer repuestos y útiles y sería probada, a propuesta del Cónsul del Perú, por el experto náutico Sr. Murrai.

Apenas llegada la lancha se reorganizó el servicio de correos. Por disposición del 20 de Noviembre de 1899, el tráfico se distribuyó en dos secciones: entre Masisea y Puerto Bermúdez y entre Masisea e Iquitos. Para el servicio de la primera se destinó la «Pizarro» y para la segunda la «Cahuapanas» y «Amazonas». La primera debía salir de Puerto Bermúdez a Masisea los viernes a las 7 a.m. para llegar a Masisea al amanecer, saliendo para Puerto Bermúdez los martes a las 7 a.m. para arribar los miércoles en la tarde. Los días jueves, Domingos y Lunes permanecería en puerto Bermúdez a Masisea. Este servicio no estaba encomendado a los oficiales de la marina. Sólo había por entonces con puestos de importancia en el departamento, el Capitán de Navío don Eduardo Raygada, Comandante de las Milicias Navales de Loreto, y el de igual clase don Enrique Espinar, nombrado Perito Oficial de Terrenos de Montaña por Resolución Suprema de fecha 27 Noviembre de 1899.

Los comandantes de lanchas, por disposición del 30 de Diciembre de 1899, ejercían las funciones de comisarios fluviales en el punto donde se encontraban.

El 11 de Diciembre del mismo año se dispuso que el correo entre Iquitos y Masisea sería semanal, saliendo las lanchas del primer punto los Lunes a las 8 a.m. y del segundo los martes a las 9 a.m. Ambos correos debían tocar en Contamana y en uno o dos puntos intermedios para embarcar leña.

REFLEXIONES

No es necesario decir nada respecto al decenio 1890–1900. Los puntos que acaban de leerse muestran el verdadero estado del Apostadero Fluvial y del departamento todo. Pero si es preciso insistir sobre algo que anteriormente ha sido tratado: el absurdo contrato que celebró el Estado para liquidar sus propiedades en Loreto.

Hemos atacado acremente en capítulos anteriores la entrega de las lanchas de guerra y factoría a una empresa particular. Quizá pueda creerse que ese ataque es injusto. Por eso vamos a reproducir aquí lo que expresaba el primer informe de la Comisión Especial, que hemos visto, se nombra para Loreto, por Ley de 4 de Noviembre.

El informe, extenso y bien meditado, decía cuál era la realidad en Loreto y proponía medidas acertadas para remediarlas. Era producto de un estudio concienzudo hecho sobre el terreno. Y sincera exposición de la situación a que había llegado Loreto, precipitándose, desde 1870. No toca al presente trabajo examinarlo in-extenso. Por eso me limitaré a hacer conocer al lector lo que ma-

nifestaba respecto a la Marina Fluvial y lo conexo con ella en su primera y segunda parte: «Muy desconsolador es, — decía — «el cuadro de la navegación en el departamento en lo que se refiere al Perú. Casi todas las naves que circulan en el Amazonas peruano y sus principales afluentes, ostentan bandera brasilera. Las pocas naves nacionales que existían presionadas por los impuestos estipulados por el Brasil, han tenido que cambiar de bandera y hay solamente tres lanchas con bandera peruana navegando en los afluentes y Amazonas peruano». Y explotaba esta situación del siguiente modo: «La Compañía Fluvial de célebre recordación, dispersó todos los vapores nacionales que la constituían; y hoy yacen arrojados en diversos sitios, casi totalmente destruídos. El «Morona» es un pontón anclado en el puerto de Manaos; el antiguo «Pastaza» y el «Putumayo» están en igual condición en el río Yavarí. En cuanto al «Napo» y lancha «Mairo», se ignora su paradero.

¿Cuál era el resultado de la falta de lanchas de guerra? El informe lo dice bien claro. Las guarniciones colombianas y ecuatorianas avanzaban en los ríos imponiendo su autoridad a los industriales peruanos llegando a expulsarlos de lugares que eran nuestros. Cosa parecida hacían las lanchas brasileras en el Yavarí. Es decir, estábamos a merced de todos los vecinos.

El documento que glosamos tocaba también extensamente otro punto de interés para este trabajo: el relacionado con la factoría naval. «La Factoría Naval», — decía — «creada con el feliz propósito de impulsar a Loreto hasta la independencia de las obras mecánicas, costó a la Nación enormes sumas; y es cierto que en su principio pudo ofrecer inestimables frutos y hasta educar en sus talleres a muchos que hoy son excelentes mecánicos y hacen casi todo el servicio de embarcaciones a vapor registrados en Iquitos; la decadencia que en el orden administrativo se inició en Loreto, el largo período de acefalía que ha vivido, determinaron para la Factoría una situación ruinosa. El Contrato celebrado con la Compañía de Navegación Nacional en el «Amazonas» puede decirse que no dió más resultados que la pérdida positiva de los vapores del Estado, que enagenaron a ruin precio, y a la explotación de los elementos con que la Factoría contaba para llenar su objeto ventajosamente. Después, cuando ya se habían consumido todos esos elementos y desvastado ese utilísimo edificio; por los informes especiales vino en conocimiento del Supremo Gobierno de la imposibilidad de fomentar aquella importante fábrica y se resolvió la locación de aquella a particulares, que no hacen más que continuar la ruina iniciada por la «Compañía Nacional». Así, la mayor parte de los talleres quedaron inutilizados, los aparatos que los componían rotos e incompletos, quedando solamente en servicio el de sierra que hasta la fecha funciona con alguna regularidad».

Eso había pasado con la Factoría. Pero el informe decía, además, algo de enorme interés. Era el criterio de la Comisión respecto al papel de este importante establecimiento en Oriente. No obstante lo extremo de las citas, creo indispensable reproducirlo.

«Ahora bien» — proseguía — «¿Para qué necesita el presupuesto departamental del miserable ingreso que el arrendamiento de la Factoría rinde? Es tan pequeña esa cantidad comparada con los enormes perjuicios que se derivan de la conducción de esa fábrica por personas extrañas a su mejor establecimiento, que se ve claramente que es de todo punto negativa la ventaja que puede obtenerse; es oneroso el contrato, que por una prima insignificante, concede el de-

recho de consumar la desaparición de un establecimiento tan caro al Estado y de tanta utilidad al departamento. Pero si el Supremo Gobierno se inspira en la verdadera conveniencia, si observa desapasionadamente lo que más importa para estas poblaciones que tanto cuestan a la Nación, y desea el progreso positivo del departamento; en ese establecimiento tiene la base más firme para iniciar nueva vida en esos pueblos y convertirlos en coeficientes del progreso general de la República. Que no se obligue por ahora a la Factoría a entrar como factor en el presupuesto departamental; que se posponga la insignificante utilidad que hoy se puede obtener de esa locación a los bien entendidos intereses de aquellos pueblos; que más tarde ese miserable ingreso que hoy se pierde aparecerá convertido en verdadero elemento de trabajo y de progreso. De ese establecimiento podrán salir obreros inteligentes en las artes mecánicas, y Loreto podrá así colocarse en la línea industrial que necesita para influir poderosamente en el adelanto y prosperidad de la Nación. La Factoría Naval puede destinarse a importante fin. Que el contrato que hoy la tiene fuera del Estado se rescinda a la brevedad posible, que se elimine del presupuesto departamental la partida de ingresos por arrendamiento de la Factoría; que se establezca la Escuela con su personal en relación con las actuales circunstancias del Erario; que continúe los trabajos actuales de los talleres en servicio y que sus rendimientos sirvan exclusivamente para el sostenimiento de la Escuela, contribuyendo con lo que sea necesario la Tesorería del Departamento para completar el presupuesto que debe formarse; y, como sea posible, ir poco a poco reparando ese edificio que hoy sin mucho costo puede quedar en regulares condiciones, pues mañana si continúa en el abandono que al presente, será de todo punto imposible su reedificación».

Trataba también el informe del estado en que se encontraba la Comandancia del Departamento Fluvial de Loreto, el de los Tercios Navales y el del Resguardo, todas concentradas en las manos del Capitán de Puerto, cargo que desempeñaba desde el 3 de Octubre de 1889 el oficial de Marina don Carlos T. Barandiarán. El informe de la Junta se basaba en el que a ella había presentado Barandiarán. Como en el de éste, la Comisión hacía notar en el suyo el mal servicio de la Capitanía, entregada anteriormente a manos inexpertas, y con S|. 4.00 de renta para su sostenimiento. Además, entre otras cosas, hacía ver la injusta situación de la naves peruanas que viajaban en el Amazonas con respecto a las brasileras. Una nave decía, Barandiarán, tiene 421.400 reis de gastos en su viaje al Brasil (280.00); una brasilera solamente S|. 3.00 en su tránsito por aguas peruanas.

Si el estado de acefalía en que había vivido Loreto, según el informe antes reproducido, ocasionó los males que éste señalaba; trajo otros que, si no pueden disculparse, se explican por ese mismo desconcierto que reinó en el departamento desde 1873. Me refiero al fermento de ideales regionales completamente en pugna con los principios de la Nación. Hablo de la revolución separatista que hubiera triunfado si, como una excepción en favor de Loreto, no se hubiera ordenado, acertadamente, en 1891, la apertura del camino de unión de la Sierra y la Montaña mediante el Pichis y sus afluentes. Esto hizo posible que el Coronel Jessup se acercara a Loreto con sus tropas, mientras la Marina de Guerra hacía presión con sus naves desde el Pará. Sólo así fue posible conservar el departamento para el Perú.

Nada parecido volvió a suceder en Oriente. La situación económica y financiera de la Nación fué tornándose cada vez mejor, permitiendo atender a

departamentos tan costosos como Loreto y entonces desaparecieron las ideas separatistas. También el caucho comenzaba a ayudar al departamento. En 1898 se había exportado este artículo por valor de tres millones de soles.

CAPITULO X

(1900 — 1910)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

Para reemplazar a Romaña resultó Presidente en las elecciones de 1903 el jefe del partido civil don Manuel Candamo, quien falleció apenas ocho meses después de elegido. Don Serapio Calderón se hizo cargo del Poder y convocó a elecciones, de las cuales resultó presidente el Dr. don José Pardo, el 24 de Setiembre de 1904.

El Doctor Pardo gobernó tranquilamente hasta el 24 de Setiembre de 1908, en que lo reemplazó don Augusto B. Leguía.

POLITICA EXTERNA

Si la política interna durante este período se desarrolló con casi absoluta tranquilidad, no sucedió lo mismo con nuestras relaciones internacionales. El decenio que tratamos fué un sonar continuo de fusiles y cañones en los países limítrofes que amenazó la integridad territorial del Perú y nos obligó a concesiones injustas que no tuvieron compensación ni con los hechos de armas que se desarrollaron.

Fracasado el pacto tripartito entre Colombia, Perú y Ecuador por no haber querido aprobarlo el Congreso de la última nación, las relaciones internacionales de nuestro país y Ecuador quedaron suspendidas en el decenio anterior. En febrero de 1901 el gobierno ecuatoriano fundó aduanillas y dos prefecturas en el Napo y en el Aguarico, ríos que ocuparon sus tropas, no obstante la protesta del Perú, pero obligándose Ecuador a no descender de la boca del Aguarico. Sin embargo, en 1903 las fuerzas ecuatorianas bajaron el Napo y atacaron a la guarnición de Angoteros. Como consecuencia de este combate se formó el protocolo del 12 de Enero de 1904 que sometía la responsabilidad del incidente al fallo de un tercero. En el mismo año de 1904, un mes después del combate de Angoteros, se firmó el Protocolo Cornejo-Valverde por el cual se sometía el litigio de límites entre Ecuador y nuestra nación a su majestad el rey de España.

Mientras se hacía estos arreglos pacíficos las tropas ecuatorianas insistieron en atacar a las peruanas, siempre para ser derrotadas. El 28 de Julio de 1904 se libró el combate de Torres Causano del que hablaremos en su debida oportunidad. El incidente de Torres Causano fué expuesto al Comisario de S.M. Católica para que deslindara responsabilidades.

En Enero de 1905 llegó a Guayaquil el Comisionado del Real Arbitro para estudiar el litigio de límites entre el Perú y el Ecuador, don Ramón Me-

néndez Vidal. Su primera medida fué conseguir que los países litigantes retiraran del río Napo las fuerzas que allí tenían, hasta Quito e Iquitos, respectivamente. En Abril de 1905 partió el Comisario a España a estudiar los documentos que había conseguido.

Nuestra cuestión de límites con Colombia no era tan álgida como con el Ecuador. Fracasada la Convención Tripartita de 1894, Perú y Colombia celebraron en Mayo de 1904 un tratado directo de arbitraje que el Congreso Colombiano desaprobó. En Noviembre de ese mismo año Ecuador y Colombia celebraron un tratado de arbitraje sometiendo su cuestión de límites a S.M. el Emperador de Alemania y Rey de Prusia. En este tratado Colombia reconocía a Ecuador territorios que este último tenía en litigio con el Perú.

Nombrado don Hernán Velarde Ministro Plenipotenciario del Perú en Colombia, celebró el 12 de Setiembre de 1905 el tratado General de Arbitraje Velarde–Calderón. En éste se sometía las cuestiones de límites a la decisión de su Santidad el Papa y en caso de impedimento o negativa de éste, al Presidente de la República Argentina. Hubo un acta complementaria del Tratado en la cual nuestro Plenipotenciario hizo notar la irregularidad del arreglo Colombo–Ecuatoriano de 1904.

El 12 y 23 de Setiembre del mismo año 1905, Perú y Colombia celebraron un tratado de modus–vivendi según el cual el statu–quo en el territorio litigioso se establecería dividiendo el Putumayo en dos zonas de ocupación provisional, correspondiendo al Perú la margen derecha y la izquierda a Colombia. Se daba a este último país ingerencia en la Aduana del Cotuhé y se comprometían ambos gobiernos a amparar las industrias de una y otra nacionalidad establecidas en el Putumayo. Un protocolo posterior acordó el retiro de guarniciones de la región del Putumayo, así como Aduanas y autoridades, declarando el río libre para ambos países.

El Gobierno del Perú, aprobando el modus–vivendi, ordenó su cumplimiento con fecha 6 de julio de 1906. El Gobierno Colombiano como represalia por la negativa del Perú a aceptar el tratado secreto entre su país y Ecuador (5 de Junio de 1907), en el que se repartían el Oriente Peruano; anunció que volvería a ejercer jurisdicción en el Putumayo dando por terminado el modus–vivendi. Como consecuencia de este acto se produjo trastornos y choques en el Putumayo.

En 1909, para terminar con las quejas recíprocas, se firmó en Lima el tratado Tanco–Porras. En él se convino en hacer una investigación sobre los sucesos del Putumayo, se estipuló la indeminización por daños, se resolvió someter el punto a arbtitraje y se estudió un tratado de comercio y la forma de establecer el modus–vivendi. De acuerdo con este convenio se firmó el 13 de Abril de 1910 la Convención sobre Reclamaciones Tesanos–Pinto Calderón. Se señaló la ciudad de Río de Janeiro para la reunión de la Comisión mixta que establecía el tratado de 1909, nombrando como tercero en discordia al Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil o los Ministros de Gran Bretaña y el Imperio Alemán en Río de Janeiro.

Campeón en Sudamérica el Brasil del principio del *utipossidetis*, trataba de avanzar en las regiones peruanas del Alto Yuruá y Alto Purús, con el fin de fundar posteriormente sus derechos en la ocupación de esas regiones. En defensa de sus territorios, el Perú formó Comisarías en ambos ríos, cuyas guarniciones defendían con valentía nuestros derechos contra las fuerzas brasilera que avanzaban. Tal el combate del 24 de Octubre de 1902, en el que el Sargento Francisco Bartet, Comisario del Alto Yuruá, derrotó al destacamento brasilero de ese territorio.

El conflicto por la demarcación de esas regiones no era sólo entre el Brasil y Perú. También Bolivia estaba interesada en esos territorios, especialmente por el del Acre que logró someter enviando fuertes expediciones militares. Con fin de presentar al Brasil un enemigo capaz de él, Bolivia arrendó el Acre a una Sociedad Americana, la «Boliviam Sindicate», arrendamiento que provocó la protesta del Perú y el Brasil, que se consideraban perjudicadas en sus intereses. Brasil, después de conseguir el abandono del contrato de la «Boliviam Sindicate» celebró con Bolivia un pacto de modus-vivendi y más tarde (17 de Noviembre de 1903) el tratado definitivo de límites, firmado en Petrópolis. En este tratado Bolivia, vendía al Brasil territorios en litigio con el Perú.

Procediendo nuestros vecinos en tal forma no era posible conseguir la paz en el Sur-Oriente. El 4 de Noviembre de 1904 tropas brasileras en número mucho mayor que las peruanas, atacaron a la guarnición del Alto Yuruá que tuvo que ceder, después de 22 horas de combate, firmando una honrosa capitulación y retirándose de la Comisaría que quedó en poder de los brasileros.

Antes de que se produjera el hecho procedente se firmó en Río de Janeiro (12 de Julio de 1904) un acuerdo provisional en el que se establecía el modus-vivendi en las regiones del Alto Yuruá y Alto Purús. Según él, debía nombrarse comisiones mixtas y neutralizarse las zonas en litigio.

Prorrogado varias veces el acuerdo provisional, se consiguió en 1905 establecer negociaciones para llegar a un tratado definitivo de límites. Inmediatamente salieron de Manaos, a bordo de la «Cahuapanas» e «Iquitos» respectivamente, la comisión del Purús a órdenes del Capitán de Corbeta Pedro Buenaño y la del Yuruá a órdenes del Teniente 1°. Numa P. León.

Después de varias conferencias se firmó el tratado Velarde-Río Branco (8 de Setiembre de 1909) que estableció definitivamente los límites entre el Brasil y el Perú.

Las relaciones diplomáticas con la vecina República de Bolivia fueron francas al comenzar el decenio de que tratamos, que el 21 de Noviembre de 1901 se firmó el tratado Osma-Diez de Medina en el que ambas naciones acordaron ir al arbitraje si no les era posible arreglar directamente su litigio. El 30 de Diciembre de 1902 las altas partes contratantes sometieron al juicio y descisión del Gobierno de la República Argentina, en calidad de árbitro, juez de derecho la cuestión de límites que tenían pendiente, con excepción de los territorios cuyo Estado habíase establecido por arreglo directo. El Presidente de la Argentina expidió su fallo el 9 de Julio de 1909, fallo que el Gobierno de Bolivia se negó a aceptar. En la Paz hubo manifestaciones hostiles al Perú y la Argentina y, acusada aquella nación por Chile, se preparó para guerrear contra nosotros. Pero

cedimos. El 9 de Noviembre de 1909 se cambió el Protocolo de Canje de Territorios Polo-Bustamante, según el cual se modificaba la línea territorial señalada por el Gobierno Argentino, cuyo laudo se aceptaba por acuerdo mutuo entre el Perú y Bolivia.

Sin resolver nuestras cuestiones de límites con Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia, teniendo que guerrear en todos los frentes, el Perú hubiera podido salir airosamente si Chile, irreconciliable enemigo de entonces, lo hubiera querido. Muy por el contrario, esa nación fué durante mucho tiempo el consejero y protector interesado de quien tenía cualquier problema que resolver con el Perú.

Pero no fué solamente en esta forma que recibimos daño de ella. Nuestro antiguo asunto de Tacna y Arica no había sido solucionado y día a día aumentaba el odio entre nuestro pueblo y el vecino. Los hechos consignados a continuación son sólo los principales de la encarnizada guerra que Chile nos hizo hasta que arreglamos la cuestión de las irredentas.

Después de firmado el Protocolo Billinghurst-La Torre, primero la política del Gobierno Chileno fué dilatoria, mientras resolvía sus problemas con la República Argentina. Cuando éstos quedaron finiquitados, Chile puso en acción otro procedimiento con respecto al Perú: la violencia.

Comenzaron las hostilidades contra las escuelas peruanas. El año 1909 se clausuraron más de 20 de éstas, trasladando a Arica centro industriales o sociales para que chilenizaran las provincias irredentas, al mismo tiempo que se hacía un boycot contra los braceros, empleados y en general, contra el elemento peruano. Por entonces tuvo lugar la famosa declaración del Ministro Koning sobre los derechos de Chile, inspirado en las enseñanzas prusianas. Entonces ese gobierno dirigió la circular del 20 de Setiembre, en la que declaraba sus francas intenciones respecto al territorio conquistado en 1879.

De acuerdo con su plan, el Gobierno Chileno continuó en su política de hostilidades contra los irredentos arrojando al clero peruano del territorio en litigio. En Octubre de 1904 celebró un arreglo con Bolivia en el que trató de las provincias de Tacna y Arica como territorio chileno.

A la protesta del Perú por los términos de ese tratado siguió una política de buena armonía aparente. Don Manuel Alvarez Calderón y don Guillermo Seoane representaron al Perú en Chile y se hicieron varias conveciones comerciales.

Esta concordia no duró mucho. Chile reanudó sus violencias esta vez contra el periodismo peruano de las cautivas. Entonces se produjo el famoso incidente de la corona entre el Ministro Echenique y el Canciller Porras.

El rechazo de la corona produjo enorme efervecencia en Chile. Recrudeció el odio y la intolerancia contra el Perú. Siguieron así varios meses hasta que el Encargado de Negocios de Chile entregó a nuestra Cancillería un memorándum fechado en Octubre de 1909, indicando las bases de un plebiscito, bases inaceptables por parte del Perú. En esta situación, y ante la desatada violencia de las turbas chilenas, el Perú retiró su Legación en Santiago rompiendo sus relaciones diplomáticas con Chile.

LA HISTORIA ECONOMICA DEL PERIODO 1900-1933

Durante este período, la minería, que comenzó a resurgir después de la guerra, adquirió un desarollo considerable. En 1901 comenzó la extracción del cobre en gran escala que trajo como consecuencia al desarrollo de las grandes fundiciones de Cerro de Pasco, Casapalca y la Oroya. Ese mismo año se dictó el Código de Minería. y al siguiente se creó el Cuerpo de Ingenieros de Minas. Poco a poco se amplió el horizonte de la minería con el descubrimiento y la explotación de los metales como el vanadium y tugsteno.

El primer efecto de la guerra mundial fué la moratoria del año 1914 que produjo la entrada en el régimen del billete bancario inconvertible.

Pasada la etapa del pánico fueron grandes los beneficios económicos que nos trajo la guerra. Subieron de precio los artículos de exportación así como los jornales y se desarrolló gran actividad comercial, hasta el punto que el promedio de nuestras exportaciones subió de los nueves millones que sumaba antes de la guerra a más de veinte millones anuales. Aunque las importaciones también aumentaron, la balanza comercial fué favorable para el país.

Con el fin de implantar reformas adecuadas en nuestro sistema bancario se creó el Banco de Reserva del Perú que regula la conexión entre los productores, los banqueros y los comerciantes.

Las tarifas aduaneras han sido modificadas los años 1920 y 1928 con tendencia proteccionista y fiscalista.

LOS ACONTECIMIENTOS

SE MODIFICA EL CONTRATO DE ARRIENDO DE LA FACTORIA

El 28 de Marzo de 1900 se modificó el contrato que el Estado tenía con don G. Von Hassel, principalmente en los siguientes puntos:

1°. — Se dieron facilidades al Estado para emprender, por su cuenta, obras que le fueron necesarias.

2°. — Se abría el 6 de Mayo una escuela-taller en la Factoría. A ella concurrirían los jóvenes del departamento, quienes tendrían como máximo dos horas de estudio y cuatro de trabajo por día, cobrando veinte centavos diarios por su trabajo.

3°. — La empresa contratista estaba obligada a hacer la carga y descarga de los vapores, utilizando la albarenga del Estado y el muelle que se acababa de construir. Estaba también obligada a la conservación, mejora y modificaciones necesarias a las obras que comprendía su contrato.

4°. — La empresa tomaba a su cargo las lanchas «Amazonas» y «Cahuapanas», las que deberían cuidar y reparar conforme al proyecto del Estado, reparaciones presupuestadas en S|. 3,978 para la primera y S|. 16,888 para la segunda.

5°. — En compensación de los gastos que demandaban la carga y descarga así como la conservación de las lanchas, el contratista cobraría para él la

carga y descarga abonada por el comercio y el muellaje del primer año, a razón de mil soles por mes.

Este contrato debía durar ocho años.

SE COMPRA LA «IQUITOS»

El 16 de Abril de 1900, a mérito de una resolución del Prefecto (don Joaquín Capelo), el Estado adquirió de Enrique Llosa y Cía. la lancha a vapor «Veloz» y su albarenga «Lulú», por veinticuatro mil soles (S|. 24,000). Las razones que daba la citada resolución para adquirir la lancha y su albarenga eran las satisfactorias pruebas realizadas en Puerto Bermúdez, la necesidad de reemplazar a la «Cahuapanas», que se encontraba en pésimo estado, y la urgencia que se tenía de una lancha para no interrumpir el servicio de correo.

La lancha tomó posteriormente el nombre de «Iquitos» y la albarenga el de «Pachitea». Estos nombres oficiales no se emplearon casi nunca, siendo conocidas las embarcaciones por los antiguos. Esta «Iquitos» no es la que llevó igual nombre en 1904 y siguientes, la cual era la antigua «Onga» de que después hablaremos. Era de fierro galvanizado, tenía dos bodegas, calaba tres pies y cargaba diez toneladas, pudiendo remolcar veinte, que era el tonelaje de resistencia de su albarenga.

Por entonces adquirió también el Estado dos pequeñas lanchas nombradas «Pichis» y «Chivis», aderezadas en el Callao y armadas en los ríos de sus nombres por don Nicanor Asín, quien las llevó por tierra desde Lima.

EL CORREO

Adquiridas la «Iquitos» y la «Pichis», el correo modificó su itinerario, por orden prefectural del 30 de Abril de 1900, en la siguiente forma:

1°. — Los correos que salieran de Iquitos, que serían atendidos por las lanchas «Amazonas», «Cahuapanas» e «Iquitos» deberían ser tres en cada mes, despachándose los días 1°., 10 y 20. Estos harían viaje de ida y vuelta a Puerto Victoria, donde encontrarían a la «Pichis» y «Francisco Pizarro».

2°. — La «Pichis» y «Francisco Pizarro» harían correo semanal entre Puerto Bermúdez y Puerto Victoria.

3°. — Las conexiones podrían hacerse en cualquier punto del Pachitea cuando por circunstancias excepcionales no fuera posible alcanzar Puerto Victoria, siéndoles obligatorio llegar por lo menos a Sara-Puerto.

4°. — El Superintendente de las lanchas del Estado y Jefe de ese servicio, don Moisés Bohl, quedaba encargado de adoptar las disposiciones e introducir las reformas que fueran convenientes.

5°. — El mismo Superintendente quedaba encargado de procurar los arreglos necesarios a fin de establecer con una de las lanchas que hacían el servicio a Puerto Bermúdez, un correo mensual entre Puerto Victoria y el punto mayor del Palcazu para favorecer la comunicación con Huánuco y que aquél departamento aprovechábase los beneficios de la Vía Central.

Hecha la modificación anterior del itinerario, se presentó ante la Prefectura Don G. Von Hassel, arrendatario de la Factoría y, basándose en que para hacer el correo en la forma prescrita era necesario una empresa particular interesada en el negocio, que poseyese las factorías de Iquitos y Puerto Bermúdez, presentó un proyecto para tomar a su cargo el correo, con las lanchas del Estado, bajo las siguientes bases principales:

1°. — La Empresa abonaba todos los gastos de la línea (sueldos de tripulaciones, etc.).

2°. — La empresa no recibiría remuneración alguna.

3°. — Se rebajaban los pasajes a los empleados de gobierno al 50%.

4°. — Los elementos de guerra, tropas e inmigrantes pagarían el 25%.

5°- — La empresa agregaba al servicio su lancha «Carlos».

6°. — La empresa ponía tres chatas de 10 × 4 m. al servicio de tropas e inmigrantes.

7°. — La empresa estudiaría la navegación del Palcazu y Mairo agregando en caso necesario, la línea Puerto Victoria–Palcazu–Mairo, sin recibir remuneración.

8°. — La empresa establecería en el primer año, en el Pachitea y Pichis, diez puestos o estaciones de leña permanentes y una estación principal en la confluencia del Pachitea con el Ucayali.

9°. — Haría el gasto de reparaciones etc. que demandara la «Iquitos», su albarenga y las otras lanchas.

10. —La empresa reconstruiría la «Amazonas», convirtiéndola en un vapor de pasajeros.

11. —Si la empresa se hiciera una compañía nueva por acciones, reconocería al Gobierno S|. 120,000 en acciones.

12. —Todas las lanchas de esta línea estarían a disposición del Gobierno en caso de conflicto externo o interno.

13. —La empresa recibiría en remuneración de sus servicios el monto de los gastos que ocasionaban al Estado las lanchas «Amazonas», «Cahuapanas», «Iquitos» y albarenga «Pichis» y «Francisco Pizarro», en terrenos de montaña a razón de S|. 5 por hectárea.

El contrato se hacía por 10 años, de los cuales cinco eran forzosos.

14. —El Gobierno podía nombrar en cualquier tiempo un inspector, quien tendría pase libre y alimentación en las lanchas.

15. —Los agentes de policía tendrían pase libre en comisión del servicio sin abono de alimentación.

Sin tener en cuenta el peligro de entregar las lanchas del Estado, en manos de particulares; perdiendo una magnífica oportunidad para rehacer la Marina Fluvial de Guerra con las ganancias del correo (sin gravar al Fisco), sin considerar que una propuesta en esa forma significaba la certeza por parte del proponente de la gran utilidad de ese negocio, y sólo pensando en demostrar por todos los medios la practicabilidad de la Vía Central noble propósito en que estaba empeñado el Doctor Capelo hacía años, se aceptó la propuesta de Von Hassel con fecha 1°. de Mayo de 1900.

JEFE DE FLOTILLA

Con el fin de normalizar el servicio de las embarcaciones y de arreglar el movimiento de correos que cruzan por la Vía Central, así como para dirigir los trabajos geográficos tendientes al mejor conocimiento de dichos ríos, en 1900 se nombró Jefe de la Flotilla de Lanchas a Vapor del Departamento de Loreto, al Capitán de Fragata Dn. Nicanor Asín.

LAS LANCHAS Y LA EXPEDICION PORTILLO

Los inconvenientes de haber entregado las lanchas del Estado a manos inexpertas, comenzaron a palparse pronto. El Coronel Portillo en el diario de la expedición que inició el 18 de Mayo de 1900, desde la ciudad de Ayacucho, para explorar el Apurímac, Ene, Tambo, Ucayali, Pachitea y Pichis, nos enseña cómo procedieron la mayor parte de los comandantes de lancha.

La «Iquitos» había recibido orden de ir a ayudar a la expedición Portillo en lugar de la «Pizarro», conforme había dispuesto el Gobierno. Varada por ignorancia, incompetencia o mala fé del comandante (1), permaneció doce días en ese estado y sólo alcanzó a los expedicionarios el 20 de Junio. La comandaba don Carlos Zubiarre. Salida esta lancha en comisión del Coronel Portillo, el 25 apareció la «Pizarro», la que venía a remo de Puerto Bermúdez». «La lancha» — dice Portillo—, «sin manejo técnico, fué llevada por el río al lado del brazo derecho, donde se acentuó más la corriente. Felizmente se atracó en una palizada de árboles». El señor Bohl que venía en esa lancha, refirió al Coronel Portillo que la «Pizarro» se había varado en una encallada de rocas, salvando milagrosamente. Este fracaso, en concepto del Coronel, se debía «a la incompetencia de los que la manejaban, a semejanza de la «Iquitos».

Pero, dice Portillo, algo más que, sin comentarios, me permito copiar del referido diario de viaje:

«Martes 3 de Julio».

«En el trayecto de los días anteriores fuimos notando la incompetencia del Comandante de la «Iquitos» y su muy poca voluntad para servirnos, así que, no estábamos lejos de preferir la conclusión del viaje en nuestras propias canoas. En los choques de estas lanchas, los pasajeros no deben inclinarse a la borda por donde se ladea la embarcación, porque corren el peligro de la vuelta de campana. En el choque de este día nos vimos bien apurados, porque cuando la corriente arrastraba al barco hacia unas rocas, la cadena del timón estaba inmóvil, atracada por los guayos puestos a babor y estribor de la cubierta. Por fortuna, momentos antes de la segunda catástrofe, pude desatracar la cadena, con vio-

lento movimiento, a indicación del práctico, con lo que funcionó el timón y se hizo la vuelta necesaria.

«A las dos y quince regresó el práctico Alejandro y dijo que la lancha no podía pasar.

«Comprendiendo que había coalisión y mala fé entre el Capitán y el Práctico, insté al primero para que hiciera un esfuerzo. Me dijo que seguiría el viaje si la daba una orden por escrito para salvar su responsabilidad; lo que no hice, por conocer la mala voluntad y la incompetencia de tan pésimo empleado.

«En tal emergencia resolvimos continuar nuestro viaje en canoa.

«La Iquitos» tocó marcha sin aguardar siquiera nuestro arreglo».

.....

TRABAJOS DE MAVILA

El año 1901 el Teniente Mavila realizó, entre otros, interesantes trabajos en Puerto Carbajal y entre Balsapuerto y Yurimaguas.

LA JUNTA DE VIAS FLUVIALES

El año 1901 se creó un organismo de carácter oficial llamado a reemplazar a la que fué Comisión Hidrográfica. Formada por elementos de valor tanto profesional como socialmente, la Junta de Vías Fluviales estaba llamada a desempeñar importante papel de divulgadora de las riquezas del Oriente.

El decreto que constituyó este organismo fué firmado por el Presidente de la República (Eduardo López Romaña) con fecha 22 de Abril. Las atribuciones de la Junta, según el decreto, eran: 1°.—Proponer al Ministro de Relaciones el envío de expediciones, los medios de protección a las empresas industriales y las disposiciones administrativas que convinieran.–2°.–Organizar y despachar las expediciones.—3°.—Cuidar por la ejecución de las medidas que a solicitud de la Junta resolviera el Gobierno y 4°.—Recibir e invertir los fondos votados con este objeto.

Así organizada, constituyóse la Junta con don Eleodoro Romero, don José Pardo, don José Balta, don Federico Rincón y don Ernesto La Combe, a los cuales se agregaron más tarde, don Solón Polo, don Telémaco Orihuela, don Eulogio Delgado, don Alberto Ayulo, don Juan Loredo, don Pedro Rodríguez Salazar y don Carlos Larraburre y Correa. Debían actuar en unión de la Junta los Oficiales de Marina que fueran necesarios. La labor desarrollada por este nuevo organismo fué vasta y fructífera. De parte de él me ocuparé en el trascurso del presente trabajo, no tocando el total por estar fuera de los límites de esta monografía.

LA EXPEDICION LA COMBE

La primera expedición que se realizó por la Junta de Vías Fluviales fué la que tuvo por Jefe al Coronel don Ernesto de La Combe asesorado por el Alférez de Fragata don José María Olivera y otros. Según la Resolución Suprema de

12 de Julio, la Comisión debería partir de Lima el 25 de Julio sujetándose a las instrucciones que había formulado la Junta. La Prefectura de Loreto pondría a disposición del Coronel La Combe, la lancha «Francisco Pizarro» con su respectiva dotación.

La Combe sólo llegó al Pachitea el 12 de Setiembre de ese año. Allí lo esperaba la lancha de guerra «Iquitos» comandada por el Teniente 2°. don Numa Pompilio León. Este había salido el 10 de Agosto de Iquitos con orden de recoger al Alférez de Fragata don Oscar Mavila y a la expedición La Combe. Mavila partió de Iquitos en la «Cahuapanas» con instrucciones para establecer el servicio de correos entre Carvajal y Bermúdez. Llegó el 24 de Julio a la boca del Pachitea, y, después de cumplir su misión, volvió hacia la «Iquitos». El 29 de Agosto regresó Mavila y el 13 del mes siguiente, con La Combe y sus acompañantes a bordo, comenzó su bajada la lancha hacia el puerto del mismo nombre.

SE COMPRAN DOS LANCHAS

Para efectuar la expedición el Coronel La Combe compró en Iquitos a nombre de la Junta de Vías Fluviales, dos lanchas pequeñas de nombres «Ticuna» y «Onca», el día 25 de Noviembre y 12 de Octubre del mismo año (1901). Pagó por la primera S|. 5,500 y S|. 25,000 por la segunda, rebautizándolas con los nombres de «Manu» y «Urubamba» al hacerse cargo de ellas. La «Urubamba» ex-«Onga» había llegado a Iquitos, ya usada en 1887, habiéndosele cambiado casco íntegramente en 1894 en la factoría de la casa armadora. Era, dice Melo, «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 formadas de lugares estrechos». Tenía treinta toneladas, calaba seis pies y medio y un andar de cinco nudos y medio. En cuanto a la «Manu», era de cinco toneladas, dos pies de calado y cinco nudos de andar.

Con las dos lanchas y debidamente provistas salieron de Iquitos el 25 de Noviembre, La Combe y los suyos. En el Pachitea había una corriente que aumentaba el nivel de las aguas quince metros sobre el normal. Esta condición hizo muy penosa la travesía no obstante lo cual arribaron las dos lanchas a la confluencia del Tambo y del Urubamba. Comenzaron la surcada de este río y la «Manu» quedó varada en la isla Tucker siendo sacada después de mucho trabajo para volver a encallar, junto con la Urubamba, no muy lejos de aquél lugar. «Continuando la surcada»—dice Melo—«la «Manu» en la que iba el cartógrafo L. Vallejos vigilando, por enfermedad del señor Torres, que se asistía en el «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 lo tumbo; inundándola el agua que a la vez apagó los fuegos». Esta desgracia, decía el mismo La Combe se debió a la falta de una persona de calma, sangre fría y conocimientos profesionales que dirigiera la embarcación. En cuanto a la «Urubamba», surcó el río de su nombre hasta la boca del Sepahua, desembarcó la expedición y regresó a Iquitos.

El Coronel La Combe elogió en su parte de viaje el comportamiento y la habilidad de Olivera.

ESPINAR EXPEDICIONA AL YAVARI

El 1°. de Mayo del mismo año 1901 zarpó de Iquitos, en la lancha de guerra «Amazonas» (comandada por el Teniente Guillermo Kruger) el Capitán de Navío don Enrique Espinar, llevando el instrumental necesario para realizar trabajos geográficos. El 4 la lancha embocó el Yavarí, río que surcó hasta el día 16, fecha en que, habiéndose trasbordado el Comandante Espinar y los suyos a la lancha mercante «Eloísa», regresó la «Amazonas» a la boca del Gálvez. Espinar siguió avanzando primero en canoa, más tarde por tierra, hasta el 14 de Agosto día en que llegó a la gran caída de la naciente del Yaquinara o Alto Yavarí. Regresó a Iquitos el 4 de Octubre trayendo las situaciones astronómicas de los lugares por donde había pasado.

LA «CAHUAPANAS» EN EL PUTUMAYO Y MANAOS

En Setiembre de este año partió de Iquitos la lancha «Cahuapanas», comandada por el Teniente 1°. Pedro A. Buenaño, con destino a Manoas y Putumayo. El 30 de ese mes salió de Manaos, llegando a la boca del Putumayo el 8 de Octubre. Subió hasta el Cotuhé llevando carga y volvió a Iquitos trayendo una detenida relación de las horas de navegación entre puerto y puerto, las condiciones generales del río y otros datos de interés.

LA EXPEDICION DE PORTILLO A LOS RIOS ALTO MARAÑON, SANTIAGO, MORONA Y PASTAZA

Por resolución prefectural del 20 de Octubre de 1901 decidióse en Iquitos que saliera la lancha de guerra «Cahuapanas» hacia el Alto Marañón, comandada por el Teniente 1°. Buenaño y llevando a su bordo al Coronel don Pedro Portillo (Prefecto del Departamento), Capitán de Navío Eduardo Raygada y la comitiva prefectural.

El 1°. de Noviembre zarpó la «Cahuapanas», llegando el 23 a Santa Teresa, lugar en que permaneció la lancha mientras la comitiva seguía navegando en canoa. Esta siguió surcando hasta 1°. de Diciembre, día en que llegó a la boca del Shiriyacu desde donde emprendió viaje de regreso hacia la «Cahuapanas». El 6 se bendijo puerto Meléndez, donde se instaló una colonia militar y el Prefecto y su comitiva regresaron a Iquitos, dejando en el nuevo puerto al Ingeniero Benavides.

LA FLOTILLA DE 1902

Los trabajos cuyo detalle se ha dado y estos otros de los que se hablará, se realizaban en Iquitos, solamente merced al esfuerzo del personal de la Marina, pues la Flotilla no contaba por entonces, como ahora, con elemento material eficaz y de confianza. Las palabras que siguen extractadas de un magnífico estudio que sobre el Departamento de Loreto hizo para la Sociedad Geográfica de Lima, el Alférez de Fragata don Oscar Mavila, dirán más que todo comentario que pudiera hacer el autor.

«El Gobierno tiene para su servicio en los ríos de Oriente» —dice Mavila — «cinco lanchas que son: «Cahuapanas», «Amazonas», «Francisco Pizarro», «Iquitos» y la «Urubamba», últimamente adquirida por la Comisión La Combe.

«Todas ellas son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca ideoneidad 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». «Cualquiera que sea la organización que se quiera dar, basada en esas lanchas, resultaría estéril. Para dar una idea de su disposición basta decir que el Comandante vive en promiscuidad con los marineros por lo reducido del espacio, resultando de ahí comprometidos el respeto y disciplina militar que debe exirtir en las fuerzas regulares». «El primer paso que debe darse es el rematar todo el material existente y, con el producto y algo más que se agregue, adquirir lanchas aparentes para el resguardo de nuestra soberanía en esa sección de territorio».

En ese informe Mavila opina por la fundación de una escuela de grumetes en Iquitos, la de una escuela de mecánicos y fogoneros, el aumento de los tercios navales y hacer efectivo el servicio militar obligatorio de los matriculados.

CAPITULO XI

(1900 — 1910)

LOS ACONTECIMIENTOS

DIVERSOS VIAJES

No obstante esa situación, como he dicho anteriormente, la Flotilla no cesó de trabajar durante el año 1902. Entre las comisiones más importantes que le tocó desempeñar figuran las que se expresan a continuación.

El 1°. de Marzo salió la «Cahuapanas» conduciendo al Coronel Portillo al río Putumayo. Llegó a la boca del Igaraparaná, dejó el 20 el Putumayo y el 24 del mismo mes entró al Yavarí, regresando a Iquito el día 28 de Abril.

El servicio de correos en el Ucayali se seguía realizando sin novedad. Las lanchas destinadas a esta faena conducían a Iquitos el personal y material que el Gobierno enviaba a estudiar la región. Tal el viaje que hizo en Abril, en la cañonera «Amazonas» el Ingeniero Von Hassel al Alto Ucayali.

En Junio realizó una exploración al Aguarico el Teniente 2°. Numó Pompilio León al mando de la lancha de guerra «Iquitos». Fué alcanzada por la «Amazonas», que la relevó en la comisión que desempeñaba por orden de la Prefectura, y regresó a Iquitos en el mes de Agosto.

El Capitán de Navío don Enrique Espinar realizó un viaje al Putumayo, levantando el plano geográfico del río, en el mismo mes de Agosto. Lo acompañaron en este trabajo el Teniente Numa P. León y el Señor Rossel.

Hay que anotar también entre los viajes interesantes el que hizo el Teniente Oscar Mavila de Ayacucho a Iquitos por los ríos Apurímac, Sue, Tambo y Ucayali.

NUEVA PROPUESTA SOBRE CORREO

En Julio de 1902 don Oscar Krahmer, presentó una propuesta para hacerse cargo del correo, previa entrega de la lancha «Francisco Pizarro», y una subvención mensual de S|. 2,000. Como la lancha «Cahuapanas» hacía la carrera mensual entre Iquitos y Carbajal y la «Pizarro» entre este puerto y Bermúdez y ese servicio estaba establecido desde el 11 de Junio; no se aceptó la proposición.

LA EXPLORACION DE STIGLICH

En Enero de 1903 fué comisionado el entonces Teniente 2°. de la Armada don Germán Stiglich para hacer una exploración de los ríos Pachitea, Ucayali, Mishahua, Serjali, Caspajali, Manu y Alto Madre de Dios.

En cumplimiento de su misión, salió Stiglich de Lima arribando a Puerto Bermúdez donde lo esperaba la «Francisco Pizarro», comandada por el Alférez de Fragata don Nicolás Zavala y Zavala, quien lo informó del pésimo estado de su lancha. Stiglich bajó a Cumaria, donde hizo las averiguaciones necesarias al salvamento de la «Manu». Como los ríos estaban tan crecidos la faena no se pudo hacer sino cinco meses después.

De la boca del Pachitea Stiglich se dirigió a Iquitos para reparar la «Pizarro», lo que debía efectuarse en ese puerto por la cantidad de S|. 7,000. Mientras se hacían las reparaciones, Stiglich se dirigió hacia el Yavarí llegando hasta puerto Soledad. De regreso a Iquitos, partió a Cumaría. En el mes de Mayo salió de ese lugar con dos canoas y, no obstante las vicisitudes que corrió en las correntadas de Cohengua, siguió adelante para estudiar la forma en que haría pasar el Itsmo de Fitzcarrald a la «Pizarro». Pero se enteró de que no se le había hecho a esta lancha en Iquitos la menor reparación. Sin desmayar, arrastró por toda la latitud del Itsmo una canoa de noventa arrobas con once metros de eslora y uno y medio de manga, demorando cinco horas en esta faena. Tal maniobra demostraba que con la misma facilidad se hubiera podido pasar a la «Francisco Pizarro».

Después de estudiar detenidamente el Itsmo, Stiglich continuó a Puerto Maldonado desde donde siguió a Simbani y Lima.

Como producto de su exploración presentó un detenido estudio de los ríos Asupisú, Pichis, Pachitea, Ucayali, Amazonas, Urubamba, Mishagua, Sergalí, Pacchaja, Cahpajalí, Manu, Madre de Dios, Inambari, Tambopata y Távara. Este estudio fué publicado en 1897 por la Junta de Vías Fluviales.

ONTANEDA EN EL MADRE DE DIOS

A propuesta de la Junta de Vías Fluviales fué nombrado el 7 de Enero de 1903, el entonces Capitán de Fragata don Juan M. Ontaneda, Comisario del Madre de Dios. En Marzo penetró a las montañas de la provincia de Carabaya por la vía de Sangaban y el Inambari bajando el Madre de Dios llegando a Puerto Maldonado en los primeros días de Junio. Lo acompañaba como Sub-comisario, el entonces Alférez de Fragata José M. Olivera.

La estadía del Comandante Ontaneda en el Madre de Dios significó la exploración de toda esa zona. Visitó Markham levantando un croquis del Tambopata, tomando datos geográficos. Orientó y ayudó a los exploradores de la «Inca Rubber Company». Inauguró el correo. Hizo concesiones y legisló sobre gomales. Unió a los caucheros favoreciéndolos en lo relativo al comercio. Aumentó su personal con individuos procedentes de la Marina. Realizó, en fin, labor honrada, inteligente y proficua hasta el 29 de Octubre, día en que salió a Lima desde Puerto Candamo.

ESPINAR EN EL PURUS

Este año rectificaron el mapa del Purús, reconociendo el río, el Comandante Espinar y el Teniente Secada.

LAS EXPLORACIONES DE OLIVERA

Entusiasta colaborador del Comandante Ontaneda, el Alférez Olivera realizó importantes viajes por encargo de aquél. El más interesante de éstos fué el llevado a cabo al Pilcopata.

Olivera organizó su expedición en Puerto Maldonado, saliendo de allí el 15 de Julio. Llegó al Manu el 12 de Agosto, donde permaneció ocho días después de los cuales comenzó a remontar el Alto Madre de Dios. Pasó el Pongo, Coñec, llegó al Piñipiñi (término del Pilcopata y comienzo del Madre de Dios) y alcanzó la isla que llamó Germán Gohring, lugar el que no había llegado ninguna expedición. Permaneció en el campamento 23 días que dedicó a observaciones astronómicas, meteorológicas, etc., y volvió poco después a Maldonado.

Como resultado de su exploración Olivera presentó un valioso informe sobre la región recorrida e importantes cuadros de coordenadas gráficas de las desembocaduras de los afluentes de importancia y de los accidentes naturales remarcables, así como un plano de los ríos con las desembocaduras de los afluentes, los obstáculos para la navegación, las alturas sobre el nivel del mar, etc.

VIAJES DE LA «CAHUAPANAS» A «IQUITOS»

Mientras los anteriores sucesos se realizaban, las lanchas de guerra seguían trabajando activamente. Tal por ejemplo el viaje que en Marzo hizo el Prefecto Portillo en la «Cahuapanas» hasta Pachitea, para seguir al Yuruá.

En Mayo la «Iquitos» condujo al Napo al ingeniero Von Hassel, quien tenía la misión de informar y levantar planos de los ríos Napo y Curaray.

SE CREA UNA NUEVA COMISION HIDROGRAFICA

El 20 de Junio de 1903 el Presidente Romaña dió un importante Decreto por el cual, considerando las inexactitudes de los mapas del Perú y la necesidad de la unificación de los trabajos hidrográficos, ordenaba la creación de una comisión que se denominaría «Comisión Hidrográfica». Esta dependería del Ministerio de Guerra y Marina, estaría formada por oficiales del Cuerpo General de la Armada y se ocuparía de fijar la situación geográfica de las ciudades y el territorio en general, estudiar el Pacífico y los ríos orientales y levantar los planos necesarios explorando las zonas orientales.

MAPA DEL AMAZONAS

El Comandante Buenaño y el Teniente Mavila trazaron este año un mapa del Amazonas, desde la boca del Putumayo a las del Ucayali.

COMBATES DE ANGOTEROS Y TORRES CAUSANO

El año 1903, además de los sucesos que llevó estudiados, ocurrieron otros de la más grande importancia. Tales los combates de Angoteros y Torres Causano, realizados entre tropas regulares del Perú y Ecuador. Para narrarlos recurro a trascribir de Melo, el relato que hizo el Señor S. Llona, relato claro y preciso al que apenas podría añadirse algunos datos que quizá complicaran la versión.

Dice el Señor Llona:

«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 del Napo, a cuyo efecto se estableció una guarnición 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 de 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 llegara a tal extremo sino después de agotar todos los medios de persuación en aras de la buena armonía que reinaba entre los dos gobiernos».

«Los peruanos contaban con veinte soldados de línea al mando del Capitán Juan Francisco Chávez Valdivia, más quince loretanos de 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 veinte 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 iba a bordo, el Mayor Bermúdez 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 a un recodo del río

que permitía acercarse a tierra y desembarcar rápidamente la guarnición al abrigo los fuegos de sus adversarios, y a más de 800 metros de éstos. Acababa de destribuir el Capitán Chávez Valdivia sus veinte hombres de modo que los troncos y el follaje del bosque los defendiera 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 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 fué en el acto contestado desde a bordo por la tripulación y desde tierra por los soldados de Chávez Valdivia, trabándose un nutrido 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 amagó 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 dió el triunfo sin gran dificultad y unos veinte minutos después de iniciado el tiroteo, los ecuatorianos cedían el campo dejando dos muertos, tres heridos y cinco prisioneros más 12 rifles con abundante munición, 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 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 posibilidad de invasión ecuatoriana en el Alto Napo».

«Las noticias de la acción de «Angoteros», llegaron adulteradas al Ecuador, produciéndose 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 dirigiéndolas hacia el Napo, las que no obstantes 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 Rivadeneira, 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, desatendiese las instrucciones de su gobierno e invadiese el

Alto Napo que a tenor del acuerdo internacional debía respetar, dispuso que la guarnición peruana se acercara a la frontera y acampara en Torres Causano o Puerto Bolognesi».

«Formaban dicho destacamento veintiocho hombres de línea bajo las órdenes de Chávez Valdivia y lo apoyaba la lancha «Veloz» armada en guerra, con quince rifleros y comandada por Mavila».

«Aunque el espíritu militar y armamento de la guarnición era excelente y su comando inmejorable, resultaba en apariencia muy inferior a la ecuatoriana del Aguarico pues Rivadeneira 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 estaba entregada a la celebración de su fiesta nacional».

«Dicho plan comenzó a ejecutarse el 27 a media noche en que todas las fuerzas de que disponía el Comisario Ecuatoriano, bajando sigilosamente el Napo en grandes canoas, desembarcaba a dos millas apenas del campamento peruano, sin que en éste pudieran sospechar que tropa armada del Ecuador se hallaba a tan corta distancia en actitud hostil».

«El 28 a las 9 a.m. presentábase en Torres Causano el Coronel Ecuatoriano don Vicente Bravo, para entregar a Chávez Valdivia y Mavila una comunicación de Rivadeneira, 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 cuidó de ocultar a los jefes peruanos el nocturno movimiento de avance de la guarnición a que pertenecía, quedó estipulado que la nota de Rivadeneira 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 un rato amigablemente con los jefes peruanos, Bravo se embarcó en la canoa que lo había traído, rehusando el ofrecimiento que hiciera Mavila de llevarlo hasta el Aguarico a bordo de la «Veloz».

«El campamento peruano, con tres casas a lo largo del río Napo, distaba unos cien 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 las 1 hs. 30 m., y cuando después de tomado el rancho gran parte de la guarnición descansaba, se dejaron oir los primeros disparos de los ecuatorianos, quienes protegidos por el bosque habían avanzado hacia el campamento y atacaron 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 órdenes y disposiciones de Chávez Valdivia. Una parte retirándose bajo la arboleda defendía al campamento y contenía con un severo y bien dirigido fuego el avance del enemigo que en poco tiempo sufrió numerosas bajas, mientras que el resto se internaba en el boques por un sendero conocido, para flanquear al inesperado enemigo».

«Al mismo tiempo la «Veloz», largando amarras, surcaba el Napo y barría con los certeros disparos de sus rifleros la orilla ocupada por Rivadeneira 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 ímpetu 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 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 árboles corpulentos, dieron por resultado la completa derrota de los asaltantes, que huyeron al bosque, dejando veintiocho muertos y a su jefe Rivadeneira herido y prisionero».

«Al pronunciarse esta derrota, 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 Rivadeneira, desapareció todo temor de que pudieran provocar algún conflicto internacional de serias consecuencias entre los dos países amigos».

NOTA.—La lancha «Veloz» es la actual «Iquitos».

EXPLORACIONES DE MAVILA EN 1904.

El Alférez de Fragata don Oscar Mavila realizó en el Oriente trabajo profícuo durante su estadía en Iquitos como miembro de la Flotilla Fluvial. Anteriormente he tenido la oportunidad de hablar de parte de éste. Réstame ahora señalar otra exploración importante por él realizada.

En el mes de Abril del año predicho salio Mavila a bordo de la «Iquitos» ex-«Veloz» y recorrió los ríos Tigre, Morona, Curatay, Apaga, Potro y Cahuapanas.

A su regreso presentó al Prefecto Portillo un concienzudo estudio que comprendía el curso de los ríos, su nacimiento, situaciones geográficas, extensión, velocidad, anchura, profundidad, accidentes, afluentes, distancias navegables, lagunas, producción, moradores, varaderos, etc.

EL PREFECTO FUENTES

La llegada del Dr. don Hildebrando Fuentes a Iquitos como Prefecto del departamento, significó un beneficio para éste. Dentro de su período prefectural adelantó también la flotilla de Guerra.

Fuentes no encontró en estado satisfactorio las dependencias y unidades de la Marina de Guerra. Los Tercios Navales y la Capitanía de Puerto funcionaban en un reducido departamento del edificio de la Aduana. Las lanchas estaban en mal estado. El nuevo Prefecto antes de partir de Lima hizo una gestión ante el Supremo Gobierno para que se comprara material fluvial de guerra. Con fecha 28 de Junio de 1904 dirigió un oficio al Director de Marina recomendándole sometiera a la consideración del Gobierno la adquisición de cuatro o seis lanchas del tipo de una boliviana que hacía poco había sido echada a pique en Manaos, para reemplazar las que existían en Iquitos. Decía Fuentes que por lo pronto debía adquirirse una que sustituyera a la «Amazonas», perdida hacía pocos días.

Con fecha 19 de Julio de 1904, en atención al oficio a que antes me he referido, el Ministro de Guerra y Marina expidió una resolución en la que se ordenaba consignar en el proyecto de presupuesto adicional al Ramo para 1905 la suma de Lp. 10,000 con el fin de mandar construir lanchas de guerra en Europa.

CONTRATO PARA NUEVO SERVICIO DE VAPORES Y CONSTRUCCION DE LANCHAS

Por entonces la «Pacific Company» presentó una propuesta ofreciendo construir un ferrocarril entre la costa y el Marañón, establecer compañía de vapores, ejecutar diversas obras fluviales y marítimas y colonizar terrenos de montaña en Loreto. Con fecha 22 de Julio se expidió una resolución suprema aceptando la propuesta en los términos que señalaban los treinta y nueve artículos de que constaban el decreto. Son de la mayor importancia para nosotros los artículos 25 y 26 que se refería a la navegación en los ríos.

El artículo 25 disponía la adjudicación de 2,000 hectáreas de terrenos de montaña a la Compañía, por cada vapor de 100 toneladas que pusiese en servicio en la región fluvial durante los diez primeros años y proporcionalmente para cada vapor de mayor tonelaje en igual tiempo. El tráfico debería quedar establecido en el Amazonas antes de 1908.

Por el artículo 26 la Compañía se comprometía a mandar construir inmediatamente después de firmado el contrato, cinco vapores armados en guerra de 100 toneladas cada uno cuando menos, para hacer el servicio de policía en los ríos de acuerdo con los planos e instrucciones que se le impartieran. Dichos vapores serían entregados al Gobierno a razón de dos el primer año y tres el segundo, contados desde la fecha, de la expedición de la resolución suprema. En cambio de esos vapores que serían de propiedad nacional, se otorgarían a la Compañía 10,000 hectáreas de terreno de montaña por cada uno de ellos. La

Compañía incurriría en una multa de Lp. 500 por cada mes de demora en el cumplimiento de esta obligación.

INFORME DE UNA COMISION NAVAL

No contando el Prefecto Fuentes con la gestión que hizo a Lima para conseguir el aumento de material de la Flotilla de Guerra, en cuanto llegó a Iquitos nombró una comisión de marinos para que informaran sobre el estado de las lanchas de guerra. Espinar, Buenaño y Zavala expidieron su dictamen en Noviembre en los términos que siguen:

Iquitos, Noviembre de 1904.

«Señor Comandante Principal de las Milicias Navales: En cumplimiento de la Superior Resolución de la Prefectura por la que se nos ordena expedir un informe con respecto al estado de conservación y condiciones de las lanchas «Cahuapanas», «Iquitos», «Amazonas», «Francisco Pizarro y «Manu» que en la actualidad componen la Flotilla Fluvial, tenemos el honor de hacerlo en la forma siguiente:

«La lancha «Cahuapanas» construída en Europa en 1896 y que por su pésima estabilidad le fué vendida al Estado por sus primitivos armadores apenas éstos 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 va en ellas; su casco con varias abolladuras, a consecuencia de choques con las rocas del Pachitea, y bajo la máquina dos rajaduras que han sido cubiertas con cemento armado. Su máquina se encuentra en regular estado de conservación, gracias al personal traído del Callao y que se ocupa asiduamente de su servicio. Tiene un poder tan insignificante, que con dificultad puede surcar corrientes de cinco millas».

«La lancha «Iquitos» es una lancha que tiene de uso más de 25 años durante los cuales se ha renovado completamente el casco; no es apropiada para la navegación fluvial por tener quilla como las de mar y un calado de seis pies y con tan poca manga relativamente con la eslora, que en sus varadas se tumba completamente, penetrando el agua por la banda; su estado de conservación es malo; el casco en la obra viva de popa oxidado de tal manera que se producía 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 toldilla 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 sus 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 servicio».

«La lancha «Amazonas» se encuentra a la actualidad a pique y con sus defectuosas condiciones; de un casco con quilla como las embarcaciones de mar

y un calado de cinco pies con poca estabilidad y capacidad y con su obra viva o 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 a la que se necesitaba para otra nueva con mejores condiciones».

«La lancha «Francisco Pizarro», construída 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 que la inclina el peso de un hombre 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. Esta lancha necesita cada tres meses de uso una reparación de casi la mitad de S|. 12,000 su costo en Europa; en la actualidad y con estas reparaciones le cuesta al Estado S|. 70,000»

«La lancha «Manu» es un bote a 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 los libros de la Factoría del Estado, más de S|. 100,000 y con la cuarta parte de esta suma o sean S|. 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 aquéllas».

«Resumiendo, estas lanchas son: de apariencia poco decorosa, con detestables condiciones de construcción y en pésimas condiciones de conservación, esto último no sólo a causa de la clase de material, sino del personal, que con anterioridad a la oficialidad de Marina que después ha estado al frente de ellas, destinado a comandarlas. Viajando estas lanchas a los ríos de cabecera, especialmente a Bermúdez, fueron llevados sobre las rocas, haciéndolas carretear sobre las piedras, con el afán de establecer ante la conciencia pública del país, la mentira y el absurdo de la nevagabilidad del Pichis en tiempo de seca».

«En lo militar, ni en la distribución de los compartimientos ni en lo defensivo, tiene lo elemental y con la escasa estabilidad, de estas lanchas, hacer algo a este respecto, es agravar una situación, que en cada una de ellas, es deplorable en sumo grado desde el principio».

«El Estado según nuestra opinión y los dictados de nuestras conciencias, debe, una vez por todas resolverse a abandonar las inservibles, viejas, y si Ud. no los permite, indecentes lanchas con las que cuenta para su servicio; y cuya conservación le demandan tan grandes sacrificios. Y como 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 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 fé en el grandioso futuro de esta región y clara visión de las responsabilidades que nos comprende se

lo pedimos muy encarecidamente al Supremo Gobierno, en nombre de los sagrados intereses del país.—Dios guarde a Ud. Enrique Espinar.—Pedro A. Buenaño. Nicolás Zavala». (1).

VIAJE DEL PREFECTO AL NAPO

En Octubre de 1904, noticias del Gobierno hicieron conocer al Prefecto que habían salido de Quito 200 hombres con cuatro cañones para atacar el Napo. El 11 de este mes salió Fuentes acompañado por el Alférez Mavila en la «Manu», con 42 soldados, único refuerzo que podía llevarse a Bolognesi. La noticia era infundada.

El 28 de Abril de 1905, estando la «Veloz» en Aguarico se dió libertad a los prisioneros ecuatorianos, Sargento Mayor don Carlos Rivadeneira y soldados Jacinto Taucedo y Julio Yans. De esta manera terminó todo el conflicto. Las lanchas de guerra permanecieron en el Napo.

CARENA EN PARA

Razones urgentes y órdenes terminantes del Gobierno hicieron que el Prefecto pusiese todo el empeño en mejorar las condiciones de las lanchas de guerra. Para llevar las comisiones técnicas al Yuruá y al Purús, se envió al Pará, a órdenes del Teniente 2°. don Julio A. Raygada, la «Iquitos» y la «Cahuapanas», las que fueron rehechas con todo éxito.

La lancha «Amazonas» también fué reparada para que sirviera en el traslado de las estaciones de telegrafía inalámbrica que por entonces instalaba el Ministerio de Fomento. La «Francisco Pizarro» y la máquina de la «Veloz» fueron compuestas y así quedó en buenas condiciones. El Dr. Fuentes decía al Director de Marina, en oficio dirigido el 15 de Julio de 1905, que las lanchas podrían servir diez años más. No intuía, que, siempre abandonaba la Marina Fluvial de Guerra, pasarían 28 años, y, ante un conflicto externo, tendríamos el mismo material.

Fuentes no nombra a la «Manu» y la «Urubamba» porque habían pasado al servicio de la Prefectura del Departamento.

NAVEGACION DE LOS BUQUES BRASILEROS EN AGUAS PERUANAS

El 10 de Marzo de 1905 ante la caducidad del tratado peruano-brasilero de comercio y navegación, se dió una resolución suprema derogando el decreto del 12 de Setiembre de 1898 y las disposiciones dictadas para el cumplimiento del tratado de 18 de Junio de 1896. Como consecuencia de este tratado, los buques y mercaderías en tráfico con el Brasil quedaban sujetos a las leyes, tarifas y reglamentos peruanos.

PRORROGA A LA «PACIFIC COMPANY»

El 21 de Julio del mismo año ante la exposición del representante de la

(1) No se menciona la «Pichis» y «Chivis» armadas en los ríos de su nombre por Dn. Nicanor Asín y que solían llegar a Iquitos.

«Pacific Company», se resolvió que el plazo de un año a que se refería la cláusula 26 del contrato del 22 de Julio de 1904, se cortara a partir del 5 de Abril de 1905.

COMISIONES MIXTAS PARA EL YURUA Y PURUS

Conforme dijimos anteriormente, en el año 1905 se formó las comisiones mixtas del Yuruá y Purús, destinadas a estudiar las zona antedichas, cuya posesión no estaba bien definida entre Brasil y Perú.

El Gobierno Peruano nombró para el desempeño de esta misión, en el Yuruá, al Capitán de Navío don Enrique Espinar, quien fué reemplazado después por el Teniente 1°. Numa Pompilio León, y al Alférez de Fragata don Oscar Mavila como Sub-Jefe. Para el Purús nombró al Capitán de Corbeta don Pedro Bueñano y al Alférez de Fragata don Nicolás Zavala y Zavala.

La Comisión al Purús salió a bordo de la «Cahuapanas» comandada por el Teniente León hasta que, nombrado éste en reemplazo del Comandante Espinar, entregó la lancha al Señor Oswaldo Corpancho. Esta comisión alcanzó la boca del Pucani, la más al Sur de las vertientes del Purús. La Comisión del Yuruá verificó el curso del río y verificó el reconocimiento hidrográfico de la boca del Breu. Hizo un levantamiento de las cabeceras y de los ríos que forman el Yuruá: Porolluc y Piqueyacu.

SERVICIO DE LA FLOTILLA

La memoria presentada por el Prefecto Fuentes el 20 de Agosto de 1905, mostraba «los servicios activos y muy meritorios» que prestaban las unidades de la Flotilla de Guerra, que eran como sigue:

En el río Purús: La «Cahuapanas».
En el río Yuruá: La «Iquitos».
En el servicio de la Telegrafía Inalámbrica (Masisea), la «Amazonas» con la albarenga «Estrella».
En el río «Putumayo»: La «Veloz» con la albarenga «Pachitea».
Entre Masisea y Puerto Bermúdez: la «Franciseo Pizarro».
La «Manu» se había ido a pique al pie del muelle y se esperaba la vaciante para reflotarla.
A poco se vendieron en remate la «Amazonas» y la «Veloz».

PRESUPUESTOS

Las partidas del pliego de egresos del Presupuesto General del Perú referentes al departamento de Loreto señalaban las siguientes cantidades en sus capítulos XV, XVI y XVII y en su pliego adicional:

	AL MES
Para un Comandante Principal de las Milicias Navales del Departamento y Capitán de Puerto de Iquitos, Capitán de Fragata	Lp.35.0.00
Para un ayudante Teniente 2°.....	» 10.0.00
Para un patrón.....	» 5.0.00

Para dos bogas, cada uno	Lp.	4.0.00
Para alumbrado y Utiles de escritorio	»	1.5.00

Armada Nacional

Para la lancha «Cahuapanas», haberes y gastos de material	»	253.2.99
Para la «Iquitos»	»	205.9.07
Para la dotación y gastos de la Francisco «Pizarro»	»	180.9.00

Gastos Diversos

Para la renovación y reposición de embarcaciones menores, mobiliario de capitanías, reparaciones y conservación de lanchas y demás embarcaciones del Estado	»	38.3.33

Armada Nacional

Para completar el doble haber del Comandante de la lancha «Cahuapanas»	»	9.0.00
Para una ración de armada para el mismo	»	2.4.33
Para gratificación de embarcado y mando para el mismo	»	4.6.66
Para gratificación de embarcado y mando del Comandante de la lancha «Iquitos»	»	3.2.00
Para gratificación de embarcado y mando del Comandante de la Lancha «Francisco Pizarro»	»	3.2.00
Para gastos de dotación de la «América»	»	239.6.00
Para atender a los gastos que ocurran en los ramos de Guerra y Marina en el departamento de Loreto	»	100.0.00

El proyecto de presupuesto para 1906 presentado por el Dr. Fuentes se consignaba las siguientes partidas para el sostenimiento de la Flotilla Fluvial:

Para cañonera «América», haberes y gastos material	Lp.	493.1.66
Para la lancha «Cahuapanas»	»	292.2.45
Para la lancha «Iquitos»	»	223.5.71
Para la lancha «Amazonas»	»	255.2.33
Para la lancha «Veloz»	»	223.3.33
Para la lancha «Francisco Pizarro»	»	186.1.00
Para un uniforme completo de los 61 marineros o sea un terno de loneta de hilo, un sombrero de paja de marinero y dos pares de zapatos, a razón de Lp. 6. cada uniforme completo	»	30.5.00
Para los extraordinarios, pintura y combustible de la lanchita al servicio de la Capitanías	»	5.0.00

Defendiendo su presupuesto decía textualmente el Dr. Fuentes, refiriéndose al pliego de guerra y marina. «Con respecto a este pliego puedo afirmar sin exageración que todos sus gastos han sido extraordinarios y en muchas partes continúan siéndolos ahora mismo. Extraordinario fué hasta ahora poco el justificado aumento del pre del soldado; extraordinario es el gasto del vestuario, el de las municiones y los sanidad, extraordinarios son sin razón que lo apoye el sostenimiento de algunas lanchas del estado, que hace tiempo prestan su servicios, como son la «Iquitos» y la «Veloz»; y extraordinario es también el

costo del vestuario de las tripulaciones de la Flotilla Fluvial. Tal situación no es justo, no es explicable que continúe existiendo. Ella está en pugna con los principios de la ciencia que rechaza que a lo *ordinario* se le dé carácter de extraordinario, y con los intereses más elementales del Fisco.

LA AMERICA

Intencionalmente he dejado el orden cronológico de estos apuntes para tratar lo que se refiere a la «América». Quería referirme a esta nave al finalizar el año 1905, pues sólo fué realmente peruana en los últimos meses de éste. La «América» la construyó la casa Cammel Larid de Birkmenhed, Inglaterra, el año 1904. Llegó el 11 de Mayo de 1905 pero en pésimas condiciones; necesitaba reparaciones por valor de mil libras. Al recibirla el Prefecto Fuentes, presentó una reclamación ante el Cónsul de S. M. Británica y se suscitó una enredadísima cuestión en la que, felizmente, el Gobierno libró su responsabilidad. El Capitán vióse precisado a celebrar contrato de reparación con la factoría Wesche de este puerto y la lancha ya arreglada, hizo su primer viaje el 15 de Febrero de 1906 a Puerto Meléndez y Manseriche, conduciendo al Prefecto Fuentes y su familia. La lancha comprada poseía las siguientes características:

Clase	Cañonera a vapor
Eslora	40.63 metros
Manga	6.20 »
Puntal	1.96 »
Quilla limpia	38.36 »
Calado de popa	3.02 »
Calado de proa	2.00 »
Diferencia de calado	1.02 »
Tonelaje	239 44/100 bruto 182 86/100 neto
Armamento	2 cañones Armstrong 37 m|m., 48 rifles, 48 sables abordaje.
Material de casco	Acero galvanizado ¼".
Capacidad para transportar	50 hombres con equipo y víveres.
Tripulación	28 de Comandante a paje.
Máquinas	2 con bomba de aire, circulación y alimentación independiente y automática.
Calderas	2 multitubulares Stirling.
Propulsor	2 hélices Griffong 4 aspas.
Caballos de fuerza	150 nominales.
Capacidad carboneras	30 toneladas de carbón.
Consumo y andar máximo	11 millas a toda fuerza.
R.p.m.	300 r.p.m.

NUEVAS ADQUISICIONES

A fines de 1907 llegaron a Iquitos cuatro lanchas, de las cuales dos debían servir en el Madre de Dios, donde serían armadas, y dos en el Amazonas y afluentes. Habían sido construídas en Yarrow y Cía. de Popler, Londres.

Las lanchas del «Amazonas» fueron bautizadas con los nombres de «Requena» y «Orellana». Caminaban de 9 a 10 millas, calaban de 11 a 24 pulgadas,

tenían 75 pies de eslora, 9 de manga, máquinas potentes de alta presión y 40 horas de navegación como radio de acción. Las lanchas para el Madre de Dios no llegaron a ser enviadas a ese río. Permanecieron en el Amazonas bautizadas con los nombres de «Cuzco» y «Puno».

LA FLOTILLA EN 1909

Según la Memoria de Marina del año 1909 la Flotilla estaba formada por las siguientes unidades: «América», «Iquitos», «Cahuapanas», «Requena», «Orellana», «Francisco Pizarro» y chata «Estrella». Además estaban listas para ser armadas la «Cuzco y la «Puno».

Ese mismo documento dice, textualmente «La cañonera «América», después de sufrir seria reparación ha prestado importantes servicios en la zona del Putumayo. «Las lanchas «Orellana» y «Francisco Pizarro» a órdenes del Ministerio de Fomento, hacen el servicio postal entre Masisea y Bermúdez.—La «Cahuapanas», desarmada ahora, no es utilizable y debe ser retirada de la lista de la Flotilla y vendida».

REFLEXIONES

Las páginas que acaban de leerse muestran que todavía se arrastraba en este decenio los perjudiciales resultados de haber entregado las embarcaciones y edificios del Estado a manos irresponsables. Acaba de leerse lo que Portillo expresó al Gobierno respecto a la indisciplina, incapacidad y falta de cooperación de quienes comandaban las unidades de guerra. Y también se ha visto a través de los informes y de las exposiciones elevadas al Estado durante este decenio, la miserable condición material en que se encontraban esas unidades.

Pero como un resultado de los trabajos realizados en el decenio precedente, se comenzó a crear la Marina Fluvial de Guerra, entregándola en manos de competentes profesionales que al mismo tiempo que realizaron servicios de cooperación social (el de correos) dieron á la Nación páginas militares brillantes (Angoteros y Torres Causano). La Marina de Guerra no sólo trabajó en el sentido anterior en bien del departamento en particular y del país en general. El contingente que prestó a la Junta de Vías Fluviales fué magnífico. Así pudo ese organismo realizar una labor fluvial y publicando boletines y obras que hasta hoy son los más completos que al respecto se ha escrito.

Si a las causas anteriores se añade la azarosa situación internacional que vivió el Perú durante este decenio y el que le sigue, disputando valientemente con sus vecinos los territorios de Oriente; bien se comprende que fué poderoso el estimulante que llevó a la Nación a rehacer la Flotilla de Guerra para que, como antes, hubiera elementos fluviales, y Oficiales de Marina bien preparados y valerosos que, a la par que realizaron exploraciones y trabajos de límites interesantes defendieron la integridad territorial.

CAPITULO XII

(1910 — 1920)

LA HISTORIA POLITICA DEL DECENIO

El Presidente Leguía entregó el poder al ciudadano don Guillermo Billinghurst en Setiembre de 1912. Este apenas duró en el poder hasta el 4 de Febrero de 1914, en que lo reemplazó con el carácter de Pesidente Provisorio, el Coronel Oscar R. Benavides, Jefe de las fuerzas que habían depuesto al Presidente Constitucional.

Benavides entregó el poder al Dr. don José Pardo el 19 de Agosto de 1915. Pardo fué depuesto el 4 de Julio de 1919, fecha en el que se hizo cargo del gobierno el Presidente electo don Augusto B. Leguía.

LA POLITICA EXTERNA

También el decenio que vamos a tratar fué, internacionalmente, difícil para el Perú aunque no en la misma proporción que el precedente.

Arreglados nuestros límites con Bolivia y el Brasil, quedaba, sin embargo, pendiente las demarcaciones territoriales con Chile, Colombia y el Ecuador.

Como habíamos dicho anteriormente, a principios de 1910 dependía de S. M. el Rey de España nuestro antiguo litigio con el Ecuador. Comenzaba ese año cuando el pueblo ecuatoriano, enterado de que la línea fijada en el fallo no estaba trazada a medida de sus deseos, se lanzó por el camino de la violencia asaltando nuestra Legación y Consulado y arrasando las propiedades peruanas, provocando con esta actitud que en Lima se tomara represalias contra el elemento ecuatoriano.

En esta situación la guerra parecía inminente. El Perú movilizó sus tropas hacia la frontera y se proponía vengar afrentas por las armas, cuando la mediación de Argentina, EE. UU. y Brasil evitó el conflicto. Sin embargo, la actitud del Ecuador en esta oportunidad dió lugar a que el Rey de España se inhibiese de seguir conociendo en el litigio, renunciando al mismo tiempo a expedir sentencia.

Acababa de firmarse el convenio de 1910 con Colombia, y se discutía un tratado de modus-vivendi, cuando se ennegreció el horizonte internacional por ese lado. En Enero de 1911 salió de las costas colombianas una expedición militar al mando del General Don Isaac Gamboa, quien llevaba la orden de ocupar Puerto Córdova o La Pedrera, en la banda derecha del río Caquetá. Esta expedición fué seguida por la que comandaba el General Neyra, salida de Colombia en Junio con el mismo fin. El Comandante General de la Región de la Montaña envió entonces al Comandante Oscar R. Benavides con el Batallón N°. 9, conducido en la lancha «América» y otras. Corresponde a otro lugar de este trabajo la descripción del combate de La Pedrera que se realizó los días 10, 11 y 12 de Julio, con gloria para las armas peruanas.

Desconociendo que hubiera ocurrido el combate de La Pedrera, los Cónsules Generales del Perú y Colombia en Manaos celebraron el 15 de Julio, y a nombre de sus gobiernos, un arreglo en el que se fijaba los efectivos de La Pedrera y se desviaba las expediciones del General Neyra y del Comandante Be-

navides hacia Manaos y Putumayo, respectivamente. Este arreglo fué aceptado por ambos gobiernos y el 19 de julio se firmó una convención, desconociéndose todavía lo que había sucedido en La Pedrera.

Al saberse el resultado del combate, el gobierno peruano, sintiéndose obligado por el pacto del 19 de Julio, desalojó La Pedrera y devolvió a Colombia todas las armas y trofeos que habían conquistado nuestros victoriosos soldados.

Herida Colombia por la derrota, volvióse nuevamente hacia el Ecuador, firmando con ese país, el 15 de Julio de 1916, un tratado en el cual, como en 1907, las dos naciones se dividían territorios peruanos que comprendían hasta la margen derecha del Amazonas. Al conocerse por referencia ese pacto, el Gobierno del Perú protestó de la forma en que estaba concebido.

Nuestras relaciones con Chile habían quedado rotas al finalizar el decenio anterior, como tuvimos oportunidad de decir. Esa ruptura de hostilidades significó para el Perú estar al borde de una guerra con todos los vecinos.

Se publicó documentos y telegramas de la Cancillería chilena que demostraron a las claras los medios de que se valía la diplomacia de aquél país, única forma conveniente para que las naciones limítrofes se dieran cuenta de que en el sonado asunto de Tacna y Arica el Perú jugaba el papel de víctima. Inútil es decir que nuestros connacionales sufrieron lo indecible en las tierras irredentas.

Al iniciarse el gobierno de don Guillermo Billinghurst comenzó una política de acercamiento a Chile. El Gobierno reservadamente gestionó la celebración de un pacto de prórroga para el plebiscito hasta 1933. El Congreso rechazó esta gestión y a poco el movimiento revolucionario del Coronel Oscar R. Benavides derrocó al Presidente Billinghurst. Con la presidencia de don Augusto B. Leguía asomó en el horizonte diplomático la posibilidad de un arreglo pacífico.

LOS ACONTECIMIENTOS

ESTADO DE LA FLOTILLA EN 1910

Al iniciarse la década era Prefecto de Loreto el Dr. Francisco Alayza y Paz Soldán, quien acababa de hacerse cargo de su puesto animado de los mejores deseos para desempeñarlo. Un periódico local, a cuyo frente se hallaba una brillante inteligencia (el Dr. Rómulo Paredes, Director de «El Oriente») consciente de su rol, social, públicó una serie de artículos para mostrar al nuevo Prefecto la situación departamental. Entre estos artículos nos interesa el que se refiere a la Flotilla de Guerra, pues en él pinta el verdadero estado en que ésta se encontraba. Decía Paredes:

«Comenzaremos por la marina fluvial que como se encuentra en la actualidad no merece el nombre de tal porque a ese conjunto de fierros en forma de naves se les haría mucho honor llamándolos pontones indecentes, completamente inadecuadas e inservibles que no prestan el menor servicio a la Nación y que bien podrían quemarse en sus mismos fondeaderos, a lo Hernán Cortés en Méjico. Una reorganización radical de esa flotilla se impone a la brevedad posible si no queremos seguir presentando el triste espectáculo de hoy, en el escenario de la vida moderna y ante los ojos de nuestros vecinos, que hacen flamear sus banderas en estos mismos ríos sobre verdaderas máquinas de guerra y no sobre descua-

jeringados cascos herrumbrosos que más parecen catafalcos con mástiles flotando lúgubremente en la rizada superficie del Amazonas. Sin embargo, no seamos tan pesimistas. Algo todavía podemos aprovechar de la deshecha marina para que sirva de base a la reorganización que proponemos. La «América» e «Iquitos» servirán como de pedestal para formar este nuevo poder fluvial tan importante en estas regiones que necesitan en el momento menos pensado una defensa seria y apropiada a sus condiciones especiales de selva virgen sólo accesible por esas trochas naturales que dan paso al agua, como si en la conmoción primitiva la misma Naturaleza, sacudiéndose de su avaricia para dar paso al elemento fecundante se hubiera tajado su propio seno a la manera de la heroína de la leyenda. Refaccionando esas dos naves y vendiendo por inútiles la «Cuzco» «Puno» y «Orellana», íntegramente inaparentes para esta región e incapaces por lo mismo de prestar el menor servicio pues ni por su andar por su ni capacidad puede ocupársele en algo; se daría un paso serio en le sentido de comprar una nave mejor que llenase uno de los principales fines que se propuso el gobierno; una nave de las condiciones del «Adolfo» o «Liberal» que trasportara soldados o carga, implantando también de este modo un servicio regular de correos, siquiera hasta Contamana. Contéstenos el Señor Prefecto: ¿Qué hacen esos catafalcos fondeados en nuestro puerto? Como esos holgazanes engreídos que viven recostados en el seno de la madre, se hallan también esos vetustos buques junto al barranco fangoso en un perpétuo descanso después del naufragio horrible en el mar de la inutilidad. Entendemos que las naves del Estado deben estar viajando constantemente, vigilando las fronteras, y los jefes de ellas, por obligación primero y por patriotismo después, están en la necesidad de levantar planos y mapas de las diversas regiones que visiten. Lo contrario significa un crimen sin nombre, un atentado de lesa patria. Lo contrario pagando tripulación y haciendo otros gastos, no se puede calificar sino como un gasto improductivo, como una sangría más, abierta estúpidamente en nuestro presupuesto nacional».

LA «CAHUAPANA» Y LA FACTORIA

Aleccionado el Prefecto, comenzó una labor de reorganización de la Flotilla. Quizo en primer lugar rematar la «Cahuapanas» en virtud de una autorización gubernativa. No se presentaron postores. Entonces dió un decreto por el cual disponía que una comisión compuesta del Capitán de Puerto, Comandante de la Cañonera «América», Comandante de la lancha «Requena», Inspector de Máquinas de la primera de las naves citadas y los Jefes de las factorías Wesche y Pereyra, examinaran la «Cahuapanas» y manifestarán si podría repararse. En virtud de ese decreto, la comisión evacuó el siguiente informe: Señor Prefecto.- Todos los miembros de la comisión nombrada por su U. S. en decreto del 10 del actual, transcrito en el anterior oficio, hemos llenado el cometido con que nos honrara U. S.; y después de discutido detenidamente el resultado de nuestros estudios, habiendo conseguido unificar nuestras opiniones, emitimos el informe siguiente: 1°-. La lancha del Estado «Cahuapanas», examinada con toda proligidad resulta que puede ser reparada de forma que quede expedita para el servicio y por mucho tiempo, puesto que, entre otras cosas, las máquinas principal y auxiliares se encuentran en perfectas condiciones de conservación y las calderas en buen estado, salvo ligeras reparaciones en la caja de humo y hornillas.— 2°.—La reparación más

seria que precisa es la renovación total del casco que se encuentra inservible y es factible desde que la experiencia ha comprobado frecuentemente en esta región que la bondad de las máquinas hacen que resistan el cambio de dos o tres casos.—3°—Las otras reparaciones están pormenorizadas en la relación que se acompaña, valorizada por la Factoría de Pereira, única que ha manifestado que se comprometerá a efectuar el trabajo de que se trata, en el plazo de 90 días, pues la Factoría de Wesche y Cía. no puede tomar la obra por los múltiples trabajos y compromisos qne tiene en la actualidad.—4°— En la relación valorizada de todas las obras se ve que la reparación total costaría al Estado la cantidad de Lp. 1,450 (Libras oro), suma que no es exagerada y antes bien equitativa si se tiene en cuenta la magnitud de la obra y que el Estado tendría un elemento útil cuando menos por diez años; siendo de advertir que esta lancha es entre todas las de la Flotilla la que mejóres servicios ha prestado al Estado, la más aparente para el trasporte de las guarniciones y sus aprovisionamientos a las fronteras y conducción de pasajeros. Y conforme todos en lo dicho, suscribimos el presente, salvando el más acertado parecer de U.S. Iquitos enero 29 de 1910.—S.P.—C.G. Donayre.— M. A. Clavero.—B. Larrera y Romero.—César B. Bravo.—Guillermo Pereira.— Hermán Bohme, por factoría Wesche y Cía.».

También intentó el Prefecto recuperar los talleres del extinguido apostadero. Para el efecto dió un decreto, el 4 de Febrero, nombrando una comisión especial que recibiera la Factoría del Estado e informara respecto a su estado y existencias, así como lo que convendría hacer en vista del resultado de la investigación. Un periódico iquitense dijo a este respecto lo siguiente: «Nos anticipamos a decir que ese establecimiento es un hacinamiento de escombros». «Lástima es que por la fata de inventario, los desperfectos de las máquinas y edificios no podrán hacerse pagar pues no existe fianza.

EL SERVICIO DE LAS LANCHAS

Por entonces las lanchas hacían principalmente el correo en el Ucayali. La «Iquitos» navegaba entre Iquitos y Masisea, al mando del Teniente 2°. don Tomás Pizarro.—La «Orellana» y la «Francisco Pizarro» navegaban entre Masisea y «Puerto Bermúdez», turnándose en esa labor con la lancha «Puno». Comandaba la «Puno» y la «Orellana», los Tenientes Constante Hoyle y Manuel Faura.

LA CUESTION CON EL ECUADOR

Como tuvimos oportunidad de decir antes, por entonces se ventilaba en España nuestra cuestión de límites con el Ecuador. Al principiar el año se rumoreaba que ese país no aceptaría el laudo español, rumor que pronto se convirtió en evidencia. Entonces, ante la posibilidad de una guerra a la que nos iba arrastrar las incontrolables hostilidades del pueblo norteño contra el elemento peruano, se comenzó a alistar la Flotilla para un *casus-belli*. Las máquinas de la «América» fueron probadas el 23 de Enero y entró en carena la «Cahuapanas», que quedó expedita en el mes de Febrero. Listas las lanchas se aprovisionó y fortificó las guarniciones, empleando las unidades de guerra. Comenzó también una etapa de entrenamiento intensivo en artillería que inició la «América» el 26 de Febrero.

LA EXCURSION AL NAPO

En seguida sn formó la escuadrilla que debía salir al Napo a resguardar los intereses peruanos. Comandadas las naves por marinos de prestigio que merecían la absoluta confianza pública, partieron de Iquitos el 18 de Abril conduciendo 120 hombres de infantería y artillería de la «Guarnición de Loreto» efectivo que se aumentó a 280 hombres y después a 350. Era Jefe de las tropas el Comandante Márquez. El Teniente 1°. Oscar Mavila iba en la «América» como jefe de la cuadrilla, secundado por el Teniente 2°. Manuel Clavero. En la «Iquitos», la «Cahuapanas», la «Cuzco» la «Puno» y la «Requena» iban patrones fluviales inteligentes y honrados junto con oficiales de marina de prestigio como Pizarro y Taboada.

La escuadrilla permaneció en el Napo hasta el 3 de Agosto, sufriendo valientemente las penalidades de la campaña en la que no faltó las terribles enfermedades tropicales. Al retiro de las tropas ecuatorianas, se retiró también la escuadrilla, de acuerdo con el cambio de frente de la política internacional peruana. Bastó esa expedición para hacer comprender al Ecuador, que todavía no era llegado el momento, tan esperado en esa país, de hacer un arreglo de límites favorable.

NUEVAS ACTIVIDADES BELICAS

Estaba todavía pendiente la cuestión ecuatoriana, cuando comenzaron rumores de actividades militares colombianas. Al mismo tiempo que se desarrollaban estos sucesos, en el Acre se incrementaba la revolución, que el Perú observaba con interés, por el antiguo litigio que con Bolivia y el Brasil sosteníamos por esos territorios. Por esto siguió el estado de inquietud y el afán de mantener en inmejorable estado las lanchas de guerra. En Noviembre se volvió a reparar la «America» y en Octubre se hizo lo mismo con la «Requena» y la «Pizarro». Las demás unidades siguieron haciendo servicio de aprovisionamiento a las guarniciones o de correo en el Ucayali.

BALANCE DE MATERIAL

Al terminar el año un periódico local juzgaba muy benévolamente a la flotilla en los siguientes términos: "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, renovado sus servicios de agua y de desague, pintando totalmente, etc. Hoy es una embarcación que en cualquier parte sería de gran importancia. Su actual velocidad es de doce a trece 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» durante cinco meses consecutivos, asi lo demuestran».

«La lancha «Cahuapanas» cuyo remate en trescientas libras peruanas no fué llevado a cabo en vista de las observaciones que al respecto hizo la la Prefectura al Supremo Gobierno ha sido totalmente reconstruída, salvo la

máquina y el caldero. A éste último se le ha colocado íntegramente tubería nueva. El casco de acero es hoy completamente nuevo la toldas y una gran parte de la obra muerta ha sido refaccionado o construída 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 docientos senticinco libras en total».

«Como lo gastado en esta embarcación asciende a mil quinientas libras peruanas aproximadamente y su valor hoy no es menor de tres mil, el Fisco ha obtenido una gran utilidad, de un 100%, conservando además una embarcación, hoy completamente nueva, cuya capacidad, economía, comodidades y poco calado la han hecho considerar siempre como apta para trasporte y para ejecutar comisiones en los ríos de cabecera».

«La lancha «Iquitos» también experimentó las reformas necesarias y, aunque adolece del inconveniente de su fuerte calado (siete pies), su poderosa máquina y economía en el gasto de combustibles son dos ventajas de incuestionable importancia. Su presupuesto mensual es de trescientas seis libras comprendiendo toda clase de gastos».

«Las lanchitas «Orellana», hoy en el Napo, «Puno» que hace servicio postal y de pasajeros en los ríos Pachitea y Pichis y «Cuzco», 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 cinco meses en el Napo, sin apagar sus fuegos un sólo día. Como necesita algunas reparaciones y dotarla 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 doscientas sesentiocho libras peruanas».

«A la lancha «Francisco Pizarro» se le hizo venir de Márquez (Pachitea) en donde estuvo varada desde hacía largo tiempo. Se ha formulado ya el presupuesto de las obras que son necesarias para ponerlas 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 principio 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 correspondiente a los presupuestos de las lanchas de la flotilla, no son los que figuran en el Presupuesto General de la República, sino los gastos que en realidad demanda. Las cifras verdaderamente consignadas en aquel documento apenas alcanzarían para sostener las escuadrillas por un semestre, pues son excesivamente reducidas. Es digno de anotarse que a pesar de esto, dichas cifras no hayan sido modificadas hasta hoy.

La Prefectura ha manifestado detalladamente a la Dirección del Ramo la necesidad de insertar cifras reales en el presupuesto de 1911 y no seguir apelando a gastos extraordinarios, o lo que es peor, pero más sencillo, a apontonar las lanchas en el puerto, de donde resulte su pronta destrucción.

Las lanchas «Iquitos» y «Cahuapanas» son las únicas que tienen comodidades para servir de trasportes y suceptibles, por tanto, de contar con ingresos por este servicio. La «América» es sólo un buque de combate, una nave de guerra, y las lanchas pequeñas, simples avisos, útiles sólo para trasportar comunicaciones y pequeños destacamentos».

DIFICULTADES CON COLOMBIA

Aclarada la situación internacional en lo que se refería al Ecuador, al comenzar el año 1911 no sucedía lo mismo con Colombia. Sabíase que en el mes de Enero había salido de las costas de aquél país, la expedición que comandaba el General Gamboa y de la cual ya hemos hablado. Entonces el Gobierno del Perú tomó sus medidas para defender el Oriente, no solamente de Colombia sino de una posible alianza entre esa nación y el Ecuador.

El tráfico de las lanchas de guerra fué constante para proveer a las guarniciones de todo lo que necesitaban. La «Iquitos» salió en Enero al Napo y en Febrero al Marañón. La «Cahuapanas», totalmente reparadas, salió en Enero al Ucayali y al Marañón en Abril; la «Cuzco» y la «Requena» viajaron al Marañón y Putumayo respectivamente.

REPARACION DE LA «AMERICA»

Completamente reparada la «América», salió el 16 de Enero al Ucayali conduciendo al Prefecto y a su comitiva. «La Puno» debía esperar cerca de Masisea a la «América» para conducir a Puerto Bermúdez a la primera autoridad departamental y a sus acompañantes, quienes iban a examinar al servicio de correos y telégrafos y a dictar las reformas administrativas que fueran necesarias. El regreso de la «América» se verificó con el Prefecto a bordo.

LA NUEVA COMISION HIDROGRAFICA

El 17 de Enero de 1911 el Supremo Gobierno dió una resolución ordenando que el Presidente de la Comisión Hidrográfica, Capitán de Navío Juan M. Ontaneda, se trasladase a Loreto a practicar estudios completos de la región, levantando los planos y cartas que fueran necesarias. El Comandante Ontaneda llegó el 28 de Abril acompañado del Capitán de Fragata Graduado Carlos García Rosell y del Teniente 1°. Manuel Sotil, miembros ambos de la Comisión.

Los primeros trabajos hidrográficos se realizaron en Iquitos y sus cercanías. La Comisión no pudo expedicionar el 6 de Setiembre, como lo había proyectado, por la descomposturas de la lancha «Cuzco». A principios de Octubre consiguió salir en la «Orellana», que iba a reemplazar a la «Cuzco» en el servicio entre Masisea y Puerto Bermúdez. Después de realizar sus investigaciones, los miembros de la Comisión Hidrográfica regresaron a la Capital de la República. En Iquitos se publicó las situaciones astronómicas encontradas, el 18 de Mayo de 1912.

MUERE DONAYRE

Este año falleció en Iquitos el Comandante don Carlos G. Donayre, a quien hemos tenido ocasión de nombrar repetidas veces en el trascurso del presente trabajo. Este distinguido Iqueño era sobreviviente del Combate del 2 de Mayo. Vino a Loreto cuando la creación del Apostadero Fuvial y regresó a Lima donde desempeño diversos cargos públicos. Volvió a Iquitos en 1888, de paso hacia San Martín, a donde iba destinado como Subprefecto. Después ejerció el mismo cargo en la Provincia de Bajo Amazonas. Fué Tesorero del Honorable Concejo Provincial de Iquitos. Murió de 68 años de edad, siendo Capitán de Puerto y Comandante de las Milicias Navales. Su vida fué ejemplo de honradez.

LA EXPEDICION DE GAMBOA

Cuando túvose conocimiento de la expedición del General Gamboa, creyóse que tendría el Putumayo como destino. La «Iquitos» y la «América» hicieron viajes continuos a esa región en Mayo y Junio. Cuando regresó la «América» se preparó la expedición al Caquetá. En cuanto a la «Iquitos», volvió el 6 de Julio y salió el 18 del mismo mes a La Pedrera.

LA EXPEDICION AL CAQUETA

El 23 de Junio regresó la «América» del Putumayo. Por entonces la información sobre las tropas expedicionarias colombianas que comandaba el General Gamboa era precisa; se habían establecido en el Caquetá, cerca del puerto Córdova, en pleno territorio peruano, en un lugar estratégico al que denominaron «La Pedrera».

Enterado el Gobierno de este suceso, dispuso que la fuerza armada procediera a La Pedrera, lugar en el que se solicitaría la desocupación por parte de los colombianos y, caso de no conseguirlo, procedería a obtenerla por la fuerza.

El 9 de Mayo de este año, a 15.00 hs. había atracado al Muelle Fiscal de Iquitos el vapor «Loreto» procedente de Yurimaguas. En ese vapor había llegado el Batallón de Infantería N°. 9 comandado por el Teniente Coronel Oscar R. Benavides, secundado por los Sargentos Mayores Ramírez Hurtado y Pablo Rosell. El N°. 9 había sido movilizado al Norte para la campaña que estuvo a pique de abrirse contra el Ecuador por el rechazo del fallo arbitral del Rey de España. Luego había sido empleado por el Gobierno en combatir las montoneras de Ferro, Chumán y otros. Los soldados eran fogueados, los jefes capacitados.

El 28 de junio quedaron terminados los preparativos y partió de Iquitos, al mando del Comandante Benavides la expedición reinvidicadora del Caquetá. Formaban la Flotilla la cañonera «América» comandada por el Teniente 1°. Manuel Clavero, secundado por el Teniente 2°. Héctor Mercado y los Ingenieros J. Runciman y C. Lima, nave capitana; trasporte «Loreto» bajo el mando del Patrón Fluvial J. Domingo Barreto; «Tarapoto» (buque-hospital), comandado por el Patrón Isaac Suárez; y «Estefita» con el Patrón Manuel Benites como Capitán. De estas embarcaciones la única armada era la «América» que

poseía dos cañones Armstrong de 37 m|m (uno en caza y otro en retirada) y dos ametralladoras. Se embarcaron tres compañías y la banda de músicos.

El viaje no fué bueno. La «América» tenía las calderas en pésima condición y el convoy se retrasaba por ella. Era tan malo su estado que el Comandante Benavides manifestó al Teniente Clavero la conveniencia de regresar con su nave. Clavero con todo respeto pero con gran firmeza, contestó que tenía que seguir adelante de todas maneras. Y utilizando las parrillas de la «Loreto» para reemplazar a las de la «América» que se habían quemado, llegaron el 8 de Julio al Avati-Paraná en las bocas del Yapurá. En la mañana del 10 arribaron a la Aduana brasileña de Apaporis y siguieron adelante, en busca del General Gamboa y los suyos.

EL COMBATE DE LA PEDRERA

Aproximadamente al medio día del 10 de Julio llegó la flotilla a inmediaciones de La Pedrera. Apareció el campamento colombiano y en él las tropas que lo ocupaban, las que, al divisar las lanchas, lanzaron gritos de alegría creyendo que se trataba de los expedicionarios de su país que conducía Neira. Cuando la «América» siguió avanzando y fué reconocida, en el campamento colombiano se izó la bandera y se dejaron oir algunos disparos. La «América» se detuvo entonces y arrió un bote. En él se embarcó el Sub-Teniente Berguieri. Lo acompañaban cuatro tripulantes de la cañonera y un corneta de órdenes. A proa y popa respectivamente, lucía en el bote el pabellón peruano y la bandera blanca de parlamento. Al llegar la embarcación a la vista de las trincheras, el corneta tocó «Llamada y Llamada» y el parlamentario pudo saltar a tierra entregando al General Gamboa un documento que decía: «A bordo de la Cañonera América».—10 de Julio de 1911. Señor General Comandante de las tropas Colombianas: Habiéndose encontrado el Caquetá Peruano, o sea la margen derecha de este río, ocupada por fuerzas colombianas que U.S. comanda, véome en el caso de notificarlo para que dicha tropa desocupe la margen citada en el término de dos horas que comenzará a contarse desde el momento de la entrega de esta intimación. Trascurrido el plazo sin que se haya procedido a la desocupación que exijo, me veré precisado a emplear la fuerza para hacer respetar la integridad territorial de mi Patria.—Creo que sólo un error involuntario haya podido dar lugar a que U. S. y sus tropas ocupen la margen derecha del «Caquetá» y no la izquierda; pues los derechos de mi Patria sobre la primera, por no ser posible ni siquiera discutirlos, han sido siempre y son reconocidos por las demás naciones. Las buenas relaciones y simpatías que han unido siempre al Perú y Colombia, me hacen creer en el error citado, y es por esta consideración que ofrezco a U.S. las facilidades necesarias como lanchas y demás medios de que pueda disponer, para que las tropas de su mando verifiquen su traslación a la margen izquierda de este río. Advierto a U.S. que todo movimiento de tropa en su campamento que pueda hacer suponer preparación para resistir a la intimación que hago, la consideraré como acto hostil y procederé en consecuencia. Igualmente hago saber a US. que el oficial nombrado para la entrega de esta intimación y que dirá a Ud. la hora en que termina el plazo que doy para la desocupación, deberá encontrarse de regreso de su comisión a esta cañonera, 30 minutos después de su partida y que no dudo dada la cultura del Ejército Colombiano, se le guarden todas las consideraciones que en tales casos merece un Oficial.—Dios guarde a Ud. Firmado Comandante Benavides.—

Enterado el General Gamboa del contenido del documento, expresó al Sub-Teniente Parlamentario que necesitaba consultar con los suyos para dar una respuesta, añadiendo que no tardaría más de dos horas. Efectivamente, pasado ese tiempo, vióse desatracar de La Pedrera un bote que conducía un Oficial. Recibido a bordo de la «América» por el Comandante Benavides, resultó ser el Médico de la guarnición colombiana, quien traía respuesta del General Gamboa que decía: «La Pedrera.—10—VII—11.—Señor Comandante Oscar R. Benavides.—Pte.—Acuso a Ud. recibo de su atenta nota en que me notifica la desocupación inmediata de la margen derecha del Caquetá o sea del lugar que ocupo con la fuerza de mi mando. La ocupación de la citada margen hace mas de un año que se verificó estableciéndose en ella una aduana que la ha reconocido el Brasil como Colombia. La ocupación la he verificado por orden del Gobierno de mi Patria, sin cuya orden, no podré desocuparla porque desobedecería sus órdenes y faltaría por consiguiente al cumplimiento de mis deberes. Creo, sin embargo, que por medios diplomáticos de las Cancillerías de nuestros países se puede llegar a un arreglo favorable y honroso para las dos Repúblicas hermanas. Si Ud. estima conveniente podremos mandar dos comisionados, hasta la ciudad de Manaos a fin de mandarle al señor Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia la notificación que Ud. me hace, sin duda alguna, por orden de su gobierno y que el mío de seguro ignora. Esta es a mi modo de ver la medida más laudable y que tenderá a evitar una guerra entre dos repúblicas que nacieron y se libertaron juntas. Tengo además necesidad de llamar a este punto a las fuerzas que existen en la boca del Cahuinari, para en caso de desocupar este puesto con todo a la vez y, necesite tres días para hacerlas llegar a mis órdenes. Espero reciprocidad para el comisionado que conduce esta comunicación. Le advierto además que Ud. no podrá desembarcar tropas en este punto sin anuencia de mi gobierno. Dejo en estos términos contestada la suya y me suscribo de Ud. atento y seguro servidor (Firmado) J. Isaías Gamboa».

El Comandante Benavides, avisando al parlamentario que rompería las hostilidades apenas éste llegara al lugar de partida, le entregó la siguiente comunicación para su jefe: «A bordo de la Cañonera «Loreto».—Julio 10 de 1911. Señor Comandante General de las Fuerzas Colombianas. En respuesta al oficio de U.S. en contestación a la intimación para que las tropas de su mando desocupen el Caquetá Peruano, siento decirle que no me es posible aceptar ninguna de las proposiciones de U. S. y que en tal virtud terminado el plazo que di a Ud. de dos horas, o sea a las tres y veinte de la tarde, procederé a emplear la fuerza para obtener la indicada desocupación. —Dios guarde a Ud. (Firmado) Oscar R. Benavides.

Tal como lo decía el documento anterior, apenas calculóse que el parlamentario había llegado a tierra, se inició el combate. Antes de describir este trataré de dar al lector una idea precisa del lugar.

La posición que había escogido el General Gamboa para atrincherarse era estratégicamente perfecta. En una elevación del terreno que dominaba completamente el río, estaba establecido el campamento, que contaba con cuartel, hospital, una lanchita para el servicio del puerto, instalación de minas en la rada, oficinas administrativas y buenos caminamientos y comunicaciones con el fundo Córdova, donde había regular número de colombianos e indios witotos y boras, que constituían parte de la fuerza de ocupación. El resto (como 400 hombres) se encontraban en los cinco atrincheramientos de La Pedrera, distri-

buídos paralelamente a la orilla del río y con una mina terrestre. Los soldados que ocupaban las trincheras poseían regular armamento y muy buen parque.

Dada la ubicación de las defensas colombianas, solo era posible vencerlas por medio de un flanqueamiento.

Pero esta maniobra era imposible aguas abajo de la posición porque el terreno se encontraba completamente inundado. No pasaba lo mismo con el flanco occidental que era abordable. Pero para llegar a él había que vencer el río, casi infranqueable, en ese lugar. Exactamente enfrente de las trincheras colombianas, en efecto, había una línea de rocas unida por un fondo bajo y pedregoso. El obstáculo de esas rocas hacía que el agua se arremolinara en los extremos y se lanzara con ímpetu, corriendo tan fuertemente que era difícil vencer su velocidad. De esta manera el General Gamboa y los suyos considerábanse en posición inexpugnable. El paso era infranqueable, el terreno aguas abajo estaba alagado y era imposible pensar en un desembarco frente a las trincheras. Estas tenían el borde delantero hecho de troncos con aspilleras y el borde interior estaba dispuesto en tal forma que podían ponerle sobre él los codos para disparar con mampuesto sin asomar la cabeza al exterior. Y tras esas trincheras habían 400 rifleros con 50,000 tiros.

El cañón de proa del B.A.P. «América», manejado por el 2°. Comandante, hizo el primer disparo a 16:20 hs. Respondieron los colombianos y el combate se generalizó. Cuatro veces intentóse largar a tierra la tropa que conducía el «Loreto». No fué posible. Y, sin haber conseguido ninguna ventaja, cesó el combate a 18:30 hs.

La «Tarapoto» buque-hospital, la «Estefita», de reserva, habían permanecido en el cabezo de la isla fronteriza a La Pedrera.

Cuando el Comandante de las Fuerzas Peruanas inspeccionó sus tropas, después del combate, constató un número de bajas relativamente grande en oficiales, soldados y marineros. No podía ser de otra manera ya que los nuestros combatían en descubierto, contra enemigos que no veían y que tenían todas las ventajas.

Esa noche con el fin de agotar al enemigo, la «América» con las luces apagadas y en medio de una lluvia torrencial, disparó contra las trincheras.

A las 11:00 hs. del día siguiente se reanudó el combate, el que cesó a las 4 de la tarde, con el mismo resultado del día anterior. Es decir, sin lograr ventaja y con pérdida de vidas. Esa noche a bordo de la «América» se reunió el Consejo. Planteada la situación, no se encontró sino una solución: pasar la «cashuera» y flanquear al enemigo aguas arriba de su posición. Esta determinación era realmente desesperada. Para llevarla cabo se necesitaba un atrevimiento rayano en la locura. Pero allí había bravura, amor a la Patria y capacidad profesional. Por eso pudo hacerse.

A las 10:45 hs. del día 12 avanzaron sobre las posiciones enemigas la «América» y la «Loreto». El tiroteo fué infernal. Los combatientes de La Pedrera habían recibido auxilio de Puerto Córdova. Y el fuego no era solamente

de las trincheras sino también del monte, donde se encontraban parapetados los indios que el General Valencia había armado y traído a La Pedrera con los refuerzos de Córdova.

Según el plan adoptado debería ser la «Loreto» la que intentara el paso mientras la «América» la cubría. Pero, por causas que ignoro, esto no fué posible. Entonces cambióse el plan y la cañonera avanzó hacia la cashuera, a las 15:00 hs. aproximadamente. Embocó los remolinos y llegó al rápido, situándose a unos 100 metros de tierra. En estas circunstancias cayó un tiro en el manómetro que marcaba la presión de la caldera de proa y no fué posible controlar la presión del vapor. Por eso la cañonera comenzó a perder terreno. Mientras tanto el fuego de los colombianos se concentró sobre ella y los tripulantes y soldados comenzaron a caer por decenas.

El momento fué decisivo. Lo salvó el valor de los jefes. Se dió a los ingenieros orden de elevar la presión «hasta que las calderas reventaran». El manómetro de popa marcó 160 libras. Los prácticos peruanos relevaron en el timón a los brasileros. Y después de 40 minutos en que la lancha ni avanzaba ni retrocedía, venció la fuerza de la corriente y pasó aguas arriba de la «cashuera». La «Loreto» que al principio tuvo un desperfecto en el timón, pasó tras ella. Así pudieron desembarcar las tropas peruanas, los aguerridos cholos del Batallón N°. 9. No hubo combate en tierra. Las tropas colombianas habían considerado imposible el paso de la «cashuera» que era su mejor defensa, junto con las minas que no estallaron. El efecto desmoralizador de la atrevida maniobra de la «América» fué tan grande que abandonaron, en rápida huída, su posición, dejando en ella el pabellón, pertrechos y hombres que fueron tomados prisioneros.

DESPUES DEL COMBATE

Lo que no pudo el plomo colombiano lo hizo un enemigo más poderoso. La peste destrozó a los tripulantes de la Flotilla y el personal del Regimiento N°. 9. El 29 de Julio cayó un soldado enfermo, muriendo el mismo día. No había médico. Y a partir de entonces se registraron diariamente tres y cuatro casos fatales, entre éstos uno llorado sin consuelo: el del Mayor Ramírez Hurtado 2°. Jefe del Regimiento. Entonces entró la desesperación en el campamento, hasta el punto de producirse varios suicidios. Por eso y por la Convención que el Gobierno Peruano había firmado el 19 de Julio, de la cual hemos hablado en lugar especial, el 20 de Agosto evacuó el Comandante Benavides La Pedrera llegando a Iquitos el 2 del Setiembre, en medio del entusiasmo patriótico del Departamento.

Entre los nuestros que cayeron del plomo enemigo y la peste traidora hay que recordar a los tripulantes Julio Gaudín, Juan Sandoval, Samuel Piña, Felipe Andrade, Francisco Zambrano, José Navarro, Miguel Tuanamam y Julián Tapuina.

REGRESO DE LA «AMERICA» Y MUERTE DE CLAVERO

Cuatro días depués del combate (el 16 de Julio) la «América» comenzó su retorno a Iquitos conduciendo a este lugar a los heridos de mayor gravedad. Su llegada fué apoteósica. Toda la población se dió cita para recibirla y aplaudir

a sus heroicos tripulantes. Venía hecha un glorioso destrozo; estaba perforada en mil partes por las balas enemigas.

Tría la muerte en sus entrañas. Marcados por el sino fatal, uno y uno fueron cayendo sus tripulantes. Entre estos su bravo Comandante, el Teniente 1°. Don Manuel Clavero, quien murió en Iquitos el día 12 de Agosto.

Clavero había nacido en Lima en 1879, hijo de don José G. Clavero y de doña Jacinta Muga. Fué alumno guadalupano e ingresó a la Escuela Naval en 1898.

Salió como Guardiamarina en 1902 y fué enviado a perfeccionarse a la República Argentina. En el buque-escuela de la armada de ese país, la fragata «Presidente Sarmiento», dió la vuelta al mundo. Después de tres años regresó al Perú con el primer lugar en el rol de mérito. En 1905 fué ascendido a Alférez de Fragata.

Comenzó a servir en las unidades que por entonces tenía la Marina, con celo y honradez. En 1906 fué hecho Teniente 2°. y pasó a la Escuela Naval como Profesor de Hidrografía y Maniobra.

En 1908, ascendió a Teniente 1°. y pasó al «Iquitos». Era Oficial de Detall de ese buque cuando en Setiembre de 1909, fué nombrado Comandante de la «América», cargo que asumió en Diciembre. Ya he tenido ocasión de hablar de sus servicios en Oriente.

Serio, inteligente y bondadoso para juzgar a los demás, Clavero, era, ante todo, un caballero. Por eso se hizo estimar en Loreto que lo lloró sin consuelo. La mejor demostración del sentimiento que despertó su muerte es el sentido artículo que copio a continuación, aparecido en el «Oriente» de Iquitos el día que súpose su deceso. Dice así:

«Ha muerto Clavero.— Las cuatrocientas balas que atravesaron su nave capitana respetaron su cuerpo erguido siempre en el peligro y la muerte, y una fiebre maligna, adquirida en el mismo teatro de esa epopeya gloriosa, nos lo aniquila y arrebata. Era demasiado valiente para que le vencieran sus enemigos y lo venció la naturaleza. Su vida, cien veces adorada y bendita, se pierde para nuestra escuadra, se pierde para la familia y la sociedad, pero, como un jalón de luz junto con los que regaron con su sangre la cubierta de su nave, se ha ido a clavar en la frontera marcando la soberanía. No quiso morir en ese río lejano envenenado por la usurpación, porque quiso ser el mensajero de nuestras glorias. Modesto como es el verdadero valor, no vino a recoger los laureles del triunfo; vino a morir en nuestros brazos. Discípulo aprovechado de la gran Escuela del carácter y la energía, la única que salvará al Perú, nos visitó, fugaz como todo genio, sirviéndonos de maestro y ejemplo. Apaporis, Jaquetá, Clavero..... El nombre del jefe de la «América» que ha caído en la brega, está unido desde hoy a una lección geográfica. Nos falta frases para cantar sus glorias, nos falta llanto para llorar su muerte. No sólo será la riqueza de la selva la que mantendrá el límite: será también la venganza de su sacrificio, la venganza de su vida. Loreto entero que irá mañana al cementerio a despedir al héroe, se apartará de los juramentos y prometerá hechos. Digna recompensa al que ha muerto por nosotros, digna manifestación a un héroe. Cuando acabemos de llorarlo, como

lloran las multitudes, como lloran los pueblos patriotas y levantados, lágrimas de reinvidicación y de venganza, pensemos en poner ante los ojos de la juventud, la forma tangible de tan bella apoteosis. En esta vida que desaparece, la Patria tiene un duelo nacional, pero Loreto particularmente tiene una deuda de gratitud. Loreto sólo es la hija predilecta de esa gran madre que se llama Patria y sabrá mañana recompensar a su héroe, sacrificado en aras de su bendito suelo».

SE REPARAN LAS UNIDADES

Después de los sucesos del Caquetá se repararon varias unidades de la Flotilla de Guerra. El 17 de Agosto quedó lista la «Puno» que había estado en la Factoría Pereira y partió al río Morona ese mismo mes. El 18 de Agosto entró a repararse la «Cahuapanas». En Setiembre salió de la Factoría la «Orellana», completamente lista. El 31 de Diciembre la «América» hizo su viaje de prueba, con el Prefecto y su comitiva a bordo, a la isla Tapira.

EL SERVICIO DE CORREOS

El servicio de correos se mantuvo todo el año sin mayores contratiempos. El periódico «El Oriente» habla de éste en los siguientes términos:

Navegación en el río 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 1°. y 16 de cada mes, llegando a Bermúdez el 10 y 25, de donde baja al día siguiente conduciendo las valijas de correo y pasajeros. En algunos casos ha tenido que demorar en Bermúdez más tiempo del necesario en espera de las valijas, que se atracan al recorrer el camino del Pichis, camino que prácticamente se halla abandonado aún 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 aún con la lancha «Puno» que tiene 20 pulgadas, el tráfico a vapor sólo se efectúa 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 general 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 del Pichis, cuyo trazo y ejecución son altamente defectuosos y la conservación y mejoras 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 deben ser por ningún motivo pospuesto».

«El servicio realizado durante el año de 1910 entre Masisea, y Bermúdez, por 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 lapso relativamente largo, de diez meses consecutivos. Si los resultados no se han apreciado con más evidencia ha sido por falta de un servicio regular entre Masisea e Iquitos, eslabón indispensable de soldar».

CAPITULO XIII

(1910 — 1920)

LOS ACONTECIMIENTOS (Continuación)

VIAJES EN 1912

Durante todo el año de 1912 la Flotilla, estuvo en gran actividad haciendo viajes a los distintos ríos. Los principales fueron: los de la «Cahuapanas», en Enero al Napo, al Putumayo en Junio, al Alto Marañón en Octubre, a Bermúdez en Diciembre; los de la «Cuzco», al Napo en Marzo, Mayo y Junio; los de la «Iquitos» a Masisea en Abril (llevando al Regimiento N°. 9 vencedor del Caquetá), al Putumayo en Mayo, nuevamente a este río en Junio; el de la «América» conduciendo al Prefecto, al Ucayali, en Enero. Estos viajes fueron hechos principalmente, por los Tenientes Primeros Abraham de Rivero y Constante Hoyle y el Teniente 2°. Raúl Delgado.

A fines de Agosto la Prefectura dispuso que las lanchas «Iquitos» y «Orellana» salieran en misión de vigilancia a Leticia y la boca del Yavarí con el fin de impedir el tráfico de peones extranjeros. Los comandantes de las lanchas mercantes estaban obligados a presentarse, a hacer visar sus pasaportes por los comandantes de esas lanchas de guerra.

LA «PUNO» Y LA «PIZARRO»

La lancha «Puno» fué convenientemente reparada por la Factoría Wesche e hizo su viaje de prueba el 3 de Setiembre con el Prefecto a bordo.

La viejísima «Francisco Pizarro» que hacía dos años estaba en la Factoría Pereira, fué sacada a remate.

MUEREN ESPINAR Y BARANDIARAN

En 1912 la Marina tuvo dos bajas sensibles. El 12 de Abril, frente a la quebrada Saraiba, en la margen derecha del Amazonas, entre Ramón Castilla y la boca del Yavarí, murió ahogado el Capitán de Navío don Enrique Espinar, quien trabajó afanosamente por Loreto y la Flotilla Fluvial, como he tenido la ocasión de expresar en otros capítulos del presente trabajo.

En Junio murió don Carlos Barandiarán, también nombrado elogiosamente en el presente trabajo. Barandiarán era sobreviviente de la Guerra con Chile y a bordo del «Manco Capac» actuó noble, valerosa e inteligentemente. En 1890 realizó una interesante exploración en Alto Amazonas tratando de demostrar la factibilidad de hacer un buen camino que uniera Yurimaguas con Moyobamba.

LA FLOTILLA EN 1914

Durante el año 1914 se hizo una reparación de la lancha «Cuzco» y otro de la cañonera «América», trabajo que dirigió el Teniente Ingeniero don Pedro Castelar y Cobián.

Las unidades de la Flotilla efectuaron diversos viajes tales como el del «Iquitos» al Yavarí al mando del Teniente Gonzales Zúñiga, en Enero; el de la «América» al Ucayali, en Junio, conduciendo al Prefecto Coronel Benjamín Puente; de la «Iquitos» al Napo, al mando dé Mercadó, custodiando los clases y soldados sublevados el 4 de Marzo; y el de esta misma unidad al mismo río a investigar lo ocurrido con dichos presos.

ACTIVIDADES EN 1915

Durante el año 1915 se hizo una nueva reparación de la «América» dirigida por el Ingeniero de la Armada don Benjamín Larrea y Romero.

Los principales viajes que realizaron las unidades fueron el de la «Cahuapanas» al Tigre, Morona y Alto Marañón al mando del Comandante Hoyle, en Enero y Febrero; el de esta misma unidad al Putumayo y al Marañón, en Marzo y Mayo, al mando del Capitán Fluvial Ricardo Polis Conroy; y el de la «Iquitos» al Ucayali en Junio.

El Capitán Fluvial Zubiaur, Comandante de la «Iquitos» vióse comprometido este año en un cierto asunto político desarrollado en Orellana.

La «Cuzco» hacía por entonces el servicio de correo.

CABALLERO Y LASTRES PREFECTO

En Diciembre de 1915 fué nombrado Prefecto de Loreto el Capitán de Navío don Ernesto Caballero y Lastres. Su labor prefectural es recordada con gratitud por los loretanos. Merced a su apoyo a toda iniciativa que significaba adelanto, a su honradez y dinamismo, se pudo llevar a cabo durante su gestión prefectural los siguientes trabajos, principalmente: y canalización pavimentación de los jirones centrales, acertadas medidas para el adelanto de la instrucción pública departamental, instalación de una estación radiotelegráfica en Leticia, embellecimiento del malecón, atención esmerada a las guarniciones, creación de un asilo para leprosos, mejoramiento del local prefectural, obtención de dinero para la erección de la Iglesia Matriz. Además, trabajó empeñosamente por conseguir que se hicieran dos proyectos que presentó el Gobierno, que son un índice de la cultura y previsión de su autor. En uno pedía la creación de la línea de vapores Callao–Iquitos. En el otro hacía ver la gran importancia que tendría para el departamento la creación de una base para hidroaviones para el servicio de correos y el resguardo de nuestras fronteras.

Durante su gestión la cañonera «América», que mandaba el Teniente 1°. Germán Narváez, fué completamente reparada y su viaje de prueba se realizó el 8 de Agosto. La «Cahuapanas» y la «Iquitos» estaban en perfectas condiciones de navegabilidad.

LA «COMPAÑIA DE MARINA»

El año 1916, por razones de economía y buen servicio, según se dijo entonces, se reorganizó la dependencia fluvial de la Marina en la selva. En esa época se expidió un decreto que creaba la «Compañía de Marina de la Flotilla de Loreto», destinada a proporcionar dotación a cualesquiera de las lanchas de guerra que tuvieran que desempeñar alguna comisión del servicio. El personal de dicha unidad, sus haberes, emolumentos y racionamientos, quedaron fijados como sigue:

	HABERES AL MES	
Un Teniente 2°	Lp.	12.0.00
Gratificación de montaña para el mismo	»	4.0.00
Un Alférez de Fragata	»	9.6.00
Gratificación de montaña para el mismo	»	4.0.00
Un 3er. Ingeniero de la Armada	»	12.1.60
Gratificación de montaña para el mismo	»	4.0.00

Un 3er. Ingeniero Fluvial	Lp.	13.0.00
Un 4°. Ingeniero Fluvial	»	10.0.00
Un practicante de máquinas	»	7.0.00
Dos practicantes de 1ª	»	30.0.00
Un practicante de 2ª	»	13.0.00
Dos guardianes	»	10.0.00
Cinco marineros	»	15.0.00
Diez grumetes	»	20.0.00
Tres fogoneros	»	12.0.00
Tres carboneros	»	9.0.00
Un despensero	»	5.0.00
Seis aprendices	»	12.0.00
Dos cocineros de 2ª	»	6.0.00
Dos ayudantes	»	4.0.00
Dos sirvientes	»	3.0.00
Para 45 raciones a Lp. 0.1.00 c|u.	»	136.0.00
	Lp.	350.7.60

El personal anterior debía alojarse en tierra, en local designado por la Prefectura. Esta misma oficina quedaba encargada de atender los pedidos de combustible, aceites y artículos navales, así como de recibir las cuentas por gastos y por ingresos de fletes y pasajes. La Prefectura tenía que enviar al Ministerio de Guerra y Marina las resoluciones que dictara la situación diaria, papeletas de rancho, órdenes generales, movimiento del personal, listas de revista, ajustamientos, etc.

El Comandante de Marina que desempeñara la Capitanía de Puerto de Iquitos debía también asumir el Comando de la «Compañía de Marina».

La Memoria de Guerra y Marina del año 1917 dice que esta organización permitió «establecer un régimen militar reduciendo notablemente los gastos que ocasionaba el personal y estableciendo selección que aseguraba el servicio de la Flotilla únicamente por personal nacional».

LAS LANCHAS DURANTE ESTE PERIODO

Según asegura la citada Memoria, las lanchas no formaban «entidad apreciable por el largo período que habían servido y por su consiguiente deterioro. Sólo estaban en condiciones aceptables la «América» y la «Iquitos»».

En Abril de 1917 fué autorizado el Prefecto de Loreto para rematar en subasta pública la lancha «Puno», perteneciente a la Flotilla.

Al año siguiente se encargaron planchas de casco para la «América» a Estados Unidos, a fin de cambiarle las gastadas y se autorizó el pago de Lp. 196.1.90 por mayores gastos en la reparación de la «Cahuapanas».

REGLAMENTO DE NAVEGACION FLUVIAL

En 1917 fué nombrada una comisión para que modificara el Reglamento de Navegación Fluvial, la que estuvo compuesta del Coronel Emilio Soyer, Prefecto de Loreto, quien la presidía; Capitán de Corbeta don Julio V. Goycochea; Teniente 1°. Constante Hoyle; Teniente 2°. Germán Narváez; 3er. Maquinista don Felipe Patrón y un abogado y un armador designado por el Prefecto.

NAVEGACION SIN PRACTICOS POR EL AMAZONAS PERUANO

El 4 de Diciembre del mismo año, con el fin de dar facilidades a la navegación fluvial y al comercio de Iquitos; fué derogada la Resolución Suprema del 7 de Febrero de 1911 que obligaba a las compañías de navegación a tomar prácticos peruanos en el puerto de Leticia; al entrar a aguas peruanas.

LA «CUZCO» Y LA «28 DE JULIO»

En Diciembre de 1919, encontrándose inutilizada la lancha «Cuzco», se realizó el remate de su máquina y caldera. Poco después la Prefectura fué autorizada para convertir en albarenga la «28 de Julio», con el fin de que en tal condición acompañara a la «Cahuapanas» que debía partir a Manaos conduciendo al personal de la Comisión Demarcadora de Límites con el Brasil.

COMISION DEMARCADORA DE LIMITES CON EL BRASIL

Al terminar este decenio quedó constituída esta Comisión por el siguiente personal: Capitán de Corbeta Federico Díaz Dulanto; Tenientes Primeros Arturo Jiménez Pacheco, Daniel Caballero y Lastres y Enrique Labarthe, Teniente 1°. de Sanidad César Valdez y Alférez de Fragata Teodosio Cabada.

REAPARACIONES DE LAS LANCHAS

Al finalizar este decenio y comenzar el que sigue, las lanchas sufrieron varias reparaciones. La «América» marchó a Manaos a órdenes del Teniente 2°. Luis Colmenares, y allí fué rehecha. La «Iquitos» que naufragó malamente, fué reflotada y recorrida en Julio de 1920 y Octubre y Diciembre de 1924. La «Cahuapanas» fué reparada en Febrero de 1920, marzo del mismo año y abril de 1924. También la lanchita «Itaya» fué arreglada durante este período.

LA «IQUITOS» HACE VIAJES A MANAOS

Para salvar dificultades de trasporte comercial, la «Iquitos» hizo viajes hasta Manaos, remolcando barcazas de madera, a finales del decenio y comienzos del siguiente.

REFLEXIONES

Como puede verse por lo que venimos relatando, la década 1910–1920 fué de gran importancia para Loreto y el País, ya que durante ella se libró el combate más serio de los realizados en la Selva hasta entonces. La victoria dió al Perú la posesión de una parte del territorio en disputa—parte que más tarde fué entregada pacíficamente al contrincante — y, sobre todo, le mostró la gran ventaja que representa mantener en esa región una fuerza militar bien entrenada, con disciplina valerosa.

No es necesario insistir sobre el hecho que las acciones bélicas del decenio encontraron el material de la Flotilla en lamentable situación. Bastante lo hemos dicho anteriormente. Si el valor y la decisión del malogrado Clavero no suple en La Pedrera el mal estado de la «América» muy otro hubiera sido el resultado de la acción. Y esa era la única lancha con que contábamos.

No obstante, al terminar la Campaña del Caquetá, pareció irse su recuerdo sin dejarnos enseñanzas. La Flotilla no fué reforzada. Sus miserables lanchas siguieron entregadas a la suerte que le reservaba su vejez. No se continuó formando personal. Abandonada la Flotilla a sí misma las unidades comenzaron a desaparecer. Las que quedaron estaban tan deterioradas que eran necesarias frecuentes reparaciones, tan serias que costaban sumas relativamente elevadas. Entonces, con la reflexión de la avestruz, se pensó en degollar la Flotilla para evitar tales gastos: así nació la «Compañía de Marina de Loreto».

CAPITULO XIV

(1920 — 1930)

LOS ACONTECIMIENTOS

LA REVOLUCION DE CERVANTES

Prácticamente, la década se abrió con la revolución que estalló en el departamento, encabezada por el Capitán don Guillermo Cervantes. Las Fuerzas Fluviales pertenecientes a la Flotilla de Guerra permanecieron al margen de dicho movimiento. Las lanchas fueron tomadas por los sublevados y utilizadas en comisiones, a órdenes de particulares. Como resultado de tal empleo, sufrieron duramente en su material y fueron dejadas abandonadas en los ríos cuando los rebeldes tuvieron que huir, batidos por las tropas leales. Durante la revolución fué cerrado al tráfico comercial el puerto de Iquitos.

SE FORMA DE NUEVO LA FLOTILLA FLUVIAL DE GUERRA

La caótica situación en que quedaron las fuerzas fluviales a raíz de la revolución de Cervantes fué encarada resueltamente por el nuevo Jefe de la Flotilla, nombrado para el caso en Junio de 1922. Durante este período la Flotilla resurgió brillantemente. Fué «fecunda y tenaz la obra realizada durante el período 1922–1925». Quedaron sentadas las bases sobre las que debía apoyarse la obra.

REORGANIZACION DE LOS SERVICIOS

El primer paso dado por el nuevo jefe de las fuerzas tendió a reorganizar los servicios, volviendo a la antigua denominación y agrupamiento del personal y unidades, eliminando así el tutelaje que ejercía la Prefectura y la Comandancia de la Región Militar, tutelaje que, desde el punto de vista técnico, no era el más conveniente. Por eso, con fecha 10 de Julio de 1922, el Ministerio de Marina decretó la reorganización de las fuerzas fluviales en dos dependencias. Eran éstas la Flotilla Fluvial de Guerrra (formada por la «América», «Iquitos» y «Cahuapanas») y la Capitanía del Puerto de Iquitos. Ambas dependían directamente del Ministerio de Marina. El Prefecto sólo podía ordenar la salida a viaje de una lancha en casos de extrema urgencia política, y esto en representación del Ministerio de Marina y dando a éste parte de la disposición dictada. El decreto, estipulaba además, que las lanchas sólo podían ser empleadas en comisiones oficiales y que cuando otros Ministerios las solicitaran debían pagar el combustible y los artículos que se consumieran, más un 25% por desgaste de material.

EL MATERIAL A FLOTE

Como consecuencia de los hechos que se anotaron antes, el nuevo Jefe de la Flotilla encontró el material en pésimo estado. Las lanchas, amarradas al barranco, no podían moverse. La «Itaya» desarmada, tenía el casco con planchas de menos, su caldera estaba en la Capitanía y las piezas de la máquina en casas particulares. Con la debida diligencia se procedió a las reparaciones y el mes de Agosto de 1922 las naves pudieron salir a viaje y ser inspeccionadas.

LOS VIAJES

Con el material en estado de servir, las unidades comenzaron a desempeñar comisiones de importancia, entrenándose en esta forma al personal. El Jefe de la Flotilla consiguió que las lanchas de ésta tuvieran absoluta preferencia para toda comisión que hubiera que desempeñar en los ríos, tales como relevo y aprovisionamiento de guarniciones, etc. Fueron los principales viajes los siguientes:

La «Cahuapanas» al Napo y Curaray llevando tropa y víveres.

La «Iquitos» a Yurimaguas trasportando licenciados. La misma lancha al Atacuari, Amazonas, Putumayo y Yaguas para efectuar el levantamiento de un plano solicitado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

La «América» y la «Cahuapanas» al Amazonas a recibir la Comisión americana que realizó estudios en la región sobre plantaciones de caucho.

La «Cahuapanas» a puerto Bermúdez llevando licenciados, voluntarios para el servicio militar, policías, profesores de escuelas fiscales y empleados públicos.

La «Iquitos» a Caballo-Cocha llevando médicos y elementos sanitarios para combatir una epidemia de sarampión. La misma a Yurimaguas trasportando tropas y víveres.

La «Cahuapanas» a los ríos Tigre, Corrientes, Marañón, Morona, Pastasa y Huallaga llevando las comisarios nombrados para esas regiones.

La «América» a Huallaga trasportando al Prefecto del Departamento con el personal de empleados públicos.

Con los viajes anteriores, el Estado consiguió un ahorro de Lp. 2,504.5.90 y el personal de la Flotilla pudo entrenarse eficazmente.

OTROS VIAJES DE IMPORTANCIA

Además de los anteriores, las unidades de la Flotilla realizaron algunos otros de importancia, al servicio de personas de calidad cuyo viaje a la selva representó una ventaja para la Nación, dada la situación social de estos personajes dentro de nuestro país y los extraños, que garantizaban el hecho de que esta importante zona del territorio nacional fuera apreciada en su justo valor.

El Jefe del Estado Mayor General de Marina y de la Misión Naval Americana, Contralmirante Woodward, hizo el viaje por la vía de Moyobamba, siendo recibido en Yurimaguas por todas las unidades de la Flotilla. Embarcándose en la «América» se trasladó a Iquitos y luego, a bordo de la «Cahuapanas», fué hasta Leticia. La visita de este Jefe y la detallada inspección que pasó al personal y material de la flotilla, salvaron la existencia de ésta, pues por entonces se tenía el proyecto de hacerla desaparecer. A partir del regreso del Contralmirante Woodward a la Capital, el Jefe de la Flotilla encontró en él todo apoyo a los proyectos que tendían a mejorar la condición de las fuerzas fluviales del Oriente.

El Embajador de los Estados Unidos de Norte América también realizó por entonces un viaje a la Montaña, siendo atendido por el personal de Jefes y Oficiales de Marina allí establecidos. También se dió toda clase de facilidades, respecto a viajes, al General Pellegrin, Inspector General del Ejército; al sabio sueco Dr. Douglas Melin, de la Universidad de Upsala; a los miembros del famoso «Instituto Carnegie» que por entonces hacían estudios sobre la variación magnética en esa región y a la misión científica americana que estudiaba el caucho.

PRINCIPALES TRABAJOS Y REPARACIONES DURANTE ESTE PERIODO

Durante este período se hizo un cambio completo de tubos a las calderas de la «América» y de casco a la «Itaya», la «Cahuapanas» y la «Iquitos».

En el malecón fué construída la hermosa escala de cemento, que, hasta hoy, es la única que existe en Iquitos para bajar el barranco.

LA FUNDACION DE LA BASE FLUVIAL DE ITAYA

En esta época se dió el decreto que declara zona militar la comprendida entre la boca del Itaya y el actual límite superior y se comenzó a rozar el monte en dicha zona y a levantar el primer edificio de los que existen en nuestra Base y la de la hidroaviación en Iquitos. El comerciante don Víctor Israel, fué, por entonces, autorizado para construir un varadero en el mismo río.

ORGANIZACION DE LA MARINA MERCANTE FLUVIAL

Durante este período y el siguiente se encaró seriamente la organización y control de la marina mercante fluvial. Se aprobó el proyecto de reglamento que el Jefe de la Flotilla presentara sobre los títulos, emolumentos, programa de exámenes, forma de pago, obligatoriedad de mantener aprendices, etc. por parte del personal de la marina mercante. También fueron revisados todos los títulos otorgados durante el período revolucionario del Capitán Cervantes y se dió Asimilación militar a los Prácticos de la Flotilla. También se ordenó que semestralmente fueran examinadas las embarcaciones mercantes para comprobar el estado de su casco y material.

LA CARTA DE LORETO

Atendiendo a la necesidad, sentida hasta hoy, de levantar la carta geográfica de Loreto, el Jefe de la Flotilla de Guerra presentó un proyecto destinado

a formar, con personal de su fuerza y empleando las lanchas de guerra, una comisión que se encargara de tan importante labor.

Según el concepto del Jefe nombrado, el trabajo debía hacerse mediante la instalación en Itaya y en las lanchas, de convenientes, instalaciones radiotelegráficas así como proporcionando a la Flotilla el material necesario. El pedido formulado, que es de interés todavía, pues puede servir de pauta para actos similares, fué el siguiente:

«Instrumentos necesarios para instalar en Itaya una oficina trasmisora de señales, para el levantamiento de la carta de Loreto o la demarcación de fronteras:

«Un receptor de telegrafía, costo aproximado.
Una instalación de trasmisión de señales con penduletes para las trasmisión automática costo aproximado.
Un astrolabio a prisma modelo geodésico. Tipo Jobin, precio aproximado.
Un teodolito de 5″ micrométrico, precio aproximado.
Un cronómetro tipo marina tiempo sideral.
Un barómetro de mercurio.
Dos barómetros aneroides.
Un termómetro de máximo y mínima.
Dos termómetros corrientes.
Un cronógrafo centesimal tiempo sideral.
Un juego de libros, tablas, abacos, etc.
Utiles de dibujo e imprevistos.
Precio total aproximado Lp. 400.0.00».

Instrumentos que se deben instalar en cada lancha que efectúe trabajos hidrográficos:

«Un receptor de telegrafía.
Un astrolabio a prisma tipo Jobin, modelo de campaña.
Dos medios cronómetros, uno sideral otro medio.
Un cronógrafo centesinal sideral.
Un teodolito de campaña de 3″.
Una plancheta de campaña.
Una alidada estadimétrica.
Un barómetro de mercurio.
Dos aneroides.
Un termómetro de máximo y mínima.
Dos termómetros corrientes.
Dos brújulas prismáticas.
Un juego libros, tablas, abacos, etc.
Utiles dibujo, imprevistos.
Precio total Lp. 350.0.00».

Este proyecto fué aprobado por R.S. del 31 de Marzo de 1924. En él se ordenó que el Ministerio de Marina dispusiera lo necesario para que se efectuasen los trabajos de determinaciones astronómicas y trazado de la carta de Loreto. Desgraciadamente hasta la fecha no ha sido cumplida tal disposición

y en 1932 tuvimos que entrar a un conflicto armado con la vecina República del Ecuador sin poseer un sólo mapa correcto de la región del Oriente.

EL INFORME SOBRE LA FLOTILLA

Al terminar su comisión frente a la flotilla, su Jefe presentó al Ministerio un informe de gran interés por las observaciones que contiene y las sugerencias que presenta. En tal informe se muestra partidario, como en 1915 lo fuera el Capitán de Navío Caballero y Lastros, del establecimiento de una base de hidro-aviación en Iquitos. Los párrafos que siguen, entresacados de dicho documento, mostrarán al lector el producto de la experiencia adquirida durante su comando.

«El concepto del suscrito sobre el rol que debe desempeñar la flotilla, es el siguiente» — dice:

«1°.—En época de guerra:

Resguardo de nuestras fronteras para el caso de un conflicto, debiendo estar, en consecuencia, preparada para trasportar tropas, defender los límites, impedir la invasión y llevar las operaciones, en caso necesario, a los territorios enemigos.

«2°.—En tiempo de paz:

a) Estudios hidrográficos de nuestra red fluvial haciendo el levantamiento de la carta de la región.
b) Traslado de guarniciones militares a nuestros puestos de las fronteras, así como aprovisionamiento de los mismos.
c) Demarcación de fronteras, cuando esto sea necesario.
d) Traslado de contingentes de sangre para el ejército, así como de licenciados.
e) Vigilancia de los ríos por donde navegan las lanchas, efectuando cualquier servicio y viendo que las leyes se cumplan.

«Desempeño de las comisiones que los diferentes Ministerios pueden encomendarle, como son:

«1°.—Por parte del Ministerio de Justicia: El traslado de funcionarios judiciales, así como de presos, testigos para los procesos judiciales, ya que la corte de Iquitos atiende a tres departamentos».

«2°.—Por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores: Adquisición de datos de nuestros territorios fronterizos así como de investigaciones en los litigios de ciudadanos de los países vecinos con nuestros connacionales, los que muchas veces son motivos de reclamaciones diplomáticas».

«3°.—Por parte del Ministerio de Gobierno: Traslado de fuerzas de Policía a las diferentes provincias del departamento, auxilio, en caso necesario, a las autoridades políticas (muchas veces se presenta el caso que la sola presencia de una lancha de guerra hacen que los moradores tengan más respeto por las autoridades políticas, también esta misma presencia de

las lanchas de guerra, hace que las autoridades políticas, generalmente, los gobernadores, por temor de que se les denuncie, no cometan abusos con los moradores). Control de las estaciones inalámbricas de la región así como de los servicios de correos».

«4°.—Por parte del Ministerio de Fomento: como este Ministerio tiene una sección de Terrenos de Montaña, que es la encargada de efectuar los trabajos de levantamiento de planos de los lotes de terrenos que se venden o adquilan por el Estado para su explotación, planos que son generalmente levantados por empíricos, ya casi todos los peritos no tienen título académico, podría ser este trabajo controlado por la Flotilla cuando efectúen el levantamiento de la carta de esta región».

«5°.—Por parte del Ministerio de Hacienda: Visitas a las Aduanas y resguardos de las fronteras, recomendando la forma en que puede ser hecho el control»

El Material fluvial debe tener una Base en una zona próxima a Iquitos (proyecto de Zona Naval mandado al Estado Mayor General para su estudio) en la cual deberán hacerse las siguientes instalaciones:

«1. —Corredera para embarcaciones, donde puedan vararse lanchas de 300 toneladas. Esta corredera podría utilizarse por las naves mercantes y su producto dedicarlo a su sostenimiento.
2. —Un taller de mecánica (con una pequeña fundición) en el que pueda hacerse todas las reparaciones de las lanchas.
3. —Depósito para combustible (carbón o leña).
4. —Depósito para artículos navales.
5. —Depósito para munición.
6. —Cuadra para tripulaciones.
7. —Alojamientos para Oficiales de Mar.
8. —Alojamiento para Jefes y Oficiales.
9. —Oficina para el Detall.
10. —Pequeño observatorio astronómico y meteorológico donde se instalará los receptores de telegrafía y los aparatos pra trasmitir señales inalámbricas.
11. —Polígono de Tiró.
12. —Campo de sport.

.....

«El personal de Jefes y Oficiales de la Flotilla y Capitanía, por ningún motivo deben permanecer más de dos años en esta región pues pierde el contacto con los últimos adelantos en la Escuadra, con gran perjuicio para su carrera y para el Cuerpo. Además, como casi siempre tiene que actuar independientemente, pierde su espíritu militar. La falta de práctica en los diferentes ramos de la profesión hace, también, que se vayan perdiendo los conocimientos adquiridos y, por lo tanto, que no se esté, al tanto de los progresos de cada ramo»

EL «PRESIDENTE LEGUIA»

En esta época llegó a Iquitos el «Presidente Leguía». A bordo de esta nave iba personal de la Marina de Guerra. Este y el que se encontraba formando

parte de la Flotilla hacían por entonces un núcleo apreciable en la región, compuesto por el Capitán de Corbeta Alejandro Ureña y los Tenientes Primeros Jorge Gutiérrez, Hernando Tudela, Francisco Corrales Ayulo, Víctor Ward, Alfredo Alvarez, Juan Foley y Alférez Federico del Aguila.

El «Presidente Leguía» embarcó en Iquitos material del Estado y regresó al Callao.

LA CAPITANIA DE YURIMAGUAS

El 6 de Noviembre de 1922 se estableció la Capitanía de Yurimaguas y desempeñó el puesto de Capitán de Puerto el Capitán de Corbeta Víctor Alejandro Ureña. En Setiembre de 1924 se derogó el decreto que ordenaba dotar dicha Capitanía con personal naval.

ADQUISICION DE LA NAPO

El 12 de Julio de 1920 se dió una Resolución Suprema autorizando al Ministerio de Marina para que contratara con «Yarrow y Cía.» por intermedio del Cónsul en Liverpool la construcción de una lancha con casco de acero, para carga y pasajeros, destinada a la navegación en el Río Amazonas, de las siguientes características:

Eslora	100 pies
Manga	18 »
Punta	4.5 »
Calado	3.4 con 50 toneladas de carga.

Debía tener calderas tubular Yarrow, dos máquinas de triple expansión, doble hélice, doce nudos de velocidad, instalación eléctrica y cubierta reforzada para artillería. El importe estipulado fué Lp. 18,500.0.00.

Conforme al anterior contrato la lancha quedó construída, sin ser este hecho vigilado por personal técnico. En representación del Gobierno Peruano nuestro Adjunto Naval en Inglaterra obtuvo posteriormente ciertas cambios y mejoras. No obstante, la unidad construída no respondió, en absoluto, a las esperanzas que se había puesto en ella.

La lancha fué enviada en piezas al lugar de su destino. Con esto se aumentó considerablemente su precio, por el gasto de fletes, precio que se había ido elevando progresivamente.

El Jefe de la Flotilla de Guerra propuso que la unidad fluvial fuera armada en el puerto de Iquitos, donde existía personal capaz de hacerlo. Alegaba, además, que todos los gastos de instalación de maquinarias, corredera, etc. que fueran hechos, quedaría para la Base de Itaya, con lo cual se conseguía, al par que ahorro, múltiples ventajas. Esta opinión no fué tenida en cuenta y se ordenó que la Casa «A. Silva & Cía.», de Pará, Brasil, se hiciera cargo del trabajo en el puerto donde tenía su sede.

El Capitán de Corbeta don Joaquín Sevilla y el Teniente 2°. Constructor Naval don José Gonzales Iglesias fueron enviados a revisar los trabajos que

debía efectuar la Casa Silva. Bajo su inmediata vigilancia quedó armada la lancha y, cuando esto ocurrió, una dotación de la Flotilla fué a Pará y condujo la lancha a Iquitos, bajo las órdenes de los oficiales antes nombrados, quienes desempeñaron brillantemente la comisión que les fué encomendada.

La lancha llegó a Iquitos a mediados del año 1925. Con la cantidad total que se había gastado en ella (comprendiendo precio efectivo, gastos para conducir las piezas a Pará, gastos para armarla, para conducir la dotación y para efectuar ligeros trabajos que fueron necesarios al llegar la lancha a Iquitos, pues parece que la casa armadora no tenía mucha práctica al respecto), con la cantidad total gastada, repito, se hubiera podido adquirir un elemento de mucho mayor valor militar que la «Napo».

NUEVO JEFE DE LA FLOTILLA

El 30 de Marzo de 1925 fué nombrado nuevo Jefe. Este laboró con todo entusiasmo y continuó llevando la Fuerza Fluvial del Oriente hacia condiciones de verdadera eficiencia. Colaboraron con él el Capitán de Corbeta don Joaquín, Sevilla, los Tenientes Primeros Enrique López Mindreau y Roberto Velazco, el Teniente 2°. Pedro Canga y los Ingenieros Tenientes Fermín Jiménez y Reynaldo Rojas.

LA INDEMNIZACION DE MONTAÑA

Teniendo en cuenta la Carestía de la vida en Iquitos y de las desventajas económicas que ocasiona a los Oficiales de la Marina la estadía en la selva el 15 de Junio de 1925 fué aprobada la dación de la «gratificación de montaña», para los que allí presten servicios efectivos, a razón de Lp. 12.0.00 para Jefes y Lp. 5.0.00 para Oficiales.

SE ORGANIZA LA HIDROAVIACION FLUVIAL

El 20 de Setiembre de 1926 el Ministerio de Marina dejó organizado el servicio de hidroviación fluvial a raíz del magnífico viaje aéreo del Capitán de Fragata H. Grow y el Alférez de Fragata Leonardo Alvariño, el último de los cuales pasó la cordillera demostrando la factibilidad del vuelo. En esta forma se inició el servicio aéreo entre la costa y la montaña del Perú, llamando a vincular de manera efectiva el Oriente con el resto del país, servicio que ha rendido incalculables frutos. Poco después el tráfico aéreo se extendió hasta Moyobamba.

CARENAS Y RECORRIDOS DE LAS UNIDADES

Durante esta época se realizaron carenas y recorridos importantes de la unidades. Las lanchas «Cahuapanas» e «Iquitos» recibieron calderas nuevas y fué adquirida una lancha pequeña, la «Guardiamarina San Martín», para el servicio entre Itaya y el puerto de Iquitos.

NUEVO JEFE DE LA FLOTILLA

El 7 de Marzo de 1927 fué nombrado Jefe de la Flotilla y Capitán de Puerto de Iquitos el Capitán de Fragata don José G. Carrillo. La labor desa-

rrollada por este malogrado jefe durante los cinco años que desempeño el puesto, fué altamente benéfica para la fuerza fluvial. Los que tuvimos la oportunidad de apreciarla no podemos dejar de recordarla con todo el respeto y el agradecimiento que despierta en los miembros de la Institución un trabajo honrado y tesonero reslizado en su beneficio.

Infatigable en la labor, desplegando una atención paternal para atender las necesidades del personal a sus órdenes, consiguiendo ventajas para la Flotilla por su influencia social en Iquitos, deseoso de mantener la disciplina de la plana menor — no obstante la bondad natural de su carácter —, el Comandante Carrillo se retiró del puesto, por orden del Supremo Gobierno llevando consigo el cariño y el respeto de quienes sirvieron a sus órdenes, lo cual todos lo sabemos, es bien difícil de conseguir.

Si el citado jefe no hubiera sido, como lo fué, un hombre honrado y trabajador durante toda su vida naval, su labor en Iquitos sería suficiente para hacernos respetable su memoria.

Colaboraron con el Comandante Carrillo los siguientes jefes y oficiales: Capitanes de Corbeta Germán Narváez y Manuel F. Jiménez, Tenientes Primeros: Roberto Velazco, Víctor Cortez, Félix Vargas Prada, Roberto López, Gabriel Aranzaes, Fernando Sarmiento y Julio Elías; Ingenieros Carlos Fernández Dávila; Ismael Pró, Luis Ceppi, Publio Rojas, Reynaldo Rojas y Doctor Jorge Llerena.

ESTADO DEL MATERIAL

Los B.A.P. «América», «Napo» y «Cahuapanas» y el botemotor «San Martín» fueron carenados y recorridos en sus épocas reglamentarias. La reparación del «América» no pudo ser completa a causa de la carencia de ciertos elementos en la plaza de Iquitos. El B.A.P. «Iquitos» fué rehecho en Itaya, con medios propios de la Flotilla y sin mayores gastos. La reparación dejó a esta unidad en estado de prestar servicios eficientes para trasporte, no obstante su edad.

ORGANIZACION DE LA FLOTILLA

La Flotilla fué organizada durante este período, de acuerdo con las raglamentaciones dictadas en la Costa. Se nombró dotación estable a cada lancha, se organizaron éstas en departamentos, fueron confeccionados los roles interiores y, en cuantas ocasiones fué posible, las unidades salieron a practicar maniobras. Además, las lanchas fueron empleadas en diversas comisiones del gobierno, con economía para el Fisco. La Jefatura de la Flotilla quedó instalada en la ciudad, en el mismo local que la Capitanía de Puerto.

LA BASE DE ITAYA

Fué, sobre todo, al desarrollo de la Base Aero-Fluvial de Itaya, a lo que el Comandante Carrillo aplicó sus energías y su entusiasmo a tal punto que durante el período de su comando ésta adelantó muchísimo.

Al mismo tiempo que dicho jefe cuidó de embellecerla, haciendo jardines, terraplenes y otras obras de ornato, entre las cuales merece citarse, sobre todo,

la erección del palo de señales en cuya base fué instalado un alto relieve que representaba al Teniente Clavero, héroe de La Pedrera; al mismo tiempo que realizó lo anterior, repito, cuidó de levantar los edificios que eran necesarios para comodidad del personal y para el mejor servicio. Construyó los siguientes pabellones: cuadra para marinería, cuadra para oficiales de mar, comedores, cocina, enfermería, herrería y taller de electricidad, depósito de explosivos y pañol general. El barranco de amarre de las lanchas de guerra fué arreglado convenientemente y se colocó en toda la Base una buena instalación eléctrica.

INSTRUCCION DEL PERSONAL

Los múltiples trabajos que emprendió no dejaron tiempo al Comandante Carrillo para desarrollar un plan de instrucción técnica del personal. Pero sí pudo dar a éste ininterrumpida instrucción civil, disminuyendo apreciablemente el porcentaje de analfabetos.

ADQUISICION DE LA PORTILLO

Verificado el arreglo de límites con la República de Colombia, la Comisión demarcadora solicitó el servicio de una lancha de la Flotilla para efectuar su trabajo. Facilitada la «Cahuapanas», se encontró que no reunía las condiciones necesarias y se pensó en adquirir otra, por cuenta del Ministerio de Relaciones Exteriores. Ofrecida la «San Pablo», de propiedad de Israel y Cía., fué examinada por una Junta, compuesta por el Teniente 1°. Félix Vargas Prada y el de igual clase Ingeniero Luis Ceppi, la cual opinó que la oferta hecha por Israel y Cía. era «la mejor que se había presentado». De acuerdo con esta opinión, el día 3 de Diciembre de 1928 se dió el decreto de compra por Lp. 3,500.0.00, especificando que, terminada la comisión que debía desempeñar, pasaría a poder de la Flotilla de Guerra. En Enero de 1929 se efectuó el contrato y poco después la «San Pablo» se incorporaba a la Flotilla de Guerra, siendo bautizada con el nombre de «Coronel Portillo», en memoria de ese laborioso y honrado militar que tanto y tan tesoneramente laboró por el progreso de la región oriental.

Las características de la «San Pablo», eran:

Eslora	24.5 metros
Manga	4.95 »
Puntal	1.63 »
Desplazamiento	49 toneladas netas de registro
Casco	Acero galvanizado
Máquinas	Alta y baja presión
Hélice	De 4 paletas.

CAPITULO XV

LA FLOTILLA EN 1932

DEL FRUTO DE UN SIGLO DE TRABAJO

Como podrá deducirse meditando sobre los capítulos que anteceden, ninguna entidad nacional ha laborado más que la naval en la selva. La historia de ésta está íntimamente ligada con la de aquélla. Por que el nombre de Marina de Guerra aparece, en forma casi ininterrumpida, desde 1830 hasta la fecha, en cuanta exploración, ensayo colonizador o intento de progreso hizo el Perú en la región impropiamente llamada *montaña* y debe denominarse *selva* con más propiedad.

Esta verdad, tan evidente, era poco conocida hasta hace poco. Creo haber contribuído en grado apreciable a una divulgación, gracias a la hospitalidad que me ha brindado la REVISTA DE MARINA, mediante estas «notas» que llegan ya al término de su publicación. Al comenzar a escribir el libro yo mismo ignoraba la enorme cantidad de esfuerzo que la Marina ha empeñado en la Selva.

Mi estudio muestra los esfuerzos gubernamentales y algunos particulares, desplegados a favor del Nor-Oriente. Siguiendo las décadas en que se divide se pueden conocer los intentos hechos para aclarar el problema del comercio entre la selva y las otras dos regiones del Perú, problema aún no resuelto. También es dable examinar los ensayos tendientes a crear una fuerza armada regional que garantice la seguridad de las fronteras más extensas y desconocidas del Perú. Y, sobre todo, se encuentra en mis notas la narración del grande y magnífico esfuerzo hecho por los exploradores navales con el fin de resolver el problema geográfico de la «montaña» y, despejadas sus incógnitas, presentar los valores en forma clara y accesible. Es decir, escribir la geografía de la selva y trazar los mapas y cartas de las tierras y ríos, respectivamente.

Así, merced a este libro que estoy terminando, se conoce la suma enorme de esfuerzo humano gastado en la selva. Y, tras éste, se adivina la cantidad considerable de dinero que debe haber costado tal cruzada al Perú. Y de aquello que se aprecie y de esto que se intuye surge, clara y precisa una pregunta: ¿Tal desgaste humano y económico ha dado un fruto que lo compense íntegramente? A lo cual hay que responder, si se quiere ser sincero y ser honrado, con una triste negativa: Nó; lo conseguido se hubiera podido obtener con la tercera parte de lo empleado.

Lanzados por ese camino de interrogaciones, éstas se seguirían unas a otras hasta el infinito buscando la razón de tal fracaso. Esa razón es fácil de concretarla en pocas palabras: Como ha sucedido casi invariablemente en el Perú, para tratar el problema de la selva nos faltó una doctrina, una enorme de conducta: Una política territorial selvática. El caudal de esfuerzo se ha perdido parcialmente porque su aplicación, lejos de ser constante y masiva, fué esporádica y se aplicó sobre puntos heterogéneos y muy dispersos. No fué que los gobiernos no se preocuparon, en mayor o menor parte, de ayudar al desarrollo de la región. Si no que no se siguió un plan lógico y ordenado, dejándolo todo a las iniciativas particulares.

LA FALTA DE UNA POLITICA TERRITORIAL SELVATICA EN EL PERU

Como es conocido, la Política de un país organiza, defiende y asegura el bienestar nacional.

No puede ser ubicada en el tiempo. Porque tiene del pasado tradiciones que guardar, trabaja sobre el presente, pero su meta está en el futuro, cuya prosperidad debe preveer. Bien orientada, ella permite el feliz usufructo de lo pretérito por los contemporáneos. Pero, por otra parte, obliga a éstos a recordar perennemente que, no siendo la Nación patrimonio de unos pocos, quienes la dirigen tienen la obligación de dar cuenta de ella a la posteridad. De esta manera enjarza en un todo armónico cuanto de material y espiritual encierra la Patria en los tres períodos temporales.

Tampoco en el espacio puede ser ubicada la Política. Porque si el territorio, elemento concreto a su cuidado, tiene asiento y forma precisos; las fuerzas sociales, factores abstractos, traspasan todas las vallas tangibles. De aquí que la política de un país abarque los tres períodos del tiempo con manifestación proteica.

Existen, como es sabido, políticas nacionales agrarias del pasado, de educación del presente, demográfica del porvenir, etc. Cada uno de estos términos es adecuado porque comprende estudios, necesidades y aspiraciones patria. Y todos están comprendidos dentro de las definiciones generales que hacen de la Política estadísticas y estrategas consagrados como Mahan, Jomini, Bonnel, etc., una sóla de las cuales citaré: la de José Carlos de Mahía: «El plan de vida de un pueblo es su Política. Ella señala el desenvolvimiento de las actividades tendentes a lograr la realización de los objetivos nacionales, empleando los medios más convenientes y eficaces».

En el Perú parece que se desconocieron, tratando del territorio selvático, estas verdades tan antiguas y evidentes. La historia de nuestras negociaciones de límites no es, en verdad, de las que más puedan enorgullecernos. Verdad es que durante muchos años tuvimos suspendida sobre nuestra cabeza la espada de Damocles que significó nuestro arreglo de límites con Chile, y que a éste tuvimos que supeditar, quizá si erróneamente, toda nuestra vida diplomática. Pero también es evidente que faltó una orientación firme y clara respecto a la forma cómo debíamos afrontar las políticas extranjeras ligadas a la nuestra por intereses de importancia. Ocultar tal hecho sería contraproductivo. Los niños lo conocen ya merced a textos de enseñanza tales como el de mi amigo el reputado joven internacionalista Dr. Raúl Porras Barrenechea, quien ha estampado en su «Historia de los Límites del Perú» esta verdad, aludiendo a la urgencia de divulgar entre la infancia la relación de nuestros litigios externos. «Es útil ilustrar a las nuevas generaciones sobre el origen y el progreso de esos conflictos (los internacionales) para que la opinión futura del país no se deje arrastrar en lo sucesivo por engañosas declamaciones», dice Porras. Y añade «Ninguna enseñanza más provechosa para tal objeto que la historia misma de nuestras negociaciones de límites con sus utópicas demandas, aguzamientos de dialécticas, contradicciones diplomáticas, posturas bélicas, claudicantes cesiones y juegos de encondite con la paz».

A causa de la defectuosa demarcación colonial, se han promovido innumerables conflictos de límites en América desde la época de la creación de las Repúblicas hasta la fecha. Al Perú le ha cabido la desgracia de ser uno de los países de más agitada política internacional.

De los ciento catorce años de vida libre que contamos a la fecha, durante ciento siete hemos tenido diferencias diplomáticas, con los consiguientes hechos de armas.

Estos conflictos en gran parte, han obedecido a dificultades territoriales en la región selvática. Fuerzas peruanas batiéronse en todos los ríos orientales. Nuestras guarniciones se han desplazado como fichas del tablero verde de la «Montaña». Lanchas de guerra del Perú han explorado todos los cursos de agua de esa región: Hemos desangrado la Patria: Con muy pobres resultados. Una ligera enumeración de los hechos más saltantes que, al respecto, han ocurrido en la selva, aclarará el cuadro. Después será posible tratar de lo que obtuvimos con ello.

He aquí el breve resumen de lo ocurrido, mucho de lo cual ha sido ya tratado en este libro:

En 1829 sostuvimos contra gran Colombia una guerra. Bolívar exigía la restitución de Jaén y Mainas a la nación que gobernaba.

En 1857 invadimos el Ecuador. Castilla consiguió el favorable tratado de Mapasingue, el que no fué cumplido.

En 1881, tropas ecuatorianas invadieron el Napo, aprovechando nuestra guerra con Chile.

En 1903 se suscitó el incidente de Angoteros, a causa de la incursión ecuatoriana al Napo.

En 1904 se realizó el Combate de Torres Causano, por el mismo motivo.

En 1910 movilizamos las tropas a la Frontera Norte, debido a la actitud agresiva del Ecuador y el posible rechazo del laudo Español, así como por los agravios hechos al escudo peruano y propiedades nacionales en aquel país.

En 1907 sostuvimos choques armados contra los colombianos en el Putumayo, a causa de que Colombia declaró caduco el modus-vivendi de 1906.

En 1911 se realizó el combate de La Pedrera, por la invasión colombiana al Caquetá.

En 1932 sostuvimos una guerra selvática con Colombia por el Conflicto de Leticia.

En 1903 y 1904 hubo choques sangrientos en el Yuruá y Purús contra elementos brasileros.

En 1909 estuvimos a punto de sostener una guerra con Bolivia a causa del rechazo que hizo esta nación del Laudo Argentino.

Tales los hechos. Analicemos las causas.

Ante los constantes ataques armados y aquellos otros de papel de nuestros vecinos (quizá los últimos más peligrosos), destinados a arrebatarnos la selva, el Perú debió desarrollar en esa región una política territorial clara y firme. No fué así.

«La subordinación del punto de vista político al militar, dice Clausewitz, sería insensata, porque la política es la que determina la guerra, la política crea el problema, mientras la guerra es el instrumento para resolverla, y la recíproca no se verifica». Entre nosotros se realizó el absurdo. Sólo tratamos de liquidar el problema político cuando se presentó el problema militar. De allí que los ciento siete años de lucha hayan resultado completamente estériles. Invadimos el Ecuador en 1858 y aceptamos luego el rechazo del Tratado de Mapasingue porque «los sentimientos de probidad y de justicia del pueblo peruano le vedaban emplear la fuerza para sostener pactos que consideraban ilegales» (1). Acudimos al Rey de España para que fallara en nuestra cuestión de límites con el Ecuador y permitimos que esta nación rechazara, prácticamente, el Laudo, después de movilizar nuestras fuerzas para vengar las injurias sufridas en Guayaquil por la Legación y propiedades peruanas. Después estuvimos a punto de firmar el Tratado García-Herrera, el que, según el Alegato Peruano, era «La abdicación más inexplicable que podía hacer en la paz un pueblo libre», el que sólo se concebía «firmado bajo la presión de un ejército ecuatoriano que ocupara Lima». Tropas ecuatorianas invadieron el Napo en 1903 y atacaron nuestras fuerzas en 1904. Las vencimos en ambas oportunidades y, dueños de la región en litigio, consentimos en el modus-vivendi de 1904, por el cual cedimos parte de la zona en disputa. Colombia se repartió con el Ecuador la parte norte del oriente por medio de Tratado Secreto de 1907, se posesionó del Caquetá, fueron vencidas sus tropas. Pero el Perú abandonó en manos del enemigo los territorios conquistados con sangre y terminó firmando el Tratado Salomón-Lozano mediante el cual ponía un centinela en el Amazonas, hasta ese momento sólo controlado por Brasil y él. Porque en 1851 habíamos cambiado a este país la navegación del Río-Mar por toda la extensión del territorio comprendida entre la línea Tabatinga-Apaporis. (Para perder esa ventaja por medio del tratado con Colombia antes citado). A cambio del trueque que hiciéramos al Brasil, éste rectificó el origen del Yavarí, lo que nos costó 1200 kilómetros de territorio y concertó con Bolivia el Tratado Muñoz-Nieto, mediante el cual hicieron arreglos las dos naciones sobre nuestra zona selvática del Sureste. Después de los avances del último de los países nombrados en la región boscosa, de nuestras protestas y nuestras gestiones, acudimos al Gobierno de la Argentina para que decidiera la cuestión pendiente. Este dió el fallo, Bolivia lo rechazó y el Perú cedió ante dicha nación.

Tal, a grandes rasgos, nuestra política territorial en la selva. Como se ha dicho, no hubo nunca un plan fuerte y claro. Sólo se pusieron parches diplomá-

(1) Arturo García Salazar.- «Resumen de Historia Diplomática del Perú

ticos cuando se precipitaron los hechos de armas. Los Prefectos de Loreto y Madre de Dios, a su vez, de acuerdo con su mayor o menor preparación, valor y patriotismo, hicieron avanzar o retroceder guarniciones, siguiendo planes propios de política territorial selvática.

El resultado de la falta en el Perú de una política territorial para la «Montaña», continúa en sus propósitos y firme en la consecución de éllos, se aprecia fácilmente mediante unas cuantas cifras que son aproximadas dada la carencia de datos seguros sobre nuestra extensión geográfica pasada y presente. Estas cifras dirán cuánto hemos perdido. A cambio de tal pérdida tenemos una ganancia moral, de esas que siempre sirven para consolar la derrotas. Ella está expresada con las siguientes palabras de Porras: «Felizmente una honrosa y culta tradición nos ha reconocido siempre como un pueblo adicto a la paz y al derecho y hasta como paladines algo ingenuos del arbitraje internacional». Frente a la fría elocuencia de los números que siguen, toca al lector formar su juicio particular. El debe decirse francamente si mediante tal comparación cabe aplaudir nuestro quijotismo pacifista.

Cuando se produjo la independencia teníamos, aproximadamente, 1'926,966 kms. cuadrados de extensión territorial. No podemos decir con absoluta seguridad que tal superficie nos perteneciera de derecho, a causa de que España no se había preocupado de demarcar sus dominios y la división republicana se hizo a base de éstos. Pero también nuestros vecinos estaban en idéntica situación. De allí resultaba que la tierra quedaría para el que la conquistara por su economía, la sutileza de su diplomacia o la fuerza de sus armas. Era, pues, una justa. En términos sportivos, debería vencer el «mejor».

De la extensión territorial enunciada, correspondía a la selva 1'345,825 kms. cuadrados. Esta cantidad fué disminuyendo en la forma siguiente (datos aproximados):

Entregado a Brasil en 1851	Klm2	80.000
Tomado por Brasil en 1867	»	267.000
Entregado a Brasil en 1909	»	103.340
Total entregado a Bolivia hasta 1909	»	91.726
Total entregado a Colombia en 1922	»	120.272
TOTAL	»	663.265

Al presente nos quedan unos 682.560 kilómetros cuadrados de selva. Es decir, hemos perdido un 49% de las tierras de esa zona que recibimos de nuestros libertadores.

UN POBRE RESULTADO

El triste resultado de no haber obtenido que todas las fuerzas vivas del Nor-Oriente crecieran vigorosas y encausadas de manera adecuada, lo hemos pagado en la Campaña sostenida contra Colombia en 1932-1933.

Su desarrollo es demasiado conocido para ser tratado aquí. Además, existe prohibición superior para hacerlo. Pero, como testigo presencial de los acontecimientos realizados en el Nor-Oriente durante esa época, quiero referir

la condición en que dicha campaña encontró a la Flotilla Fluvial de Guerra. Así quedará explicada la razón que impidió que ella actuara en la forma decisiva en que hubiera podido hacerlo si hubiere poseído elementos materiales de valor.

El 1°. de Setiembre de 1932, un grupo de civiles armados, peruanos residentes en Leticia, Ramón Castilla y Hacienda «La Victoria», atacaron el primero de los lugares nombrados, situado en la margen izquierda del Amazonas perteneciente a Colombia, por haberlo cedido el Perú en el Tratado Salomón–Lozano. Era el móvil de tal grupo de civiles reintegrar a nuestro país dicha población y el terreno comprendido entre aquélla y Tarapacá, situada en la margen derecha del Putumayo. Procediendo mediante un ataque sorpresivo, se adueñaron de Leticia, deportaron al elemento oficial colombiano y se hicieron fuertes en ese lugar.

No me es posible discutir aquí si los medios empleados quedaban justificados por los móviles que eran perseguidos, ni si era lógico el procedimiento. Tampoco me incumbe explicar las razones que obligaron al Perú a entrar en una campaña en la selva, ante la situación de hecho que se había creado. Por eso pasaré por alto los entredichos diplomáticos y el examen de la situación política del Perú al producirse y después que se produjo la toma de Leticia.

Según publicaciones hechas en periódicos de Lima por altos jefes del Ejército Nacional, cuya actuación al mando de las fuerzas militares del Nor–Oriente acredita la veracidad de los datos suministrados; la situación militar del Perú en el mes de Setiembre de 1932, en lo que respecta a lo que iba a ser más tarde el teatro de operaciones, era, como se expresa a continuación, bastante feble, lo que demuestra de manera evidente que el Gobierno Peruano no conocía los planes de los civiles, como ha pretendido asegurarse. De haber sido esto cierto, se habría preocupado de tener dispuesta en la región una fuerza militar de valor apreciable. En efecto, teníamos lo que sigue: (1).

En el río Putumayo habían treintidos hombres de tropa, de los cuales 20 y un Oficial se hallaban en Puerto Arturo, sobre la margen derecha del río, casi frente a la desembocadura del Caraparaná; y los otros doce, bajo las órdenes de un clase, estaban en Gueppí (Alto Putumayo), punto extremo de una antigua trocha, cerrada por entonces, que une este río con el Napo.

En Chimbote, en la margen derecha del Amazonas, aguas arriba de Leticia, estaba estacionada una sección de artillería de veintiocho hombres, con un Oficial y dos cañones Krupp 1905.

En Pantoja, sobre la margen izquierda del Napo, cerca de la desembocadura del Aguarico y al extremo de la trocha que, como antes dije, une el Napo con el Putumayo, había dieciseis hombres al mando de un Oficial.

En diversos puestos de la frontera con el Ecuador estaban repartidos noventa y dos hombres.

---

(1) Véase los diarios de Lima en que se desarrolló la polémica entre el Sr. General Dn. Fernando Sarmiento y el Sr. Crnl. Dn. Víctor Ramos.

En Iquitos había 180. En el parque de esta plaza y en poder de las guarniciones se encontraba el siguiente material:

689 fusiles utilizables
2 ametralladoras
2 cañones Krupp 1905
5 cañones Krupp 1894
500,000 tiros de fusil y armas automáticas y
1,200 granadas de artillería

Habiéndose establecido en Iquitos la Base Hidro-Fluvial de que he hablado anteriormente, se encontraba en dicha ciudad cinco aparatos. Pero todos ellos eran comerciales, destinados al tráfico de pasajeros y correspondencia entre dicha ciudad y Masisea. Es de advetir que la mayor parte de estas máquinas había pasado su límite de horas de vuelo y eran pequeñas y frágiles las naves.

En cuanto a la Flotilla de Guerra, establecida en la selva desde 1862, como se ha visto a través de las páginas de este libro, contaba con la modesta Base de Itaya, tan modesta que faltaba en ella el elemento más necesario a establecimientos de su clase: taller de reparación. Cuando el personal de la Flotilla quería realizar un trabajo cualquiera de mecánica, por sencillo que fuera, tenía que acudir a la factoría de la estación de radio (perteneciente al Ramo de Correos y Telégrafos, como es sabido), situada cerca de la Base, donde se pedía, por favor, el uso de los tornos y máquinas similares.

Por la relación que ha antecedido a este capítulo, se sabe que las lanchas de guerra eran las siguientes: «América», «Napo», «Iquitos», «Cahuapanas» y «Portillo». Tal enumeración hace pensar al profano que la reunión de estos cinco elementos hacía un poder militar real y eficiente. Sin embargo no era así.

La única embarcación capaz de actuar con esperanzas de éxito en una campaña era la «América». Lancha veloz y extructuralmente fuerte, contaba ya veintisiete años de edad, pero, no obstante ello, se encontraba en buen estado.

A la «América» la seguía por orden de importancia, la «Napo», que aunque mucho más joven que la primera era muy inferior a ella militarmente. Se trata de una embarcación veloz, de fino corte, capaz de pasar por lugares de poca agua. Pero de gran debilidad extructural. Su casco de solamente tres milímetros de espesor, los fondos estaban cementados, las planchas abolladas y parchadas en muchos sitios y su fina maquinaria no daba la antigua velocidad (después se encontró que un eje estaba desnivelado).

En cuanto a las otras tres lanchas, no vale la pena ocuparse de ellas. La La una, la «Iquitos» era la misma que había luchado al mando del Alférez de Fragata Mavila en Torres Causano. Dada su inestabilidad más de una vez se había ido a pique. Contaba medio siglo de edad y diez años menos que la «Cahuapanas». Del valor militar de la última dará idea el siguiente detalle: En Iquitos se le llama Charapanas en lugar de su verdadero nombre, comparándola, por su lentitud en el andar, a la tortuga de río denominada charapa. Esta «Iquitos» y esta «Cahuapanas» eran las mismas a las que se llamaba, en informe oficial signado el año 1904 «inservibles, viejas e indecentes lanchas». ¡Quién ba a decir a los oficiales de marina que en esa época pedían su sustitución con

elementos de verdadero valor militar, que treintitun años más tarde sus compañeros de profesión tendrían que entrar a una campaña contando con ellas!.

En cuanto a la lancha Portillo, última que queda por considerar, era mala como las anteriores. Nave mercante que la Flotilla había arreglado, carecía de dotación en el presupuesto de personal, de tal manera que se le tenía «in being»; para emplear un término de moda en estrategia.

El armamento que tenía la Flotilla era el siguiente:

Siete cañones-ametralladoras de 37 mm. marca «Vikers», montados, cuatro en la «América» y tres en la «Napo». La munición pertenecía a un lote de 1907. Por eso no ha de extrañar que en el ejercicio de artillería realizado en 1932, antes de producirse el conflicto con Colombia, el porcentaje de fallas hubiera sido de 80%.

Un cañón «Armstrong» de 37 mm., montado en la «Iquitos». Sólo tenía 17 proyectiles.

Ochenta fusiles en buenas condiciones. Ochocientos tiros de fusil tomados en préstamo del Parque del Ejército.

Nada más. Ni una ametralladora. Ni cañones de repuesto. Ni fusiles en depósito.

Se puede resumir la situación de las Fuerzas Armadas en la siguiente forma:

1°. — El Perú tenía superioridad de efectivos terrestres en el posible teatro de operaciones.

2°. — Esto no significaba ventaja apreciable. El desplazamiento de esas fuerzas tenía que hacerse, indispensablemente, por los ríos. Y el hecho de que las fuerzas fluviales estuvieran desequilibradas, inclinándose la balanza a favor de Colombia, contrapesaba el factor favorable hallado arriba. Esta nación tenía, en efecto, dos lanchas inglesas de ochenta toneladas construídas en 1931. La «Santa Marta» y la «Cartagena»; calaban cuatro pies, tenían casco de acero de 8 mm.; toda la obra muerta era del mismo material; tenía dos motores de 300 H.P.; estaban equipadas con radio, daban 16 nudos de andar, contaban con bote auxiliar de 16 H.P. y estaban armadas con el siguiente material: dos cañones «Bofford» de 75 mm.; cuatro ametralladoras «Bicket» (una antiaérea) y treinta fusiles de 7 mm. No era ventaja despreciable el hecho de que las embarcaciones contaran con doble comando y que sus tanques de petróleo estuvieran llenos. Además de estas lanchas, tenían como auxiliares la Manco Cápac y Sinchi Roca, del comercio de Iquitos, tomadas en rehenes apenas se produjo el ataque a Leticia.

3°. — El Perú tenía aparatos de observación aérea en el posible teatro de operaciones.

CAPITULO XVI

NECESIDAD DE DOCTRINAS PARA EL TRABAJO EN LA SELVA

NUESTRAS CUESTIONES DE LIMITES NO HAN CONCLUIDO

La lucha por la selva no ha terminado todavía. Tenemos en litigio con la República del Ecuador unos 270.000 kilómetros cuadrados (386.500 según Wiesse). Esta región comprendida entre el Marañón y el Amazonas y las nacientes de los ríos que a ellas afluyen (Santiago, Morona, Pastaza, Tigre y Napo), es, dentro de lo poco que se conoce con certeza de la selva, una zona rica. Por sus tierras altas, sus producciones, sus yacimientos auríferos y petrolíferos, su estado actual de desarrollo agrícola.

El problema está latente. No pretendo asumir actitudes de filósofo de guerra, estilo Hegel, Treitschke y Lamprecht. El conflicto armado no dá, en resumen, soluciones estables a los problemas territoriales de las naciones. Creo, incluso, en el horror y el atraso multilateral que produce la guerra. Pero a veces se hace el único camino posible, aunque uno de los términos del bisomio entre el cual se desarrolla no lo desee. Por eso hay que tenerla siempre presente. Nosotros debemos preparar una doctrina para nuestra Fuerzas Armadas situadas en la selva.

LA «MONTAÑA» ES UNA INCOGNITA TODAVIA.

La selva sigue siendo una incógnita para el 80% de peruanos, incluyendo en tal porcentaje a los miembros de las Instituciones Militares, no obstante toda la sangre vertida en ella y el dinero que se ha gastado en explorarla.

Cuando estalló la guerra con Colombia no había una sola Carta Geográfica del Oriente a la que pudiera calificársele siquiera de regular. Sólo estaban situados por sus coordenadas geográficas unas cuantas bocas de ríos y ciudades principales, en los mapas que existían. Y en algunas de ellas se encontraban gruesos errores. Cuando llegaron aviadores nuevos a la región el problema de las rutas aéreas, adquirió una agudeza trágica. Ellos no podían guiarse por tal o cual «tipishca», «cocha» o «puesto». Y no teníamos cartas.

Ante tal circunstancia se hicieron rápidamente unos mapas, algunos de ellos colectando los datos particulares que tenía en sus manos un antiguo y viejo cartógrafo, el Señor Carlos Koempler, a quien la Patria debe agradecimiento. Luego se encontró, por ejemplo, que la trocha Pantoja–Gueppí, que en unos mapas corría a cierto sentido, en realidad se extendía en otro. De esto no se puede culpar a tal o cual persona. Sinó a los sistemas. También a ellos hay que imputarles que la Marina no tuviera una sola carta de los ríos orientales. Todo lo que había eran los «rollos» de los prácticos, hechos sin escala ninguna y sin brazajes y características de los fondos, donde esos buenos empíricos tenían marcadas sus «chimbadas» por la colocación de las «lupunas» en las orillas.

Con celo digno de elogio el Servicio Geográfico del Ejército ha procurado, posteriormente, remediar la situación lanzando varias cartas parciales del Oriente. Aparte de que este trabajo ha sido hecho por compilación de datos antiguos, revisados luego, no deja resuelto el problema, que es tener el mapa total de la selva peruana.

Sin embargo, la carta de Oriente no es un problema de solución difícil y costosa. Tanto el Ejército como la Marina tienen personal preparado. El primero cuenta con instrumentos. La segunda puede proporcionar una ayuda inestimable: las lanchas de guerra. Un plan bien trazado por común acuerdo, entre el Servicio Geográfico del Ejército y el Hidrográfico de la Marina, daría como resultado en tiempo relativamente corto, la carta del Oriente Peruano. Sin ella cuanto se haga o escriba es aproximativo.

LA GEOGRAFIA MILITAR DE LA SELVA

Pero no sería suficiente con un mapa. Hay que escribir la geografía militar de la región. Y la verdad sobre un tema que todos los miembros de los Institutos Armados debemos conocer: cómo ha sido y cómo será la guerra en la selva.

Hay mucho material para construir lo primero. Aparte de los trabajos de orden estrictamente militar, como los del Estado Mayor del Ejército y de los marinos exploradores (Stiglich, Ontaneda, Olivera, Mavila, Carvajal y otros más), poseemos la obra admirable y poco conocida de Carlos Larrabure y Correa, donde se encuentran compilados mil interesantes datos etnográficos, económicos y geográficos en general. Tenemos también las obras de Raymondi, Hildebrando Fuentes, las de los misioneros de diversas órdenes religiosas, y sobre todo, los luminosos informes de lo que fué la «Junta de Vías Fluviales». Un organismo militar o civil encargado de redactar la geografía del Oriente, tendría poco que añadir a lo ya escrito. Esto quiere decir que su trabajo consistiría en compilación y depuración de los datos aportados por militares, marinos, civiles, extranjeros y religiosos. El resumen obtenido por ese organismo sería verificado por las comisiones encargadas de levantar la carta de Oriente. Así tendríamos condensadas la verdadera geografía de la selva.

Pasar de tal trabajo a otro de carácter exclusivamente militar resultaría relativamente fácil, siempre que se pusiera empeño en tal labor. Desgraciadamente respecto a esta parte no hay, como en la general, bibliografía abundante. Casi todos los miembros de los Institutos Armados que han pasado por Oriente guardaron muy particularmente lo que habían aprendido de manera empírica. A penas si se ha publicado uno que otro libro. En estos últimos tiempos nos han venido dos. Uno del Teniente Segundo E. Camino La Torre, digno de elogio por lo que significa de esfuerzo. El otro merece párrafo aparte.

«Las Operaciones Militares» en Terrenos Selváticos», del Teniente Coronel del Ejército don Oscar N. Torres V., es obra valiosa. Por su amplia cultura, por sus estudios en Europa y por su reconocida capacidad profesional, el Comandante Torres nos ha dado un libro de quilates. Además, también hizo la campaña contra Colombia. Ha descansado de sus afanes escribiendo sus observaciones. Gracias a él se ha visto satisfecha, en parte, la impaciencia del elemento joven de los Institutos Armados, deseoso de leer el comentario de dicha campaña y las enseñanzas que había dejado.

Quizás se hayan publicado otros estudios. A mis manos no ha llegado. Puedo, pues, decir que el Comandante Torres inicia la labor. Y digo que inicia porque él pide confirmación o refutación a las ideas que expone. Yo he tenido el honor de basarme en ese libro para escribir el punto de vista naval de la Campaña, trabajo que por su índole sólo es conocido de algunos altos jefes del ejército y la Marina.

El Comandante Torres demuestra en su libro una camaradería generosa con sus compañeros de trabajo. Particularmente, debo estar agradecido a las citas que hace de mi esfuerzo en el frente. Pero creo que en el libro no *están todos los que son*. Estimo, por ejemplo, que falta el elogio escrito de la magnífica actuación del Cuerpo de Criptografía de la Marina, tanto en la Oficina de Comunicaciones Navales cuanto en el trabajo de la rama destacada al Estado Mayor del Nor-Oriente. Pero dentro de la nobleza que inspira el libro del Comandante Torres no es posible pensar sino que esa omisión se debió a la necesidad de callar ciertos hechos que debieron permanecer secretos pero que ya son públicos.

NECESIDAD DE DESARROLLAR ESOS ESTUDIOS

«La Historia demuestra que la parte beligerante que haya estudiado la guerra con visión clara y se haya preparado por el trabajo penoso para aplicar correctamente los principios que ha aprendido, tiene mucha ventaja sobre un oponente menos laborioso», dice el Contralmirante Pye en una de las conferencias de nuestra Escuela Superior de Guerra. Y añade: «los prusianos ganaron a los austriacos en 1866, aunque no habían tenido experiencia en guerra desde 1815; y casi con la misma facilidad dorrotaron a los franceses en 1870».

Nosotros debemos desarrollar los estudios militares de nuestra selva sacando conclusiones de la experiencia que tenemos y aprovechando la extraña. Debemos hacer apreciaciones concretas sobre tópicos de máximo interés. Tales la estrategia, la táctica y la logística de la Marina en la selva, las que resultarán diferentes a sus similares marítimas a poco que se analice el problema. Unas cuantas reflexiones sobre el concepto del dominio de los ríos peruanos demostrará cómo esto puede ser cierto.

EL DOMINIO DE LOS RIOS PERUANOS DE LA HOYA AMAZONICA

Citando una frase de Ratzel («El mar es solamente un camino»), Otto Gross en «La Doctrina de la Guerra Marítima», enuncia el problema del dominio marítimo con estas palabras: «no es otra cosa que el dominio de las líneas de comunicaciones oceánicas».

La frase del geógrafo citado por el estratega merece aclaración. El mar no es solamente un camino; sino la síntesis de miles de éstos. Cosa muy diferente sucede con los ríos, muchos de los cuales son *las únicas vías transitables* dentro de determinada extensión geográfica. Tal el caso en nuestra selva. De donde se deduce que, con mayor razón que tratándose de estrategia marítima, debe aceptarse como principio básico del dominio fluvial el siguiente:

> «El dominio de nuestra red de ríos en la Hoya Amazónica no es sino el dominio de las únicas líneas de comunicación utilizables en alto grado dentro de la selva».

Siguiendo siempre a Gross, se conquista el dominio del mar por dos métodos; la batalla y el bloqueo. El primero de éstos será también decisivo en la selva y corresponde a la Táctica el estudio de su desarrollo. En cuanto al segundo, encontrará limitaciones importantes en las redes fluviales. El bloqueo de un río desde su boca, por ejemplo, significa la pérdida de esa vía de comunicación para el bloqueador. El bloqueo hecho en las nacientes o partes anchas, en cambio, disminuye esa pérdida para el último a la zona comprendida entre el

lugar de bloqueo y las márgenes superiores a éste. En cuanto a la forma intermedia (bloqueo al centro o compuerta), biseccíona el río. Lo que vale decir que rompe en dos partes la línea de comunicación. En este caso el viaje fluvial es posible desde la compuerta hasta los lugares situados aguas arriba y aguas abajo de ésta. Pero tales corrientes de tráfico no pueden unirse. Es decir, esta última forma de bloqueo no domina, en realidad sino parcialmente la línea de comunicación. En toda la acepción no es, pues, una forma de conquistar el dominio del río. Sinó mas bien, un método para contrarrestarlo. El que disponga de fuerzas fluviales poderosas no lo empleará sino de manera temporal. A fin de cubrir su retaguardia en caso de un avance, por ejemplo. Aquel que, por el contrario, sea débil en unidades fluviales y, por tanto, esté incapacitado para utilizar el río como vía de comunicación, lo utilizará empeñosamente para conducir a su adversario a su misma situación desventajosa: incapacidad de traficar por el río. Este concepto puede dar lugar a muchas variantes pero en términos generales, es tal como ha sido expuesto. Solamente precisa agregar que puede presentarse el caso de un bloqueo de compuerta móvil. Es decir, éste puede hacerse por medio de tropas trasladadas sucesivamente, de posición en posición, merced al apoyo fluvial. En tal caso tarde o temprano se llegará a la batalla.

En los ríos, como en el mar, se ejerce el dominio fluvial mediante los métodos que señala Corbett tratando del último: por medio de operaciones que no tienen por objeto su conquista. En otros términos por operaciones que, sin ir dirigidas contra la flota enemiga, tratan de asegurar las comunicaciones marítimas en beneficio propio y para el detrimento del contrario.

Impedir la invasión enemiga, asegurar o evitar un trasporte de tropas por la vía marítima, proteger ante todo el propio comercio y producir daños al otro beligerante son misiones de la flota que utiliza el ejercicio del dominio del mar dice Gross. Igual concepto tiene que primar con respecto de los casos habrá que eliminar lo que se refiere a la guerra de corso, guerra al comercio y protección del tráfico. Porque producido el conflicto el viaje de naves mercantes se restringirá completamente por aquellas zonas donde haya peligro de ataques enemigos, desapareciendo el problema en esta forma. Sólo ejerciendo de manera efectiva el dominio del río será posible pensar en explotarlo comercialmente. Cuando éste no sea absoluto las naves deberán viajar con escolta, como en el mar.

Así como respecto a precedencia entre conquista y ejercicio del dominio hay diferencia entre las guerras fluvial y marítima, también se encuentra en lo que concierne a los procedimientos de las operaciones combinadas o anfibias y los trasportes de tropas. En el río en efecto, las operaciones tienen que hacerse sobre derrotas, que, en forma más o menos limitada (a menos que lo consideremos completamente desprovisto de elementos de guerra) controla el enemigo. La operación anfibia, por ser lo que es, tendrá por objeto la conquista de un punto que el contrario defiende. No cabe la sorpresa absoluta, dada la dificultad de cubrir el desplazamiento, puesto que tendrá que ser hecho *por el único camino posible*. La fuerza fluvial tendrá que batirse contra el fuego conjuntivo de las unidades terrestres y las de las naves contrarias, pues no es lógico esperar que éstas desperdicien el apoyo de aquéllas. Además, cuando los trasportes lleguen al objetivo, se presentará la ardua tarea del desembarco contra el fuego cercano de armas automáticas y fusilería, que no puede ser evitado por-

que las naves necesitan pegarse al barranco para largar las tropas. No se podrá emplear las fintas o diversiones. Las naves presentarán un blanco preciso y no encontrarán objetivos claros para hacer fuego. Y, por último, si hay tendidas redes de minas se caerá inevitablemente en ellas dado lo limitado del campo de maniobra, a menos que se renuncie al desembarco.

En cuanto a los elementos que integran una operación combinada en el río, son análogos a los del mar, a saber: 1°.—Las tropas.—2°.—La flotilla de trasporte; 3°.—Las naves de guerra necesarias para la protección directa de ésta; y 4°.—La flotilla ligera. Se notará que no están consideradas en esta enumeración ni la flotilla de desembarco (remolcadores, barcazas, etc.) ni la escuadra de cobertura. La primera se hace innecesaria dada la facilidad que tienen las naves para pegarse al barranco, condición ideal para el desembarco de tropas. La segunda resulta inútil porque, como se ha dicho antes, la operación será hecha casi siempre contra posiciones de las márgenes del río en cuya defensa cooperarán las naves y las fuerzas terrestres enemigas. El ataque a los trasportes, por parte del contrario, burlando la vigilancia de la escuadra de protección será, pues, imposible. Por lo cual es innecesaria la escuadra de cobertura que se emplea en el mar. Consigno, en cambio, bajo el nombre de flotilla ligera un cuerpo especial con que deberá contar la fuerza fluvial para estos menesteres. Este, compuesto de botes-motores, moto-canoas, patrulleros y pequeñas lanchas blindadas, estará destinado tanto al trasporte de tropas entre las naves y tierra, cuando no sea posible el paso directo de éstas a las ribera, cuanto a la defensa contra unidades de igual clase enemigas y la protección inmediata, desde la orilla del primer escalón de desembarco. En cuanto a la posición de estos grupos en el combate, es materia que concierne a la Táctica. Sólo precisa consignar que, en caso de que las unidades de protección directa de los trasportes encuentren, como será lo más probable, las naves enemigas al abrigo de la posición que se trata de tomar, éstas constituirán su objetivo primario, con el fin de ponerlas fuera de combate o averiarlas seriamente para impedirles la explotación del éxito si se verificara el rechazo del desembarco por las fuerzas terrestres. Como en el caso marítimo, su cometido es la protección incondicional de la expedición frente a cualquier reacción que provenga de unidades a flote. Cuando las naves enemigas no se hallen presente en la acción sino en una base próxima, será necesario adelantar hacia ellas fuerzas fluviales para impedir su concurrencia al combate. En este solo caso nos encontraremos ante misión similar a la de la escuadra de cobertura marítima.

La elección del tipo de trasporte a emplear en la operación combinada tiene que estar de acuerdo con el fin perseguido. Grandes naves aseguran elevada velocidad del conjunto expedicionario, mayor capacidad de trasporte y menor número de elementos fluviales en el río, lo que permite mayor movilidad maniobrera. Pero ofrece, en cambio, serias desventajas tales como la obligación para las naves grandes, de navegar por los lugares donde haya abundante agua, el mayor blanco que ofrecen al fuego enemigo y el mayor efecto destructor de éste, ya que en ellas se halla reunida gran cantidad de tropa. Por último, la incapacidad que puede presentarse para que estas naves se acoderen al barranco.

Los métodos para *contrarrestar* el dominio del mar, son dos: la «Flete in Being» y la guerrilla, comprendiendo dentro de la última el empleo de todos los medios de ataque submarino (minas, torpedos, etc.).

La *fleet-in-being* (o sea el mantenimiento de la fuerza en actitud estratégica defensiva) podrá ser asumida en los ríos, como en el mar, por el más débil de los beligerantes con el fin de estorbar al enemigo. Como en el océano, «es evidente que semejante actitud no puede conducir a una decisión pero sí podrá impedir al contrario la consecución de sus objetivos, o, cuando menos, contribuir a prolongar la lucha, evitando que la presión ejercida por el más fuerte pueda logar sus fines antes que ocurra otros acontecimientos favorables, en la guerra terrestre por ejemplo».

La actitud *in-being* tiene en los ríos un valor muy pequeño. No dispone sino de un camino para atacar: el río. Luego vigilado éste, ella quedará controlada. Y, en determin dos casos ni siquiera fijará parte de la fuerza fluvial contraria. Tal el caso en el que el enemigo disponga de medios auxiliares que le permita tender una compuerta en el río. La fuerza *in-being* quedará bloqueada. Se verá reducida a la espera inútil. No podrá asestar golpes en lugares lejanos del principal. Tal el caso de nuestra fuerza a flote a partir de la toma de Tarapacá, en el conflicto con Colombia.

En cuanto a la guerrilla, tiene en el río una aplicación más importante. Con ella se pueden lograr resultados decisivos mediante el empleo de torpedos y minas, entendiéndose dentro de éstos (con el concepto de Laubeuf-Stoh y de Noalhat) todos los ingenios explosivos destinados a herir las carenas de naves. Esto no ha sido bien estimado entre nosotros. La verdad es que una Nación desprovista de medios fluviales de consideración puede negar el acceso a los ríos con relativa facilidad mediante barrages.

URGENCIA DE CONTINUAR LA COLONIZACION

Basándonos en reflexiones como las que anteceden, tenemos que diseñar la estrategia, la Táctica y la Logística Fluvial. Pero no debemos concretarnos a ello. Además de esa labor estrictamente profesional y de preparación para la guerra, existe otra donde podemos prestar servicios muy útiles y de inmediato. Hablo de la labor pacífica que comenzaron nuestros mayores y no ha concluído todavía: la colonización de la selva peruana.

Trabajando de acuerdo con planes bien trazados por los Ministerios respectivos, la Marina y el Ejército podrían comenzar a desarrollar pequeños núcleos colonizadores en los ríos que aún están abandonados, como el Santiago, Morona, Pastaza y Tigre. Ocurriría entonces lo que pasó durante el siglo pasado con el Huallaga, el Napo, el Ucayali y otros. Cuando llegaron a ellos los marinos no tenían vida. Pero encontrando la poderosa ayuda de los elementos que allá llevó la Marina, crecieron y se desarrollaron hasta el punto que hoy se les encuentra. No me toca a mi esbozar un plan para esta labor que, por importante y compleja, debería ser el producto de un serio estudio hecho por personas bien preparadas. Me limito hacer resaltar los grandes beneficios que se obtendrían en el Oriente si cada guarnición militar fuera el centro de un núcleo colonizador. Al amparo de las fuerzas del ejército, contando con el tráfico regular que podrían establecer las lanchas de guerra, integrados por personal militarizado y trabajador, estos núcleos podrían ir ganando a la civilización tanto el terreno como las tribus salvajes.

EPILOGO

La selva es el futuro del Perú, se dice con frecuencia. Esto no es una hipérbole. Ella contiene tantos elementos, es tan grande su extensión, son tan numerosas sus posibilidades, que, en realidad, reserva ancho campo al desarrollo de la agricultura, el comercio y la industria nacionales. No debe creerse sin embargo que se llegará a obtener de ellos los beneficios que se esperan dejándola abandonada a su suerte. Estas páginas están destinadas a hacer notar al lector lo que hasta aquí se hizo y lo que dejó de hacerse. Si lo ha conseguido, el autor quedará satisfecho pues creerá haber laborado con las mismas altísimas miras que guiaron la acción de los Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra que rindieron al Oriente el tributo de su entusiasmo, su energía y, muchas veces, el de su vida.

MARINA DEL PERU
Clas. 359.85 + R2 / 1959
0465
BIBLIOTECA
"GENERALISIMO SAN MARTIN"
Clas. PE 359 / R
Cat. Tth Tth
No. Ing. 0047
Fecha 18 y 71