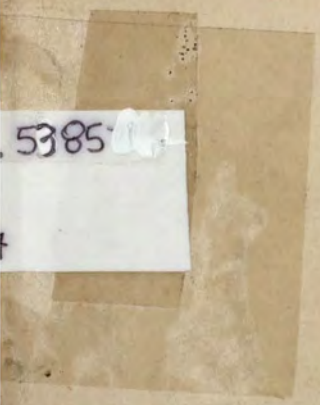
CAPITAN DE FRAGATA
SALVADOR MARIATEGUI Y CISNEROS

El Almirante Mariátegui y la Fundación de Iquitos



5385

1957

3162

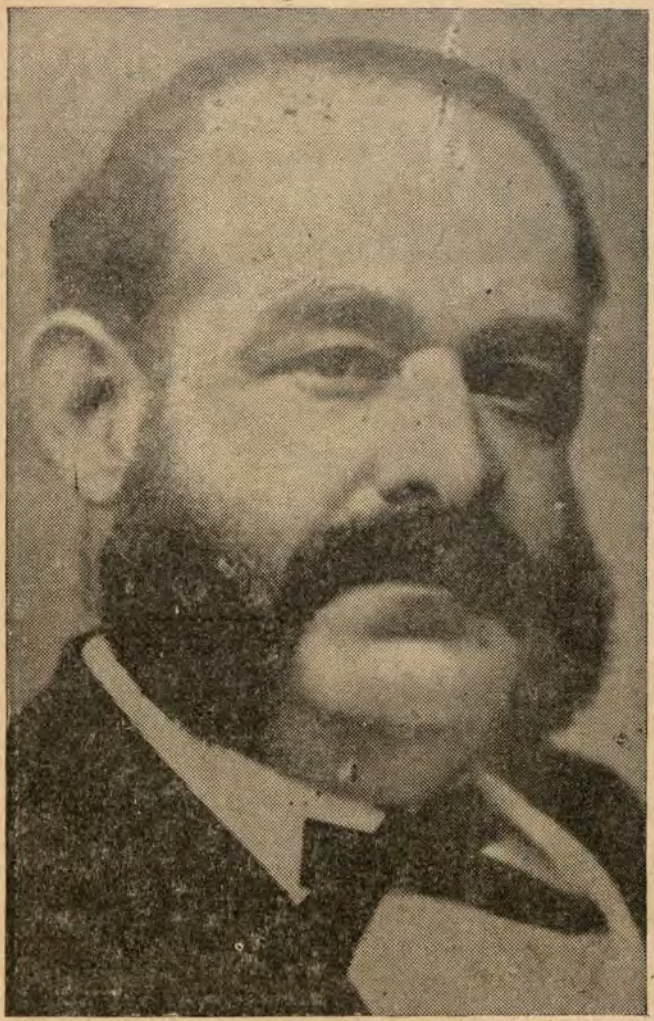
SALVADOR MARIATEGUI Y CISNEROS

Capitán de Fragata

EL ALMIRANTE MARIATEGUI Y LA FUNDACION DE IQUITOS

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 923.5985711/M26
Nro. Inv. 3162
Fecha: 03/15/0

1957



HEROE MAXIMO DE NUESTRA MARINA
ALMIRANTE GRAU
CUYO RETRATO NO DEBE FALTAR EN NINGUNA
OBRA NAVAL

PROLOGO

Como es natural que conozcan quien fué Mariátegui, además de ser él, el Jefe de la primera Fuerza Fluvial peruana que zurcó el Amazonas y que escogió el lugar donde instalar la Factoría Fluvial que después fué Iquitos, haré una resumida historia de su vida antes de la Fundación de Iquitos y, después de ella, otra a manera de Epílogo.

Este libro lo edíto para Loreto con el objeto de que su pueblo conozca el origen de Iquitos y la influencia que para nuestra Selva tiene la Marina de Guerra y que sepan que fueron nuestros marinos quienes contuvieron el avance extranjero y peruanizaron nuestros ríos.

DEDICATORIA

Este libro relieva interesantes pasajes históricos de la ciudad de Iquitos y al editarlo considero cumplir con un deber patriótico, ya que actualizo hechos y actos trascendentes de la Marina de Guerra de nuestra querida Patria, que por lamentable despreocupación histórica, permanecían olvidados.

La progresista ciudad, capital del más pródigo Departamento del Perú, tanto en riquezas naturales, como por la esplendidez de su paisaje y la multiplicidad de sus productos, es cuna de hombres de bien, de esforzados patriotas y denodados trabajadores, que en todas las etapas de su historia, han sabido dejar huellas inconfundibles de acción fecunda.

Los pueblos que viven orgullosos de su presente, que día a día cimentan un promisor porvenir, tienen que fortalecer lo vigoroso y definido de su actualidad, con los hechos históricos que determinaron su creación, que fueron base y pedestal de su glorioso destino. El Departamento de Loreto,

avanzada del Perú futuro, cimenta su gloria, forjó su destino, al crearse el Apostadero Fluvial, junto al poblado de los indios iquitos. La capital de la selva peruana nació a ese impulso propulsor. Fueron, pues, los marinos "los verdaderos pioneros de la selva". Acción definida cúpole al Almirnante Ignacio Mariátegui, cuya biografía y obra en el Oriente Peruano, relieva este libro.

La obra constituye una síntesis histórica de Iquitos, de su fundación por el genio visionario de un marino prócer patriota. Como tal, la dedico en forma muy especial a los hijos de esa tierra prodigiosa, de hombres— audacia y de mujeres— tentación.

Dignamente representado el Departamento de Loreto, en las dos ramas del Parlamento Nacional, estoy seguro que estos dignos ciudadonos han de recoger el anhelo patriótico que me guía al recordar los hechos que han forjado este libro: Que se rinda justiciero homenaje a la Gloria del Almirante Mariátegui, fundador de Iquitos y de los valientes y denodados marinos, todos héroes nacionales, que legaron a la historia de la selva peruana, galardones inmarcesibles y que construyeron una Base Fluvial que afirmó nuestra soberanía en esa fecunda región de nuestra Patria.

Que se glorifique en Iquitos a los marinos que forjaron su ciudad y que se inmortalice en el bronce su memoria y su acción, es el deseo que anima al autor de este libro y asi se forja la historia: cuando los pueblos glorifican su pasado.



COMANDANTE GUISE Y ALFEREZ MARIATEGUI

JUICIO DE LA PRENSA

"El Comercio" del día 8 de Octubre de 1957

Dedicada "Al noble y leal pueblo del Callao en el centenario de constituise Provincia Constitucional", el Capitán de Fragata A. P. Salvador Mariátegui y Cisneros ha dado a la estampa una obra titulada "Biografía del Almirante Ignacio Mariátegui", prócer marino del Perú", que, como su nombre lo indica, está destinada a exaltar la figura y la obra de ese marino peruano que dedicó integramente su existencia al servicio de la patria en los días lontanos de nuestra iniciación republicana, pues graduado de Guadia Marina en la Academia Náutica de Cádiz, tuvo decisiva participación en la Expedición Libertadora que comandara Lord Cochrane, en el asedio de los Castillos del Callao hasta en la organización de la Academia Náutica como profesor, en la guerra con Colombia en 1828, en la Confederación Perú-Boliviana, al lado de Salaverry y en cuanta acción de armas se desarrolló en defensa de los fueros de la nacionalidad, en las que actuó siempre con denuedo y valor que le merecieron señaladas distinciones por parte de sus jefes y los gobernadores de la época.

Capítulo especial merece el libro por la valiosa documentación que contiene y los datos que de ella se extractan, de la Fundación de Iquitos, el 5 de Enero de 1864, gracias a la visión del entonces Comante General de Marina del Departamento de Loreto, Contralmirante D. Ignacio Mariátegui, encargado a su vez de establecer la base fluvial de nuestro Oriente para defender esa dilatada zona de nuestro territorio amenazada ya de frecuentes invasiones por las dificultades de su comunicación con el Gobierno central.

La reconocida dedicación que el Almirante Mariátegui puso en esa empresa, la organización de la de la flota, el establecimiento de la base fluvial y de la factoría que le era indispensable; su lucha contra los elementos de la naturaleza, todavía inhóspita, en aquella región selvática, y su entereza al zurcar el Amazonas, desde su desembocadura en el Atlántico hasta Iquitos, sin someterse a las pretensiones de gobernadores brasileños, con tal de mantener incólumne el Pabellón Nacional y su soberanía sobre el "río mar", hacen de esta figura señera de la nacionalidad, un ejemplo digno de imitarse y de merecer, por lo tanto, el homenaje que como prócer y como patriota se le debe.

Bien lo hace saber así el autor del libro cuando, con acopio de datos y documentos fidedignos de la época en que actuó el prócer Mariátegui, presenta su actuación y solicita del Callao, del Congreso, de Iquitos, del Centro de Estudios Histórico Militares y de la Marina Nacional, una justa reparación que, exhumándolo del olvido, lo coloque en el sitial que por su obra le corresponde en justicia.



Capitán de Fragata
Salvador Mariátegui y Cisneros

El Capitán de Fragata A. P. Salvador Mariátegui y Cisneros sirvió, diferentes veces en la Selva. Como Alférez de Fragata durante el conflicto con Colombia, y llevando a Iquitos el B. A. P. "Loreto" como 2º Comandante.

De Jefe de Estado Mayor y Capitán de Puerto siendo Capitán de Corbeta.

De Capitán de Fragata en la comisión que trajo el Ucayali y Marañón y por tres veces como Comandante del B. A. P. Chimbote.

Fué calificado en la Escuela Superior de Guerra Naval como Oficial de Estado Mayor.

Comandó diferentes unidades en comisión al Extranjero.

Durante la Campaña del Zarumilla comandó el P-101 y actuando como Comandante Superior de la Flotilla asistió a los combates de Payana, Matapalo, Boca de Hualtaco, Santa Rosa, Pto. Bolivar, Pitajaya, Bajo Alto, Tendales y Punta Piedras.

Ascendió por acción distinguida a Capitán de Corbeta. Es miembro de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia y Defensores Calificados de la Patria, del Instituto Libertador Mariscal Castilla, del Centro de Estudios Históricos Militares, fué premiado por acto de valor por la Municipalidad de Maynas; ostenta la Cruz de Servicio en el Pacífico y es Caballero de la Orden de Santiago.

Durante el último conflicto Mundial Comandó una Batería de Defensa de Costa en Talara y posteriormente la Flotilla de Caza Submarinos en Patrullaje de defensa en el Pacífico.

COMENTARIO DE LA BIOGRAFIA DEL ALMIRANTE
IGNACIO MARIATEGUI



MINISTERIO DE MARINA

Lima, 16 *de Setiembre de* 1957.

Señor Capitán de Fragata

Dn. Salvalor Mariátegui y Cisneros

Estimado amigo y camarada:

Le dirijo estas líneas con el fin de agradecerle el valioso obsequio que me ha hecho de la obra escrita por Ud. sobre su antecesor el Almirante Mariátegui. Con exposición sobria y militar, con un estilo que revela al escritor ya cuajado, y con un amor explicable por la sangre y su reconocido cariño por nuestra profesión, presenta Ud. la figura del ilustre Almirante, haciendonos conocer ampliamente la vida de uno de nuestros héroes navales que más contribuyeron a darnos tradición y gloria.

Hubiera querido, estimado Mariátegui, extenderme un poco más en mis comentarios; pero creo que será suficiente decirle que tomé su libro y no lo dejé hasta haberlo leído de principio a fin.

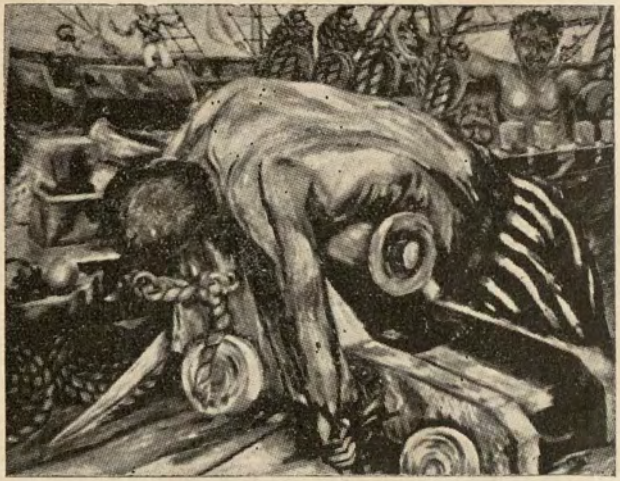
Mis felicitaciones más cumplidas por su magnífica obra y por los momentos tan gratos que me ha hecho Ud. pasar, con los recuerdos heroicos de su antepasado.

Una vez más mi agredecimiento y un fuerte apretón de manos.

Emilio Barrón S.

Contralmirante A.P.

Ministro de Marina



ALEGORIA DEL COMBATE DE SAN GALLAN 1818
Pintado por Claudio Rojas
COLECCION MARIATEGUI

MARIATEGUI

Por los años de 1770 llegó al Perú el Teniente General de los Reales Ejércitos, Don José Ignacio de Mariátegui y Liernia radicandose en Lima, y después retirado del Ejército se dedicó a la agricultura llegando a ser un riquísimo terrateniente en los Va-

lles del Sur de Ica a donde llegó incluso a ser Justicia Mayor de los Valles de Nazca y Palpa. Casado en Lima con Doña María Josefa de Tellería y Vicuña formó un hogar que reunió la aristocracia de su cuna y la riqueza.

De este matrimonio nació en Lima el 1º de Agosto de 1787 un niño a quien pusieron por nombre Ignacio.

Ignacio de Mariátegui y Telleria fué educado en España en el Colegio de Nobles de Vergara y terminó sus estudios en la Academia Náutica de Cádiz de donde salió graduado de Guardia Marina de la Real Armada Española y como Alférez llegó al Perú, su Patria, donde a órdenes del Teniente Sevilla asistió como Segundo Comandante de la Fragata Resolución al Combate de San Gallán en Octubre de 1818 con el Bric chileno Maypú que mandaba Brown. En este combate, Mariátegui tomó al abordaje al enemigo y condujo la nave apresada al Callao.

El combate de San Gallán fué un aviso para Mariátegui, presintió que los derrotados eran las vanguardias de los que ayudarían al Perú a su independencia; esto y la influencia de Don Francisco Javier Mariátegui, ardoroso tribuno, hizo mella en el ánimo del marino el que pidió su retiro de la Marina Real; meses después ingresaba a la Escuadra Libertadora y ocupaba plaza en la Fragata Lautaro a órdenes de Guisse; es en este puesto, que toma parte destacada en la captura de la Esmeralda en la bahía del Callao el 5 de Noviembre de 1820 y continúa después en la primera Campaña a intermedios.

Establecida la República, organiza la Escuela Náutica y después, comandando el "Monteagudo" durante la guerra con la Gran Colombia en 1829, atacó a las fortalezas de Panamá y capturó al bergantín Jhon Cato que tenía a su bordo armamentos para el enemigo.

En la Confederación perú-boliviana al mando del "Arequipeño" y frente a Pabellón de Pica el 7 de Febrero de 1936 ataca al Yanacocha que comanda Freedman; en recio combate, en el que muere el comandante del Yanacocha, aborda el buque y lo captura.

Es su carácter tan altivo que se indigna con el gobierno que le ordenó llevar presos a Chile a jefes militares del Perú, los reune en su Cámara y les pregunta dónde querían ir; es en Guayaquil donde los dejó y él regresa a entregarse.

Arría a balazos el pabellón de un buque de guerra inglés que se negó a saludar nuestros colores.

En 1857 comandando el Ucayalí soportó por mas de un mes los ataques de toda flota de Vivanco, sublevada contra Castilla, que al mando del Almirante Valle Riestra atacaba el Callao y lo vence, obligándolo a retirarse y por último cuando desembarca al norte de ese puerto bajó con su tripulación y combate en tierra hasta lograr su derrota.

Durante el conflicto con el Ecuador en 1853 fué Comandante General de la Escuadra y efectuó el bloqueo a la costa ecuatoriana, tomando Guayaquil y llevando a cabo el tratado del mismo nombre con el que facilitó el avance de las tropas de Castilla.

FUNDACION DE IQUITOS

Al producirse la Independencia, Mainas era una provincia que dependía de Trujillo. De acuerdo a una Ley dada el 21 de Noviembre de 1832, Mainas en unión de Chachapoyas y Patáz formaron un nuevo Departamento que tomó el nombre de Amazonas, completamente independiente del de La Libertad, y por Decreto del 10 de Marzo de 1853 se dió una organización nueva, al constituirse en Gobernación General; la Ley del 7 de Julio de 1857 creó la Provincia Litoral de Loreto que tenía por capital Moyobamba y por último el Decreto del 7 de Enero de 1861, ordenó la creación del Departamento fluvial y militar de Loreto, disponiendose el establecimiento de una Escuela Naval y una Factoría.

El Imperio del Brasil en forma sistemática había ido colonizando nuestro territorio, cosa muy fácil para él, pués tenía el camino abierto; mientras al Perú le era necesario trasmontar los Andes donde se carecía de caminos, de modo que a la selva sólo iba el individuo a duras penas con lo suyo, el equipo pesado se debía conducir por río y esto era controlado por Brasil. Era pués necesario poseer una flota mercante y otra de guerra para protejer a aquella,

El Gobierno había medido las consecuencias del paso que iba a dar y de antemano sabía las dificultades que encontraría en el camino; era pues necesario encontrar un equipo de hombres capaces de salvar estos obstáculos.

Con el objeto de organizar militarmente este Departamento se nombró Comandante General, al Almirante Ignacio Mariátegui, que para el efecto se embarcó a Inglaterra, acompañado de una comisión de Jefes y Oficiales de Marina, con el fin de dirigir la construcción de los buques de guerra que constituirían, la base de nuestro poderío en el Amazonas, además del Dique y Factoría con que necesariamente se debía contar para obtener independencia en sus operaciones.

La comisión que viajó a Londres y que presidió el Almirante Mariátegui se compuso, de:

Copiando una "Lista de Revista" de la época.

R. P.

Revista de Comisario que pasan el Señor Contra-Almirante, y demás de su comisión que se hallan en Londres en el mes de la fecha.

Clases	Nombres	Destino
Contra Almirante	Don Ignacio Mariátegui	En Comisión a Inglaterra
Capitán de Fragata	" Federico Alzamora	idem
Alférez de Fragata	" Ulises Delboy	idem
Ingeniero Director	" Daniel Clark	idem

Londres Noviembre 8 de 1862

El Ofl. de Detall.

Ulises Delboy

Vº Bº
Mariátegui

Sáenz
Interviene

Nota: El Sr. Sáenz era el Ministro del Perú.

Además de los oficiales se envió una comisión de aprendices de máquinas con el objeto, según dice el documento, de instruirse en su profesión.

La Comisión de Aprendices, fué la siguiente:

Ignacio Lobatón.
Fernando Rondón.
Manuel Pino.
Anibal Alaiza.
Juan A. Ramírez.
José M. Marzán.
José Salvatierra.
Adolfo Barrera.
Belisario Vargas.
Daniel Sosa.
Nicanor Navarro.
Santiago Castillo.
Toribio Gutiérrez.
José Díaz.

El Almirante y sus Oficiales laboraron intensamente en el estudio de las características y construcción de los buques que constituirían nuestra primera fuerza Fluvial, cuyas caraterísticas fueron las siguientes. para los cañoneros grandes:

"Morona" y "Pastaza"

CASCO DE FIERRO

ESLORA	188	pies
MANGA	24	„
PUNTAL	12	„
CALADO MAXIMO .. .	9	„
VELOCIDAD	15	nudos

CUBIERTA DE MADERA

ARBOLADURA, GOLETA, DE BAUPRES, TRINQUETE Y MAYOR EN CANGREJA.

TONELADAS DE REGISTRO	500
" DE CARGA	150

El CASCO estaba dividido en cuatro compartimentos estancos, servidos cada uno por una bomba de achique de 4 pulgadas.

COMBUSTIBLE CARBON O LEÑA

ARMAMENTO

ARTILLERIA	2	cañones
FUSILES	40	
Sables de abordaje	40	

Máquina de vapor a baja presión fabricada en Londres por S.S Pen e hijos de 150 caballos de fuerza. Dos calderas y dos chimeneas, propulsión de ruedas.

Tenía una Cámara con 16 camas para pasajeros, y en cada tambór de las ruedas la cámara del Comandante y los camarotes de oficiales.

Mariátegui había enfocado el problema en forma integral; el Perú necesitaba de buques grandes para el comercio de la zona con el extranjero, y para eso solicitó el "Pastaza" y "Morona" cuyas características le permitían navegar por el Océano e internarse en el Amazonas, hasta bien adentro de nuestro territorio; su armamento las hacía respetables para el enemigo que pudieran encontrar allí pero navegar hasta las cabeceras de los ríos, entrar al último recodo de ellos, les estaba impedido por su calado; para esto, se construyó los dos cañoneros pequeños "NAPO" y "PUTUMAYO" a los cuales por su pequeñez y poco calado les era imposible atravezar el Océano, pero sí recorrer todos los ríos.

Se ideó pués construirlos en secciones que se embarcarían en un buque que para el caso fletarían, estas secciones deberían armarse en el Pará si nuestra diplomacia lo conseguía o en un lugar adecuado en el Amazonas peruano, que Mariátegui designase después de efectuar una detenida exploración en sus riberas, en caso de fracasar la gestión diplomática.

Como una flota no puede mantenerse sin una BASE de OPERACIONES y como era seguro que Brasil nos negara toda ayuda al ver que nuestros buques impedirían su conquista pacífica y paulatina, Mariátegui contrató también un Dique Flotante y una FACTORIA cuyas piezas serían igualmente trasportadas a borde de un buque.

Como dato interesante puedo consignar que con posterioridad al conflicto con Colombia en 1932, la Firma Israel compró al Estado esta maquinaria como fierro viejo, y después la vendió al mismo como nuevo y algunas de ellas existen hoy en la Base de Santa Clotilde como pudo comprobar el Sr. Contralmirante Burga a cuyo esfuerzo se debe esta magnífica Base.

La misión de Mariátegui no sólo fué esa, sino estudiar la posibilídad de construír dos buques que fueran fácilmente trasportados en piezas, capaces de ser llevadas a través de los Andes para iniciar la navegación a vapor en el lago Titicaca; este estudio fué felizmente solucionado y se ordenó la construcción de los vapores "Yavari" y "Yapurá" los que fueron después fantásticamente transportados a travez de los Andes para ser armados en las orillas del Titicaca, con lo que el Perú obtuvo fácil comunicación con aquella antigua parte de nuestro auténtico territorio que hoy es Bolivia.

Mientras en Londres se estudiaban los planos, en el Perú se completaba el personal que debería ir a Inglaterra para traer las naves y se despachaba la Fragata "ARICA" y por otra vías iban enviando el resto del personal que, haciendo el antiguo camino de Orellana, debía reunirse en Chachapoyas para de allí ir al sitio que se escojería como futura Base Fluvial. Del esfuerzo y sacrificio de estos hombres nació lo que hoy es Iquitos y obtuvimos la soberanía de nuestro Oriente. Nunca estaremos lo suficientemente agradecidos a Castilla y a estos pioneros que fueron los verdaderos conquistadores de nuestra soberanía fluvial.



CHARRETERAS, SOMBRERO DE PICOS Y CONDECORACIONES DEL ALMIRANTE MARIATEGUI
Colección Mariátegui

La Fragata "ARICA" arribó a Londres con el resto de las tripulaciones y atracó a los muelles del West India.

Los trabajos se aceleraron para botar al agua los cañoneros grandes y dar principio al entrenamiento de las tripulaciones, mientras se embalaban las secciones de los cañoneros Putumayo y Napo y las del Dique y maquinarias de la Factoría.

Los cañoneros "PASTAZA", comandado por el Capitán de Corbeta Pareja y el "MORONA" por el Capitán de Fragata Manuel Ferreyros, zarparon de Londres durante el segundo Semestre de 1862 con órdenes del Almirante Mariátegui, el cual regresó al Perú dejando como jefe al Comandante Alzamora y con órdenes para reparar la Fragata "ARICA" de modo que le permitiera hacer el viaje de regreso al Amazonas, con ese objeto se gestionó ante el Almirantazgo para que proporcionase un PONTON, el "Venus", donde se pudiese alojar la tripulación mientras durara la reparación del "ARICA".

No bien regresó Mariátegui al Perú fué nuevamente nombrado como Comandante General del Departamento de Loreto, pués lo delicado de la situación diplomática así lo exijía.

Lima, Julio 14 de 1863.

Señor Contra-Almirante Dn. Ignacio Mariátegui

Comandante General de Marina

Del Departamento de Loreto.

Por decreto de esta fecha se ha servido S.E. el 2º Vice Presidente, encargado del Poder Ejecutivo, nombrar a U.S. Comandante General de Marina del Departamento de Loreto; guiado para efectuar este nombramiento por la certidumbre que tiene del patriotismo de U.S., de su acreditado conocimiento en todo lo relativo al arma y especialmente de la abnegación con que U.S. se presta a toda empresa, como la de la exploración de río Amazonas y de sus afluentes que, bien dirigida, promete inmensos bienes para el porvenir de aquellos pueblos en particular y de todo el país en general.

S.E. quiere que U.S. se aliste para salir cuanto antes a su nuevo destino.

En conclusión diré a R.V.S. que recibiré con gusto y acordaré con S.S. todo proyecto o indicación que quiera V.S. hacer a mi despacho en favor del buen éxito de la empresa y del servicio que deba hacerse en aquel Departamento.

Dios Guarde a Ud.

Alejandro de la Guarda

El Almirante viajó a Inglaterra y después contrató el flete a la Barca "Elisa" para traer al Perú las Maquinarias para la Factoría y el Dique; además la tropa de Infantería de Marina para el Pastaza y Morona con un total de cincuentinueve soldados a cargo del Teniente de Infantería Don Emilio Valdizán y los siguientes oficiales que completarían la dotación de la Fuerza: Teniente 2º José Sánchez Videla, Don Serapio Tejerina y Don Julio García Urrutia, el Ingeniero Don Daniel Clark, además treinticuatro individuos contratados para la Factoría, algunos de los cuales estaban acompañados por sus familiares.

Dejando todo dispuesto viajó a Pernambuco y de allí al Pará.

A la llegada del Morona al Pará, a fines de 1862, procedió su comandante, Capitán de Fragata Manuel Ferreyros, a embarcar carga para nuestros puertos fluviales, en su carácter de buques de guerra. El Presidente del Estado del PARA le exigió al Comandante que solicitara licencia para salir y el Comandante Ferreyros se negó a ello por considerar disminuída su posición, y salió sin esa licencia.

,En estas circuntancias fué intimidado por un navío de guerra brasilero y después por el fuerte de Ovidos con el que cambió disparos, posteriormente encayó y estuvo en trance de zozobrar. En estas circunstancias se realizaron unas conferencias entre nuestro Ministro Seoane y el Marquéz de Abrantes, dando por resultado el que el Gobierno brasilero ayudaría al salvataje del Morona, avisaría al Pastaza que se habia retirado a Cayena. que podía regresar y que el Morona cambiara saludos con el fuerte de Ovidos.

En este punto, Mariátegui no estuvo de acuerdo y para evitar el saludo mandó echar al agua uno de los dos cañones y en este caso según Ley Internacional el buque no estaba obligado al saludo.

La abundante documentación que transcribo dará una amplia visión de estos sucesos.

Río de Janeiro a 10 de Dbre. de 1862.

Al Sr. Contralmirante Don Ignacio Mariátegui.

Jefe de las Fuerzas Marítimas del Perú en el Amazonas.

Señor:

Suponiendo que el Cónsul de la República en el Perú, habrá instruído a Ud. de las desagradables ocurrencias que han tenido lugar en esa Provincia entre su Presidente y el Comandante del Morona, debo añadirle la noticia de que habiendo declarado yo en una nota, responsable a ese Gobierno de los actos de aquel funcionario y como tal obligado a las satisfacciones e indemnizaciones respectivas, pedí separadamente una conferencia para exigir ciertas medidas, en mi concepto de urgencia. Estas se reducían a facilitar el regreso de los buques al Pará y que pudieran subir al Amazonas llevando mercaderías sin perder su carácter de guerra, la salvación del "Morona" y la comisión de Us. aunque la ignoro. Arreglados los puntos en dicha conferencia, con el Sr. Ministro de Negocios Extranjeros y pedida su inmediata ejecución, me ha con-

testado hoy, dicho Sr. que yo me había equivocado comprendiendo que estaban definitivamente convencidos; pero que habiéndolos sometido al Consejo de Ministros se había resuelto el libre regreso al Pará de los vapores "Morona" y "Pastaza", por lo cual se enviaría a Cayena un vapor de S.M.I., llevando un Despacho mio con esta noticia al "Pastaza" y se proporcionaría a ambos, por cuenta del Gobierno del Perú, todos los recursos que pudieran necesitar, pero con la condición de que habían de esperar en el Pará el resultado de un arreglo al que estará invitado para el lunes 12 y que procurará sea honroso para el Perú y ventajoso para su comercio.

He aceptado ésto, como preliminares de una reconciliación entre ambos pueblos con el fin de que los buques vengan al Pará y estén bajo los respetos y cuidados de U.S. y he dado el aviso respectivo al Comanrante del "Pastaza" previniéndole que puede regresar cuando lo tenga por conveniente y sin que aparezca obligado a ello por la fuerza.

Deseo que Us. contribuya por su parte a evitar nuevos conflictos y le prevengo que se me ha asegurado haberse dado órdenes al Almirante Parker anulando la comisión que se había dado para Loreto, que era la de exigir desde allí satisfacciones al Gobierno del Pará por los hechos del "Morona".

Dios guarde a US.

A. Seoane.

Río Janeiro a 22 de Enero de 1863.

Señor Almirante de la Escuadra del Perú

Don Ignacio Mariátegui.

Señor Almirante:

Con fecha 10 del presente, dirijí a U.S. una nota, refiriéndole todo lo que hasta entonces había hecho esta Legación cerca del Gobierno Imperial, para poner un término a la situación desagradable que habían creado los acontecimientos del Pará, desde que llegaron a ese puerto los vapores de guerra peruanos "Morona" y "Pastaza".

Ahora quiero informar a U.S. de lo ocurrido aquí desde esa fecha hasta la presente:

Ante todo, debo decir a U.S. con la reserva que corresponde, que desde que tuve en Buenos Aires noticia de la salida del "Morona" con los incidentes que la precedieron y de que iba a ser perseguido por el "Belén", oficié al Gobierno del Perú comunicándole los hechos y manifestándole, con toda sinceridad, la opinión que había formado de ellos y que es la siguiente.

El Comandante del "Morona" desde que se le obligó a pedir de oficio licencia para salir, debió pedirlo si tenía urgencia de partir, y protestar de esa exigencia. Si no le era urgente el viaje, debió suspenderlo y dar aviso a esta Legación para allanar los inconvenientes. Prestándose a cargar mercaderías y llevar pasajeros cualquiera que fuese el motivo por que se decidió a hecerlo, debió sujetarse a los Reglamentos Fiscales.

Como después de esos hechos, ocurrieron la notificación de regreso que el "Belén" hizo al "Morona", en Gurupá, y las señales de detención y cañonazos a bala en Obidos, también he remitido al Gobierno la opinión que el Comandante del "Morona" debió sujetarse a esas intimaciones y protestar contra la fuerza. Creo que ésta es la práctica, y si estoy en error agradeceré a U. S. que su experiencia y conocimientos especiales me saquen de él.

El Sr. Cónsul del Pará, habrá leído ya a Ud. una copia que le envié de la nota que con fecha 4 del presente, dirigí a este Gobierno; y ahora va a leer Ud. dos protocolos, copiados bajo los números 1 y 2, de dos conferencias, que he tenido con el Señor Ministro de Relaciones Exteriores de este Imperio.

Comparando las opiniones que he emitido, en estos tres actos, a las que había manifestado antes a nuestros Gobiernos, se advierte entre éstas y aquellas una notable contradicción, pero. U.S. es bastante experimentado en política para comprender, que en estos casos, un Ministro no puede hablar del mismo modo a su Gobierno, que al Extranjero con quien está negociando; y que al convertirme en actor, en mi nota del 4 del presente, no he tenido otro objeto que el de formar una buena posición para luchar con alguna ventaja; lo que era tanto o más necesario, cuanto que habiendo observado, al llegár aquí, que nos eran adversos el Gobierno, la opinión y la prensa del país, no convenía entrar de otro modo en la cuestion.

El Señor Cónsul debe tener en su poder, y pondrá a la vista de U.S. todas las notas que ha cambia-

do con el Presidente del Pará sobre este asunto, y ahora acompaño a U.S. copias bajo los números 3 a 11 de los documentos que el Señor Marquéz de Abrantes me ha envíado, después de la primera conferencia, que fue el 15, para que rectifique mi juicio: esos documentos son: Una exposición verbal que el Comandante Ferreyros, hizo en Puraquecuará al señor Costa Acevedo Jefe de la Comisión de Límites, y que éste ha enviado a su Gobierno, y los partes del Ayudante de ordenes del Presidente, que dice notificó al Comandante Ferreyros la prohibición de salir del Comandante del Fuerte Ovidos y de los empleados de la Aduana de esa Provincia.

En tales circunstancias, lo único que las autoridades del Pará, podían racionalmente exigir, era que fuesen devueltas a la Aduana las mercaderias embarcadas; y es evidente que. practicadas la devolución no había necesidad del pase y el buque podía salir conservando todas sus inmunidades de guerra.

S.E. ha atribuido a la falta de cañones, la imposibilidad material de hacer la salva; y en este concepto insinúa que la dificultad puede allanarse pidiéndolos prestados; pero el impedimento no consiste en eso, sino en que los buques frágiles como el "Morona" pueden sufrir, en su maquinaria o casco, haciendo grandes descargas de artillería; por cuya razón está prohibido que las hagan en las marinas de todas las naciones.

El infrascrito omite detenerse en manifestar todo lo que tiene de humillante la indicación que S.E. hace de que el "Moroná" pida para hacer la salva cañones prestados al mismo Jefe que acababa de ultrajarlo y de renovar el conflicto.

Dice el Sr. de Abrantes que si bien la Legación, considerando injurioso el proceder del Jefe Parker, ha podido exigir satisfacciones al Gobierno Imperial, no podría con razón pretender la anulación de un ajuste solemne como el del 24 de Enero, porque son asuntos enteramente distintos.

Siente el infrascrito no estar de acuerdo con S.E. en esta parte de su nota, porque ambas exigencias se hallan enlazadas de tal suerte que no puede tener lugar la una sin la otra, desde que el segundo conflicto ocurrió antes de llenarse las condiciones que iban a terminar el primero.

La omisión de la salva en manifestación de común júbilo, no invalida el arreglo en cuanto a las reglas de navegación, no a las satisfacciones recíprocas, que es lo que interesa a los pueblos y gobiernos; pero como S.E. dice que no hay razón para pretender anular un ajuste, tan solemne como el del 24 de Enero, el infrascrito se halla en el deber de recordar las que existen.

En la lectura de estos documentos hallará Ud. que si bien las versiones son distintas en cuanto puede favorecer la causa del Perú, para lo que es en su daño, hay una terrible conformidad. El Señor Cónsul ha escrito a esa Legación y al Ministerio que en la entrevista que él y el Señor Ferreyros tuvieron el 22 de Octubre con el Presidente, dijo este que el buque podía salir pero que él protestaría. El Presidente dice que habiendo intimado al Comandante Ferreyros que no saliera sin licencia, le contestó éste que saldría sin ella y navegaría hasta que lo echaran a pique. El ayudante dice en su parte que hizo a bordo

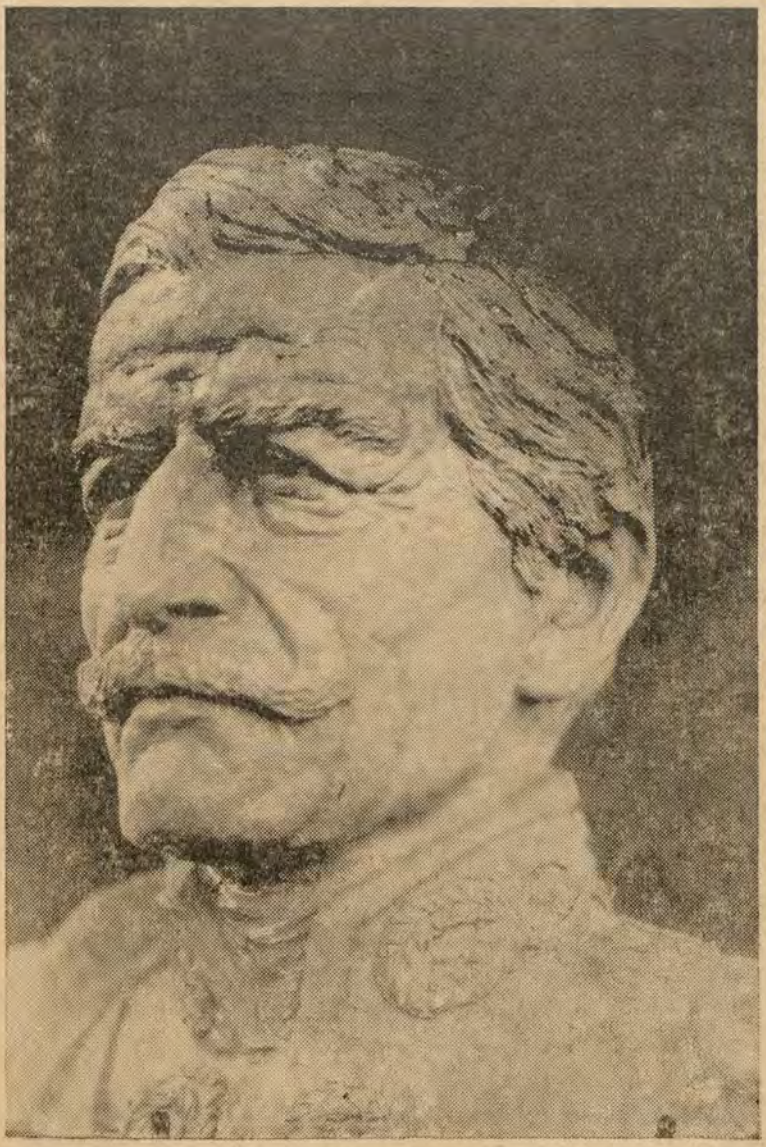
al Comandante, la intimación de no salir y que este le contestó, que el Presidente se entendiera con el Cónsul en cuanto a las licencias. Y el Comandante Ferreyros, dice en su exposición, que en esas mismas entrevistas, de convenio con el Presidente, pidió y obtuvo la licencia verbalmente. Este es un hecho capital con el que hay casi tres contra uno.

En cuanto a la intimación hecha por el "Belén" en "Gurupá", y en Ovidos, por el Fuerte, a la resolución de no regresar ni detenerse del Comandante Ferreyros y al modo y circunstancias en que fueron disparados los cañones de salva y de fuerzas de una y otra parte, están conformes los Comandantes del Morona y del Fuerte.

En cuanto a no haberse sometido el Comandante Ferreyros, en la carga y transporte de mercaderías a todas las exigencias reglamentarias de Aduana y Policía, hay acuerdo general.

Y lo peor de todo es que si pretendiéramos levantar un sumario en el Pará, con el objeto de probar los hechos que pudieran favorecernos, obtendríamos un resultado contrario, porque ellos no han sido presenciados por personas independientes de las autoridades brasileras.

Esos conjuntos de circunstancias hacen que la conducta insidiosa e inicua del Presidente del Pará, triunfe ante el derecho, de los nobles sentimientos de los funcionarios del Perú, por la falta de previsión y de prudencia con que fueron puestos en práctica.



MARISCAL DN. RAMON CASTILLA
A quien nuestra Marina le debe tanto

En consideración a todo esto, a la necesidad que tiene el Perú del inmediato restablecimiento de la navegación en el Amazonas, a nuestra falta de derecho comprobado y de medios para hacer de esos acontecimientos un caso de guerra, al poderoso concurso que han prestado las autoridades de la Provincia de Amazonas para salvar al "Morona" y a la buena voluntad con que el Gobierno Imperial ha convenido en enviar un buque a Cayena, para que avise al "Pastaza" que puede regresar libremente al Pará, y en dar órdenes tanto para que el "Morona" regrese a ese mismo puerto, bajo de igual garantía, cuanto para que se presten a ambos los recursos que puedan necesitar, por todo esto digo, he convenido entrar en un arreglo que tarde o temprano había de hacerse porque no puede ser concluída de otro modo la cuestión.

SEOANE

Enero 23

Va el protocolo Nº 2 de que he hablado a U.S. y en el cual verá concluído el arreglo que he hecho con este Gobierno y consiste en los cuatro puntos siguientes:

U,S. verá en este protocolo Nº 2 que en mi última contestación en cuanto a la censura exigida contra la conducta del Comandante Ferreyros, así como en cuanto a la multa, reiteré literalmente los términos en que me expliqué sobre ambos puntos en el protocolo del día 15, Copia Nº 1. Estos términos son los siguientes, y contienen en vez de censura una justificación.

'Que si bien hubo falta de prudencia en el Comandante Ferreyros en dejar el Puerto, no obstante la intimación que le había hecho el Presidente de que protestaría contra su salida sin licencia, no hubo en este acto ánimo deliberado de quebrantar los Reglamentos, ni de faltar a los respetos debidos al Presidente del Pará, ni de desconocer la soberanía territorial, sino más bien el deseo de evitar la responsabilidad en que habría incurrido para con su Gobierno, si como Comandante de un buque de guerra, hubiera pedido esa licencia, pués tenía la convicción de que el hecho de llevar mercaderías por favor, no le hacía perder sus inmunidades respecto de la "Aduana".

"Que considerado el "Morona", como mercante, su salida, con la sola falta del Pase de la Aduana, no era un motivo bastante para que fuese perseguido y cañoneado en Obidos, puesto que esas faltas sólo se castigan con multas".

En ese mismo protocolo hallará U.S. que habiendo exigido yo, en cambio de esa explicación, al Sr. Marquéz de Abrantes me diese otra, por el hecho de haber sido cañoneado en Obidos un vapor de guerra que llevaba la bandera del Perú, me dí por satisfecho con la siguiente explicación del Sr. Ministro del Brasil.

'Que el Presidente del Pará, así como las autoridades de Obidos, no hicieron más que cumplir con un imperioso deber que el Sr. Secane reconocerá en vista del artículo 95 del Reglamento de Aduanas que dice: "Ninguna embarcación podrá salir del Puerto en que estuviera anclada, sin obtener de la competente oficina fiscal un pase o su despacho, bajo la mul-

ta de cien mil a un millón de Reis "Las fortalezas, embarcaciones de guerra estacionadas en el Puerto y los registros de Entradas, obligarán a las embarcaciones a retroceder, empleando la fuerza si fuese necesario".

En cuanto a la salva, con el fin de despojar a este acto de todo aquello que pudiera alarmar las susceptibilidades y presentarlo más bien como un efecto del común regocijo, por haber cesado el conflicto, propuse y fué aceptado lo siguiente:

"El Morona" al subir al Amazonas para el Perú, saludará al Fuerte Obidos y este le corresponderá como una manifestación común de haber cesado el conflicto y hallarse renovada la buena inteligencia entre las dos partes".

Bajo mi exclusiva responsabilidad y dejando libre la acción de mi Gobierno he procedido a este arreglo, que lo libra de un grande embarazo, sin comprometer la dignidad de la Nación, sus tesoros ni su sangre; y salvando la posición y delicadeza del Señor Ferreyros cuya conducta según los términos de mis explicaciones, es más bien justificada que censurada por mi.

Ahora toca a U.S. mandar hacer o no hacer la salva, proceder desde luego para concluir el asunto o esperar a que el Gobieno resuelva lo conveniente. Yo no me permitiré ni opinar siquiera por lo uno o por lo otro.

El caso ha sido tan imprevisto, el mal tan grave y el remedio tan urgente, que no se puede proce-

der sino obedeciendo a las inspiraciones del patriotismo y teniendo en vista lo que más convenga a las necesidades políticas y comerciales del Perú.

Dios guarde a U.S.

SEOANE

Trascripción de los partes del Ayudante del Presidente del Pará y del Comandante de la Fortaleza de Ovidos al Presidente del Estado del Pará, con relación a los sucesos del MORONA.

Ilustrísimo y Excelentísimo Señor, Participo a V.E. que, en virtud de la orden verbal que V.E. me dio, fui ayer mismo a las 7 de la noche al Arsenal de Marina y de allí, transportándome abordo del Vapor "Morona", procuré al Comandante de este Vapor y le declaré de parte de S.E. que no saliese de este puerto para viajar en el Amazonas, sin haber impetrado la licencia necesaria. A lo que me respondió el Comandante que quedaba en esta Ciudad el Consul de su Nación con quien V. E. se podría entender. Nada mas tengo que comunicar a V.E—Pará a 23 de Octubre de 1862. Al Illmo. y Excmo. Sor D. Francisco Carlos de Araujo Brusque, Presidente de esta Provincia. Juan José Ferreyra. Alférez. Conforme. Joaquín María Nascente de Azambuja.

Fortaleza de Ovidos a 26 de Octubre de 1862 Illmo. y Exmo. Sor. Luego que tomé el mando de la Fortaleza traté de preparar convenientemente la ba-

tería de campaña y la de la Fortaleza que ciertamente no estaba en términos de maniobrar, teniendo tres piezas en mal estado de las once que tiene montado. No tardó en aparecer el Vapor peruano "Morona" al medio día poco mas o menos, con la Bandera de su Nación. Al aproximarse al ancladero del puerto lo mandé hacer la señal de dar fondo, con un tiro de pólbora simple, para hablarle con la bocina. A esta señal mudó de rumbo para la margen opuesta del río. Mandé todavia disparar un segundo tiro de pólvora simple y viendo que proseguía, maniobré con la artillería para impedirle el pasaje; pero a pesar de los medios empleados se escapó, sin que yo pudiera observar si le había tocado alguna bala. En su pasaje el vapor respondió a mis tiros pero sus balas quedaron en el río, constatando que un poco arriba del Río estuvo parado y después siguió su viaje. Es cuando puedo referir a S.E. sobre ese acontecimiento.

Dios guarde a S.E.

Illmo. y Excmo. Sor Presidente. Fdo. Francisco Da Costa Rego Monteiro. Capitán Comandante. Conforme Joaquín María Nascente de Azambuja.

Petrópolis a 31 de Marzo de 1863.

Hállase en poder del infrascrito la contestación que S.E. el Marqués de Abrantes ha dado, con fecha del 19, a sus notas del 2 de Febrero y 10 del presente mes:

El Gobierno Imperial se niega a dar las satisfacciones exigidas por los actos del Almirante Parker en la primera de esas notas, al mismo tiempo que insiste en que se haga la salva convenida en el acuerdo de 24 de Enero, y cuya omisión justificó el infrascrito en la segunda.

El Sr. Marqués sostiene, que habiendo practicado el Almirante esos actos en cumplimiento de las instrucciones que se le expidieron en 11 Noviembre último, y antes de que tuviese noticia de la existencia del Acuerdo, no es justo exigir aquellas satisfaciones y que por la misma razón no hay imposibilidad moral para la ejecución de la salva, y añade S.E. que, por lo que concierne a la imposibilidad material podría ser prontamente removida si el Comandante del Morona, pidiese al Almirante Parker una o mas piezas, que de cierto le serían prestadas y con las cuales podrían llenar la clásula estipulada en común regocijo.

El infascrito habría deseado ver en las razones expuestas en esa contestación, alguna que le permitiese, siquiera modificar las conclusiones de sus referidas notas; pero no habiéndola hallado está en el deber de recordar algunos hechos con el fin de manifestar la justicia que tiene para insistir en ellas.

Cuando se hostilizó al "Morona" como si fuese un pirata por el Presidente del Pará, y envió el Gobierno una Escuadra a perseguirlo, se dió por causa de aquel exceso de severidad y de ese amenazante aparota bélico, el hecho de haber salido el "Morona" cargando mercaderías, sin el pase de la Aduana. Y esta razón se dió a pesar de que se sabía que las mercade-

rías habían sido embarcadas, previa caución de los derechos fiscales y con acuerdo y ayuda de las autoridades del Pará; y no obstante la circunstancia de haber anunciado legalmente su salida, el Comandante Ferreyros, y discutido con el Presidente una cuestión de derecho marítimo, en la que sostuvo por su parte no estar obligados a solicitar ese pase o licencia los buques de guerra que cargan mercaderías por favor, en casos excepcionales y raros.

Es conveniente referir aquí el caso en que se decidió el Comandante Ferreyros a ejercer en favor del comercio de ambos países aquel acto de hidalguía que en cualquier parte lo habría hecho digno de aplauso y de gratitud.

Una Empresa brasilera que tiene la navegación exclusiva del Amazonas. de acuerdo con el Gobierno Imperial por quien se halla ampliamente subvencionada, había declarado que no recibiría a bordo de sus buques cargas ni pasajeros del Brasil para el Perú y viceversa y establecido por este medio una interdicción, contra la cual habían dirijido al Presidente del Pará reclamaciones y protestas los Cónsules de Francia, Inglaterra y el Perú. por los perjuicios que sufría el comercio con la detención en esa plaza y Aduana de los pasajeros y mercaderías en tránsito, para la República.

Entre funcionarios de sentimientos elevados y patrióticos, habría bastado la razón que originó el noble procedimiento del buque de guerra para no imponerle condiciones desautorizadas ni menos ordenar la persecución del buque, despues de su salida

tranquila del Pará que hizo en horas legales y dejando sin oposición el ancladero que ocupaba bajo los fuegos de la fortaleza.

Pero como si hubiese premeditado impedir a todo trance la navegación peruana, para aumentar los daños de esa interdicción que hería a la vez al comercio de ambas naciones. se halló un pretexto para ello en el hecho de haber salido dicho buque sin el "pase" de la Aduana, considerándolo mercante por llevar mercaderías. Es decir que se escogió la razón más débil de cuantas podrían ocurrir. para justificar un procedimiento que no honra a los representantes de un pueblo cuyos adelantamientos en ideas de progreso son cada día mas notables.

Perseguido el "Morona" de todos modos encayó en Puraquecuara; y la necesidad le obligó a depositar en la Aduana de Manaos todas las mercaderías que llevaba a bordo.

La parte penal de los reglamentos de aduanas ha sido establecida contra los buques mercantes que los quebrantan con mira de distraer las rentas fiscales; pero no era ese el caso en que se hallaba el "Morona". Su Comandante había cargado mercaderías sin cobrar flete y por favorecer como ya se ha dicho al brasileras del Amazonas y habiéndosele exigido que comercio que se hace entre las provincias peruanas y pidiera licencia para salir rehusó hacerlo. por que su buque era de guerra.

No tuvieron por conveniente hacer esto las autoridades del Pará pero lo hizo el acaso y si las mercaderías no fueron devueltas a esa Aduana lo fueron a

la de Manaos, que también es brasilera, y desapareció, por consiguiente, la razón que se había dado para considerarlo mercante y obligarlo para con aquella.

En tal estado de inmunidad y además detenido oficialmente, reparándose, y vigilado en Manaos por el vapor "Ibicuhy" encontró el Jefe Parker al "Morona" le hizo una intimación como a enemigo y no habiéndosele obedecido, lo invadió con tropas de su mando. lo amarró a otro buque y lo arrastró escoltado por tres vapores de guerra hasta el Pará, no obstante que llevada en sus mástiles la bandera de la Re pública, que fué ultrajada de ese modo, aunque el Sr. Marqués se esfuerce en sostener lo contrario. quizás por que no fué materialmente rezagada, enlodada y pisoteada por los soldados que se apoderaron del buque, después de saber que carecía de todo medio de defensa.

La evidencia y notoriedad colocan al infrascrito en el penoso deber de declarar a S.E. que es inaceptable la explicación que hace de los actos del señor Jefe Parker por las instrucciones anteladas que tenía, y que habiendo sido dictadas contra un buque en condición de mercante no debieron ser ejecutadas contra uno de guerra que había reasumido la plenitud de sus fueros.

El Sr. Marquéz de Abrantes, dice que el infrascrito tenía reconocido, que habiendo recibido el "Morona" cargas a su bordo se había constituido en las condiciones de navío mercante; y que infringiendo los reglamentos fiscales y de polícia había incurrido en todas las penas establecidas por ellos.

No recuerda el abajo firmado haber reconocido en ninguno de sus actos lo que asevera el Señor Marquéz, ni era posible que lo hiciese porque, para degradar a un buque de guerra y declararlo culpable, es menester que hayan leyes anteriores a los hechos y estas no existían.

Lo que el infrascrito reconoció de palabra fué la conveniencia que había en establecer como una regla del derecho marítimo americano, que los buques de guerra que carguen mercaderías de particulares, por el mismo interés que los mercantes, se sujeten a los reglamentos de policía y fiscales del país que lo hagan. No habiendo reconocido esta regla como preexistente, sino como necesaria para lo futuro a fin de evitar perjuicios a las aduanas y cuestiones y conflictos a las naciones, menos pudo reconocer al "Morona" como infractor de ella.

El Señor Marquéz ha hecho esta deducción, así como la de la multa, de una hipótesis sustentada por el infrascrito en la Conferencia del 15 de Enero, y que se permite copiar aquí para que S.E. rectifique sus ideas. El protocolo dice: "Añadió el Señor Seoane que considerado el Morona, como Buque de Guerra podía y debía partir sin licencia; y que considerado como mercante, su salida, con la única falta del pase de la Aduana, no era, en su modo de pensar, motivo suficiente para que fuese perseguido y cañoneado en Obidos, pues que tales faltas se castigan con multas.

Estas palabras no sólo no contienen el reconocimiento del buque como mercante ni como infractor de los reglamentos, sino que hasta ponen en duda el



ALMIRANTE IGNACIO MARIATEGUI Y TELLERIA
Prócer Marino de la Independencia.

dereeho de las autoridades del Brasil para perseguir y hostilizar a cualquier buque mercante que salga sin el pase de la Aduana, con la severidad de que usaron con el "Morona"- Y no será demás recordar al Sr. Marquéz, que ellas, lejos de haber sido modificadas en ningún tiempo, fueron rectificadas por el que suscribe, en el Protocolo del 22 con estas otras: "que por lo que toca personalmente al Comandante Ferreyros y a la multa, reintegraba literalmente lo que había dícho en la conferencia del 15, con lo cual se conformó el Sr. de Abrantes en nombre de su Gobierno.

Na habiendo considerado pués, el infrascrito al "Morona" como buque mercante, cuando tenía mercaderías a bordo, menos puede considerlo tal desde que faltó esa condición; y por lo mismo reputando los actos del Jefe Parker como la mayor de las ofensas que pueden hacerse a una Nación, existe en el Gobierno del Brasil, la obligación de dar las satisfacciones exigidas en la nota de 2 de Febrero; y existe también la imposibilidad moral del "Morona" para contribuir a una salva que no fué estipulada como satisfacción dada por el Perú al Brasil, ni por este a aquel, sino como una manifestación de regocijo común, por que en virtud de un arreglo, en el que se consignaron reglas de navegación y satisfacciones recíprocas, había cesado el conflicto. Habiéndose renovado este, antes de ejecutarse aquella, claro es que no puede regocijarse el Perú mientras no sea ampliamente satisfacho.

Insistir en que se haga esa salva es negarse a la justicia; es imponer al Perú la humillación de celebrar, no ya el acuerdo sino la injuria, no ya una garantía de paz sino una provocación de guerra.

Respecto a la imposibilidad material, la nota de S.E. contiene tres circunstancias tan extrañas como ofensivas. La primera es pretender que el "Morona" contribuya a la salva en manifestación de su regocijo, la segunda que para hacerla pida cañones prestados; y la tercera, que haga esta petición al Almirante Parker y todo esto como condición sine quanon para restablecer la navegación peruana; al mismo tiempo que asegura, estar convencido su Gobierno de las importantes ventajas que resultan para los dos países de la inmediata navegación del Amazonas en los términos del Tratado del 22 de Octubre de 1858.

S.E. ha atribuido a la falta de cañones la imposibilidad material de hacer la salva; y en este concepto insinúa que la dificultad puede allanarse pidiéndolos; pero el impedimento no consiste en eso, sino en que los buques frágiles como el "Morona" pueden sufrir en su maquinaria o casco, haciendo grandes descargas de artillería; por cuya razón está prohibido que las hagan en las marinas de todas las naciones.

El infrascrito omite detenerse en manifestar todo lo que tiene de irritante la indicación que S.E. hace de que el "Morona" pida para hacer la salva, cañones prestados al mismo Jefe que acaba de ultrajarlo y de renovar el conflicto.

Dice el señor Abrantes que si bien la Legación considerando injurioso el proceder del Jefe Parker ha podido exigir satisfacciones al Gobierno Imperial, no podría con razón pretender la anulación de un ajuste solemne como el del 24 de Enero, porque son asuntos enteramente distintos.

Siente el infrascrito no estar de acuerdo cos S.E. en esta parte de su nota, por que ambas exigencias se hallan enlazadas de tal suerte, que no puede tener lugar la una sin la otra, desde que el segundo conficto ocurrió antes de llenarse las condiciones que iban a terminar el primero.

La omisión de la salva en manifestación de común júbilo, no invalida el Arreglo en cuanto a las reglas de navegación, ni a las satisfacciones reciprocas, que es lo que interesa a los pueblos y gobiernos; pero como S.E. dice que "no hay razón para pretender anular un ajuste tan solemne como el del 24 de Enero", el infrascrito se halla en el deber de recordar las que existen.

Entre las que el Derecho de Gentes admite como honrosas para negarse al cumplimiento de un pacto, se encuentra "El error relativo a un punto de hecho, que si hubiera sido conocido en sus verdaderas circunstancias, habría impedido la conclusión del tratado".

El Sr. Marquéz había asegurado al infrascrito en una entrevista ad hoc, que "desde que el "Morona" estaba en Manaos, quedaba anulada la misión del Almirante", y es fuera de toda duda que el S.E. o el que habla, hubieran tenido una convicción contraria, no habrían celebrado el arreglo del 24 de Enero, para el cual sólo se tuvo presente "el estado en que se hallaban las cosas".

Por otra parte cuando ocurrió el acuerdo, no había recibido comunicación alguna auténtica del comandante Ferreyros; y se prestó a este acto conci-

liatorio en el supuesto de que el Presidente del Pará había prohibido, y amenazado con una protesta, la salida del buque sin su licencia.

La Legación recibió después esas comunicaciones; y en ellas asegura el referido comandante que, por convenio con el Presidente, la licencia había sido pedida y dada verbalmente.

El error en este hecho que le sirvió de punto de partida es bastante para negarse al cumplimiento del acuerdo; pero como sobre él no hay otras pruebas que las palabras del Presidente del Pará, y del Comandante Ferreyros, quienes tienen igual derecho a ser creidos por sus Gobiernos, el infrascrito citará dos circunstancias que dejarán ampliamente establecida la verdad del Jefe Peruano.

Si es cierto que el Sr. Brusque amenazó con una protesta si salía el buque sin licencia, así como su Ayudante fué a bordo del vapor para notificar al Comandante la prohibición de salir y que éste contestó que no obedecería; el Presidente debió ordenar a la Fortaleza del Pará, bajo cuyos fuegos se hallaba anclado el "Morona" que impidiese su salida. Esto era más lógico, eficaz y tolerable que dejar salir al buque tranquilamente, para hacerlo perseguir veinticuatro horas después por otro de la Compañía brasilera al que armó en guerra con tal objeto. No habiendo procedido así; es claro que cuando salió el "Morona" no existía tal prohibición.

Dice el Presidente que su Ayudante fué a notificar al Comandante Ferreyros la prohibición de salir, mientras que este asegura, que la aparición del

oficial a bordo de su buque no tuvo otro objeto, que, visitarlo en nombre del Presidente y desearle un feliz viaje. Sabido esto por el Sr. Brusque obligó al Ayudante a firmar un parte falso, haciendo que le dijera lo que le convenía, con la fecha de los sucesos, aunque mucho después de ocurridos.

Estos hechos ante cualquier espíritu recto, son bastantes para calificar de verdadera la aserción del Comandante; y con tanta más razón cuanto que, referidos al Sr. Marquéz en la Conferencia de 22 de Enero y antes de que el infrascrito tuviera como ya lo ha dicho, la exposición del Comandante, S.E. los reconoció como exactos, al mismo tiempo que procuró disculparlos.

Aunque probado el error que originó el Acuerdo su inexistencia es consiguiente; el infrascrito, atendiendo de preferencia a los intereses del comercio, que en la política del siglo son los primeros a merecer los cuidados y protección de los Gobiernos, lejos de pretender la anulación del Arreglo, se ha limitado a manifestar las causas supervinientes que hacen imposible la ejecución de la salva.

Respecto de las manifestaciones que S.E. ha tenido a bien hacer al infrascrito, del convencimiento en que su Gobierno está, de las ventajas que reportarán ambos países del restablecimiento inmediato de la navegación peruana en el Amazonas y de sus deseos de que ella se realice en los términos del Tratado de 1858, el infrascrito siente no poder felicitarse de haber hallado estas palabras en concordancia con los hechos.

Hace ocho meses que la Compañía de Navegación del Amazonas, ha establecido, con conocimiento del Gobierno Imperial, según consta de la exposición que, el 13 de Octubre último. hizo al público el Barón de Mauá una interdicción comercial, que ha privado durante ese tiempo, al Perú y a Brasil de las ventajas de la comunicación y comercio, y esa hostilidad se hacía sin que se esperase para autorizarla, el resultado del encargo que el Gobierno había hecho a su Representante en Lima, para que protegiese por la vía diplomática a los derechos que aquella alega contra el Gobierno del Perú, y que procediendo de un contrato civil, cuyo cumplimiento se ha hecho contencioso, deben ser ventilados ante el Poder Judicial, cuyos fallos son siempre respetados y cumplidos. El asentimiento prestado por el Gobierno brasilero a esa interdicción, no sólo implica las manifestaciones que ahora hace, sino que es una violación del artículo 1º del Tratado de 1858, por el cual declaró "libres comunicaciones entre el Brasil y el Perú por cualquier via terrestre o fluvial". "La conducta de los súbditos, dice Bello, no infringe el Tratado, sino cuando el Soberano se la apropia, autorizándola o dejándola impune".

Siendo el Amazonas la única vía mercantil entre ambos Estados, y los buques de esa Compañía los únicos autorizados para recorrerla y protejidos con privilegios y subvenciones oficiales, sin los cuales la navegación no se haría, no hizo el Gobierno esa interdicción, ni menos la autorizó, por la misma razón que no podría autorizar, ni consentir, que en los ferrocarriles del Imperio, a cuyos capitales ha garantido un interés, se negase el pasaje a los súbditos y mercaderías de cualquier Estado, con cuyo Gobierno tuviesen los empresarios una cuestión contenciosa y

menos pudo hacerlo en plena paz, porque "ninguna Nación tiene derecho para retardar o impedir el progreso, la civilización y el engrandecimiento pacífico de las otras" privándolas de su comunicación y comercio.

Tampoco es conforme a esas condiciones del Gobierno de S.M. la aprobación que ha dado a la irregular conducta del Presidente del Pará y del Almirante Parker, cuyo resultado ha sido impedir, durante seis meses el ejercicio del derecho de navegar el Amazonas, que tienen los buques peruanos y que fué reconocido por el referido Tratado.

En el mismo caso se halla la negativa del Gobierno Imperial a aceptar la proposición que el infrascrito hizo el 8 de Enero, con el objeto de restablecer inmediatamente la navegación en factor del comercio, sin perjuicio de discutir y conciliar separadamente lo relatívo al honor nacional.

Está en oposición también con esas manifestaciones, la demora que han sufrido todas las demandas que esta Legación ha dirijido al Ministerio, desde el 22 de Diciembre en que pidió una Conferencia hasta la fecha, habiendo tardado más de un mes en ajustarse al Acuerdo de 24 de Enero que pudo concluirse en un día y mes y medio en darse contestación a la nota de 2 de Febrero.

No armonizan tampoco con aquellos sentimientos. las conclusiones de la nota del 19 del presente. que deben considerarse como sine qua non, para restablecer la navegación peruana, desde que el Gobierno dice, refiriéndose a la salva que declina por su



CAPITAN DE NAVIO MANUEL FERREYROS
Que actuara a órdenes de Mariátegui durante el viaje de los cañones a Iquitos y en los combates del Callao en 1857.

parte toda responsabilidad respecto de cualquier demora o embarazo en el cumplimiento del acuerdo del 24 de Enero.

Conducido el infrascrito por un espíritu conciliador, que ha seguido con perseverancia desde que comenzó a tratar de tan deplorables sucesos y con la mira de abrir otro camino que pudiera, sin perjudicar los intereses del comercio, retardar la solución de las cuestiones de honor nacional, hasta que se calmase en el Perú la justa exaltación producida por la sola noticia de lo ocurrido en el Amazonas, hasta el naufragio del "Morona", tuvo una entrevista con S.E. el día 20 en la que le propuso que si el Gobierno del Brasil consentía en que los vapores peruanos usacen desde luego, del derecho que tienen de navegar el Amazonas, el infrascrito suspendería el curso de sus relaciones hasta que su Gobierno, a cuyo conocimiento elevarían la última nota del Señor Marquéz, le expidiese en vista de ella nuevas instrucciones y S.E. le contestó que lo consultaría al Consejo.

Entonces el que habla, le añadió que se dignase consultar también si el "Morona" y el "Pastaza" podrían regresar libremente al Perú, en el caso de que la proposición no fuese aceptada y de que el infrascrito insistiese, como insistiría, en la omisión de la salva.

S.E. le autorizó para enviar por la respuesta al Dr. Selaya, Secretario de 1ra. clase de la Legación; y respondió en efecto el día 23 que el Consejo consideraba la ejecución de la salva como un punto de honor nacional; que cualquier buque peruano podría

navegar libremente el Amazonas; pero que el "Morona" continuaría detenido en el Pará hasta que se resolviese a contribuir a la salva.

No es del resorte del infrascrito rectificar la idea que en este caso ha formado el Gobierno del Brasil del "honor nacional" ni alcanza hasta que punto pueda haberlo, en retener como prisionero a un buque de guerra de una Nación amiga, por que se niegue a celebrar las injurias que se le han hecho abusando de la fuerza; ni comprende tampoco hasta donde pueda ser útil a esa Nación paralizar su comercio con el Perú por tan insólitos medios. Lo único que comprende es, que, el Gobierno exige al Perú un precio más caro que el de su sangre, por devolverle el derecho que, como copropietario de las aguas del Amazonas tiene para navegarlo, y entrar y salir por él al Océano; y que semejante propuesta no corresponde al deseo de que se realice la navegación, ni a la convicción que se dice tener de sus ventajas, ni a la fé que debe guardarse a los Tratados en que se halla comprometido el verdadero honor nacional.

El infrascrito con el más profundo pesar, tiene que citar aquí otro hecho. Cuando en 8 de Enero solicitó el libre regreso al Pará, y la libertad de continuar la navegación, para los vapores "Morona" y "Pastaza", recibió abierta en el despacho de S.E. la contestación que tuvo a bien darle, y en la que, a este respecto, sólo se decía que dichos vapores podrían regresar al Pará. Entonces el suscrito, temiendo que el Presidente de esta Provincia interpretase la nota como había interpretado la Convención fluvial, y que este regreso diese por resultado apoderarse de los referidos buques sin riesgos ni dificultades, exigió

se hicieran dos enmendaduras en la nota del día 10 agregando en cuanto al Pastaza, el adjetivo **libre** después del sustantivo **regreso**; y en cuanto al Morona, el advervio **libremente** después del verbo volte (vuelta); S.E. asegurando que nada había que temer de la buena fe y lealtad del Gobierno Imperial, hizo enmendar la nota agregando las referidas palabras y en tal estado la recibió el infrascrito.

Dos o tres días después, el Sr. Oficial Mayor d'Azambuja vino a casa del abajo firmado trayendo esa misma nota, copiada y firmada sin enmendaduras, para cambiarla por la otra.

Hallandose expedidos ya por el que suscribe los despachos consiguientes, y lleno de confianza en S.E. y en su Oficial Mayor se contentó con ver que estaban escritas las palabras "libre regreso" para el Pastaza, y creyendo que también lo estaría el adverbio libremente en el del Morona, cambió la nota, la archivó, y siguio conversando con dicho funcionario.

Ahora teniendo el infrascrito que hacer uso de esa nota para arguir contra la detención actual del "Morona", ha encontrado y no con poca sorpresa que el adverbio libremente se ha sustituído por el de brevemente; y omite los comentarios a que se presta semejante alteración, esperando que S.E. le dará la explicación conveniente.

Es en este momento también, que el abajo firmado ha podido explicarse otro incidente notable ocurrido en esta desgraciada negociación. El Sr. Marquéz en su nota reversal del 24 de Enero que dió forma al Arreglo, dijo estas palabras, "cabendo o ao abaixo

assignado a honra de recebe-lo pela primeira vez em conferencia no día 15 de corrente mez". Como el infrascrito había tenido con S.E. otra conferencia el día 8, que constaba de documentos hizo presente el error para que se corrigiese; pero el señor Marquéz se negó obstinadamente a hacerlo y la Legación dejó que corriese asi la nota por que existía en su archivo la del día 10 en la que se leen estas palabras "Referindo-se a uma conferencia que teve conmigo no dió 8 do corrente, pelas 9 horas da manha o Sr. Seoane, Ministro, etc, "Respondendo como me cumpre ao Sr. Seoane, comecarei por pedir-lhe permissao para dizer que a leitura da sua nota deixoume convencido de que nao fui bem comprendido na conferencia a que allude e que por consequencia torna-se necessario que eu rectifique o seu engano, reproduzindo o que se passou na dita conferencia".

Mientras que por parte del Gobierno del Perú se ha guardado fe a la Convención fluvial de 1858 hasta el extremo de tolerar los actos de la Compañía con la esperanza que serían espontaneamente reprimidos; por parte del Gobierno del Brasil, lo único que se ha hecho es faltar al compromiso que por el tratado, autorizando aquel, los actos y persiguiéndo, cañoneando, dispersando y capturando a los dos primeros buques de la República que llegaron a sus puertos, sin más razón que la de no haberse sometido uno de ellos a una condición aduanera, inútil al interés fiscal y degradante para un buque de guerra que hacía un generoso servicio.

El "Morona" se halla hoy detenido oficialmente y reparándose en el Pará; y el "Pastaza" según noticias que ha recibido esta Legación por el último

correo, se ha ido con dirección a Panamá para evitar un nuevo atentado del Almirante Parker y su Escuadra.

Si el Gobierno del Brasil continuara esta serie de procedimientos incompatibles con las manifestaciones enunciadas violadoras del espiritu general del tratado, gratuitamente hostiles al honor y dignidad de la República y ruinosos para su comercio, colocaría no sólo al Perú sino a los demás Estados rivereños, en la dura pero imprescindible necesidad de mantener en el Amazonas una fuerza naval suficiente para hacerselos respetar, lo que les sería difícil o de exigir una garantía para el cumplimiento leal de los Tratados o de adoptar por su propio interés y los de la humanidad entera, los medios más lícitos y eficaces para alcanzar la apertura del Amazonas.

No cree el infrascrito, ni su Gobierno, que se quiera llevar esta cuestión a tan penoso extremo y por el contrario espera que, habiéndose roto el Tratado de parte del Gobierno del Brasil por actos que en su orígen no dependieron de su voluntad, se apresurará a reanudarlo dando las satisfacciones y haciendo las reparaciones a, que tiene el Perú un derecho índisputable.

Hallándose estas consignadas en la nota de 2 de Febrero y en el acuerdo del 24 de Enero. con la excepción contenida en la nota del 10 de Marzo, el infrascrito insiste en su pronto cumplimiento.

Como el Sr. Marquéz dice, al terminar su nota del 19, que el Gobierno de S.E. declina por su parte toda responsabilidad respecto de cualquier demora o embarazo en el cumplimiento del acuerdo del 24 de Enero, refiriéndose a la salva; el suscrito se halla en

el deber de recordarle, que no es declinable esa responsabilidad moral y material que ha contraido desde que toleró o aprobó los actos de sus subalternos; y mucho menos cuando imponen al Perú, para el cumplimiento de ese arreglo, condiciones imposibles; y debe añadir, que en cuanto a la segunda de aquellas responsabilidades; es decir, en cuanto a la indemnización de los perjuicios que ha sufrido, y está sufriendo el comercio del Perú por la suspensión del tráfico desde el mes de Agosto último, el infrascrito la declara ante el Gobierno del Brasil, por la suma de 25 mil pesos fuertes mensuales desde que comenzó la interdicción: y de 50 mil, desde el 23 de Octubre en que pudo duplicarse el comercio con la navegación peruana, hasta el día en que aquella sea anulada y esté libre; suma que calcula equivalente a esos perjuicios y que será aplicada por su Gobierno a las provincias que los han sufrido.

Al concluir esta nota el infrascrito se complace en asegurar a S.E. que el Gobierno del Perú no haría gestión alguna sobre la ruptura del Tratado de 1858, si el del Brasil la hiciese. reconociendo el derecho. la justicia y la necesidad que tienen los estados ribereños de comunicarse por el Amazonas con el mundo, en el sentido de declarar libre la entrada y salida para todas las banderas.

El infrascrito desea que S.E. se digne contestar a esta nota antes de la salida del próximo vapor para Buenos Aires y le renueva las seguridades de su alta consideración.

Firmado
B. Seoane.

A S.E. el Sr. Marquéz de Abrantes, Ministro de Negocios Extranjeros.

Mientras se solucionaba el caso del Morona y llegaba la Fragata Arica, Mariátegui exploró el Amazonas peruano a bordo del Pastaza, al regreso de este de Cayena, para localizar un lugar donde establecer la Factoría Fluvial; este sitio fué uno próximo al ocupado por los indios Iquitos y donde tenían su residencia unos pocos blancos.

Mariátegui procedía de acuerdo a instrucciones recibidas en Lima y aquí reproduzco parte del pliego que recibió para la ubicación del apostadero.

"Esta medida tiene por objeto principal el que se embarque con Ud. el Ingeniero D. Daniel Clark, a fin de que llegando ambos a la vez a Loreto se ocupen de preferencia en el reconociminto del terreno y en la elección de los puntos más apropiados para la instalación del Arsenal, factoría y dique, pués no procediéndose en todo esto con la debida atención y estudio, podría muy bien señalarse los puntos nada adecuados al objeto; y una vez resuelto este problema de una manera poco satisfactoria, se encontraría mañana el haberse procedido inconsultamente sin poderlo ya remediar. Por eso es que no está demás, repito, que antes de fijar los lugares en que debiera establecerse el dique, factoría y arsenal y demás oficinas navales del Departamento marítimo de Loreto, deba de recorrerse el Litoral con la debida detención, tomando en todos los puntos elegidos toda seguridad, muy particularmente en esas riveras donde todo es montuoso. plano y tan bajo casi como a nivel del río. Además de esta observación no deja de ser importante la de que esos puntos no sean enfermizos y tengan medios de subsistencia. Así mismo de que U.S. asociado

de quienes juzgue conveniente, a más del Ingeniero Clark, reconozca el bosque del litoral hasta penetrar diez o doce leguas al interior con el fin de examinar la calidad de las maderas por si es que se encontrasen de construcción naval, tales como para curbas, arboladura, tinglados y de cualquiera otra aplicación, para componer y construir embarcaciones y muy especialmente para buscar vetas de carbón de piedra. De todo este conocimieneo y de lo que antes he indicado dependerá el acierto en la elección de los puntos para los establecimientos susodichos".

Lo firma: Isidro Frisancho

En Lima existía cierto recelo en el futuro proceder de las autoridades comerciales del Imperio del Brasil, pués con estos buques, el comercio brasilero perdía su exclusividad y lógicamente tratarían de oponer algunas resistencias, además el tratado de navegación en el Amazonas no estaba concluído y a eso iba Mariátegui, que pidió la libre navegación para todas las banderas con el objeto de atraer hacia el Perú el apoyo de las potencias interesadas.

Por la comunicación que transcribo se aclarará este punto.

Lima, Octubre 15 de 1863

Señor Contra-Almirante

Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto.

El Señor Ministro de Relaciones Exteriores en oficio del 7 del presente me comunica que el Resi-

dente del Perú en el Brasil le dice con fecha 15 de Julio último, entre otras cosas, lo siguiente:

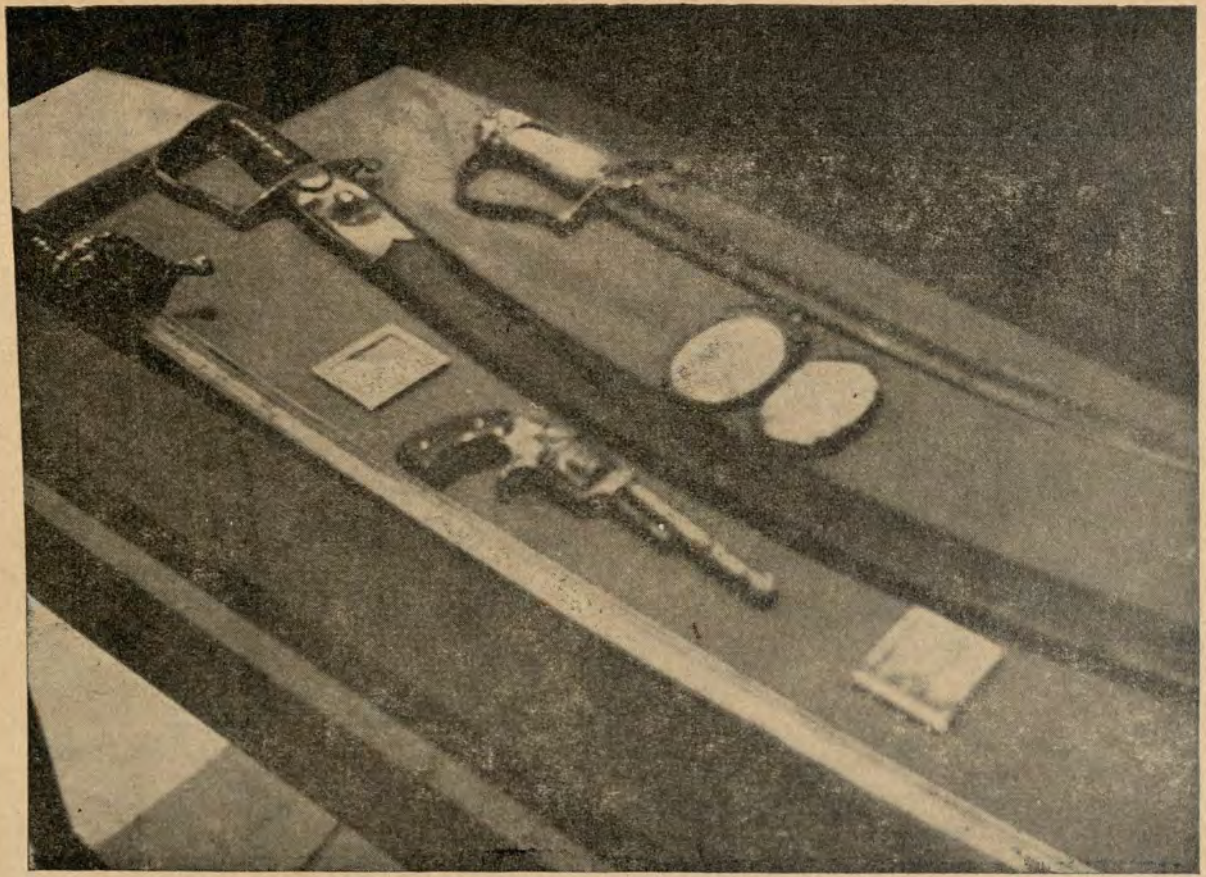
'Han sido habilitados para el comercio peruano en la Provincia de Pará, los puertos de Belén, Breves, Gurupá, Prainha. Santaren y Obidos, que son los mismos en que hacen escala los vapores de la Compañía brasilera, la cual ha dado un Práctico al "MORONA" para la subida del río que tuvo efecto el 12 de Junio".

"Como en el Pará no hay otros prácticos que los de la Compañía de Navegación, a fin de tenerlos para nuestros buques con seguridad y de evitar felonías, sería prudente que se contratasen algunos con mayor sueldo y mejor trato que el que les dá la Compañía, sobre lo cual llamo la atención de U,S. para que se dicten las órdenes convenientes. Es muy triste tener que recurrir al Gobierno brasilero y aún a la Compañía que ha sido y puede volver a ser nuestra enemiga, para que nos presten combustibles y prácticos, sin los cuales es imposible la navegación en el Amazonas".

Trascríbole a U.S para su conocimiento y a fin de que se adopten todas las medidas que crea necesario sobre este particular.

Dios guarde a U.S.

Manuel de la Guarda



ARMAS USADAS POR EL ALMIRANTE MARIATEGUI

Colección Mariátegui.

El 19 de Octubre de 1863 zarpó de Londres la Fragata "ARICA" trayendo desarmado en secciónes los cañoneros pequeños "NAPO" y PUTUMAYO" cuyas características fueron:

ESLORA . . . . . 100 pies
MANGA . . . . . 12 „
PUNTAL . . . . . 6 „
CALADO . . . . . 1 pie 7 pulgadas
TONELADAS DE REGISTRO 80 tons.

MAQUINA DE ALTA PRESION. FABRICADA POR PENN e hijo en LONDRES.

PODER . . . . . 25 H.P.
VELOCIDAD . . . . . 11.7 nudos
ARMAMENTO . . . . . 1 cañón

Consulado del Perú

Pará, Novbre. 27 de 1863.

Al Sor. Contra-Almirante

Ignacio Mariátegui

Sor. Contra-Almirante:

A consecuencia de los deseos que V.S. me manifiesta respecto de los dos buques de Vapor que vienen en la Fragata "Arica" tengo el honor de comunicarle que he cambiado con la Presidencia las notas cuyas copias acompaño bajo los Nos. 1 y 2, quedando en ellas expresado el modo como se han de armar los vapores en el Arsenal de Marina.

La misma Presidencia me avisa con fecha de ayer que ha impartido órden al referido arsenal para que facilite al "Pastaza" las 75 toneladas de carbón de piedra que necesita; y a pedido mío indica; que la indemnización debe hacerse en la Tesorería de Hacienda:

Dios Guarde a V.S.

PAGE.

Consulado del Perú.- Pará Nov. 26/863

Señor Presidente.— Aceptando los ofrecimientos de V.E. el Sr. Contralmirante Ignacio Mariátegui ha vuelto a hacer armar en este puerto los dos vapores pequeños pertenecientes a la República, que han venido en piezas por la fragata Arica, Transporte de aquel Gobierno.

Con este motivo tengo el honor de dirigirme a V.E. solicitando se digne designar el lugar en que se ha de hacer este trabajo con los operarios que vienen contratados en la misma Fragata, y que se sirva conceder el permiso necesario para el desembarque de los citados efectos y de la maquinaria corespondiente que ha de llegar en el buque inglés "Eliza".- Me es grato aprovechar esta oportunidad de reiterar a V.E. las protestas, etc, etc.

A.S.E. el Sr. Dr. Francisco Carlos de Araujo Busque, Presidente de esta Provincia.- Ad. M. Page.

El "Arica" arribó al Pará el 23 de Noviembre de 1863, procediendose a armar las cañoneras de acuerdo a las ordenes del Almirante Mariátegui; se trasbordó la carga del "ELISA" al "Arica", se compro la goleta "TERESA" y se pasó a ella parte de la carga de la "ELISA". Terminada la faena de armar los cañoneros se inició la navegación remontando el Amazonas en la siguiente forma: el PASTAZA remolcaba al ARICA y el MORONA al PROSPERO que junto con la ELISA habia traido al Dique, el NAPO y PUTUMAYO navegaban con sus máquinas y la ELISA remolcaba a la TERESA.

Nuestras gallardas naves después de mil vueltas y revueltas por el inmenso Amazonas y rodeados siempre del paisaje verde, "Infierno Verde", de la Selva, alternando con el blanco nacarado de sus playas e islas, en medio de la algarabía de los chillidos de los monos y el canto de las aves, soportando los marinos un calor infernal y atormentados siempre por el constante ataque de los insectos, navegaron el sinuoso paso de los estrechos de Breves donde a cada rato parece que el buque se hunde en la maleza, se perdieron en las anchuras de Boa Vista y bajo las alturas de Fonte Boa pasaron frente a Ovidos, donde se debió hacer la salva, pero el Almirante había decidido no hacerlo y para no estar obligado arrojó su cañón al río ¡el viejo era más terco que el Emperador!.

El marino que había obligado al inglés a saludar su pabellón no podía saludar él la bandera extranjera que pretendía humillar nuestros colores.

Los días se sucedían con las noches, rayos ardientes de sol y lluvias torrenciales, noches de luna y noches obscuras como la boca de un lobo. Sólo aquellos que hemos surcado el río podemos comprender lo que sentirían aquellos marinos internándose en él. Sentir los bajos en nuestra quilla y trabarse las ruedas con troncos traicioneros; sólo Dios y un marino sabe lo que significan las noches de vela en un puente. Pasaron la desembocadura del río Negro y vieron el límite de las aguas, pasaron las confluencias del Putumayo y lucharon con los troncos de ese río y después el Yavarí. Nadie les haría sospechar que allí se metería un intruso. Después, al fin el glorioso 5 de Enero de 1864, llegaron al lugar escojido por Mariátegui para construir la Factoría en lo alto de una meseta, que presentaba playas en los veranos y solo acantilados en las crecientes; un lugar junto al poblado de los indios iquitos.

Ese día todo fué contento; bajaron los marinos y se internaron en los alrededores y probaron los frutos. Las familias que acompañaron a los técnicos para la Factoría pisaron por primera vez esa tierra que sólo conocían por los relatos de los viajes de Orellana, pensando a cada rato encontrarse con las fantásticas amazonas de leyenda.

Fué así como poco a poco se fué talando el monte y se desembarcó todo lo traído para la Factoría; se armó el Dique y se construyó la fábrica de tejas y ladrillos para hacer las primeras casas y así fué como de un sitio cercano al que habitaron los indios iquitos y poblado por dos o tres familias de blancos,

surgió gracias a los marinos, lo que hoy es la exótica y bella ciudad de Iquitos, cuna de hombres buenos y valientes y de mujeres de fuego.

Los marinos han sido los verdaderos pioneros de la selva, al llevar nuestro pabellón a todos los ríos y desplazando la capital del Oriente, desde Moyobamba, aguas abajo del Amazonas, contuvieron el avance brasilero y nos dieron el dominio del Alto Amazonas.

El Almirante Ignacio Mariátegui, el Jefe, Alzamora su Jefe de Estado Mayor, Carrasco, Carrillo, Leandro Mariátegui, Ferreyros, Raygada, Sánchez Lagomarcino, Escurra, Clark, Bayona, Tejerina, Videla, a todos ellos les debe el Perú el Oriente y como toda gloria tiene sus mártires, no faltaron estos en los tenientes Távara y West que fueron muertos por los indios en una de las exploraciones.

De esta base salieron las expediciones militares, que en el transcurso del tiempo nos afirmaron en la soberanía del territorio. Allí murio Clavero, depués de vencer en el Putumayo.

En la ciudad viven hoy muchas familias descendientes de esos bravos marinos, pero ignoran el pasado y viven el momento sin un recuerdo para éllos. En el malecón hay dos viejos cañones, único recuerdo de la expedición que fundara Iquitos y no han merecido ni el homenaje de un monumento recordatorio.

Hace veinte años conocí en Contamana a los descendientes del Capitán de Navio Sánchez Logomarcino y visité su tumba; una Cruz con su nombre era todo lo que quedaba de uno de los fundadores de Iquitos; una nube de tristeza cubrió mis ojos, pués recordé el retrato de un bizarro marino en el album de mi abuela la Señora Mercedes Mendiburu de Mariátegui.



CAPITAN DE NAVIO CAMILO N. CARRILLO
Notable marino de brillante foja de servicios.

COMISION DE LIMITES CON EL IMPERIO DEL BRASIL

La historia de los límites con el Brasil data del tratado de San Ildefonso el 1º de Octubre de 1777 entre los Reynos de España y Portugal y este fué nuestro mejor título en la región de la Selva, pero al proclamarse la Independencia, el Perú inicia en Río de Janeiro negociaciones diplomáticas de límites con el Imperio del Brasil, con el fin de dejar establecidas sus fronteras.

La propuesta hecha por nuestro Encargado de Negocios don José D. Cáceres, fué aceptada pero no tuvo formalidad.

El 8 de Julio de 1841 se firmó en Lima el Tratado de paz, amistad, comercio y navegación. En este tratado se habló de límites y se convíno en considerar el "uttipossidetis" que tenía el Perú cuando proclamó su Independencia. Grave error este, pués era dificil, casi imposible afirmar que territorio poseía el Perú en esas lejanas regiones. ¿Porque no se fijó el "uttipossidetis" que detentaba el Brasil? Este país tenía la ventaja de avanzar hasta las pose-

ciones del Perú si este no podía probar la fecha de su ocupación. A Brasil le bastaba avanzar su navegación; el Perú tenía que trasmontar los Andes y pasar lugares inhóspitos. Este error lo firmó por el Perú, nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, Señor Don Manuel Ferreyros y el acierto, el Encargado de Negocios del Imperio del Brasil, Caballero Da Ponte Ribeyro. Felizmente este Tratado no fué canjeado. El 9 de Julio, o sea al día siguiente se celebró otro Tratado, el de Comercio y Navegación.

El 23 de Octubre de 1851, se celebró en Lima un convenio malamante llamado de Navegación Fluvial y que solo trató de límites; lo firmaron, por el Perú, nuestro Canciller el Doctor Don Bartolomé Herrera y por el Imperio, el Caballero Duarte Da Ponte Ribeyro. En este Convenio tambien se cometió la gran falla de tomar como base del pacto, uttipossidetis, en lugar de tomar el Tratado de San Ildefonso base de nuestros títulos coloniales.

En el Convenio de 1851, se tomaba como punto de partida el pueblo de Tabatinga; de este punto, se trazó una línea hacia el norte hasta encontrar la confluencia del río YAPURA o Caqueta con el río APAPORIS, y de Tabatinga hacia el Sur, de la desembocadura del YAVARI con el Amazonas remontando el YAVARI hasta su nacimiento.

Una comisión formada por personal de ambos países debería reconocer la frontera y propondría los cambios de territorio para fijar los límites que fueran más naturales y convenientes para ambos paises.

Este Convenio fué ratificado y canjeado el 18 de Octubre de 1852.

El 24 de Abril de 1855 el Gobierno del Perú desahució este Tratado siendo Ministro de Relaciones Exteriores Don Baltazar García Urrutía y por último el 10 de Octubre de 1858, nuestro Canciller, el Doctor Don Manuel Ortiz de Zevallos y el Plenipotenciario del Brasil Don Miguel María Lisboa celebraron un Convenio fluvial con las mismas bases del anterior; este fué canjeado en PARIS el 27 de Mayo de 1857, presidiendo la Comisión Peruana el Capitán de Navío Don Francisco Carrasco y la Brasilera, Don José de Acosta Acevedo.

Estando nuestra cuestión de límites en este estado, el Almirante Mariátegui, recibió la siguiente comunicación, fechada en Lima el 8 de Agosto de 1863, y firmada por Don Manuel de la Guarda.

"Cuando haya V.S. practicado en el Pará, los arreglos del Departamento, pasará U.S. a Río Janeiro, con el fín de ponerse en contacto con nuestro Ministro Plenipotenciario y de acuerdo con él, procederá al desempeño de su comisión de Límites, entre ésta República y el Imperio del Brasil".

Al mismo tiempo que desempeñaba su tarea como Comandante General de Marina en el Departamento de Loreto, el Almirante Mariátegui, cumplió su misión en la Comisión de Límites, teniendo la suerte de estar asesorado por un jefe ilustrado y pundonoroso como pocos, del que deseo hacer un pequeño acápite.

El Capitán de Navio Don Camilo N. Carrillo, era hijo del Coronel Carrillo, combatiente en la Campaña de la Independencia y que ostentó el honor de ser el mejor "lancero" del Ejército Libertador; su duelo con esta arma con un jefe español que tenía fama de ser el más diestro entre los realistas, durante el sitio del Callao, tuvo como testigo la pétrea figura del Real Felipe, y como testimonio el cadáver del contrario. Al vaiven de las guerras civiles, le tocó morir fusilado al lado de Salaverry, después de la batalla de Socabaya.

El Comandante Carrillo tuvo una magnífica foja de servicios. Fué combatiente en el Combate del 2 de Mayo en el Callao, Comandó el Monitor "Manco Cápac", que con el "Atahualpa" constituyó la División mandada por el Capitán de Navío Benjamín Mariátegui y Palacio en su viaje de los Estados Unidos al Callao. Posteriormente ejerció la Presidencia de la Cámara de Diputados.

Durante la guerra con Chile combatió heroicamente en el bloqueo del Callao, al mando del "Atahualpa". Esta heroica estirpe de patriotas tiene hoy su fruto en la Marina en un ilustre Jefe que presidió la comisión peruana para el Puerto de Arica, el Capitán de Navío D. Eduardo Carrillo.

La comisión de límites trabajó intensamente y cumplió su deber, pese a lo difícil de la labor y a lo hostíl de la zona, mucho, más peligrosa que hoy que la civilización ha terminado con el Salvaje.

Aquí trascribo algunos documentos que ilustraran al lector.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

Instrucciones para el Comisario del Gobierno Imperial encargado de la demarcación de la frontera del Brasil con el Perú, en conformidad con el artículo 7 del tratado de 23 de octubre de 1851.

Nota: En el documento original aparece Zabatinga en vez de Tabatinga.

S. 1

El artículo 7º del tratado celebrado el 23 de Octubre de 1851, entre el Brasil y el Perú dispone lo siguiente:

"Para obviar dudas respecto de la frontera alu-
"dida en las estipulaciones de la presente Conven-
"ción, las Altas partes Contratantes convienen en que
"los límites del Imperio del Brasil con la República
"del Perú sean arreglados en conformidad al princi-
"pio "utti possidetis"; en consecuencia reconocen res-
"pectivamente como frontera el pueblo de Tabatin-
"ga; y de este lugar para el norte en línea recta a en-
"contrar el río Yapurá frente de la embocadura
"del Apaporis; y de Tabatinga para el Sur el río Ya-
"varí desde su confluencia con el Amazonas.

"Una comisión mixta nombrada por ambos Go-
"biernos reconocerá conforme al principio "utti possi-
"detis" la frontera y propondrá el cambio de los te-
"rritorios que tuvieran por conveniencia para fijar
"los límites que sean más naturales y a propósito a
"una y otra Nación.

Para el cumplimiento de lo que se estipuló en el referido artículo y fué confirmado por el artículo 17 de la Convención formada entre los mismos Estados en 28 de Octubre de 1858, los Gobiernos del Brasil y del Perú han nombrado sus comisiones.

S. 2

Reunidos los Comisarios del Brasil y del Perú en Tabatinga y después de conferencias entre sí, convinieron de que la Comisión principiase sus trabajos fijando la posición astronómica de las fortalezas desde donde debe partir la recta que ha de terminar en la embocadura del Apaporis en la forma estipulada en el artículo 7º del Tratado.

S. 3

Determinada la posición de la fortaleza la Comisión pasará a demarcar el terreno necesario al servicio de la Fortaleza y para el paseo de la población. La base de esta demarcación debe ser la embocadura del Igarapé que los Peruanos consideran como raya de la República con el Imperio el cual parece que es denominado Igarapé de San Antonio y reconocida su embocadura debe procederse al reconocimiento de la Dirección del mismo Igarapé a fin de determinarse la línea de la frontera.

S. 4

Si el Igarapé viene del Este, su márgen derecha pertenecerá al Perú desde su embocadura en el Amazonas hasta donde viene a cruzarlo la recta tirada de Tabatinga al Apaporis. Si corre del Norte a corta distancia al Oeste de esta línea, seguirá la frontera por

él hasta el principal manantial, donde se asentará un límite y de allí por una paralela al Ecuador tirada de aquel manantial para el Este, a encontrar la recta de Tabatinga al Apaporis; en el punto en que se encuentran estas líneas se deberá asentar otro límite. Si trae dirección del Oeste, servirá de raya al Igarapé hasta una distancia racional que proporciona suficiente terreno para el paseo público de Tabatinga.

S. 5

Habiendo convenido las Comisiones en esta última hipótesis hasta donde ha de extenderse este paseo se ha de poner un límite junto al Igarape y deberá levantarse otro en el punto que se crea conveniente, que terminará una recta tirada desde allí a encontrar la línea de Tabatinga al Apaporis.

Sea cual fuese la hipótesis que se realice, se ha de poner un límite en la márgen izquierda de dicho Igarapé, junto a su desembocadura para indicar que llega hasta allí la frontera del Brasil por el litoral del Amazonas.

S. 6

Terminadas las referidas investigaciones, hecha la demarcación en que concuerda la Comisión y ajustada la que deberá hacerse después de determinar la dirección de la línea de Tabatinga al Apaporis los Comisarios bajarán por el Amazonas a buscar el primer canal o la boca del Yapurá y subirán este río hasta la embocadura del Apaporis que desagua por su margen izquierda.

S. 7

Depués de reconocer aquella embocadura y de haberse determinado la posición astronómica del punto que le queda frontero, en la margen del Yapurá, los Comisarios levantarán allí un límite.

S. 8

Concluído este trabajo, si no fuere practicable atravesar desde allí para el río Izá, regresará la comisión por el Yapurá al Amazonas, para seguir buscando la embocadura del río Izá o Putumayo, y seguirá por este río a fin de determinar el punto en que se le atravieza por la recta tomada entre los dos extremos de Tabatinga y Apaporis. Determinado este punto se asentará en él un límite.

S. 9

La Comisión deberá averiguar después si queda próximo de ese punto intermedio, la confluencia del río Taguas y Sotugo que viene del Sur y por el cual bajaban en otro tiempo desde Pebas los Misioneros Españoles, asi como la distancia de esa confluencia a la línea divisoria y su posición relativa a la misma línea. Reconocerá también la naturaleza del terreno y si por allí hay cadenas de montañas, cuyas vertientes pueden servir de límites naturales para ambos Estados.

S. 10

Cuando la Comisión haya vuelto a Tabatinga, ella terminará la demarcación de la sujeción y del paseo de que se trata S.S. 2º, 3º y 4º de estas instrucciones. Concluídos estos trabajos hasta los 10º de latitud.

S. 11

De la embocadura del Yavarí hasta 5º 10, de latitud este río ha sido ya explorado. Según las investigaciones practicadas en 1781 y 1789 en aquella elevación se divide el Yavarí en dos brazos de los que uno viene del S.O. y otro del S.E., la Comisión debe pués determinar cual es el principal de los dos brazos o verdadero Yavarí, atendiéndose a la retención de su curso, el caudal y la corriente de sus aguas, en la falta de indicación que resulta de los nombres con los cuales sean designados los dos brazos.

S. 12

Si los Comisarios después de los primeros exámenes estuviesen de acuerdo sobre cual de los dos es el principal o verdadero Yavarí, dichos Comisarios subirán hasta los 10º de latitud practicando las indidicaciones necesarias con los afluentes que encuentran.

S. 13

Si no hubiese acuerdo entre los Comisarios en la forma del S. precedente bien sea en razón de que los dos brazos del río les parezcan de igual fuerza en su confluencia o bien por otros motivos, ambos pasarán a examinar hasta dicha latitud de 10º. Si las dudas desaparecen con este doble exámen y se ponen los Comisarios de acuerdo en lo que deberá considerarse el río principal, se establecerá un límite junto a su margen derecho bajo del paralelo de 10º que se cree corresponder de la línea Este Oeste del Tratado de 1777, entre las Costas de Portugal y España; y se deberá antes de eso descubrir una buena área de terreno.

S. 14

En el caso de que tan solo uno de los dos afluentes llegue a ese paralelo, quedará evidente que ese es el Yavarí. Y si ninguno de ellos llegase hasta allí deberá ser preferido el que tuviere más al Sur sus manantiales, y junto a la fuente principal se establecerá un límite, formándose el proceso verbal competente en el cual se ha de declarar la latitud y longitud observada.

S. 15

Si por cualquier motivo no hubiere un acuerdo definitivo, la Comisión deberá indicar los principales manantiales de los dos afluentes dejando a los dos Gobiernos la cuestión.

S. 16

Siendo muy pantanosa la embocadura del Yavarí, no podrán levantarse frente de ella ningunos límites. La boca de aquel río es tan conocida en la actualidad, que puede prescindirse designarla por un límite. Conviene sin embargo verificar su posición.

S. 17

Entre la embocadura del Yavarí y Tabatinga, la frontera corre por el medio del Amazonas, donde no hay islas que puedan adjudicarse al Estado más inmediato: tal vez habrá alguna isla en el Yavarí que merezca ser adjudicada. En ningún otro lugar tendrá la Comisión que ocuparse de la adjudicación de islas porque la raya cruza los ríos y no sigue por su lecho.

S. 18

Según el Derecho de Gentes Europeo, la línea central del río divide los territorios de los países ribereños, perteneciendo a cada uno de los Estados limítrofes las islas que en la totalidad o mayor parte quedan del lado de aquella línea, pero en los ríos navegables se ha adoptado el principio por lo más profundo en medio del canal, seguido por los navegantes de los mismos ríos.

S. 19

La comisión levantará un plano de la frontera demarcada y registrará día por día sus trabajos por un diario.

S. 20

El Comisario brasilero procederá en todos estos trabajos de acuerdo con el Comisario Peruano, procurando mantener con él la mayor cordialidad y franqueza.

Secretaría de Estado de Negocios Extranjeros a los 22 de Octubre de 1861.

Firmado: Benvenuto Augusto de Mages Taques.

Conforme

I, da Ponce Ribeiro.-Secretario.

Es copia.

El Oficial Mayor

J. A. Barrenechea.

Petrópolis, a 29 de Diciembre de 1863.

Al Sr. Contra Almirante D. Ignacio Mariátegui
Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto.

394.

Sr. Contra-Almirante

Hace más de un mes recibí comunicaciones del Gobierno, sobre la misión confiada a U.S. en la Amazonas, y copias de los decretos que se dictaron con ese motivo, y de las instrucciones dadas en lo relativo a límites, y aunque al mismo tiempo hacía que aquí se tenía noticias de la llegada de U.S. a Pernambuco, con el objeto de dirigirse al Pará; la Legación no lo había participado a este Gobierno hasta hoy que he tenido el honor de recibir la nota de U.S. de 7 del presente.

Ante todas las cosas debo advertir a U.S. que, en virtud de los pasos que he dado cerca de este Gobierno, el Presidente del Pará ha debido recibir órdenes para prestar a U.S. todas las facilidades que estén en armonía con las relaciones de amistad que existen entre los dos países y que no se opongan a las leyes del Brasil, habiéndose impartido por esta Legación órdenes parecidas a aquellas, al Cónsul de la República en el Pará.

A PESAR DE QUE NO PUEDE HACERSE AL PERU, UN SERVICIO MAS PENOSO Y ARRIESGADO QUE EL QUE U.S. VA A PRESTARLE, TANTO EN EL ESTABLECIMIENTO DE LA FACTORIA Y



GENERAL MARIANO IGNACIO PRADO

Haciendo eco a la opinión pública, tomó el poder para hacer la Guerra a España, logrando con el triunfo del 2 de Mayo la completa Independencia de América y el reconocimiento de España a la del Perú.

NAVEGACION; CUANTO EN LA EXPLORACION DE RIOS Y DEMARCACION DE LIMITES. LA LEGACION SE FELICITA DE LA ELECCION DEL GOBIERNO. PORQUE, EN EL PATRIOTISMO, EN LA CIENCIA Y EN LA EXPERIENCIA DE U.S. HALLA UNA GARANTIA PARA QUE ESE SERVICIO PRODUZCA SU IMPORTANTISIMO RESULTADO PARA EL GIRO TRANQUILO DE LAS RELACIONES ENTRE LOS DOS PAISES, PARA LA PRONTA Y PERFECTA CONCLUSION DEL ARREGLO DE LIMITES, PARA LA MORALIDAD DE NUESTRA MARINA EN EL AMAZONAS Y PARA LA CONSERVACION DEL RESPETO Y CONSIDERACIONES QUE DEBEN GUARDARSE ENTRE LOS MARINOS Y LOS AGENTES CONSULARES DE LA REPUBLICA.

Como pudiera suceder que en el curso de los trabajos que U.S. va a emprender encontrara embarazos o actos insidiosos por parte de algunas autoridades o empresas brasileras que no ven sin disgusto el progreso que comenzamos a hacer en el Amazonas, fuera de las medidas que U.S. sabrá de tomar para evitarlas, creo muy conveniente al buen éxito de los altos intereses que le están confiados alejar por su parte, cuanto sea posible, todo acto que pudiera turbar o suspender las relaciones comerciales y políticas entre la República y el Imperio, aplazando todo procedimiento extremo hasta que esta Legación instruída por U.S. mismo, de cualquier embarazo que se presente, de los pasos convenientes y obtenga cualquiera resolución del Gobierno Imperial.

U.S. debe contar con mis buenas disposiciones para satisfacer todas sus indicaciones y para dar en el extranjero un ejemplo de la buena armonía que

debe existir fuera de la Patria, entre los funcionarios que la representan, aunque en distintas esferas.

Actos que no he podido menos que deplorar como escandalosos han tenido lugar, antes de la llegada de U.S. ya entre algunos de nuestros marinos, ya entre estos y nuestro Cónsul en el Pará, pero los respetos que en todas ocasiones y en todas partes han inspirado la presencia y la autoridad de U.S. hacen esperar que la República no tendrá que avergonzarse de la repetición de esos actos.

Como consecuencia de ellos y estando a los informes privados que he recibido no sería aventurado deducir que el Cónsul en el Pará debe haber perdido su prestigio ante el pueblo y nuestros marinos, y que el mal estado de las relaciones entre estos y aquel pueden perjudicar al servicio. Si U.S. haya exactos los hechos y esta deducción, juzgo que todo podría remediarse o procurando la traslación de dicho Cónsul y sustituyéndolo con un Jefe u Oficial de Marina que U.S. me indicase o tomando esa Comandancia General alguna otra medida que restableciera ese prestigio y los respetos de que debe estar rodeado el Represestante de nuestro Gobierno en el Pará.

Respecto de límites, para cuya demarcación hace cerca o más de dos años que la comisión brasilera espera en Manaos a la Peruana, creo conveniente hacer conocer a U.S. desde ahora el juicio que sobre esta cuestión tengo formado y trasmitido al Gobierno y que U.S. hallará en la copia que me permito incluirle a fin de que, en las conversaciones

que probablemente tendrá a la subida del Río, con el Comisario Brasilero. puedan servirle de algo las observaciones contenidas de ese documento.

Cumplimentando a U.S. por su feliz arribo al Pará deseándole un feliz viaje de ida a Loreto y de regreso a esta Ciudad, para ponernos de acuerdo en lo relativo a límites y demás que crea convenientes, me es grato suscribirme de U.S.

Muy atento S.S.

R. A. Seoane S.

El Almirante y los Comandantes Carrillo y Carreño, se reunieron en Manaos con la Comisión Brasilera y establecieron allí su centro de operaciones; posteriormente viajaron a Tabatinga y remontaron al Yavarí; a los estudios e informes de estos Marinos debemos la poseción del Río Blanco o sea el petroleo en Loreto. Posteriormente viajan al Putumayo para demarcar el cruce de la línea divisoria del Tabatinga a la confluencia Apaporis Caquetá.

El mucho trabajo, lo duro del clima y sobre todo los años, obligaron a Mariátegui a viajar a Europa para reponer su quebrantada salud. A la edad de 68 años es muy duro pasar los días y noches con el calor agobiador de la selva, con el constante insomnio producido por la temperatura candente y la guerra con los insectos. Aquí sintió el Almirante los primeros síntomas de su declinar glorioso, Toda una vida de sacrificio a la Patria llegaba a su ocaso.

El se fué de esta Zona con el dolor de dejar una misión sin terminar, pero con la conciencia tranquila, pues con sus trabajos habiamos ganado el río Blanco, fuente hoy de riqueza para el Perú, y también con la seguridad de que los jefes a quienes dejaba eran de toda su confianza por sus magníficas dotes de capacidad profecional y caballerosidad. La historia pudo después dar su veredicto, con los Comandantes Don Camilo Carrillo y Don Francisco Carrasco.

En Abril de 1864 el Almirante dejó esas regiones y viajó a Europa.

EPILOGO

De regreso a la Patria el Almirante es nombrado Comandante General de Marina en momentos muy difíciles pues la Escuadrilla española al mando del Almirante Pinzón, había tomado las islas Chincha, ricas en huano.

Mariátegui empezó a preparar la marina y la artillería de costa para ponerla en pié de guerra; se blindó buques, se rayó cañones y se fabricó en el país proyectiles y granadas. Se construyó en el extranjero los blindados Huascar e Independecia. En fin, el país fué una colmena, todo actividad. Cuando Maríategui creyó llegado el momento de entrar en acción, el Congreso Panamericano reunido en Lima aconsejó que no hubiera suspención de hostilidades. Fué grande la sorpresa; Castilla se indignó, apostrofó al gobierno, fue preso y repatriado; el Coronel Prado se sublevó en Arequipa y fué apoyado por toda la Nación. Mariátegui renuncia a su puesto por no apoyar al gobierno en su negativa a la guerra. Cuando cae Pezet y Prado es el Jefe Supremo se declara la guerra a España.

Mariátegui combate en el Callao el 2 de Mayo; esta fue su última acción y la Batería del Pueblo que galantemente se le cediera como cortesía a un Anciano Almirante su último Comando.

El 3 de Abril de 1868 en el Callao frente al mar que había sido el escenario de su vida, dejó de existir, y seguramente desfilaron en su mente toda la epopeya de su vida, volviendo a vivir en segundos los episodios del río, la selva y esa Factoría que el fundara y que seguramente la viera como una ciudad progresista que iba elevándose por encima de las copas de los árboles surgiendo hacia el cielo como una reina más bella, más pujante que las brasileras que trataron de opacarla, más fuerte que todo, como quiso el General Castilla, para que sirviera de baluarte del oriente.

Ojalá que la última visión de ese viejo Almirante tán olvidado, sea una realidad.

INDICE DE MATERIAS

Prólogo 5

Dedicatoria 7

Juicio de "La Prensa" 9

Presentación 11

Carta del Ministro de Marina 13

Mariátegui 15

Fundación de Iquitos 19

Comisión de Límites con el Imperio del Brasil .. 67

Epílogo 83

INDICE DE LAMINAS

Almirante Grau 4

Almirante Guisse y Alférez Mariátegui 9

Combate de San Gallán 15

Charreteras del Almirante Mariátegui 25

Mariscal Castilla 35

Almirante Ignacio Mariátegui 45

Comandante Ferreyros 53

Espada del Almirante Mariátegui 60

Comandante Carrillo 67

General Manuel I. Prado 79