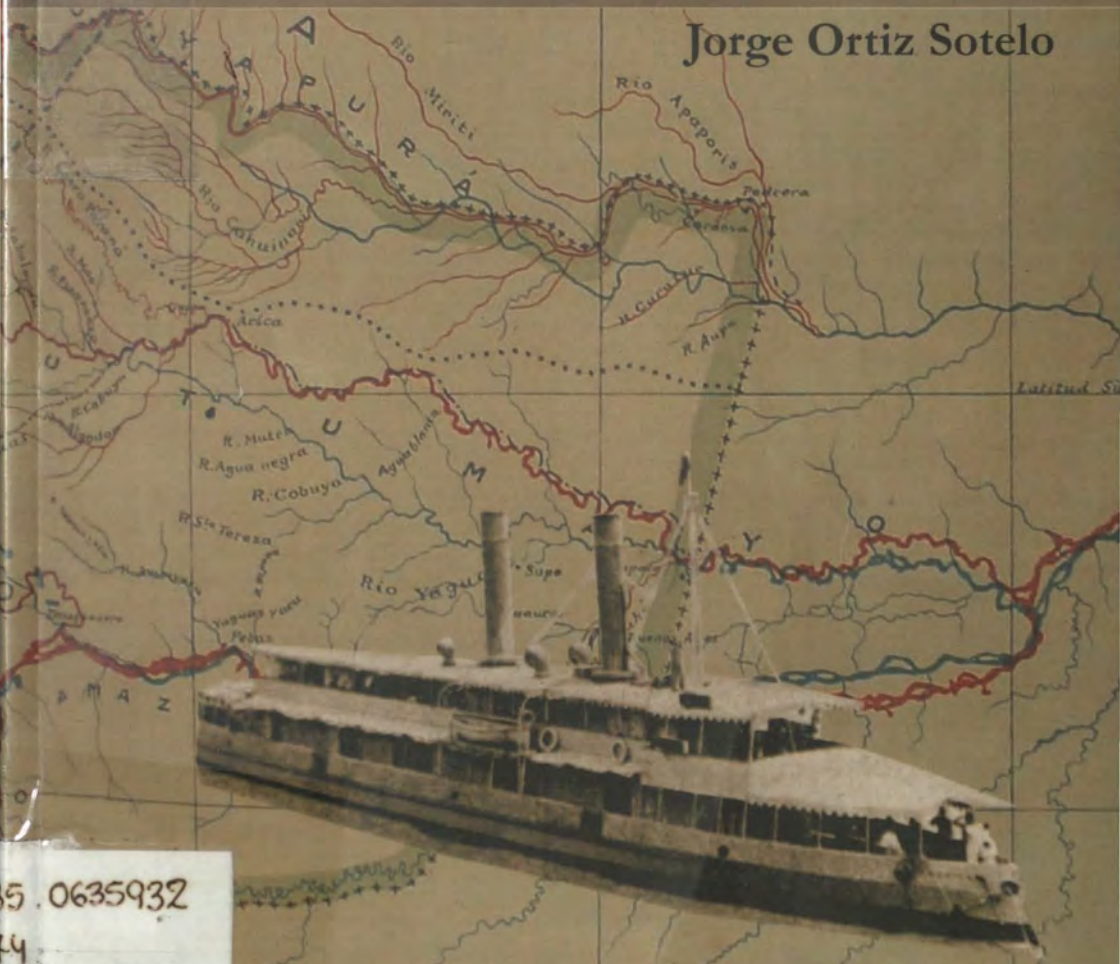
La cañonera América
cien años en la Amazonía

Jorge Ortiz Sotelo



5 .0635932
4
005

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana
Municipalidad Provincial de Maynas

Lima / Iquitos - 2005

BIBLIOTECA
DIMIIMAR

4209

16015

BIBLIOTECA
DIMAR

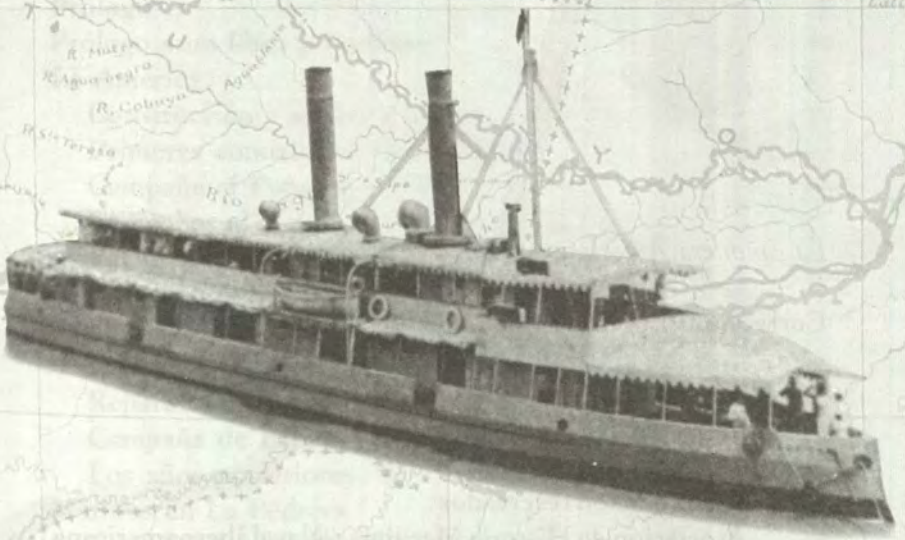
La cañonera América
cien años en la Amazonía

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 985.06359 32/074
Nro. Inv.: 4209
Fecha: 16015

BIBLIOTECA CENTRAL
U.S.F.S.A.
1995

La cañonera América
cien años en la Amazonía

Jorge Ortiz Sotelo



Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana
Municipalidad Provincial de Maynas

Lima / Iquitos - 2005

La cañonera América, cien años en la Amazonía

Corrección: Lorena Toledo Valdez

Derechos de autor reservados
Jorge Ortiz Sotelo

Derechos de edición reservados
Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana
Domingo Elías 1450, Lima 34, Perú

ISBN: 9972-877-05-1 (1ª edición).
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2005-9426.

Impreso por Jhire Grafel SRL, Lima.

BIBLIOTECA
DIMAR

Contenido

Presentación 7
Prólogo 9
Prólogo a un libro precedente 11
La América 13
Construcción y arribo a Iquitos 15
Primeras comisiones (1906-1907) 18
Campaña al Putumayo (1908) 20
Campañas al Napo y Putumayo, y viaje al Pachitea (1909-1911) 22
Campaña del Caquetá (1911) 26
Diversas comisiones y campaña del Putumayo (1912-1913) 40
Reparaciones en Manaos (1920) 44
Campaña de Leticia (1932-33) 49
Los años posteriores 53
Marinos en La Pedrera 57
Teniente primer Manuel Clavero 59
Teniente segundo Héctor Mercado 69
Alférez de fragata Juan Manuel Rúnciman 71
Contramaestre José Navarro 72
Primer práctico Francisco Zambrano 73
Fogonero Juan Sandoval 74
Marinero Julio Gaudín 75
Marinero Samuel Piña 75

Marinero Lizardo Pezo 75
Patrón Manuel Benites 76
Anexos 77
Características del buque 79
Primera dotación 80
Comandantes y encargados 81
Dotaciones en La Pedrera 82
Inventario de las prendas personales del teniente primero Manuel Clavero 87
Puestos de zafarrancho de combate 1912 91
Archivo de la Prefectura de Loreto 93

Presentación

La cañonera *América* es, sin duda, una nave simbólica para nuestra Amazonía. La esbelta silueta de esta nave ha recorrido más de una vez muchos de los ríos del oriente peruano, y aún pervive en la memoria colectiva del pueblo loretano la gesta que ella y otras tres naves de la zona protagonizaron en defensa de los intereses nacionales en el hoy colombiano río Caquetá. También participó en la jornada de Leticia, en 1932, y en la defensa de nuestra soberanía en 1981.

Pero, como se verá en el presente libro, la *América* no sólo actuó en el campo militar, sino que también fue un elemento importante en la labor de contribución al desarrollo que lleva a cabo la Armada Peruana en esta zona de nuestro territorio.

Es por todo ello que, en homenaje a esta nave histórica, con ocasión de conmemorarse el centenario de su arribo a Iquitos, la Municipalidad Provincial de Maynas y la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana (Thalassa) acordaron coeditar el presente libro, *La cañonera América, cien años en la Amazonía*.

Con este aporte a la historia regional, la Municipalidad Provincial de Maynas reitera su compromiso con la cultura y el desarrollo de nuestra región.

Iquitos, diciembre del 2005

Juan Carlos Del Águila
Alcalde
Municipalidad Provincial de Maynas

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario general
Thalassa

Prólogo

La cañonera *América* cumplió en agosto de este año su centenario como una unidad de la Marina de Guerra del Perú. A lo largo de su prolongada vida ha recorrido de manera extensa nuestros ríos amazónicos, participando en diversas campañas y defendiendo con éxito el honor nacional en las aguas del hoy colombiano río Caquetá. Ante la ausencia de un libro que le rindiera homenaje, en 1989 publiqué un pequeño trabajo de investigación sobre la base de documentación que había obtenido en los archivos navales y, esencialmente, en el Archivo de la Prefectura de Loreto y en el diario *El Oriente* de esa ciudad.

En dicha oportunidad pude percatarme de la rica documentación vinculada a nuestro armada que conservaba en el mencionado archivo prefectural, un listado de la cual incluyo como anexo a este trabajo. Poco después conversé con la directora del Archivo General de Nación para que dicho repositorio fuera incorporado al Sistema Nacional de Archivos, cosa que eventualmente se logró al ser creado el Archivo Regional de Loreto. Lamentablemente, toda esa documentación desapareció durante los disturbios ocurridos en Iquitos a consecuencia de los acuerdos de paz con Ecuador, suscritos en Brasilia el 26 de octubre de 1998.

El libro publicado en 1989 tuvo por título *La cañonera América, la segunda más antigua del mundo*. Hoy creo que es nece-

sario hacer una precisión, pues la *Demon*, construida en 1883 para la marina británica, no es una cañonera fluvial, correspondiéndole a nuestra nave amazónica un innegable primer puesto en dicha categoría[1].

Esta edición ha sido posible gracias al apoyo de numerosas personas, entre las cuales quisiera mencionar a Lorena Toledo, quien colabora entusiastamente conmigo desde hace varios años; a Elia Chávez y al oficial de mar 2° William Chamorro, ambos del Archivo Histórico de Marina.

Lima, diciembre del 2005
Jorge Ortiz Sotelo

1.- *La* Demon *comenzó a servir con el nombre de* Handy.

Prólogo a un libro precedente

Es muy probable que pocos peruanos conozcan que en nuestra patria se conservan algunos de los buques más antiguos en el mundo. Tal es el caso de los vapores lacustres *Yavarí* y *Yapurá*, que al haber sido construidos en 1862 son la quarta y la quinta naves de esa catogería. En el caso de las cañoneras, nuestra posición es mejor aún, pues el B.A.P. *América* es la segunda más antigua en el mundo, precedida tan sólo por la británica *Demon*, construida en 1883[2].

Este solo hecho debería bastar para que los buques mencionados tuvieran un trato preferencial, pues representan nuestro patrimonio histórico fluvial y lacustre más antiguo. En el caso del *Yavarí*, esto ha sido adecuadamente comprendido por un grupo de entusiastas británicos, que ha elaborado un ambicioso proyecto para restaurarlo. En el caso de la *América,* los trabajos han sido emprendidos por la Armada Peruana, y ello es lo que me llevó a interesarme en el tema.

En 1976, cuando prestaba servicios en la Fuerza Naval de la Amazonía, tuvo lugar la ceremonia de inauguración de la muestra que habría de exhibirse a bordo del B.A.P. *América,* en su calidad de buque museo. Lamentablemente, diversas circunstancias llevaron a que, poco después el buque retornara al servicio.

[2].- *Norman J. Brouwer,* International Register of Historic Ships *(Londres, World Ship Trust, 1985).*

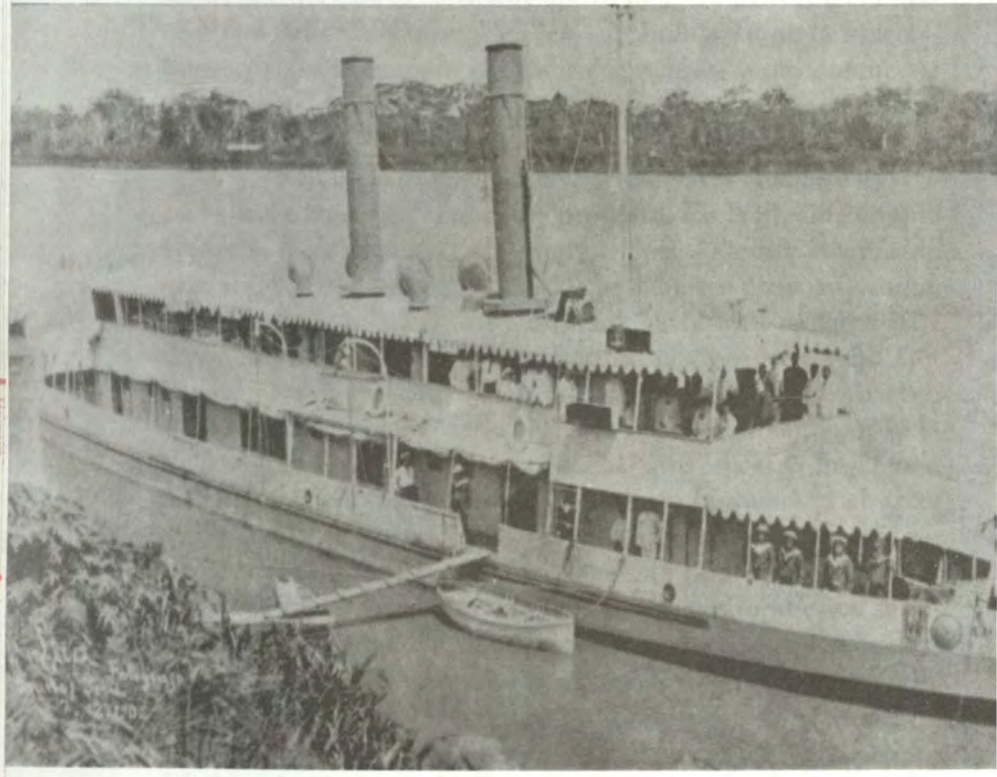
A fines del año pasado entré nuevamente en contacto con el proyecto de la *América.* Viajé a Iquitos y colaboré con quienes entonces tenían el entusiasmo de hacer de la vieja cañonera un buque museo. En los breves días que pasé en esa ciudad tuve oportunidad de investigar en el Archivo de la Prefectura de Loreto, cuyo buen estado de conservación resulta realmente sorprendente. Con el constante apoyo de la dotación de la Fuerza Naval de la Amazonía, del Servicio Industrial de la Marina-Iquitos, y del encargado del referido archivo, pude obtener la mayor parte de la información sobre la vida del buque en sus años iniciales.

Una vez en Lima puse en orden ese material y comencé a escribir la breve monografía que hoy presento. En la medida en que avanzaba pude percatarme de que la vieja *América,* además de su innegable valor emotivo para los pobladores de la Amazonía, ha sido protagonista de muy diversos hechos en su larga vida activa. Muchos de ellos, los más quizá, no son del género épico, pero las circunstancias en que se llevaron a cabo marcan un ejemplo de lo que debe y puede hacerse al servicio de la Nación. Las privaciones y dificultades, que en casos llegaban a extremos lamentables, como el cobrarle a la dotación el exceso de combustible utilizado en la campaña del Caquetá, no mellaron su espíritu de servicio. Son este tipo de lecciones las que más pueden servir en estos días, reforzando nuestro sentimiento de peruanidad y alentándonos a seguir ejemplos de austeridad y sacrificio en procura de construir una patria digna para nosotros y las generaciones futuras.

La presente edición ha sido posible gracias al aporte financiero del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONCYTEC). Debo agradecer a Alicia Castañeda, por su labor de corrección; a Jesús Torres Chavera por su apoyo fotográfico; a la Dirección de Información de la Marina, que proporcionó la ilustración de la carátula; y al capitán de fragata Miguel Texeira Rivarola, por su contagioso entusiasmo y aliento al proyecto del B.A.P. *América.*

Lima, julio de 1989

La América



La *América* poco después de arribar a Iquitos
[*Variedades* 1911, p. 1194]

Construcción y arribo a Iquitos

El Perú inició el siglo XX con una serie de problemas fronterizos pendientes, especialmente en la región amazónica. Ecuador hacía reclamaciones sobre la zona del Napo, Colombia hacia lo propio respecto al Caquetá, Brasil avanzaba sobre la zona del Yurúa y el Purús, y Bolivia tenía intereses en la zona de Acre que podían afectar nuestra soberanía.

Para defender aquella vasta región existían unas cuantos puestos militares y algunas unidades navales de muy pobre valor militar. Pese a todo, esas escasas fuerzas pudieron cubrir las necesidades de nuestras fronteras en los primeros incidentes fronterizos, pero esta situación no podía subsistir por mucho tiempo. Era necesario contar con una adecuada fuerza de vigilancia fluvial para respaldar cualquier negociación sobre límites que emprendiera nuestra cancillería.

Fue por ello que, a fines de 1901 el coronel Pedro Portillo, prefecto de Loreto, pidió al cónsul del Perú en Liverpool, Manuel Domingo Derteano, que contratara la construcción de una cañonera fluvial[1]. La firma escogida fue Tranmere Bay Development, de Birkenhead, Inglaterra, que durante 1902 construyó una em-

1.- *Archivo de la Prefectura de Loreto (A.P.L en adelante), cónsules del Perú en el extranjero, 1901-1903, p. 4, Liverpool 4/11/1901, Derteano a Portillo.*

barcación de acero con 112 pies de eslora, dotada con una pieza de artillería de 37 milímetros, y propulsada por dos máquinas alternativas alimentadas por calderas a leña, que le daban una velocidad de 16 nudos. Bautizada *Loreto*, fue lanzada al agua el 17 de diciembre desde los astilleros de John Jones & Sons, a plena satisfacción de Melville G. Clayton, ingeniero inglés contratado por Derteano para inspeccionar la obra[2].

El contrato especificaba que la nave debía ser entregada en Manaos, corriendo por cuenta de los constructores su traslado desde el río Mersey hasta dicho puerto. La dotación peruana, formada por el teniente primero Pedro A. Buenaño, el maquinista Celso Prieto, el primer práctico Marcelino Manduca y el mayordomo José M. Huapaya, todos ellos de la lancha *Cahuapanas*, debía darle alcance en Belem do Pará. Desafortunadamente, la *Loreto* naufragó el 23 de mayo de 1903 a 40 millas al noroeste de las islas Scilly, frente a las costas de Irlanda, cuando realizaba la primera parte del viaje hacia la isla Madeira[3].

Sin dejarse abatir por este percance, la Prefectura dio los pasos necesarios para contratar la construcción de una segunda cañonera, siendo suscrito el documento correspondiente el 26 de enero de 1904, entre John Jones & Sons (St. Georges Iron Works Ltd.), representante de la firma constructora de la cañonera anterior, y el cónsul Derteano. Las características especificadas fueron las que se indican en el cuadro adjunto, debiendo ser concluida en seis meses y sometida a pruebas de máxima velocidad durante cuatro horas en el Mersey antes de emprender viaje hacia el Amazonas. El precio del buque, sin armamento, fue pactado en 12,500 libras esterlinas, suma que sería cubierta de la siguiente manera[4]:

a la firma del contrato	1,400
cuando el casco estuviera chapeado	3,000
al lanzamiento	3,000
al concluir las pruebas	3,000
a la recepción en Iquitos	2,150

2.- *Ibídem, 10/12/1902, Derteano a Portillo.*
3.- *A.P.L. decretos prefecturales, 23/3 y 11/7/1903.* La Razón, *11/12/1920.*
4.- *A.P.L. Lancha* América *1904-1907, contrato de construcción, 30/1/1904.*

La *América* fue concluida en el tiempo y de acuerdo a las especificaciones fijadas, emprendiendo el cruce del Atlántico con una dotación británica de trece hombres al mando de M. Hiking. La nave zarpó de Liverpool el 29 de noviembre de 1904 arribando a primero a Funchal, en la isla de Madeira, luego de soportar los fuertes vientos propios del invierno en esa zona. Al arribar a dicho puerto la nave colisionó y hundió un lanchón, sufriendo algunas averías en proa[5]. Prosiguió su viaje hacia San Vicente, en la isla de Cabo Verde, a donde arribó el 13 de enero de 1905. Al haber sufrido algunos desperfectos en los equipos auxiliares de las calderas, debió permanecer varias semanas en dicho puerto, volviendo a hacerse a la mar el 5 de marzo, arribando a Iquitos el 11 de mayo de 1905[6]. Al día siguiente el capitán de corbeta graduado Carlos Gustavo Donayre fue nombrado comandante de la nave, asumiendo la tarea de verificar su estado para proceder a su recepción. Dichas labores tomaron varios días, encontrándose algunos problemas en varios equipos de la nave que llevaron a que el capitán Hiking contratara a la factoría Wesche, de Iquitos, para que los subsanara. Para facilitar esta labor, el inspector Clayton viajó a Manaos para gestionar ante los constructores el envío de recursos y repuestos con dicho fin[7].

La mayor parte de las observaciones fueron subsanadas en los dos meses siguientes, y en agosto la *América* fue formalmente recibida, quedando pendiente la entrega de dos bombas de alimentación, una nueva dínamo, un lente prismático, dos anclas con 45 brazas de cadena, servicio de mesa y otros enseres. Donayre fue ratificado en su cargo el 12 de agosto de 1905 y poco después se produjo el nombramiento de la primera dotación de la cañone-

5.- La Razón, *11/12/1920.*

6.- *A.P.L. Capitanía de Puerto 1904-1905, parte del día 12/5/1905. Raúl Palacios Rodríguez, "La República – 1884 a 1906", en* Historia Marítima del Perú *(Lima, Instituto de estudios Histórico-Marítimos del Perú, 1990), t. XII, vol. 1, p. 727.*

7.- *A.P.L. Lancha* América *1904-1905, solicitud de Clayton, 1/6/1905. Fernando Romero,* Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía, 1930-1933 *(Lima, Dirección General de Intereses Marítimos, 1983), pp. 107-108.*

ra, la que quedó constituida de la manera que se indica en la lista adjunta[8].

Alejados los representantes de la compañía constructora, habiendo satisfecho a la comisión de recepción presidida por el capitán de navío Luis Arce Folch, capitán de puerto y de las milicias navales, fueron apareciendo algunas deficiencias que no habían sido detectadas durante las pruebas realizadas, entre ellas una rajadura en las tapas de los cilindros de baja presión. También se determinaron algunas deficiencias en el diseño, fruto del desconocimiento del clima amazónico, entre ellas la falta de deflectores para la lluvia en las chimeneas, lo que habría de originar serios problemas en las calderas y en el interior de las cajas de humo[9].

La Prefectura del Departamento, entonces a cargo de Hildebrando Fuentes, armó un expediente con todas estas deficiencias para que el ministro peruano en Londres efectuara las reclamaciones del caso. Lamentablemente, "el vapor que conducía el expediente sobre la materia, naufragó, y nuestro ministro en Europa tranzó todo"[10].

Primeras comisiones (1906-1907)

El 15 de febrero de 1906 la *América* llevó a cabo su primer viaje. A bordo iba el prefecto Fuentes y su familia, con intenciones de llegar a Puerto Meléndez y Manseriche, sobre el Alto Marañón. Sin embargo, problemas relacionados al estado de las máquinas, que se agravaron por la quemadura de varios tubos de las calderas, sólo le permitieron llegar a San Regis[11].

8.- *A.P.L. Lancha* América *1904-1907, Proyecto de presupuesto, 13/5/1905; Donayre al prefecto Fuentes, 12 y 24/8, 11/9/1905; 30/1 y 26/3/1906. Lancha* América *1908-1914, Lista de revista 14/10/1905.*

9.- *A.P.L. Lancha* América *1904-1907, Donayre a Fuentes, 30/1/1906. Lancha* América *1908-1914, Benjamín Larrea, ingeniero de a bordo, a Clavero, 29/12/1909.*

10.- *A.P.L Lancha* América *1908-1914, Larrea y Colmenares al comandante principal de las Milicias Navales, 9/9/1911.*

11.- *Romero,* Iquitos y la Fuerza Naval..., *p. 108.* La Razón, *11/12/1920. A.P.L. lancha* América *1904-1907, Estado General de febrero de 1907.*

Al retornar de este viaje se hicieron varios trabajos de reparación y posiblemente los de instalación de los dos cañones Armstrong Whiteworth de 37mm. Se le montó también una vieja ametralladora "sistema Madsen", y se le dotó con treinta y tres rifles Manlincher, igual número de espadines y veintitrés sables de abordaje[12].

En mayo de ese año Donayre fue reemplazado por el teniente segundo Nicolás Zavala y Zavala, a cuyo mando la *América* cumplió su segunda comisión, esta vez al río Putumayo, encontrándose en Arica a mediados de junio y navegando de retorno a Iquitos un mes después[13]. Al parecer volvió a dirigirse a ese río en los meses siguientes, regresando a la capital loretana en noviembre del mismo año[14].

En marzo de 1907 la Prefectura dispuso que se llevaran a cabo las reparaciones de las calderas y máquinas de la cañonera, pero aplicando un errado criterio del ahorro, que lamentablemente se ha repetido varias veces en nuestra historia, ordenó licenciar a buena parte de la dotación. De nada sirvieron los valederos argumentos del teniente segundo Zavala, pues durante el periodo de trabajos la tripulación quedó reducida a sólo seis hombres bajo el mando de Celso Sotomarino, el segundo comandante[15].

Zavala pasó a Lima con licencia en junio de ese año, siendo reemplazado por el capitán de corbeta Lizardo Reyes Munier. Fue este oficial el que tuvo que completar las reparaciones, las mismas que comprendieron la renovación de las planchas de jebe y lona que cubrían la toldilla, el calafateo de la segunda cubierta, la reparación del bote, el cambio de cueros a las bombas de mano y el pintado general del buque, entre otros aspectos diversos[16].

12.-A.P.L. *Lancha* América *1904-1907, Estado General de febrero de 1907.*

13.-*Archivo Histórico de Marina (citado en adelante como A.H. de M.) Lancha* América, *listas de revista del 10/6 y 15/7/1906.*

14.-A.P.L. *Lancha* América *1904-1907, Zavala al comandante de las Milicias Navales, 6/3/1907.*

15.-A.P.L. *Lancha* América *1904-1907, del comandante de las Milicias Navales al Prefecto, 15/3/1907.*

16.-A.H. de M., *Libro de resoluciones supremas 1907-1910, resolución suprema 174, del 14/5/1907. Véanse además las resoluciones 212, 224 y 225.*

La tarde del 11 de setiembre, habiendo ya concluido las reparaciones, sopló un fuerte viento que hizo garrear a la cañonera. Por tal razón, al amanecer del día 12 el comandante Reyes dispuso que un bote, "a cargo del contramaestre Manuel Zuzuki y los tripulantes Francisco Castro Balboa y Óscar Warriel", procedieran a fondear un ancla que asegurase la posición del buque. Lamentablemente, al lanzar el ancla Warriel perdió el equilibrio y cayó al agua, ahogándose en contados minutos[17].

Campaña al Putumayo (1908)

Desde su constitución como repúblicas Perú y Colombia habían sostenido algunas diferencias respecto a los territorios amazónicos. Para Colombia, y también para Ecuador, los antiguos territorios de Maynas no habían sido efectivamente transferidos al virreinato peruano por la real cédula de 1802 y, en consecuencia, les correspondían como herederos del territorio del virreinato de Nueva Granada. Si bien la guerra entre Perú y Colombia en 1828 y 1829 tuvo otras motivaciones, el tema amazónico fue uno de los argumentos señalados por Bolívar para declararla. Lo cierto es que a finales del siglo XIX la creciente demanda de caucho llevó a que comerciantes peruanos y colombianos se establecieran en los ríos Caquetá y Putumayo, generándose una serie de incidentes.

Ante esta situación, en setiembre de 1905 se suscribieron tres convenios, uno de los cuales fijaba al Putumayo como la línea divisoria provisional, otro señalaba que se sometería el tema fronterizo al arbitraje papal, y el tercero indicaba que dicho arbitraje sería solicitado luego que Perú y Ecuador resolvieran sus diferencias fronterizas. Mientras se gestionaba en Lima la aprobación de dicho tratado, en junio de 1907 el gobierno colombiano negoció un acuerdo de límites con Ecuador, en el que se reconocían

17.-A.P.L. *Lancha* América *1904-1907, Reyes al comandante de las Milicias Navales,* América, *Iquitos, 12/9/1907.*

mutuamente territorios que ambos países disputaban al Perú. Ante esto, el gobierno peruano se negó a aprobar los referidos convenios y en octubre de ese mismo año Colombia declaró terminado el *modus vivendi* en el Putumayo.

De inmediato se produjeron varios incidentes en dicho río, y a principios de 1908 llegaron rumores a Iquitos de que tropas colombianas había ocupado la margen derecha del Caquetá y que se aproximaban al Putumayo con ánimo de reivindicar para su país ese territorio. Con tal motivo, en mayo de ese año fueron enviadas tropas de refuerzo a este último río, y para apoyarlas se comisionó a la *América*, que el 15 de ese mes se encontraba en el río Caraparaná, sobre la margen izquierda del Putumayo[18]. Nuestra cañonera permaneció tres meses en Putumayo, movilizando tropas entre un puesto y otro, y apoyándolas con su presencia. El 22 de julio fue relevada por el aviso *Iquitos* y emprendió el retorno a la ciudad del mismo nombre, arribando el 3 de agosto[19].

El largo tiempo pasado en el Putumayo había generado algunos problemas a la nave, afectando entre otras cosas la estabilidad de sus chimeneas. Poco después de su arribo a Iquitos, Reyes solicitó que se efectuaran varios trabajos de reparación, pero dicho pedido no fue atendido motivando que en marzo de 1909, cuando la nave se dirigía al Ucayali con el prefecto Carlos Zapata a bordo, la chimenea de popa cediera destrozando la mayor parte de la toldilla. Ante esta situación, finalmente se aprobó que la factoría Wesche y Compañía procediera a efectuar los trabajos de reparación, los mismos que por diversas razones se dilataron hasta el 10 de octubre, cuando la cañonera quedó nuevamente operativa[20].

18.-A.H. de M. *Lancha* América, *lista de revista del 15/5/1908.*
19.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Reyes a Zapata,* América, *Iquitos, 3/8/1908 y 26/3/1909.*
20.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Reyes a Zapata,* América, *Iquitos, 24/2, 23 y 30/3/1909.*

Campañas al Napo y Putumayo, y viaje al Pachitea (1909-1911)

En diciembre de 1909 el teniente primero Manuel Clavero asumió el mando de la cañonera, tras casi tres meses de viaje. En la misma fecha asumía la prefectura el ingeniero Luis Alayza y Paz Soldán, quien dispuso se efectuaran algunas reparaciones a la cañonera, y su posterior zarpe a principios de febrero para relevar y aprovisionar a las guarniciones militares del Pastaza y Puerto Meléndez, sobre el Marañón[21]. En cumplimiento a esas órdenes, la *América* dejó Iquitos el 2 de febrero de 1910, dirigiéndose primero al Tigre, en cuya comisaría dejó carga y personal, retornando luego al Marañón para dirigirse al Pastaza. Habiendo pasado la población de San Roque, la *América* sufrió un ligero percance al trabarse un tronco entre sus hélices, con la consecuente pérdida de propulsión. Para evitar que sea arrastrada por la corriente y poder liberar las hélices, Clavero fondeó y ordenó pasar un cabo a tierra. Los trabajos se iniciaron de inmediato y, al amanecer, la cañonera estaba en condiciones de continuar su viaje. Sin embargo, al momento de llevar a cabo la maniobra para zarpar se detectó que el ancla había quedado trabada en el fondo. Esto revestía un nuevo peligro para el buque, ya que las amarras habían sido largadas previamente. Clavero reportó estos hechos de la siguiente manera[22]:

> *Como el chigre trabajase en exceso; a fin de evitar una avería en él; además de que se hacía necesario evitar que el buque, que viraba sobre el ancla chocase contra el monte, ordené largar por ojo el chicote a fin de salir rápidamente de situación semejante.*

En una actitud que lo enaltece, Clavero reclamó para sí toda la responsabilidad derivada de esa determinación, lo que motivó que su jefe inmediato calificase este aspecto del reporte como un exceso de delicadeza.

21.- *Luis Alayza y Paz Soldán,* Mi país. Algo de la Amazonía *(Lima, Librería e Imprenta Gil, 1960), p. 93.*

22.- *A.P.L. Lancha* América *1908-1914, Clavero a Donayre,* América, *Iquitos, 26/2/1910, anexa Donayre a Alayza, Iquitos, 2/3/1910.*

Superado ese percance, la cañonera continuó surcando el Marañón, arribando a Barranca el día 12, luego de haber tocado en Tres Unidos. Cinco días más tarde encostó en Puerto Bermúdez, sobre el Pastaza, desembarcando la carga y pasajeros que eran conducidos a dicho lugar. Clavero surcó algo más ese río, hasta llegar al puesto de San Isidro, transportando al capitán Boluarte y personal de tropa que iba a estacionarse en dicho lugar. Concluida esa labor, la *América* emprendió el regreso a Iquitos, arribando el día 24 de febrero.

El reporte de viaje de Clavero refleja, además, su opinión sobre el rendimiento de la nave, especialmente del estado de las máquinas y del comportamiento del personal, desautorizando así las versiones que sobre la cañonera habían surgido luego de sus accidentados primeros viajes. No deja, empero, de hacer algunas observaciones en cuanto al empleo de unidades de guerra en el servicio de pasajeros y carga, considerando que ello podía afectar su eficiencia en combate. También incluyó un croquis del río Tigre, entre su boca y la Comisaría, sobre la base de uno hecho por el teniente Mavila; y otro del puerto de Meléndez[23].

La *América* volvió a zarpar poco después de su arribo, esta vez en son de batalla. En efecto, la situación con Ecuador se había tornado muy tensa luego que ese país desconociera el arbitraje del rey de España a nuestros diferendos fronterizos, y que se produjeran violentas manifestaciones en Quito y Guayaquil, replicadas luego en Lima y Callao. La guerra parecía inevitable y ambos países movilizaron a sus fuerzas armadas. En la Amazonía teníamos que fortalecer la presencia peruana en el río Napo, y por ello se organizó una expedición militar al mando del comandante Manuel C. Márquez, jefe del batallón Guarnición de Loreto, que zarpó de Iquitos el 21 de abril en una escuadrilla compuesta por la cañonera *América* y las lanchas *Cahuapanas*, *Iquitos*, *Cuzco*, *Puno* y *Requena*[24].

23.-Ibídem.

24.-Jenaro Herrera, **Leyendas y tradiciones de Loreto** *(Moyombamba, Dirección Regional de Educación de San Martín y Editores Asociados, 2003 [1918]), p. 351.*

La escuadrilla, al mando del teniente primero Óscar Mavila Ruiz, que izaba su insignia en la *América*, permaneció en la zona comprendida entre el Curaray y la boca del Aguarico hasta fines de agosto, cuando el fantasma de la guerra se alejó gracias a la intervención argentina, brasileña y norteamericana. Durante esos meses las dotaciones de las lanchas de guerra y la guarnición militar debieron soportar serias privaciones y arduos servicios, lo que no impidió que Mavila, Clavero y otros oficiales efectuaran observaciones astronómicas para determinar la latitud de Pantoja. Esos datos, junto con un plano de orientación del Napo, fueron remitidos al prefecto Francisco Alayza y Paz Soldán para su inclusión en el plano general que en esa época estaba trabajando el cartógrafo de la Prefectura[25].

Sobre esta tediosa campaña cabe referir las anotaciones que sobre la visita de la cañonera al fundo Tarapoto hiciera Rómulo Paredes, periodista y bardo loretano que escribía con el seudónimo de monseñor Treville, quien se hallaba embarcado en ella. En este lugar, todos los buques, excepto la *Iquitos,* que había quedado en el Curaray, fueron recibidos por la señora Virginia Tejerina viuda de Panduro, propietaria del fundo, la misma que había sido expulsada del Alto Napo por los ecuatorianos. Comprensiblemente emocionada al divisar las naves, hizo que sus peones izaran él pabellón nacional para recibir a sus compatriotas y, a su arribo, les hizo entrega de ocho mil rajas de leña que había hecho cortar en espera de ese momento. Aquella tarde hubo baile en la población, con "música de acordeón tocada por la tropa, marineras, valses y luego una cuadrilla"[26].

Terminada la campaña se llevaron a cabo algunas reparaciones de menor cuantía, permaneciendo el buque en su amarradero habitual hasta el atardecer del 16 de enero de 1911, cuando zarpó con el prefecto Alayza y algunos pasajeros invitados por

25.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Mavila a Alayza,* América, *Pantoja, 23/5, 20/7, 17/8 y 8/9/1910, Romero,* Iquitos y la Fuerza Naval..., *pp. 113-114.* El Oriente, *11/8/1911.*

26.-El Oriente, *8/10/1910.*

éste, con el propósito de inspeccionar los servicios de correos y telégrafos de la vía del Pichis[27]. El viaje de ida se desarrolló sin mayores contratiempos, tocando en Requena, Contamana y Pucallpa. Sobre este último lugar, anotó el corresponsal de *El Oriente*: "a pesar de ser éste un puerto de cierta consideración, de tener buen número de moradores, nadie salió a recibirnos y sólo divisábamos a lo lejos entre los árboles algún rostro curioso que escondido nos miraba"[28].

Antes de llegar a Masisea fueron limpiadas las calderas del buque, ya que la mala calidad de la leña disponible a lo largo del río las había ensuciado en exceso. En este lugar, gracias al telégrafo, pudieron recoger 3,800 rajas de buena leña y embarcar a un práctico para surcar el Pachitea, a donde entraron el 28 de enero. Tres días después, tras sobrepasar los remolinos de Yanayacu, se encontraron con la lancha *Puno,* al mando del teniente primero Constante Hoyle, la misma que navegó abarloada hasta encostar en Yuya-Pichis.

Como quiera que las aguas del río habían bajado considerablemente, se estimó poco oportuno continuar surcándolo, por lo que se inició el retorno el día 1°. La *Puno,* mientras tanto, volvería a surcar el Pichis hasta Puerto Bermúdez llevando a bordo la correspondencia.

Desafortunadamente, debido a la velocidad del río y al poco conocimiento que de la *América* tenía el práctico, la cañonera se varó antes de salir del Pachitea. Cuatro días permaneció el buque en esa situación, tres de ellos totalmente en seco, los que fueron aprovechados para rasquetear y pintar la obra viva del buque, así como para cambiar la hélice de estribor, que estaba deteriorada.

En el viaje de retorno tocaron en Contamana, Orellana y Nauta, lugares donde el Prefecto dictó algunas disposiciones de su competencia, arribando a Iquitos la tarde del 9 de febrero[29].

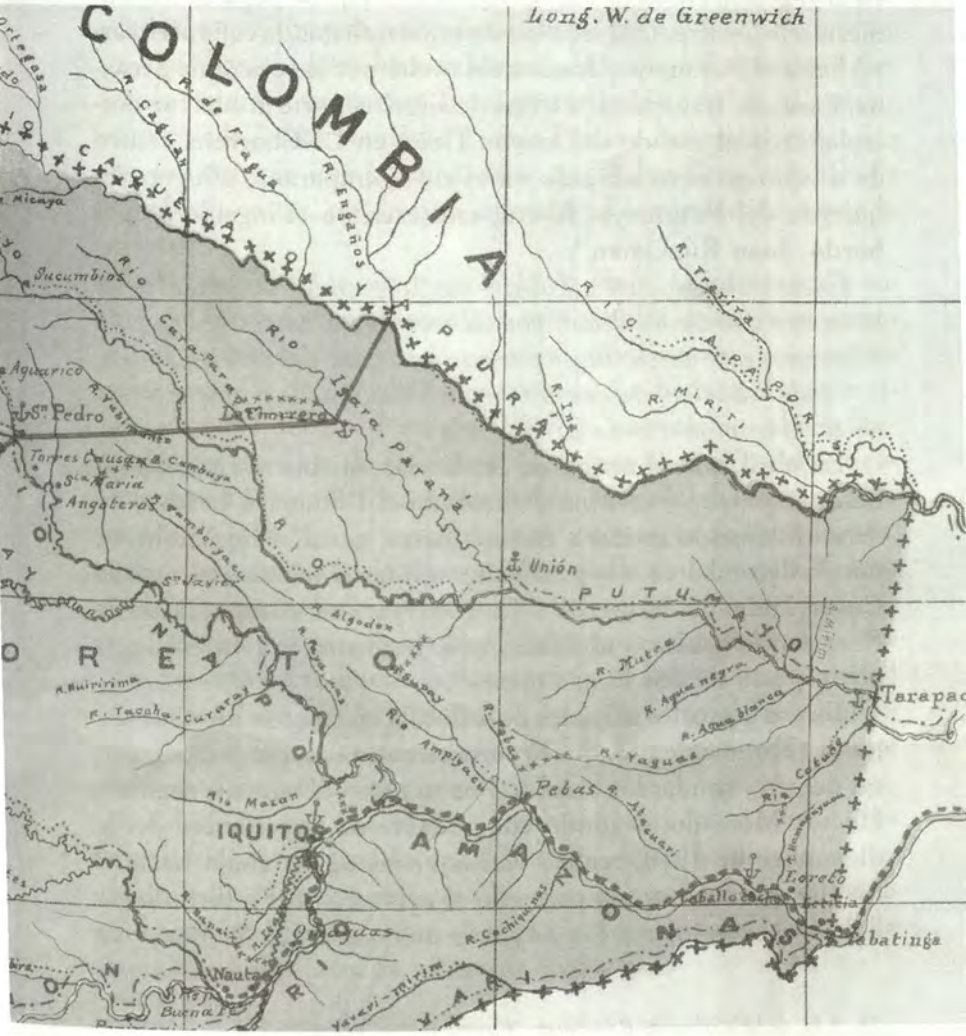
27.-El Oriente, *12, 14 y 17/1/1911.*
28.-El Oriente, *13/2/1911.*
29.-El Oriente, *9 y 10/2/1911.*

Campaña del Caquetá (1911)

Si bien los incidentes del Putumayo de 1908 habían sido formalmente superados en abril del siguiente año, tras acordar ambos gobiernos el nombramiento una comisión investigadora, la práctica ausencia de autoridades peruanas o colombianas en dicho río y también en el Caquetá habían llevado a que se convirtieran en zonas donde se imponía la ley del más fuerte. Esta situación dio lugar a que surgieran en Gran Bretaña una serie de denuncias sobre el abuso y la explotación a que era sometida la población nativa -conocidos usualmente como los escándalos del Putumayo-, acusando de ello a los caucheros que trabajaban en la zona. En parte tratando de evitar dichos abusos, y en parte para consolidar sus reclamos de soberanía en el Caquetá, en 1910 el gobierno colombiano ocupó Córdoba y La Pedrera, dos puestos en la margen derecha de dicho río, que el Perú reclamaba como propia y que era ocupada por caucheros peruanos. En diciembre de ese mismo año se despachó a la zona una expedición militar de ciento sesenta hombres, al mando del general J. Isaías Gamboa, la cual debía ser reforzada por una segunda expedición que, al mando del general Neyra, salió con destino al Amazonas en junio de 1911[30].

Mientras esto ocurría en esos lejanos parajes amazónicos, en Iquitos y en Lima se desconocía el destino de la expedición de Gamboa, pero se asumía que podía ser el Putumayo. Ante esta situación, el prefecto Alayza recibió instrucciones del presidente Leguía para desalojar a las tropas colombianas de dicho río[31]. Disponía para ello de muy escasas fuerzas militares y de las unidades de la flotilla fluvial, compuesta por las naves *América*, *Cahuapanas*, *Iquitos*, *Orellana*, *Puno*, *Requena* y *Francisco Pizarro*. De ellas, el único buque de guerra era la *América*, pues las otras eran embarcaciones pequeñas, "útiles sólo para transportar comunicaciones y pequeños destacamentos"[32].

30.- *Alberto Donadio,* La Guerra con el Perú *(Bogotá, Planeta, 1995), pp. 156-157.*
31.- La Razón. *11/12/1920.* El Oriente, *11/2/1911. "Memoria inédita del contralmirante Tomás Pizarro R.", p. 43.*
32.- *Romero,* Iquitos y la Fuerza Naval de la Amazonía..., *pp. 115-116.*



Mapa de Loreto mostrando los ríos Putumayo y Caquetá
[Luis Pesce, 1906]

La *América* fue alistada rápidamente para la acción. En este esfuerzo se le cambió el armamento menor por veinte fusiles Mauser, modelo 1910, se le instalaron dos ametralladoras Maxim en la segunda cubierta y se le bajó el montaje de popa de esa cubierta a la principal. Al término de estos trabajos, la cañonera zarpó hacia el Putumayo, donde debía velar por la soberanía peruana. Para ello transportaba tropa de ejército, parte la cual fue desembarcada al mando del mayor Tizón en La Chorrera, centro de acopio gomero ubicado en el río Igaraparaná, afluente izquierdo del Putumayo. Al respecto escribió el ingeniero de a bordo, Juan Rúnciman[33]:

> *Encontrándonos en ese lugar nos sorprendió un* veranito *de veinte días de duración, por tal motivo nos vimos obligados a permanecer en ese lugar por que las aguas del río habían descendido a tal punto que era imposible salir de la poza que forma el río en el puerto de La Chorrera*

En abril, con el arribo de las lluvias, la *América* pudo salir del Igaraparaná y continuar surcando el Putumayo hasta el 13 de abril, cuando arribó a Buenos Aires, cerca al río Yubineto, donde desembarcó a la guarnición militar al mando del capitán César Delgado Nogerol[34]. La *América,* en compañía de la *Requena*, la *Iquitos* y el aviso *Puno,* permanecería en ese lugar por espacio de dos largos meses[35].

En ese lapso, los oficiales de la flotilla efectuaron diversos viajes de reconocimiento, que le permitieron a Clavero levantar cartas del río y sondar los canales. Por su parte, el teniente segundo Héctor Mercado, segundo comandante de la cañonera desde diciembre de 1910, realizó varios viajes aguas abajo hasta el río Caraparaná usando para ello al aviso *Puno.* En dicho lugar debía dar alcance a los vapores mensuales de la Peruvian

33.-A.H. de M. *Colección Rúnciman, "Campaña del Caquetá" s/f.*

34.-A.P.L. *Compañía de Marina 1911, Yubineto,* América, *Clavero al Prefecto, 23/4/1911.*

35.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, anexo 2 al informe sobre sus condiciones de combate, 9/7/1912.* El Oriente, *24/6/1911. Pizarro, "Memoria inédita...", pp. 44-45.*

Amazon Rubber, ya que las órdenes de Iquitos vendrían en ellos[36].

Por otro lado, la prolongada estada en el Putumayo motivó que se presentaran varios problemas de salud a bordo de las unidades, especialmente por casos de beri-beri, siendo así que el teniente Mercado debió hacerse cargo de la lancha *Requena* por haber caído enfermo su patrón. Igual suerte había corrido el comandante de la *Iquitos,* teniente Tomás Pizarro Rojas. De ese modo no fue extraño que las medicinas que había llevado la flotilla quedaran cortas, por lo que en mayo se le remitió un lote adicional[37].

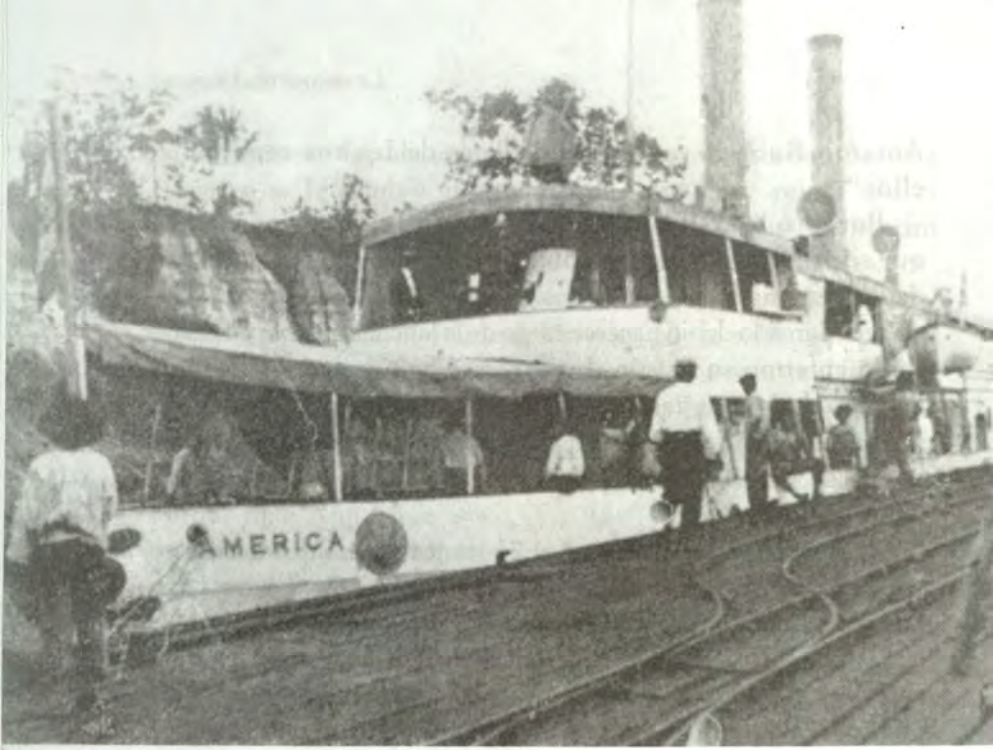
Al retorno de la *América,* el 23 de junio, la información sobre las fuerzas colombianas era más precisa, pues ya se conocía que habían ingresado por el río Caquetá y estaban posesionadas de un lugar denominado La Pedrera, en la margen derecha del río. Para desalojarlos, el prefecto Alayza disponía del Batallón de Infantería N° 9, que al mando del teniente coronel Óscar R. Benavides había arribado el 13 de mayo a bordo de la lancha *Loreto* procedente del puerto de Yurimaguas, luego de un notable desplazamiento desde su base en Chiclayo que le había tomado casi tres meses[38].

Alayza había contratado tres lanchas para transportar a las tropas peruanas al Caquetá: la ya mencionada *Loreto*, de propiedad de la casa Kahn y Polack, al mando del patrón fluvial José Domingo Barreto; la *Tarapoto*, de propiedad de Toledano, como buque hospital al mando del patrón de travesía Isaac Suárez; y la *Estefita,* de Adolfo Morey, con Manuel Benites Flores como patrón. Sus instrucciones a Benavides señalaban que debía desalojar a los colombianos de la aduanilla establecida en un lugar denominado Córdoba, en la margen derecha del Caquetá, y establecerse en la zona ejerciendo actos de soberanía efectivos.

36.-A.H. de M. Colección Rúnciman.

37.-A.P.L. Libro de Tomas de Razón 1911, pp. 135, 138, 140-142. Pizarro, "Memoria inédita...", p. 46.

*38.-*El mariscal Benavides, su vida y su obra *(Lima 1976), I, pp. 97-117.*



La **América** *en el muelle Booth de Iquitos, lista a zarpar con la expedición al Caquetá* [**Variedades**, *1911, p. 977*].

Respecto a la *América*, arribada a Iquitos luego de emitidas las referidas instrucciones, Alayza dispuso que se incorporara a la expedición llevando "víveres para dos meses, cuarenta toneladas métricas de carbón de piedra y dos meses adelantados para gastos de leña y extraordinarios". También dispuso que Benavides la despachara de retorno a Iquitos tan pronto como juzgara que su presencia ya no era indispensable, ya que sus calderas requerían el urgente reemplazo de varios tubos[39].

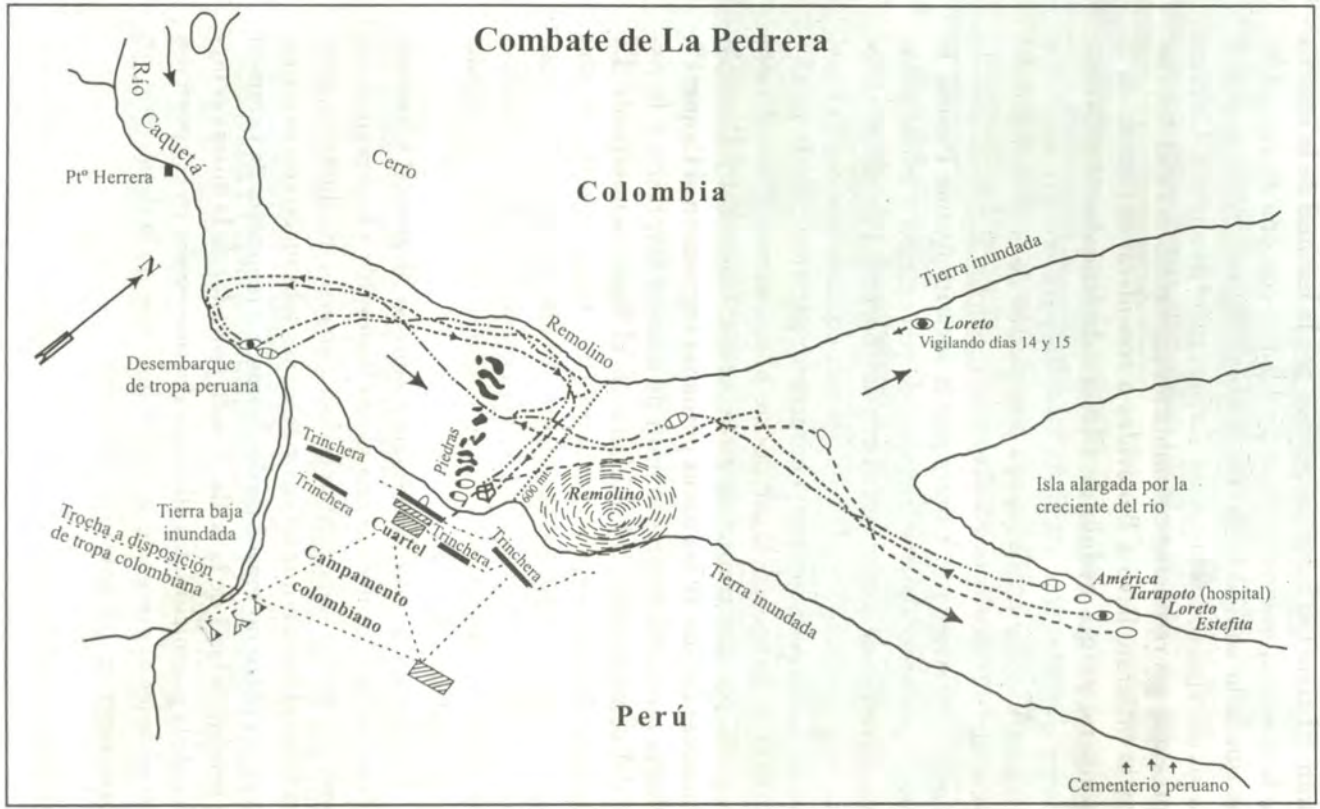
Benavides y Clavero sostuvieron algunas reuniones antes del zarpe de la expedición, lo que le facilitó al primero emitir una orden de viaje para la expedición en la que consideraba una serie de elementos propios de un desplazamiento fluvial. Con la *América* como nave insignia, la expedición zarpó la noche del 28 de

39.-Ídem, pp. 125-126.

junio. El viaje fue bastante penoso por la lentitud de la marcha de la *América*, que tuvo serios problemas con una de sus calderas que sólo superó luego de cambiar algunos tubos empleando los de repuesto de la *Loreto*. La necesidad de entrar al Caquetá antes que los refuerzos colombianos que estaban en el Amazonas lo hicieran, llevó a Benavides a considerar el retorno de la cañonera, pero a pedido de Clavero desistió de tal proyecto. Luego de detenerse en Caballococha para recoger al doctor Erasmo Vivar, y en Tabatinga por efectos de la formalidad del cruce del territorio brasileño, en la mañana del 4 de julio la expedición ingresó al Yapurá por la sacarita Avante Paraná, lo que le permitió ahorrar tres días de navegación y evitar pasar por el puerto de Teffe, en la boca del Yapurá, a donde se suponía se encontraba ya la expedición colombiana del general Neyra. La expedición surcó el mencionado río llegando en cinco días a Apaporis, lugar donde el río pasa a denominarse Caquetá y punto fronterizo entre Brasil, Colombia y Perú. Al amanecer del día 10 las naves peruanas ingresaron al Caquetá[40], y hacia mediodía se presentaron de manera sorpresiva a la vista del campamento colombiano en el lugar denominado La Pedrera. La *América* se adelantó para hacer entrega de una nota conminatoria. El subteniente Alberto Bergerie fue el encargado de llevarla, pasando a tierra en un bote de la cañonera, debidamente identificado con el pabellón nacional y la bandera de parlamento.

En la nota que el Subteniente entregó al general Gamboa, Benavides procuraba dar una salida honorable a la presencia colombiana en esa zona, atribuyéndola a un error involuntario, pero era firme al indicar que tal error debía ser subsanado con su retirada en un plazo no mayor de dos horas. La respuesta de Gamboa se produjo a las 3 de la tarde, siendo portador de la misma el médico de la guarnición. En ella indicaba que estaba en esa posición por órdenes expresas de su gobierno y que no la desalojaría sin antes efectuar las consultas del caso.

40.- Ibídem, pp. 138-143. Rúnciman da las fechas adelantadas en un día, aparentemente por una confusión.



Croquis del combate de La Pedrera, elaborado sobre la base de Romero,
Las Fuerzas de la Marina en el Nor-Oriente..., **pp. 44-45.**

El ya mencionado ingeniero Rúnciman relata de esta manera la parte final de la entrevista[41]: "Benavides le dijo al parlamentario: 'si hasta las cuatro de la tarde no veía movimiento de desocupación en el puerto, rompería los fuego'. La respuesta del parlamentario fue: 'Señor, moriremos todos".

La posición enemiga había sido cuidadosamente preparada sobre una elevación que dominaba el río, contando con la gran ventaja de tener a su frente una formación rocosa que estrechaba el canal del río, que de por sí ya era estrecho, pues en esa parte sólo tenía unos cien metros de ancho tornándose muy torrentoso y por consiguiente difícil de surcar. Este tipo de accidente es conocido en la selva como *cashuera.*

A lo largo de la orilla habían preparado cinco trincheras, que eran servidas por unos ciento cincuenta soldados, apoyados por indios huitotos y boras. Dada esta preparación del terreno, adecuadamente representado en el croquis que acompaña a este trabajo, la única posibilidad de éxito consistía en desembarcar nuestras tropas antes o después de la posición enemiga, pero tal maniobra resultaba imposible de llevar a cabo aguas abajo por cuanto el terreno estaba completamente inundado, y era sumamente difícil hacerlo aguas arriba pues había que vencer la correntada del río bajo el fuego enemigo.

A las cuatro y veinte de la tarde, habiendo vencido el plazo fijado por Benavides[42]:

> *El comandante Clavero hizo funcionar el telégrafo a máquinas y ordenó prepararse para entrar en acción, el corneta de órdenes repetía esta orden hasta momentos en que ya frente al enemigo entonó la orden de abrir fuego.*

El combate se inició con un disparo del cañón de proa de la *América,* dirigido por el teniente segundo Mercado, pero debió ser suspendido a las seis y media, tras cuatro intentos fallidos de largar la tropa a tierra. Las bajas a bordo de la cañonera y la *Loreto*, naves que habían sostenido el ataque, fueron relativa-

41.- A.H. de M. Colección Rúnciman.
42.- A.H. de M. Colección Rúnciman.

mente elevadas. En la América falleció el subteniente Bergerie, quedando heridos tres soldados, uno de los cuales falleció esa misma noche, y el marinero Manuel Piña, quien fallecería a consecuencia de esa herida poco después de llegar a Iquitos. En la *Loreto* resultó muerto el teniente César Pinglo, quedando heridos cuatro soldados, uno de los cuales falleció esa noche, y tres tripulantes[43].

Reunidos con la *Estefita* y la *Tarapoto*, que habían permanecido en la cabeza de la isla Mongubas, un poco abajo de la posición enemiga, las fuerzas peruanas atendieron a sus heridos, enterraron a sus muertos y se prepararon para reiniciar el ataque al día siguiente. Durante esa noche, en medio de una torrencial lluvia y bajo obscurecimiento total, la *América* volvió frente a las posiciones enemigas para hostilizarlas con su artillería.

El 11 de julio el combate se reinició a las once de la mañana, intercambiándose disparos durante casi cinco horas con iguales resultados que el día anterior, pero con el agravante de haberse deteriorado el sistema de gobierno de la *Loreto* durante uno de sus intentos de tocar la orilla. Las bajas en los buques peruanos fueron menores esta vez, resultando heridos dos soldados, un tripulante de la *Loreto* y el contramaestre José Navarro, quien recibió un disparo de fusil en el brazo derecho mientras dirigía el cañón de popa de la *América*. En la noche, la *América* volvió a hostilizar las posiciones enemigas[44].

Al día siguiente, poco antes de zarpar hacia un nuevo encuentro, los jefes peruanos se reunieron en consejo a bordo de la *América*. En dicha reunión acordaron empeñarse en pasar la *cashuera* a cualquier costo. El plan consistía en que la *América* se aproximara a cincuenta metros de las posiciones enemigas, fijándolas con su artillería y fuego de ametralladoras y fusiles, cubriendo de esa manera a la *Loreto* que intentaría remontar la *cashuera* para desembarcar a la tropa aguas arriba. En tal sentido, ambas na-

43.- El mariscal Benavides..., *p. 155.*
44.- Ídem..., *pp. 155-156.*

ves principiaron a moverse a las nueve y cuarenta y cinco de la mañana del día 12[45].

Al poco rato, la *Loreto se* hallaba luchando contra la correntada y recibiendo el fuego enemigo. En este esfuerzo, su sistema de gobierno fue nuevamente averiado y su patrón, Domingo Barreto, se vio obligado a virar repentinamente para salvar su nave. Al verla desandar lo avanzado, los colombianos arreciaron su fuego contra la cañonera. Dejemos que el testimonio de Rúnciman nos dé una idea de los angustiosos momentos vividos a bordo[46]:

> *Eran las 1500 horas cuando fui llamado por el comandante Clavero por intermedio del teniente Mercado... 'Póngase a órdenes del comandante Benavides', me dijo; al hacerlo el comandante Benavides me preguntó si el transporte* **Loreto** *sería capaz de vencer la corriente del río en la margen opuesta, a lo que contesté afirmativamente; luego preguntó si sería posible vencer el rápido que nos mantenía sin poder avanzar, a lo que respondí que había la posibilidad de avanzar pero aumentando la presión forzando las dos calderas a doscientas ochenta libras por pulgada cuadrada y que para ello necesitaría unos diez minutos; el comandante Benavides consultó con el comandante Clavero, quien por toda respuesta se volvió donde mí y me ordenó: 'Fuerce'. Sin esperar más regresé sin demora al departamento de máquinas y procedí a forzar la presión de las calderas por espacio de diez minutos, pasados los cuales la nave había saltado el rápido y pronto nos encontramos en la cabecera de la posición enemiga con cuatro metros de espolón metido en el barranco.*

Mientras el relato de Rúnciman refiere esencialmente lo ocurrido en la sala de máquinas, en cubierta las balas enemigas continuaban causando bajas. De la dotación cayeron heridos otros cuatro tripulantes: el práctico Zambrano, quien debió ser reemplazado en el timón por el teniente Mercado; el fogonero Sandoval, con un impacto de bala que le perforó un pul-

45.- *A.H. de M. Colección Rúnciman.*
46.- *Ídem.*

món y que lo llevó a la tumba poco después de retornar a Iquitos; el practicante de máquinas Felipe Andrade; y el marinero Tuanama. De otro lado, resultó muerto el marinero Tapuima, al estallarle uno de los tubos de la caldera que alimentaba. En la tropa las bajas fueron mayores, registrándose cuatro muertos y veintiún heridos.

Las fuerzas colombianas reaccionaron inicialmente enviando una columna de treinta hombres para oponerse al desembarco, pero ésta quedó aislada al colocarse la cañonera entre la posición que inicialmente había tenido y La Pedrera. Pocos minutos después, habiendo solucionado el desperfecto que tenía en el timón, la *Loreto* también vencía la *cashuera* y los aguerridos soldados del 9 de Infantería ponían pie en tierra para desalojar a las fuerzas colombianas. La *Loreto* también sufrió varios impactos enemigos, a resultas de los cuales quedaron heridos dos de sus tripulantes.

La posición donde había desembarcado la tropa que iba en la cañonera y en la *Loreto* era monte cerrado, por lo que hubo necesidad de desembarcar parte de la marinería loretana de las lanchas que sí estaba acostumbrada a orientarse en la selva. Cuando nuestras tropas se encaminaban sobre las trincheras enemigas, se divisó a la *Estefita* surcando también la torrentada[47].

Habiendo desembarcado la tropa de la *Loreto*, la *América* volvió a bajar el río, cruzando frente a la posición enemiga a fin de acelerar su derrota. Las tropas colombianas, viendo vencida su mejor defensa, la *cashuera*, abandonaron sus posiciones y se desbandaron por el monte dejando desamparados a sus heridos así como numeroso armamento y munición. Desde la *Amierca* la dotación continuó disparando contra la fuerza enemiga, al igual que las ametralladoras del batallón, a cargo del subteniente Marón. Finalmente, hacia las 4 de la tarde el pabellón peruano fue izado en el campamento enemigo.

Al amanecer siguiente, la *Loreto*, con tropa al mando del mayor Pablo Rosell, surcó el río hasta Puerto Córdova, que era

47.-El Oriente, *1/8/1911*. El mariscal Benavides..., *p. 157*

donde se suponía habían buscado refugio los colombianos; sin embargo, ya el enemigo había abandonado tal posición dirigiéndose por tierra al río Apaporis, con intención de cruzarlo hacia el Brasil. Para afianzar la presencia peruana en dicho lugar, Benavides estableció un puesto de vigilancia, retornando luego a La Pedrera para el sepelio de los caídos en la acción del día precedente, entre los cuales se encontraba Antonio Paredes, segundo práctico de la *Loreto*, y Julián Tapullima, marinero de la *América*. Además, el último día de combate habían resultado heridos numerosos soldados y seis tripulantes, cuatro de la *América* y dos de la *Loreto*[48].

La victoria tan caramente lograda no tuvo un correlato en el campo diplomático, pues el 19 de julio, sin conocer lo sucedido en La Pedrera, ambos gobiernos acordaron detener la expedición del general Neyra en Manaos y que la expedición peruana al mando de Benavides retornara a Iquitos. Acordaron también que, aun cuando se hubiera producido un encuentro armado por falta de conocimiento oportuno de dicho acuerdo, se mantednría la guarnición militar colombiana en Puerto Córdoba, aguas arriba de La Pedrera. En cumplimiento a este acuerdo, las fuerzas peruanas desocuparon el Caquetá, devolviendo a Colombia lo capturado en La Pedrera.

Tan amargo epílogo a la gesta del Caquetá vino acompañado de una terrible epidemia de paludismo, que causó más bajas entre los expedicionarios peruanos que el combate mismo.

El 16 de julio la *América*, que había recibido numerosos impactos enemigos, varios de los cuales aún se conservan como testimonio de su actuación en dicha acción, inició su retorno a Iquitos con los heridos de mayor gravedad y los prisioneros colombianos a bordo. El comandante Benavides bajó en ella hasta la boca del Apaporis para indagar sobre el paradero de las fuerzas colombianas que habían huido hacía ese río. Al llegar a la guarnición brasileña fue informado de que éstas habían

48.-*Romero*, Iquitos y la Fuerza Naval..., *pp. 117- 121.* El Oriente, *1/8/1911.* El mariscal Benavides..., *p. 161. A.H. de M. Colección Rúnciman.*



Al retorno del Caquetá [Variedades *1911, p. 1194]*

sido desarmadas al cruzar la frontera; esa misma noche la cañonera zarpó para continuar su viaje. A pesar de los cuidados del doctor Erasmo Vivar, el paludismo adquirido en el Caquetá causó tres muertes a bordo durante la travesía. Dos de los fallecidos fueron los prisioneros colombianos sargento Efraín Torreal y soldado Florentino Beltrán, a los que se sumó el grumete de la dotaci{on Faustino Guivín[49].

Tras quince días de navegación, el 31 de julio la *América* arribó a la capital loretana, siendo recibida apoteósicamente. Lamentablemente, muchos de sus hombres retornaban al puerto

49.-A.H. de M. Colección Rúnciman. A.P.L. Compañía de Marina 1911, Iquitos, América, *Clavero a Alayza, 31/7/1911.*

base gravemente enfermos y fallecerían ahí poco después, como ocurrió con el propio comandante de la cañonera [50].

A pesar de su enfermedad, Clavero persistió en mantenerse al mando de su buque, siendo uno de sus últimos actos el presentar un valedero reclamo cuando la caja fiscal pretendió descontar de los haberes de su dotación, adeudados desde abril, el importe del excedente de combustible utilizado tanto en el Putumayo como en el Caquetá[51].

El 8 de agosto, debido a su delicado estado de salud, Clavero debió dejar el mando de la *América*. Fue reemplazado brevemente por el teniente primero Manuel Sotil, oficial de la Comisión Hidrográfica, pues el teniente Mercado había zarpado con la lancha *Elisa* hacia La Pedrera llevando medicinas y equipos sanitarios a cargo del doctor Matías Ferradas. Ese mismo mes se hizo cargo de la cañonera el ingeniero Juan Rúnciman, quien mantuvo dicha función hasta noviembre, cuando asumió el comando el teniente Manuel D. Faura[52] por muy breve tiempo, pues en enero fue relevado por el teniente segundo Constante Hoyle[53].

Como en otras oportunidades, terminada la campaña la dotación fue reducida a una mínima expresión, mientras una comisión la inspeccionaba para ver si los daños recibidos en el combate ameritaban repararla o reemplazarla. Las versiones periodísticas iniciales señalaban que había quedado inservible, e incluso el diario *El Oriente* propuso llevar a cabo una colecta pública para comprar una nave que la reemplazara[54]. Sin embargo, la comisión se pronunció por la reparación de la nave,

50.- El Oriente, *1/8/1911. A.P.L Lancha* América *1908-1914, Taboada a Alayza, 16/8/1911.*

51.- *A.P.L. Compañía de Marina 1911, Iquitos,* América, *Clavero a Alayza, 3/8/1911; Libro de Tomas de Razón 1911, p. 147.*

52.- El Oriente, *9/8/1911. A.P.L. Libro de Tomas de Razón 1911, pp. 147, 177, 178 y 184. A.H. de M. Lancha* América, *listas de revista del 11/8 al 11/12/1911.*

53.- *A.H. de M. Lancha* América, *lista de revista 12/1/1912.*

54.- *"Los héroes de La Pedrera"*, El Comercio *9/8/1911* (El siglo XX en el Perú a través de El Comercio *(Lima,* El Comercio, *1992), II, p. 126.*

dado que los daños habían sido principalmente en su obra muerta. A fines de año la casa Wesche inició los trabajos en la cañonera.

Mientras esto se llevaba a cabo, el Batallón nº 9, en su repliegue de la zona del Caquetá, fue alojado a bordo. Esta unidad de nuestro ejército había perdido casi tres cuartas partes de sus efectivos por efecto de las enfermedades contraídas en la zona del Caquetá, contándose entre los fallecidos a varios de sus jefes. El propio comandante Benavides cayó enfermo y fue enviado a Europa para que se recuperase de esos terribles meses de campaña[55].

Diversas comisiones y campaña del Putumayo (1912-1913)

Como se ha señalado, a principios de enero de 1912 asumió el mando de la cañonera el teniente segundo Constante Hoyle, quien zarpó con ella el 22 de ese mes; llevaba a bordo al prefecto Alayza y algunos invitados suyos, siendo su propósito realizar un viaje de inspección hasta el Pongo de Manseriche, en el Marañón, y luego hasta Masisea, en el Ucayali. En este trayecto las máquinas de la cañonera sufrieron un percance, por lo que debió permanecer en Inahuayo por tres días y medio. Retornó a Iquitos de su comisión el 24 de febrero, permaneciendo en desarme mientras esperaba los fondos necesarios para su reparación[56].

A mediados de 1912 encontramos a la *América* tomando parte en la ceremonia inaugural de la estación inalámbrica de Itaya. En esa oportunidad, y debido al mal estado de uno de sus timones, colisionó levemente con la lancha *Luz II*, que al mando de su patrón Salomón Coriat bajaba por el Itaya[57].

Pocos días después de este accidente, el teniente Hoyle presentó un detallado informe sobre el estado de su nave, por el

55.-A.P.L. *Libro de Tornas de Razón 1911, pp. 174, 181.*
56.-La Razón, *11/12/1920.*
57.-El Oriente, *17/6/1912.*

cual sabemos que la situación de las máquinas había continuado deteriorándose debido a la falta de los repuestos que tantas veces se habían pedido a Inglaterra. Por otro lado, es interesante señalar la comparación que hace el referido oficial entre la *América* y las cañoneras brasileñas, a las que consideraba superiores en capacidad de combate[58].

A mediados de 1912 se produjo un nuevo incidente en la frontera con Colombia, esta vez en el Putumayo. La lancha colombiana *Cisne* se presentó al puesto peruano de Tarapacá pidiendo permiso para pasar a comerciar. A bordo se encontraba un empleado civil de la frontera brasileña apellidado Riveiro, aparentemente con la intención de interceder a favor del pedido colombiano. Obviamente, el permiso le fue negado pero previendo que se produjeran nuevos incidentes la Prefectura ordenó enviar a la *América* a dicha zona. Para ello se autorizaron algunos trabajos de reparación. El presupuesto para los trabajos requeridos ascendía a veinte mil libras, de las cuales se habilitó apenas la décima parte. Pese a ello, la dotación trabajó día y noche, bajo la atenta vigilancia de Hoyle, y el 6 de noviembre la cañonera zarpó en demanda de Tarapacá[59].

Es conveniente señalar que al momento de tocar en Tabatinga las autoridades brasileñas exigieron a Hoyle una declaración en el sentido que la cañonera no iba al Putumayo con intenciones de atacar a sus vecinos. Algo similar se le exigió al comandante del aviso *Cahuapanas,* cuando en febrero de 1913 pasó por dicho puerto en demanda del Putumayo peruano[60]. Esto podría considerarse una intromisión en los derechos peruanos de libre navegación del Amazonas; sin embargo, es necesario recordar que el ingreso a aguas brasileñas se regía por el principio de mutuas concesiones, y que era necesario un mínimo de formalidades para ello. El Brasil cuidó de mantener una actitud neutral en los conflictos que sostuvieron Perú y Colombia durante esos años, aun cuando puede argüirse que

58.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto 22/7/1912.*
59.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto 22/2/1913.*
60.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto 20/2/1913.*

en ciertos momentos favoreció a los colombianos.

La *América* arribó a Tarapacá el 14 de noviembre de 1912, estación en la que habría de permanecer durante cuatro meses. Tan prolongada estadía motivó una serie de problemas de salud propios de esa región (especialmente paludismo). La descripción que Hoyle hace de los padecimientos de su tripulación es realmente patética, pero a la vez pone en evidencia el alto sentido del deber de todos y cada uno de los miembros de la dotación. Apenas tres semanas después de su arribo caían enfermos el maquinista Félix Usseglio[61], "con fiebre y vómitos y síntomas nada tranquilizadores, pues mostraba gran nerviosidad y los vómitos no le paraban; Manuel Lincho, fiebre y tos; Ascencio López y Manuel Salceda, fuerte fiebre".

En diciembre ya eran catorce los enfermos a bordo, y dieciocho en la guarnición, que estaba bajo el mando del teniente Chávez. Sobre ellos informó Hoyle al Prefecto[62]:

> *...el segundo ingeniero Félix Usseglio y el carbonero Felipe Pérez están de tal modo graves que hay bastante fundamento para creer que pueden morir en pocos días. Por tal motivo los envío a esa para que puedan curarse. Serán llevados por la lancha* Iquitos. *Suplico a V.S. que el carbonero Pérez sea remitido al hospital militar, pues no tiene recursos para curarse.*

La *Iquitos* también llevaba de retorno uno de los timones de la cañonera, que se había roto durante una de sus navegaciones por el Putumayo.

El 13 de febrero de 1913 falleció el marinero José Pinchi, y para fines de ese mes dos terceras partes de la tripulación de la *América* se hallaban enfermas, incluido el propio teniente Hoyle, que al respecto señala: "estoy perfectamente palúdico y enflaquecido, conservando una mediana salud debido a una fuerte dosis de quinina tomada diariamente"[63]. Sin médico a bordo,

61.-A.P.L. *Lancha* América *1908- 1914, Hoyle al Prefecto,* 2/12/1912 y 21/2/1913.
62.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto,* América, *Putumayo,* 11/12/1912.
63.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto,* América, *Tarapacá,* 20/2/1913.

el propio Hoyle debía velar por la salud de su dotación, a la que atendía con "vino de Winter Smith y píldoras de Chagres; la sal inglesa de frutas y perlas de quinina"[64].

Los enfermos fueron bajados a tierra, donde se les atendía de la mejor manera posible, para lo cual se comenzó a cultivar plátano y yuca, así como a criar gallinas para los que estaban más delicados. Es importante destacar que la base alimenticia de a bordo era poco aparente para las tripulaciones loretanas, pues consistía esencialmente en arroz de la India y alimentos en conserva, fuera de fideos y paiche seco, que se veían afectados rápidamente por la humedad de la bodega[65].

La mayor parte del tiempo que la cañonera estuvo en el Putumayo, permaneció estacionada en Tarapacá y Santa Clara (actualmente en el Putumayo colombiano). No pueden dejar de mencionarse las serias observaciones que efectuara Hoyle sobre la situación de ambas guarniciones, y especialmente de la primera, que estaba ubicada en la boca del Cotuhé pero orientada casi totalmente al territorio brasileño, indicando que dadas las características del lugar, sería muy difícil defenderla. La lucha librada en ese lugar veinte años más tarde haría recordar estas premonitorias observaciones[66].

Limitada por un escaso presupuesto de combustible, la *América* realizó unas pocas exploraciones, la primera de las cuales fue a mediados de diciembre, cuando bajó hasta el puesto fiscal brasileño de Mesa de Rentas, a dos horas de Tarapacá. Posteriormente, surcó el río hasta la boca del Yaguas (actual límite peruano-colombiano). Pese a estas limitaciones, el teniente Hoyle era consciente de la necesidad de incrementar la actividad exploratoria en el río Putumayo, de modo de poder elaborar planos de los alrededores, y con tal propósito solicitó que se le enviara la lancha *Cuzco*, "que está amarrada al barranco hace

64.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto,* América, *Putumayo, 11/12/1912.*

65.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto, 2 y 11/12/1912 y 20/2/1913.*

66.-A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto, 2/12/1912.*

tanto tiempo", comprometiéndose a refaccionarla con el personal de la *América*[67].

Otro punto crítico que hubo de enfrentar Hoyle durante su permanencia en el Putumayo fue el relativo a la necesidad de reforzar la dotación de la cañonera, pues los puestos de combate que debía cubrir no le dejaban oportunidad de satisfacer otras necesidades, algunas tan urgentes como una mínima labor de control de averías[68].

Reparaciones en Manaos (1920)

Desde su regreso del Putumayo la *América* fue deteriorándose lentamente por la casi absoluta carencia de fondos suficientes para su mantenimiento. Atendiendo a tal situación, el capitán de navío Ernesto Caballero y Lastres, prefecto del departamento por esos años, dispuso que una junta técnica examinara la nave para determinar su valor militar y si éste justificaba el someterla a una reparación completa. La referida junta opinó que la *América* debía ser enviada bajo remolque o con escolta a Manaos o a Belem do Pará para ser reparada. Lamentablemente, la renuncia de Caballero y Lastres a la prefectura impidió que dichos trabajos se llevaran a efecto, limitándose a una reparación local a cargo del ingeniero de la Armada Benjamín Larrea y Romero. El año anterior había hecho lo propio el teniente ingeniero Pedro Castelar, lo que le permitió llevar a cabo un viaje en junio de ese año al Ucayali, conduciendo al prefecto coronel Benjamín Puente[69].

En 1920, al hacerse cargo de la Prefectura de Loreto don César Ruiz y Pastor, el tema de las reparaciones de la *América* volvió a ser activado. A principios de aquel año el Prefecto se dirigió al ministro de Marina planteando tres alternativas para la cañonera:

67.- A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto, 26/2/1913.*
68.- A.P.L. *Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto, 18/11/1912.*
69.- La Razón, *7/4 y 11/12/1912. Romero,* Iquitos y la Fuerza Naval..., *pp. 124-125.*

a) repararla en Belem do Pará y llevarla luego al Callao, pues su tamaño era excesivo para los ríos de cabecera;
b) repararla en Manaos y retornarla luego a Iquitos; o
c) rematarla como estaba.

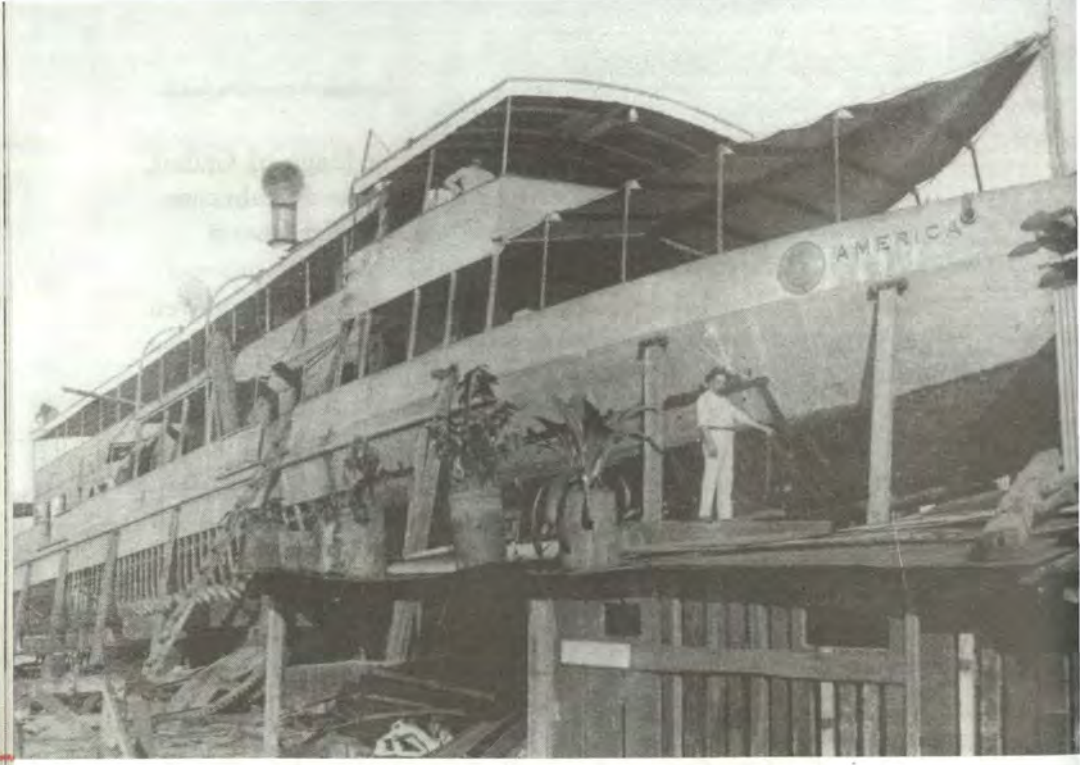
Se descartaba la posibilidad de efectuar los trabajos en Iquitos, pues no existía dique seco y la corredera de la Casa Strassberger, la única en dicho puerto, no era adecuada para el porte de la nave[70].

La respuesta de Lima fue a favor de la segunda opción, disponiendo el zarpe de la cañonera hacia el puerto de Manaos, donde debía ser puesta a órdenes del cónsul peruano para los trabajos de reparación en los astilleros de la Amazonas Engineering Co., representante de Booth Engineering. De inmediato se levantaron varias voces opositoras, aduciendo que los mismos trabajos podían ser llevados a cabo en Iquitos con el consiguiente ahorro de dinero fiscal. Extensos artículos aparecieron en los periódicos locales, por un lado *La Mañana* y *El Oriente,* atacando al Prefecto; y de otro lado *La Razón,* defendiendo su determinación[71].

Pese a todo ese revuelo, la *América,* al mando del teniente primero Luis Colmenares Alday, zarpó del muelle de la Booth Company en demanda de Manaos el 26 de marzo de 1920. A bordo llevaba parte del material que iba a ser utilizado en las reparaciones, entre ello cierta cantidad de planchas metálicas que dieron lugar a un accidente del que informó el diario *La Razón* de la siguiente manera[72]:

> *Luego de salir, es decir, al dar frente a la Plazuela del General Castilla la vuelta para emprender el viaje, una mala maniobra del práctico, que cerró la caña del timón cuando navegaba a toda fuerza, la hizo dar tal inclinación que las planchas de acero que llevaba a su bordo para ser empleadas en su casco, se voltearon alcanzando algunas de ellas al maquinista, señor Bruce, hiriéndole de gravedad en las piernas.*

70.-La Razón, *30/3/1912.*
71.-*A.H. de M. Colección Luis Colmenares Alday.*
72.-La Razón, *11/12/1920.*



La América *durante las reparaciones en Manaos*
A.H. de M. Colección Colmenares.

La nave tuvo que retornar al muelle de la Booth para desembarcar al primer ingeniero Guillermo Bruce y embarcar a Félix Usseglio en su reemplazo, continuando de inmediato el viaje. La cañonera arribó sin novedad a Leticia el 30 de marzo, y al puerto brasileño de Manaos el 3 de abril. De inmediato el teniente Colmenares se puso a órdenes de Guillermo E. Roshental, cónsul peruano en dicho puerto, quien estaría a cargo del control de los trabajos[73].

Luego de visitar los diversos talleres que existían en el puerto, Colmenares y Roshental determinaron que el único apropiado para realizar los trabajos que requería la *América* era el de la Amazonas Engineering, con la que se suscribió el respectivo contrato. Pocos días después, dicha empresa inició los siguientes trabajos: cambio total de la obra viva, recorrido general de

73.- La Razón, *30/3 y 7/4/1912.*



La América *durante las reparaciones en Manaos*
A.H. de M. Colección Colmenares.

las máquinas principales y secundarias, así como de las calderas, válvulas del circuito de vapor y del sistema eléctrico, tendiendo un nuevo cableado. En el aspecto de habitabilidad, debía ampliarse el número de camarotes, cambiando todos los servicios higiénicos. También debía pintarse el casco y la superestructura, reparar los botes y el winche, cambiar los timones, y reparar las mesas y bancas para tripulación. Asimismo, debía hacerse una nueva toldilla, "de madera de cedro, barnizada por el interior y cubierta de lona por el exterior". Finalmente, tenía que ser colocada una nueva chimenea de proa, con escala y palo de señales; además de algunas otras obras de menor cuantía. Todos estos trabajos demandaron un desembolso de 9,500 libras peruanas[74].

74.-La Razón, *11/12/1912.*

Tras largos meses en el astillero, durante los cuales contó con el decidido apoyo del cónsul Rosenthal, la reconstruida cañonera *América* fue puesta nuevamente en el agua el 20 de setiembre de 1920, en el marco de una concurrida ceremonia animada por la banda de la Sociedad Musical Portuguesa y apadrinada por W.J. MacDonald, gerente del astillero, y por Manolita Rosenthal, esposa del cónsul.

La ceremonia fue cubierta por un diario local, en cuya nota se lee[75]: "d. Manoelita Rosenthal fez espocar na quilha da *America* uma garrafa de champagne que se achava pendida da proa em uma fita com as cores da bandeira do Perú".

Al término del lanzamiento se llevó a cabo una recepción ofrecida por el astillero, todo lo cual fue filmado por la *Amazon Film* de esa ciudad.

Los trabajos finales fueron llevados a cabo entre octubre y noviembre de ese año, meses en los cuales la dotación de la cañonera peruana recibió múltiples muestras de afecto por parte de la sociedad brasileña, como la función especial que tuvo lugar en el teatro Politeama el 20 de noviembre, presentando como número principal a la troupe Alegría y Enharl[76].

Tras llevar a cabo satisfactoriamente las pruebas correspondientes, y luego de retribuir los agasajos mediante una fiesta ofrecida a bordo, la cañonera dejó el puerto de Manaos el 27 de noviembre en demanda de su base. Por disposición del cónsul Rosenthal, la *América* embarcó a varios peruanos repatriados, uno de los cuales, apellidado Sánchez, falleció cuando la nave se encontraba aún en aguas brasileñas, siendo enterrado en el cementerio del puerto que se ubica en la boca del río Yutahy. El arribo a Iquitos se produjo finalmente al mediodía del 8 de diciembre de ese año[77].

Al día siguiente la *América* salió en una corta travesía de prueba hasta Punchana, donde tenía lugar la fiesta de la Purísi-

75.- Gaceta da Tarde, *Manaos 21/9/1920.*
76.-A.H. de M. Colección Luis Colmenares Alday.
77.-Ídem.

ma. A bordo iban todos los oficiales de la Flotilla de Loreto: comandante Hoyle, tenientes Colmenares y López Mindreau, y el alférez de fragata Federico del Águila[78].

Campaña de Leticia (1932-33)

En los años subsiguientes a su recorrido en Manaos, fuera del paréntesis causado por la revolución separatista de Cervantes, la *América* continuó prestando sus importantes servicios a la región, tanto en el aspecto de defensa como en lo relativo a las exploraciones de los ríos y a los trabajos de límites. De ese modo tomó parte en los trabajos demarcatorios de la frontera con Brasil en 1921, y en 1924 realizó un viaje a Yurimaguas, pero el estado de sus máquinas seguía causándole problemas por lo que al año siguiente se le cambiaron los tubos de ambas caldeas[79]. En el primer semestre de 1926 condujo a un grupo de congresistas de Iquitos a Puerto Bermúdez, y en octubre del mismo año llevó a cabo una comisión al río Napo. Además de estas funciones, la *América* y la *Cahuapanas* participaron en los estudios que una comisión norteamericana realizó sobre las plantaciones caucho; en el transporte del prefecto al Huallaga; y en el viaje de inspección que el contralmirante Woodward, jefe de Estado Mayor General de Marina, hizo desde Yurimaguas a Iquitos[80].

Por otro lado, en el aspecto organizativo, las fuerzas navales en la región amazónica dejaron de depender de la Prefectura para subordinarse directamente al Ministerio de Marina,

78.-O Jornal o Comercio, *Manaos 21/11/1920.* La Razón, *11/12/1920.* El Oriente, *9/12/1920.*

79.-*A.H. de M. Expedientes Administrativos, Casa Israel y C°, Iquitos, 29/12/1925, informe del teniente primero ingeniero de la* América *Fermín A. Jiménez al jefe de la Flotilla.*

80.-*León Garaycochea,* Legislación Naval *(Lima 1929), XI, pp. 68 y 88. A.H. de M. Expedientes Administrativos, Casa Israel y C°, resolución ministerial 242, 15/6/1926. Casa Strassberger, resolución ministerial 338, 20/10/1926. Romero,* Iquitos y la Fuerza Naval..., *pp. 129- 131.*

permitiendo así un manejo más coherente de los medios navales en la zona. La Flotilla Fluvial quedó de esa manera constituida por la *América*, la *Iquitos* y la *Cahuapanas*.

A partir de 1926 se iniciaron las gestiones para llevar a cabo un nuevo recorrido de la *América* en Manaos. Tal como en la anterior ocasión, se levantaron voces en contra de ese proyecto, aduciendo que los trabajos podían ser efectuados en Iquitos. Finalmente, esta postura se impuso y la Casa Israel de esa ciudad tuvo a su cargo los trabajos respectivos en 1929[81]. No obstante, al parecer dichos trabajos no fueron apropiados y en noviembre de ese año la cañonera se dirigió a Manaos para llevar a cabo trabajos de reparación en los astilleros de la Amazonas Engineering Company Limited, encontrándose de regreso a Iquitos a principios de 1930[82].

El 1° de setiembre de 1932 un grupo de peruanos armados capturó la ciudad de Leticia, la misma que en cumplimiento al tratado secreto Salomón Lozano, había sido entregada a Colombia en agosto de 1930. Esta entrega había generado gran indignación en el pueblo loretano, impulsando esta medida de fuerza que nos llevaría a un nuevo conflicto con Colombia. Al conocerse estos hechos en Iquitos, la *América* fue enviada hacia Ramón Castilla en la madrugada del día 2[83], al mando del capitán de corbeta Guillermo Lastres y con el teniente segundo Carlos Granadino como segundo comandante. Dos días después la cañonera había llegado a su destino en Ramón Castilla, donde permanecería hasta el 26 de ese mes brindando todo el apoyo posible a los pobladores peruanos de Leticia. En dicha fecha dejó el puerto para adelantarse al convoy que transportaba al Destacamento Putumayo, que iba a reforzar la posición de Puerto Arturo o Puca-Urco[84].

81.-*A.H. de M. Expedientes Administrativos, Casa Israel y C°, resolución ministerial 80, 23/2/1929.*

82.-*A.H. de M. Expedientes Administrativos, Amazonas Engineering C. Ltd.*

83.-*Donadio,* La Guerra con el Perú*..., p. 125.*

84.-*Fernando Romero Pintado,* Las Fuerzas Navales de la Marina en el Nor Oriente y la Guerra Fluvial *(Lima 1935), pp. 52-54.*

Tras vencer las dificultades del viaje, y habiendo satisfecho las consabidas protestas de neutralidad y cierta oposición de los funcionarios fronterizos brasileños, la expedición se unió a la *América* el 3 de octubre en Puerto Asunción, sobre el Putumayo. Navegando bajo su escolta y la de la cañonera *Napo*, los vapores *Alberto* y *Huallaga*, junto con las lanchas *San Martín*, *Victoria* y *Salaverry*, arribaron a su destino el 8 de octubre. El viaje había terminado sin mayores contratiempos, pese a que los colombianos habían podido oponerse con las cañoneras *Santa Marta* y *Cartagena*, estacionadas igualmente en el Putumayo, u hostilizar el cruce del Caraparaná empleando las tropas de la guarnición de El Encanto. Sin lugar a dudas, el empleo de reconocimiento aéreo fue esencial en ese tránsito[85].

La *América,* una vez arribada la expedición a Puerto Arturo, bajó el río para estacionarse cerca de Tarapacá, donde permaneció hasta el 20 de enero de 1933. En dicha fecha se dirigió a la boca del Putumayo para obtener información sobre la expedición colombiana que al mando del general Vásquez Cobo había ingresado al Amazonas a fines de diciembre de 1932, compuesta por cinco naves de transporte, dos cañoneras y un buque hospital. Al concluir con esta comisión se dirigió a Leticia con órdenes de defenderla ante cualquier intento de ataque.

En cumplimiento a sus instrucciones, la *América* ingresó al Amazonas, surcándolo en demanda de Leticia, cuando a las dos de la tarde del 27 de enero, a la altura de la isla Aramaza, la cañonera brasileña *Alegría* la interceptó aduciendo tener órdenes de no dejar pasar a los buques peruanos, colombianos o neutrales que trajeran material de guerra a cualquiera de ambas naciones. La actitud del comandante brasileño obedecía a órdenes de su gobierno, que consideraba necesario exigir que las naves de guerra peruanas solicitaran licencia cada vez que ingresasen a aguas brasileñas. Cumplido el trámite de informar el destino de su

85.- Sobre la actitud brasileña véase Sergio Correa da Costa, A Diplomacia Brasileira na Questao de Leticia *(Río de Janeiro 1942), pp. 75-80, apéndice "A nuetralidade do Brasil. Romero,* Las Fuerzas Navales de la Marina..., *pp. 53-54, 60.*



La América *en una revista fluvial en 1976.*

viaje y su compromiso de no trabar acción hostil alguna en territorio brasileño, la *América* pudo continuar su viaje al ocaso del día siguiente, arribando a Leticia en la madrugada del 29 de enero[86].

La legalidad de este acto está fuera del contexto de este estudio, pero puede indicarse que tal permiso venía siendo solicitado por las autoridades brasileñas de Tabatinga desde 1911, por lo menos, de acuerdo a los tratados vigentes. De ese modo, al pasar hacia el Putumayo la flotilla peruana había cumplido con esa formalidad, pero cuando la *América* debió reingresar a aguas brasileñas no recabó el permiso respectivo. En tal senti-

86.-Guillermo Faura Gaig, Los Ríos de la Amazonía Peruana *(Lima 1962), pp. 438-440.*

do, la actitud brasileña habría sido comprensible. Menos comprensible resultaba el hecho que no se pusiera igual celo en detener a la expedición colombiana que, compuesta por cinco buques y tres lanchas, se hallaba en Manaos y se aprestaba a dirigirse hacia el Putumayo, como finalmente se llevó a cabo[87].

Poco después se produjeron los combates de Tarapacá y Güeppí, por lo que la *América* fue comisionada al Napo para prever cualquier posible intento enemigo de ingresar a dicho río por las trochas que llegan a Pantoja. Permaneció en ese lugar brindando diversos servicios, uno de los cuales fue el transportar al teniente segundo José Mosto Mosto con las seis minas de su fabricación que se utilizarían exitosamente contra la cañonera colombiana *Magdalena*, cuando ésta intentó atacar Puca-Urco[88].

Los años posteriores

Al momento del conflicto con Colombia la *América* ya era una unidad anticuada. Pese a ello continuó prestando sus servicios a la Marina de Guerra y a la Amazonía. Fueron numerosas las comisiones que desempeñó con el correr de los años, las más relacionadas con el desarrollo de esa región tan prometedora como es nuestra selva. Hacer un recuento de cada uno de estos viajes no tendría mayor sentido, ya que sería enumerar la larga lista de ríos navegables que tenemos en el Oriente. Cabe sí destacar algunos puntos, cosa que haremos brevemente en los siguientes párrafos.

Nuestra cañonera no participó en el conflicto con Ecuador de 1941 por hallarse sometida a reparaciones en el río Itaya. Conocemos también que en los años cincuenta se le cambió el sistema de alimentación de calderas de carbón a petróleo. En 1951 hizo al menos tres viajes a Pucallpa, y otro más en 1954[89].

87.-Correa da Costa, A Diplomacia Brasileira..., *pp. 75-80.*
88.-Romero, Las Fuerzas Navales de la Marina..., *p. 94.*
89.-A.H. de M. Dirección de Intereses Marítimos, legajo de reconocimientos y Acción Cívica 1944-1966.

En 1976, habiendo excedido con largueza su tiempo de vida útil, la cañonera fue convertida en buque museo, con el propósito de pasear su ya venerable figura por los diversos poblados de la Amazonía transmitiendo un mensaje de peruanidad.

Al estallar el conflicto de 1981 la *América* fue puesta nuevamente en servicio activo y, aun cuando de manera modesta, de acuerdo a sus posibilidades, volvió a alejarse de su puerto base en son de batalla.

El 27 de marzo de 1983 la *América* fue puesta nuevamente en condición de inactividad. Tal como se había previsto en 1976, el buque debía ser convertido en un museo, pero la tarea era enorme y bastante costosa. Finalmente, en 1987 el Servicio Industrial de la Marina inició la restauración de la nave colocándola en el dique flotante para llevar a cabo una minuciosa inspección de su casco. Los resultados eran previsibles y hubo que cambiarle prácticamente todas las planchas del casco, además de algunas cuadernas y varias planchas de la superestructura, conservando eso sí las planchas que mostraban los impactos que la nave había recibido en el combate de La Pedrera. Se reconstruyeron el puente de mando y el camarote del comandante con muebles similares a los que tenía en 1911 y fueron habilitadas dos ambientes de la nave para que funcionaran como salas de exposición[90].

En 1988 dichos trabajos se encontraban bastantes avanzados y se pudo inaugurar las primeras muestras, una dedicada al teniente primero Manuel Clavero, y la otra a la Marina de Guerra y la Amazonía. Quien esto escribe, entonces capitán de corbeta, tuvo a su cargo preparar y montar dichas exposiciones, contando con el entusiasta apoyo del entonces capitán de fragata Miguel Teixeira Rivarola.

Las dificultades económicas de los años 90 no permitieron dar a la cañonera un adecuado mantenimiento, raqzón por la cual a finales de esa década volvió a requerir reparaciones sig-

90.- *Jorge Cayro Cruz, "La legendaria cañonera* América, *primer museo fluvial", en* Revista de Marina, *año 82, nº 2 (setiembre octubre 1989), pp. 193-200.*

nificativas, las que quedaron concluidas en julio del año 2000. En esa oportunidad se le reinauguró como buque museo y se acuñó una medalla conmemorativa.

Hoy, la *América* se encuentra acoderada al barranco de Iquitos para continuar desde ahí prestando sus servicios a la región. Ya no la veremos partir preparada para el combate ni retornar victoriosa, pero su presencia será un recuerdo permanente de la férrea voluntad de tantos hombres que al servicio de la Armada vivieron y lucharon por defender esas tierras.

La *América* es un homenaje de la Marina de Guerra del Perú a la memoria de hombres como el teniente Clavero, los marineros Tapuima y Piña, y el fogonero Sandoval, quienes supieron dar su vida por lo que ellos tanto amaron: una Amazonía pujante, próspera y peruana.


CLAVERO

Marinos en La Pedrera



Teniente primero
José Manuel Sixto Clavero Muga[1]

Nacido en Lima el 1° de abril de 1879, y bautizado quince días más tarde, nuestro personaje fue el único varón de los siete hijos del matrimonio de José González Clavero Iglesias con Jacinta Muga.

Hijo de José Anselmo González Clavero y de Josefa Faustina Iglesias, el padre de nuestro personaje nació también en Lima en 1849, y trabajó durante varios años en el Ministerio de Relaciones Exteriores y en el Tribunal Mayor de Cuentas, dedicándose luego al comercio. No hemos podido determinar si cursó estudios de algún tipo, pero fue un hombre con profundas inquietudes intelectuales de muy variado género, produciendo varios libros entre los cuales hemos podido identificar los siguientes: *El tesoro del Perú* (Lima, Imp. de Torres Aguirre, 1896); *Perú. Revelaciones históricas, publícalas José G. Clavero, demógrafo americano* (Lima: Impr. del Universo, de C. Prince, 1893); *Demografía de Lima en 1884* (Lima: Imp. de J. Francisco Solís, 1885); *El coronel de milicias* (Lima: Tip. de El Lucero, 1904); *Venezuela y la doctrina de Monroe: Caracas* (Lima: La Industria, 1902); *La ley y el derecho* (Lima, Imp. de El Lucero, 1903); *Los Estados Unidos del Brasil* (Lima, Imp. de J. Francisco Solís, 1889); y *Colombia* (Lima: Imp.

1.- *Archivo de Expedientes y Pensiones, Marina de Guerra del Perú (en adelante expediente personal), teniente primero Manuel Clavero.*

de J. Francisco Solís, 1892); *Centralización de la contabilidad del Perú, proyecto* (Lima, Imprenta de El Lucero, 1903); y *Primer informe sobre contabilidad nacional* (Lima, Imprenta de El Lucero, 1903).

Jacinta Muga, madre de nuestro personaje, perteneció a una distinguida familia lambayecana, casándose en dicha ciudad abril de 1869 con el ya mencionado José González Clavero. Como ya se mencionó, tuvieron varias hijas, seis de las cuales llegaron a edad adulta: María Elva Rosa Tomasa (1876), María Luisa Elia Raquel (1877), Eva (1878) y María Leonor Enriqueta (1891), fueron las solteras de la familia; Etma (1872) se casó con Filiberto Ramírez Mendiola; y María Ester, fue casada con un señor de apellido Suvais. En 1904, habiendo fallecido doña Jacinta, José Clavero contrajo nuevas nupcias con Sofía R. Pastrana Gutiérrez, con la cual tuvo a Sofía Noemí[2]. Poco después viajó a Buenos Aires, donde falleció y fue sepultado[3].

José Gonzáles Clavero obsequió uno de sus libros -*Revelaciones Históricas...*- a su hijo Manuel, escribiendo la siguiente dedicatoria[4]:

> *No basta hijo mío, haber nacido en el extenso y hospitalario territorio incaico, para acogernos al amparo del hermoso pabellón bicolor que nuestros abuelos nos han legado, sino que es indispensable, para adquirir ese derecho, y tener la satisfacción de un buen ciudadano, no ser indiferente a las dolencias de la Patria, a brazo armado defenderla por los medios que estén a nuestro alcance, como dignos hijos de tan noble madre.*
>
> *Si el consejo que te doy y la lectura de este libro sirven para fortificarte en la ley de Dios y del Estado, yo seré muy feliz con que seas mañana uno de los hombres que levantes tu Patria a la altura que anhela tu pobre padre. Lima 4 de diciembre de 1893.*

Por dicha fecha nuestro personaje concluyó el tercer año de educación primaria en el Instituto Peruano Inglés, pasando

2.- *Ídem, , f. 27.*

3.- *Información proporcionada por Ramón Eduardo Paredes Clavero, Lima, 9/4/2005.*

4.- El Monitor, *Lima, Dirección de Información de la Marina, abril 1976.*

Teniente primero
José Manuel Sixto Clavero Muga[1]

Nacido en Lima el 1° de abril de 1879, y bautizado quince días más tarde, nuestro personaje fue el único varón de los siete hijos del matrimonio de José González Clavero Iglesias con Jacinta Muga.

Hijo de José Anselmo González Clavero y de Josefa Faustina Iglesias, el padre de nuestro personaje nació también en Lima en 1849, y trabajó durante varios años en el Ministerio de Relaciones Exteriores y en el Tribunal Mayor de Cuentas, dedicándose luego al comercio. No hemos podido determinar si cursó estudios de algún tipo, pero fue un hombre con profundas inquietudes intelectuales de muy variado género, produciendo varios libros entre los cuales hemos podido identificar los siguientes: *El tesoro del Perú* (Lima, Imp. de Torres Aguirre, 1896); *Perú. Revelaciones históricas, publícalas José G. Clavero, demógrafo americano* (Lima: Impr. del Universo, de C. Prince, 1893); *Demografía de Lima en 1884* (Lima: Imp. de J. Francisco Solís, 1885); *El coronel de milicias* (Lima: Tip. de El Lucero, 1904); *Venezuela y la doctrina de Monroe: Caracas* (Lima: La Industria, 1902); *La ley y el derecho* (Lima, Imp. de El Lucero, 1903); *Los Estados Unidos del Brasil* (Lima, Imp. de J. Francisco Solís, 1889); y *Colombia* (Lima: Imp.

1.- *Archivo de Expedientes y Pensiones, Marina de Guerra del Perú (en adelante expediente personal), teniente primero Manuel Clavero.*

de J. Francisco Solís, 1892); *Centralización de la contabilidad del Perú, proyecto* (Lima, Imprenta de El Lucero, 1903); y *Primer informe sobre contabilidad nacional* (Lima, Imprenta de El Lucero, 1903).

Jacinta Muga, madre de nuestro personaje, perteneció a una distinguida familia lambayecana, casándose en dicha ciudad abril de 1869 con el ya mencionado José González Clavero. Como ya se mencionó, tuvieron varias hijas, seis de las cuales llegaron a edad adulta: María Elva Rosa Tomasa (1876), María Luisa Elia Raquel (1877), Eva (1878) y María Leonor Enriqueta (1891), fueron las solteras de la familia; Etma (1872) se casó con Filiberto Ramírez Mendiola; y María Ester, fue casada con un señor de apellido Suvais. En 1904, habiendo fallecido doña Jacinta, José Clavero contrajo nuevas nupcias con Sofía R. Pastrana Gutiérrez, con la cual tuvo a Sofía Noemí[2]. Poco después viajó a Buenos Aires, donde falleció y fue sepultado[3].

José Gonzáles Clavero obsequió uno de sus libros -*Revelaciones Históricas...*- a su hijo Manuel, escribiendo la siguiente dedicatoria[4]:

> *No basta hijo mío, haber nacido en el extenso y hospitalario territorio incaico, para acogernos al amparo del hermoso pabellón bicolor que nuestros abuelos nos han legado, sino que es indispensable, para adquirir ese derecho, y tener la satisfacción de un buen ciudadano, no ser indiferente a las dolencias de la Patria, a brazo armado defenderla por los medios que estén a nuestro alcance, como dignos hijos de tan noble madre.*
>
> *Si el consejo que te doy y la lectura de este libro sirven para fortificarte en la ley de Dios y del Estado, yo seré muy feliz con que seas mañana uno de los hombres que levantes tu Patria a la altura que anhela tu pobre padre. Lima 4 de diciembre de 1893.*

Por dicha fecha nuestro personaje concluyó el tercer año de educación primaria en el Instituto Peruano Inglés, pasando

2.- *Ídem.*, *f.* 27.

3.- *Información proporcionada por Ramón Eduardo Paredes Clavero, Lima, 9/4/2005.*

4.- El Monitor, *Lima, Dirección de Información de la Marina, abril 1976.*



Alumnos de la Escuela Militar y Naval, 1899.
Manuel Clavero figura con el número 24.

luego al Liceo Internacional, donde continuó sus estudios hasta 1896. en dicho colegio tuvo como profesor de Gramática y de Literatura al distinguido historiador Germán Leguía y Martínez[5]. Es posible que antes de dicha fecha haya cursado estudios en el Colegio de Nuestra Señora de Guadalupe, como algunas biografías suyas indican; sin embargo, no hemos encontrado constancia de ello.

El 1° de julio de 1897 su padre solicitó y logró que en setiembre de ese mismo año se le admitiera en la Escuela Militar y Naval. En abril del siguiente año inició sus estudios en dicha escuela, que funcionaba en Santa Sofía bajo la dirección del capitán de navío Melitón Carvajal, y cuando en julio de 1900 se restableció la Escuela Naval, nuestro personaje recibió el grado de aspirante de marina y pasó a bordo del pontón *Perú*, donde dicha escuela funcionaba bajo la dirección del capitán

5.- *Expediente personal del teniente Clavero, ff. 46-47.*

de navío Eulogio S. Saldías. El joven Clavero sobresalió en sus estudios, ocupando el primer puesto entre sus compañeros desde 1899 hasta que culminaron sus estudios a fines de 1901. Este último año fue elegido por sus superiores para que dé un conferencia en octubre de 1901 sobre meteorología, que fue publicada ese mismo año con el título *Conferencia dada por el aspirante de marina alumno de cuarto año Sr. Manuel A. Clavero a bordo de la expresada el día 19 de octubre de 1901 a la terminación de los exámenes correspondientes al segundo trimestre del año escolar en curso*[6].

Se graduó el 12 de enero de 1902, ocupando el primer puesto de su promoción[7], conformada por otros cuatro guardiamarinas: Juan Althaus, José Gálvez, Julio Goicochea y Ernesto Salaverry. Con ellos viajó a Argentina para adquirir la experiencia de a bordo que por entonces la marina peruana, aún no recuperada de la Guerra del Pacífico, no podía brindar. Su primer destino en la Armada Argentina fue la fragata *Presidente Sarmiento*, llevando a cabo el viaje de aplicación de aquel año. En compañía de treinta guardiamarinas argentinos, los jóvenes marinos peruanos visitaron Cádiz, Lisboa, El Ferrol, Brest, Portsmouth, Oslo, Copenhague. Estocolmo, Kronstadt, San Petersburgo, Riga, Stettin, Kiel, Wilhelmshaven, Hamburgo, Newcastle, Amsterdam, Amberes, Londres, Cherburgo, Plymouth, Dublín, Glasgow, Liverpool, Las Palmas y Río de Janeiro[8].

Tras nueve meses trece días a bordo, y habiendo obtenido excelentes calificaciones en la prueba de fin de viaje, Clavero fue destinado al crucero *Buenos Aires*, donde permaneció un año antes de ser destinado al Apostadero Naval de Río Santiago. Durante ese periodo, en febrero de 1903, fue destacado durante una semana al crucero *9 de Julio*, en el cual pasó a Montevideo con

6.- *Lima, Librería Escolar e Imprenta de E. Modesto, 1901, 16 pp. Hemos encontrado un ejemplar de esta obra en la Biblioteca Nacional.*

7.- *Ídem, ff. 52-53*

8.- *Humberto F. Burzio,* Historia de la Escuela Naval Militar *(Buenos Aires, Departamento de Estudios Histórico Navales, 197..), II, pp. 866-880.*

motivo de una revolución en Uruguay. En el Apostadero Naval de Río Santiago permaneció hasta su retorno al Perú, con un breve embarque en el destructor *Entre Ríos* a fines de agosto de 1904, en operaciones de protección a la marina mercante argentina con motivo de una revolución en Paraguay. Como señaló en su relación de servicio al retorno al Perú[9]:

> *Durante el tiempo que permanecí en el Apostadero Naval de Río Santiago desempeñé diversas comisiones a bordo del* Patagonia *en los astilleros, así como en las torpederas que semanalmente salían con los aprendices torpedistas a hacer ejercicios de lanzamientos, y del vapor* Fulton *hasta Buenos Aires y Martín García.*
>
> *Perteneciendo a la dotación del crucero* Buenos Aires *pasé en comisión últimamente a bordo del crucero* Patagonia *que fue hasta Palmira (Rep. Uruguaya) con el objeto de saludar al presidente de esa República.*

Al finalizar 1904 los cinco guardiamarinas peruanos que estaban practicando en la armada argentina retornaron al Perú y el 1° de febrero siguiente Clavero fue ascendido a alférez de fragata y destinado a servir en el transporte escuela *Constitución*. En mayo de 1905 fue transbordado al transporte *Iquitos*, donde ascendió a teniente segundo en febrero de 1906, obteniendo la efectividad en julio del siguiente año. El mismo mes de febrero fue trasladado a la Escuela Naval, donde permaneció como profesor de Hidrografía y Maniobra hasta febrero de 1908, cuando fue destinado nuevamente al *Iquitos*, cumpliendo las funciones de oficial de detall. En dicho destino fue ascendido a teniente primero en julio de 1908, obteniendo la efectividad un año más tarde.

Clavero debió mostrar ciertas aptitudes para la actividad intelectual, ya que en 1907, al aparecer el primer número de la *Revista de Marina*, como órgano del Centro Naval, fue a él a quien se recurrió para que cubriera el cargo de editor de la misma.

9.- *Expediente personal teniente Clavero, f. 55.*

El 7 de setiembre de 1909 el teniente primero Clavero –había sido promovido el 27 de julio– fue nombrado comandante de la *América*, iniciando de inmediato un largo viaje de tres meses para asumir el mando de dicha nave. Arribó a Iquitos a bordo del vapor *Huayna* a mediados de diciembre[10], tomando de inmediato el comando de la cañonera *América*. Con esta nave prestó importantes servicios en el Alto Marañón y en el Napo, pudiendo percatarse así del estado de alistamiento para el combate tanto de su buque como de su tripulación.

Durante los cinco meses que permaneció en el Napo, de abril a agosto de 1910, exploró el río Curaray, hasta entonces poco conocido, levantando planos, determinando latitudes y efectuando apuntes sobre dicha región, en compañía de otros oficiales de marina[11].

En el primer semestre de 1911 llevó a cabo dos viajes más, uno al Pachitea y otro al Putumayo. Este último viaje fue iniciado en febrero y concluiría en junio[12], y en él Clavero exploró los ríos Igaraparaná y Caraparaná, afluentes sobre la margen izquierda del Putumayo, en busca de tropas colombianas que presumiblemente habían ocupado dicha zona.

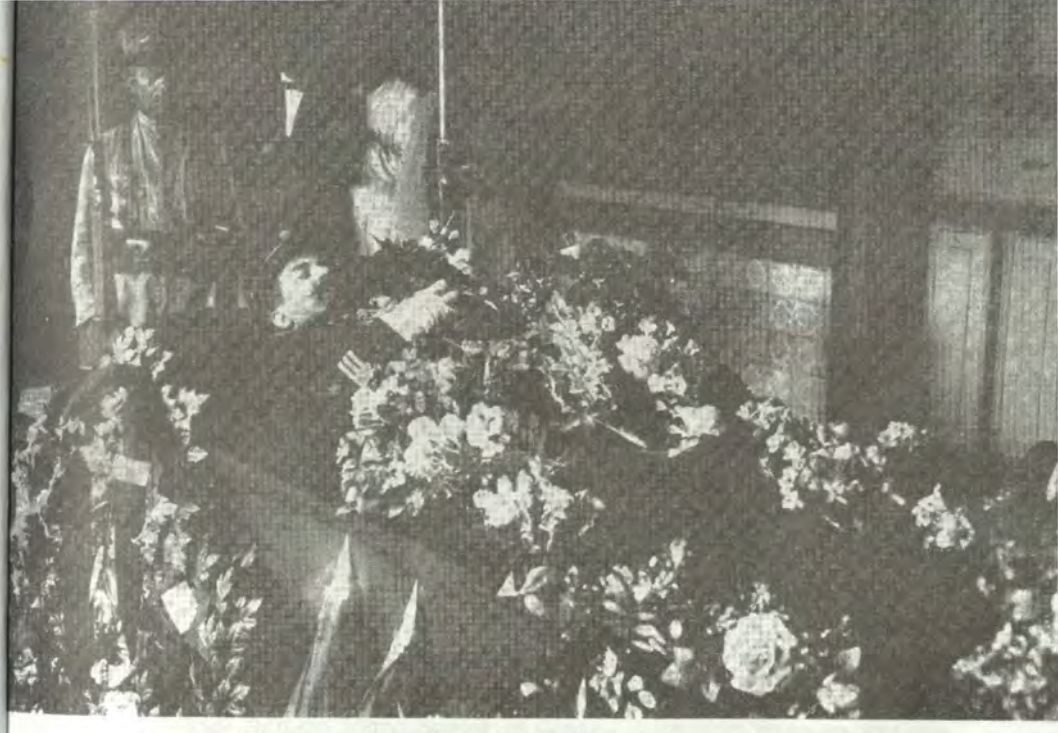
A fines de junio zarpó al mando de la flotilla que conducía al Batallón de Infantería n° 9 para desalojar a las fuerzas colombianas de la posición denominada La Pedrera, sobre el río Caquetá. El combate que se desarrolló en dicho lugar, entre el 10 y 12 de julio de 1911, ha sido descrito en forma separada, pero cabe resaltar la valerosa actitud asumida por Clavero durante los tres días de la acción.

A su regreso a Iquitos, el 31 de julio, Clavero cayó enfermo de paludismo, al igual que buena parte de su dotación, y a los pocos días su situación había empeorado al punto de tener que dejar su buque. El pueblo de Iquitos, al enterarse de su delicado

10.-A.H. de M., Lancha América, *listas de revista del teniente primero Clavero del 15/10, 15/11 y 5/12/1909.*

11.-A.P.L. Lancha América, *1908-1914, Mavila al prefecto Alayza, 20/7 y 17/8/1910; Clavero al Prefecto, 8/9/1910.*

12.-A.H. de M. lancha América, *listas de revista 14/3, 9/4, 9/5, 8/6.*



Clavero en la capilla ardiente [Variedades *1911, p. 1194a].*

estado, lo visitó en forma permanente en la casa nº 87 del jirón Pastaza, ubicada en la tercera cuadra, perteneciente a la familia del doctor Ferradas[13]. Lamentablemente, pese a los cuidados de los doctores Vigil, Rojas, Truja y Arriola, la vida de Clavero fue extinguiéndose lentamente.

Tras una leve mejoría, los días 8 y 9, el 11 de agosto a las ocho y cuarto de la mañana el comandante de la *América* se despidió de todos los que lo acompañaban, dictando sus últimas disposiciones al teniente segundo Federico Taboada, comandante de la lancha *Cahuapanas.* Pocos minutos después Clavero falleció[14].

A los pocos días de su deceso, el 16 de agosto, el teniente Taboada, en compañía de Ricardo Zavala, amanuense de la Pre-

13.-Según Guillermo Faura Gaig, dicha casa se hallaba en la calle Sargento Lores 349 [Los ríos de la Amazonía Peruana*..., p. 435].*

*14.-*El Oriente*, 11/8/1911. A.P.L., Compañía de Marina 1911, Iquitos, Carnel al Prefecto, 12/8/1911.*



El pueblo de Iquitos acompaña el cortejo fúnebre
[**Variedades** *1911, p. 1194a].*

fectura, y del primer ingeniero Juan M. Rúnciman, procedió a inventariar las pertenencias del malogrado oficial. La ausencia del teniente Mercado, que aún estaba en el Caquetá, impidió que se dispusiera inmediatamente de ellas, pero poco después de su arribo fueron remitidas a Lima, donde vivían las hermanas solteras del teniente Clavero, a las que éste sostenía desde el deceso de su padre[15].

Al pesar de la familia se sumó el de su prometida, la señorita Angélica Cantuarias, con quien tenía planeado contraer matrimonio a fines de ese año.

El sepelio del comandante de la *América* congregó una enorme multitud, pues más de cuatro mil personas se dieron cita en la casa mortuoria. Al día siguiente pasó a ser velado en el salón de sesiones del Concejo Provincial. Estaba arreglado con uniforme de parada y llevaba la espada que el presidente José Pardo le obsequiara en premio a su aprovechamiento en la Escuela Naval. El entierro se llevó a cabo el día 13, en medio de un

15.- A.P.L. Lancha **América**, *1908-1914, Taboada al Prefecto,* **Cahuapanas**, *Iquitos, 16/8/1911.*

cortejo de más de siete mil personas, cantidad considerable para el Iquitos de entonces.

En el cementerio fue despedido con discursos del prefecto Alayza y del capitán de navío Ontaneda, quien habló a nombre de la Armada. Varios otros discursos fueron pronunciados en el camposanto, abundando sobre las condiciones personales del extinto. La larga lista de personas que enviaron aparatos florales, así como los discursos, aparecieron en los diarios locales el día 14[16].

Poco después de su deceso, el Cuerpo de Oficiales de la Armada quiso homenajear al compañero de armas que tan meritoriamente se había distinguido en La Pedrera. Con tal fin fue formado un comité presidido por uno de sus compañeros de promoción, el entonces teniente primero Julio V. Goicochea. La Comisión ProClavero, como fue llamado ese comité, inició en julio de 1913 una colecta entre la oficialidad naval, que pasado algún tiempo logró reunir el dinero necesario para encargarle al escultor David Lozano un busto del malogrado oficial. Por diversos motivos, el busto no pudo ser trasladado a Iquitos hasta mediados de 1933, gracias a las gestiones del jefe de Estado Mayor General de la Marina, capitán de navío Juan Althaus, igualmente miembro de la promoción de Clavero, y del prefecto de Loreto, el capitán de fragata (r) Óscar Mavila, antiguo jefe del mismo durante las campañas en el Napo y el Putumayo[17].

El busto fue colocado en la Plaza Victoria de la ciudad de Iquitos, y el 8 de octubre de 1933 se llevó a cabo la ceremonia de develación y entrega del mismo a dicha ciudad. El capitán de navío Aurelio A. de la Guerra, comandante general de la Flotilla Fluvial del Nor-Oriente, hizo uso de la palabra en nom-

16.- El Oriente, *14/8/1911*

17.- *"Monumento del Comandante Manuel A. Clavero que se erigirá en la ciudad de Iquitos", en* Revista de Marina *año 18, nº 4 (julio agosto 1933), pp. 579- 580. La lista de los donantes puede ser vista en "Comité para erigir un monumento al tte. 1º Manuel A. Clavero",* Revista de Marina *año 45, nº 4 (julio agosto 1959), pp. 502-503.*

bre de la Armada[18]. Tanto su discurso como los demás pronunciados con aquel motivo fueron resumidos en la sencilla placa del monumento develado: "Los oficiales de la Armada Nacional a su compañero teniente 1° don Manuel Clavero, vencedor en el Caquetá. 1911 - 1933"

Por su parte, la comunidad loretana había encontrado otras maneras de rendir su tributo al desaparecido jefe de la *América*. Una de ellas fue bautizando con su nombre a uno de los vapores de la Casa Morey. Dicho vapor era uno de los más grandes registrados en Iquitos hacia 1926, cuando ya llevaba el nombre de *Clavero*. Años después, en 1964, la Marina rendiría un nuevo homenaje al vencedor en La Pedrera, dando su nombre a uno de los liceos navales construidos para dar educación a los hijos del personal subalterno de la institución.

Nació en Iquitos en 1886. Hijo de Manuel Benites y Jacoba Flores, fue el patrón de la lancha *Estefita*. En febrero de 1907 contrajo matrimonio en Iquitos con Valentina Gómez Rengifo. Falleció de paludismo en Roabaya el 25 de junio de 1925, cuando llevaba a cabo un viaje comercial por el Ucayali

18.- *"Inauguración del monumento al teniente 1° Manuel A. Clavero en Iquitos"*, Revista de Marina *año 45, n° 5 (setiembre octubre 1933), pp. 700-702.*

Teniente segundo
Héctor Felipe Mercado Silva[19]

Hijo del doctor Gregorio Mercado y Lastenia Silva, nació en Lima el 24 de febrero de 1885. Ingresó a la Escuela Naval en 1901, culminando sus estudios a principios de 1905. Luego de un breve periodo en el transporte *Constitución*, fue enviado a los Estados Unidos donde permaneció dos años practicando en varias unidades. De regreso al Perú fue destinado al crucero *Almirante Grau* y luego al *Coronel Bolognesi*, y a fines de 1910 fue enviado a Loreto como segundo comandante de la cañonera *América*. Participó en dicha condición en el combate de La Pedrera e inmediatamente después de retornar a Iquitos volvió al Caquetá al mando de la lancha *Elisa*, permaneciendo en dicho río hasta octubre de 1911. A fines de ese mes, ya en Iquitos, solicitó y obtuvo licencia por tres meses para recuperar su salud.

En febrero de 1912 fue promovido a teniente primero por su participación en el combate de La Pedrera y poco después viajó a Francia como parte de la dotación del crucero acorazado *Comandante Aguirre*. Sirvió en varias unidades y dependencias,

19.- *Expediente personal del contralmirante Héctor Mercado Silva.* Diccionario biográfico del Perú *(Lima, Escuelas Americanas, 1943-1944), pp. 494-495. J. D. Villanueva y J. Martín Dulanto,* Diccionario Biográfico de los miembros de los institutos armados del Perú *(Lima, Editorial Marte, 1938), pp. 116-117.* Revista de Marina *año 43, nº 5 (setiembre octubre 1958), pp. 942-043.*

y en 1925 formó parte de la comisión que a bordo de los vapores *Ucayali* y *Rímac* debía velar por el plebiscito que definiría el destino de Tacna y Arica. Tomó parte en el conflicto con Colombia de 1932-1933, conduciendo la Fuerza Naval Avanzada del Atlántico. Fue ministro de Marina y Aviación entre 1935 y 1937, pasando al retiro en 1949. Alcanzó el grado de contralmirante. Falleció en Lima el 10 de octubre de 1958.



Alférez de fragata ingeniero
Juan Manuel Rúnciman Rivasplata



Nació en Guadalupe, Chepén, el 15 de julio de 1886. Se le otorgó el grado de alférez de fragata ingeniero el 21 de noviembre de 1910 y el de teniente segundo el 13 de agosto de 1912. Se le pasó al retiro el 15 de julio de 1936 por límite edad. Figura como soltero, pero tuvo descendencia femenina. Vivió mucho tiempo en Estados Unidos, donde falleció posiblemente en los años 50.

Contramaestre
José Navarro Solano[20]

Nació el 17 de agosto de 1890, en Pachiza, departamento de San Martín, siendo sus padres Luis Navarro y Eusebia Solano.

En el combate de La Pedrera fue herido en el brazo y hombro derecho, quedando inutilizado para el servicio durante varios años. En 1928 reingresó al servicio naval, como oficial de mar 3° contramaestre señalero, siendo destinado a la Base Fluvial de Itaya.

En dicha condición tomó parte en la campaña de Leticia. En 1936 fue ascendido al grado de oficial de mar 1° "en atención a sus merecimientos" durante el combate de La Pedrera.

Falleció el 24 de setiembre de 1937, en el hospital de El Carmen, Huancayo. Había ingresado a ese nosocomio el 10 de abril de ese año, para restablecerse de tuberculosis pulmonar.

Se había casado en 1934 con Leonila Pereira Olano, y tres años más tarde tuvieron una hija, Lidia Navarro Pereira.

20.- A.H. de M., Expediente personal oficial de mar 1° José Navarro.

Primer práctico
Francisco Zambrano[21]

Lo único que conocemos del práctico Zambrano es que el 12 de julio de 1909 se le confirió el título de práctico de los ríos Ucayali, Pachitea, Tigre, Huallaga y Yavarí, "pudiendo navegar en el Putumayo como practicante de preferencia". Esto indica que debía tener cierta edad al momento del combate de La Pedrera.

En la acción fue herido cuando estaba en el timón de la cañonera, siendo reemplazado por el teniente Mercado.

21.-A.H. de M., Expediente personal práctico Francisco Zambrano

Fogonero
Juan Sandoval[22]

Natural de Iquitos y huérfano a muy tierna edad, fue criado por Teodosia Vásquez viuda de Guzmán. Se desempeñó como marinero en varias lanchas del comercio y antes de la salida de la expedición al Caquetá tripulaba la lancha *Beatriz*. Al enterarse de la marcha de la expedición se presentó voluntario a bordo de la *América* en los instantes mismos de su partida, pidiendo cualquier puesto a bordo. Durante el combate alternaba su guardia en máquinas con salidas a cubierta para disparar contra las posiciones enemigas. Fue en uno de esos momentos que una bala enemiga le atravesó los pulmones.

Herido de gravedad, alcanzó a llegar a Iquitos, pero poco a poco su estado fue deteriorándose, falleciendo finalmente el 8 de agosto de 1911. Poco antes de fallecer deliraba creyendo estar aún en el combate, alentando a su amigo el sargento Bedoya.

Fue enterrado en medio de un numeroso acompañamiento de autoridades y público en general. Ciento diez coronas fueron enviadas por las familias de Iquitos. El discurso de despedida por parte de la Armada estuvo a cargo del teniente primero Manuel Sotil.

22.-El Oriente, *8/8/1911*.

Marineros

Julio Gaudín Chuquisuta[23]

Nació el 22 de noviembre de 1893, en San Carlos de Chachapoyas. Era hijo de Julio Gaudín y Marcela Chuquisuta. Falleció en Iquitos el 8 de agosto de 1911, víctima de las enfermedades contraídas en el Caquetá.

Samuel Piña Amasifuén[23]

Fue hijo de Santos Piña y Natividad Amasifuén, habiendo nacido en San Antonio de Cumbaza, en el distrito de Tarapoto, en 1897. Estaba casado con Juana Paima y tenía dos hijos, la menor de tres años.

Sirvió primero en la lancha *Adolfo* y pasó a la *América* para la expedición al Caquetá. Resultó herido durante la acción pero pudo alcanzar Iquitos con vida. Lamentablemente, falleció el 9 de agosto a consecuencia de sus heridas. Su sepelio contó con gran asistencia de público, contándose treinta y cuatro ofrendas florales en su memoria. Su hermano había muerto en el conflicto con Ecuador a principios del siglo.

Lizardo Pezo[25]

Toda la información que se posee sobre él es que falleció en Punchana el 8 de agosto de 1911, a consecuencia de las enfermedades contraídas en el Caquetá.

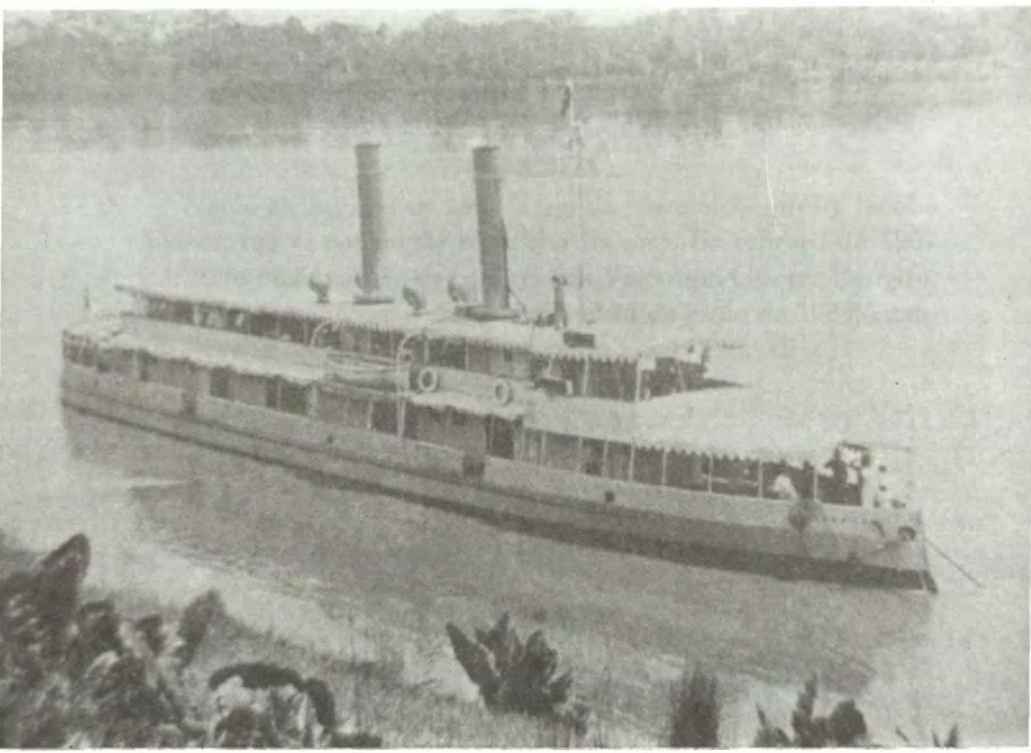
23.- Ídem.
24.-A.P.L., Libro de Tomas de Razón 1911, p. 148.
25.-Ídem

Patrón de lancha
Manuel Benites Flores[26]

Nació en Iquitos en 1886. Hijo de Manuel Benites y Jacoba Flores, fue el patrón de la lancha *Estefita*. En febrero de 1907 contrajo matrimonio en Iquitos con Valentina Gómez Rengifo. Falleció de paludismo en Roabaya el 25 de junio de 1925, cuando llevaba a cabo un viaje comercial por el Ucayali

26.-A.H. de M., expediente personal de Manuel Benites Flores.

Anexos



La *América* poco después de su arribo a Iquitos
[*Prisma*, año II, nª 13, 1/5/1906, p. 18].

Características del buque[1]

Cañonera a vapor con 135 pies de eslora, 20 de manga y 6 pies 6 pulgadas de puntal. Tenía un calado de 3 pies 2 pulgadas en popa y 2 pies en proa. Tenía 239.44 toneladas brutas y 182.81 toneladas netas. La altura del palo sobre el nivel del agua: 67 pies. Contaba con 2 anclas con 30 brazas de cadena, y dos botes salvavidas de acero.

Casco de acero galvanizado Siemen's Martin de 1/4", con un espesor de 4.5 mm en el casco y amuradas; y de 3 mm en mamparos, carboneras y superestructura. Estaba dividido en cuatro secciones estancas.

La cubierta de artillería estaba forrada en madera teca y en ella se ubicaba el camarote del comandante y el espacio destinado a comedor. Este último iba sobre la sala de máquinas y consistía en mesas y bancas plegables. En la cubierta principal estaba el alojamiento para la tripulación y los oficiales.

El armamento consistía en dos cañones Armstrong de 37 mm; 48 rifles Malincher y 48 sables de abordaje.

La planta de ingeniería contaba con dos máquinas alternativas de triple expansión Plenty & Son Ltd., de Newbury, de 150 HP cada una; dos calderas multitubulares tipo Pl, de tubos de agua, Stirling Boiler Co. para trabajar a 250 psi. Esta presión le permitía alcanzar 15 nudos de máxima velocidad y 11 nudos a 300 r.p.m. Contaba además con una bomba auxiliar tipo duplex horizontal y un generador para alimentar las cuarenta lámparas eléctricas de a bordo.

Tenía dos hélices tipo Griffing, de cuatro aspas, y podía transportar treinta toneladas de carbón.

1.- Corresponden a las del contrato de construcción y a las reportadas en 1910.

Primera dotación[2]

Comandante	capitán de corbeta Carlos G. Donayre
Segundo comandante	Manuel Ortega Leguía
Contramaestre	maestre Froylán Piro Armas
Segundo ingeniero	primer maquinista Benjamín Larrea y Romero
Ídem	segundo maquinista H. Enrique Espinar
Ídem	tercer maquinista Federico Raúl Pérez
Práctico	primer práctico Octavio Villamar
Despensero	mayordomo Carlos Alcázar
Cocinero	Germán Pineda
Marineros	Lizardo Piro Armas
	Belisario Macahuache
	Manuel Gutiérrez
	Manuel Salas
Grumetes	José Recalde
	Paulino Gutiérrez
	Luis Fulumba
	Francisco Sánchez
Fogoneros	Manuel Calampa
	Vicente Sosa
Carbonero	Encarnación Grandes

2.- *A.H. de M., Lancha* América, *Lista de revista, Iquitos 11/9/1905.*

Comandantes y encargados[3]

Capitán de corbeta Carlos Donayre Pacheco	12/5/1905
Teniente segundo Nicolás Zavala y Zavala	16/5/1906
Capitán de corbeta Lizardo Reyes Munier	6/1907
Teniente primero Manuel Clavero Muga	12/1909
Teniente primero Manuel Sotil Cornejo	8/8/1911
Ingeniero Juan Manuel Rúnciman	18/10/1911
Teniente primero Manuel Domingo Faura	27/11/1911
Teniente primero Justo Constante Hoyle Castro	13/12/1911
Tegundo ingeniero Pedro Castellar	1914
Teniente segundo Germán Narváez Larriva	1/1916
Teniente primero Luis Colmenares Alday	1920
Teniente primero ingeniero Fermín A. Jiménez	1925
Capitán de corbeta Germán Narváez Larriva	1927
Capitán de corbeta Manuel F. Jiménez	1928
Capitán de fragata Manuel F. Jiménez	1929
Capitán de corbeta Guillermo Lastres	1932
Capitán de corbeta Federico del Águila	1/1934
Capitán de corbeta Aureliano Navarrete	5/1935
Capitán de corbeta Raúl Sala O.	1951
Teniente segundo Edgardo Schultz M. (accidental)	8/1951
Teniente segundo Héctor Morey	11/1951
Teniente primero Jorge Parra del Riego	1954
Teniente segundo Américo Vidal Solís	1964
Teniente segundo Carlos Orbán Barreda	1967
Teniente segundo Jorge Cayro Cruz	6/1987

3.- La lista no está completa.

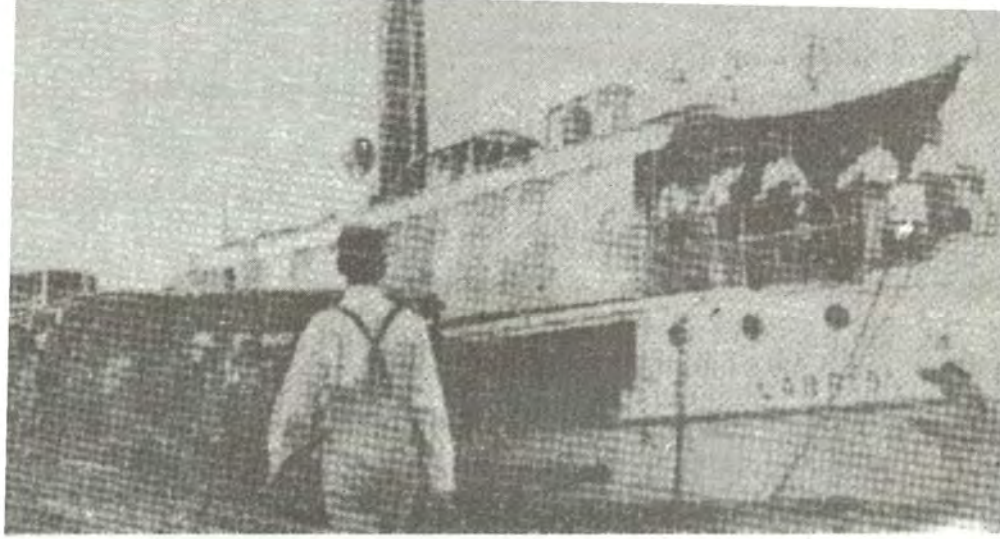
Dotaciones en La Pedrera
(10 al 12 de julio de 1911)

América (35 hombres)[4]

Comandante	teniente primero Manuel Clavero Muga
Segundo comandante	teniente segundo Héctor Mercado Silva
Primer ingeniero	Juan Manuel Rúnciman Rivasplata
Segundo ingeniero	Carlos Lima
Tercer ingeniero	Santiago Ruiz Marina
Practicante de máquinas	Felipe Andrade (herido)
Fogonero	Cabo José Díaz
	Cabo Pablo Castellano
	Eliseo Shapiama
	Guillermo Reátegui
	Santiago Clark
	Rafael Mori
	Luis Mojipo
	Concepción Aguirre
	Roldán Rengifo
	Juan Sandoval (herido el 12, falleció en Iquitos)
Carboneros	Arturo Pérez
	Custodio Mendoza

4.- *A.H. de M., Lancha* América, *Lista de revista, Caquetá 9/7/1911.*

Primer práctico	Francisco Zambrano (herido el 12)
Segundo práctico	Samuel Torres
Práctico brasileño	Damián Nascimento
Contramaestre	José Navarro Ruiz (herido el 11)
Despensero	Manuel Quiñones
Cocinero	Melchor Cabrera
Ayudante de cocina	Manuel Rojas
Marineros	Samuel Piña (herido el 10, falleció en Iquitos)
	Miguel Tuanama (herido el 12)
	Lizardo Pezo (murió en Iquitos)
	Juan B. Huamán
	Sebastián Núñez
	Eduardo Vásquez
Grumetes	Faustino José Guivín (murió en el viaje de retorno a Iquitos)
	José Saboya
	Pascual Pezo
	Antonio Rodríguez
Voluntarios	Julián Tapullima (muerto el 12)
	Julio Gaudín (murió en Iquitos)



Loreto **(24 hombres)**

Capitán	patrón de lancha José Domingo Barreto
Contramaestre	Pedro Soto (herido)
Primer práctico	Manuel Pérez Llaja
Segundo práctico	Antonio Paredes (herido el 12)
Capitán de máquinas	Julián Yapuima
Segundo práctico de máquinas	José María Torres Chumbe
Maquinistas	Enrique Espinar
	Enrique Henderson
Marineros	Isidro Juasave (herido)
	Francisco Pisango (herido)
	Misael Yaraomu
	Jesús Mori (herido)
	Juan Meza
	Israel Inca
	Benjamín Piña
Despensero	Manuel A. Vela
Carbonero	Julio Dávila
Cocinero	Luis Ángeles
Auxiliares	seis, nombres no precisados



Lancha **Estefita**: *Manuel Benites Flores, capitán del vapor (1); Francisco del Águila, práctico (2); Erasmo Vivar, médico de la expedición (3); y Óscar R. Benavides, comandante de la expedición (4)*
[A.H. de M. Expediente personal de Manuel Benites Flores]

Estefita (22 hombres)

Capitán	patrón de lancha Manuel Benites Flores
Práctico	Marcelino Andrade
Segundo práctico	Francisco G. del Águila
Primer maquinista	Juan Gonzáles
Primer cocinero	Neptalí Pastor
Marinero	José Lozano
Auxiliares	dieciséis, nombres no precisados, cinco de ellos de Caballococha

Tarapoto (20 hombres)

Capitán	patrón de travesía Isaac Suárez
Práctico	Alejandro Rengifo
Segundo práctico	Manuel Rojas
Maquinista	Daniel Fachín
Contramaestre	Napoleón Lagomarsino
Marineros	Toribio Hidalgo
	Manuel Guerra
Grumete	José María Castro López
Carboneros	Ezequiel Pinnache
	Eduardo Paredes
	Eliseo Dávila
	Antonio Barrera
Auxiliares	ocho, nombres no precisados

Inventario de las prendas personales del teniente primero Manuel Clavero[5]

Inventario de las existencias encontradas en el camarote del comandante Manuel Clavero

1 terno (casaca, pantalón y gorra) tiros de gala
1 dolmán
1 capa
2 pantalones de paisano
1 saco de id.
1 chaleco blanco de uniforme
12 corbatas
1 par de tirantes
1 sombrero de paisano
1 par de pañuelos
2 pares de presillas
1 sombrero blanco
5 cuellos
2 frazadas
1 sábana
1 almohadón
3 pares de zapatos
12 retratos
1 crucifijo
1 puñal
1 escobilla
1 caja balas 38
47 libros

5.- *A.P.L., Iquitos 16/8/1911, Bernardo Coronel al prefecto Alayza, anexa* Cahuapanas, *Iquitos, 16/8/1911, Taboada al Prefecto.*

10 cuadernos
1 pipa
1 tijera de uñas
1 cartera conteniendo tarjetas
1 plano de buque
1 carabina Winchester
1 reloj
1 candelero
1 sable colombiano
2 gemelitos
1 pantalón blanco
1 dolmán
1 camisa
1 calzoncillo
1 saco negro
1 camiseta
1 par de tirantes
2 fundas de gorra
1 dolmán azul
1 pantalón azul
1 máquina fotográfica
1 trípode
6 cuellos
3 pañuelos
1 par de polainas
1 escobilla
3 peines
1 brocha
3 cepillos para dientes
1 calzador
1 escobilla de zapatos
11 camisas
1 mosquitero
7 pantalones blancos
7 pares de puños
1 saco blanco

18 cuellos
10 piezas de ropa blanca
6 paños
2 chalecos blancos
15 pañuelos
3 fundas de gorra
22 pares de medias
1 pantalón negro
1 saco azul
1 pito de contramaestre
1 par de anteojos prismáticos
1 esmoquin
2 chalecos negros
1 pantalón azul
2 corbatas negras
1 funda de espada
1 mala [*sic*]
4 navajas de barba
1 par de anteojos
2 escuadritas de madera
3 compases
1 transportador
1 lapicero
1 cortapluma
1 placa de gorra
1 timbre
1 caja de navaja Rilé
2 puñalitos
1 placa de gorra

Al ancla, Iquitos, agosto 14 de 1911. F. Taboada, R. Zavala, Juan Rúnciman.

Inventario de las existencias de la caja de fierro del teniente primero de la Armada Nacional señor M. Clavero

1 frasquito conteniendo cartas particulares y recibos
1 caja de cartón conteniendo un portamonedas con tres medias libras, 1 monetario de metal, 1 caja chica con fulminantes, 7 paquetes de balas Winchester y dos pesos y 87 centavos
2 libros, uno de caja y otro de apuntes
1 lata de té conteniendo 52 libras
1 lata con un letrero particular nº 1 conteniendo 4 libras peruanas envueltas en un papel y 65.5 ½ libras
1 latita con el letrero de depósito conteniendo dos papeles
1 latita particular nº 2 soldada conteniendo dinero
2 libretas más de apuntes
1 sobre conteniendo un recibo por 200 libras de oro sellado, cantidad que el comandante Clavero ha depositado a la firma Luis Mavila y Cía.
1 vale a favor del señor Manuel Clavero por 100 libras que prestó este caballero al señor Manuel D. Faura.
6 paquetes conteniendo: 300 libras de oro
1 lata con el rótulo de extraordinario con un papel
1 lata con el rótulo de privado conteniendo 125 libras y un papel
1 caja cartón conteniendo 1 reloj de oro de 18 quilates con cadena de oro y dije de una libra, 1½ libra de oro, 1 sortija de oro con un rubí y dos brillantitos, 2 medalloncitos de oro con cadena y 1 medalloncito de platino con cadena
1 caja de lata con rótulo particular Clavero conteniendo 225 libras, dos papeles y una llave.
2 sortijas
80 centavos sueltos

Al ancla, Iquitos 14 de agosto 1911, F. Taboada, R. Zavala, Juan Rúnciman.

Puestos de zafarrancho de combate, 1912[6]

Cañón de popa nº 1	
apuntador	Antonio Shapiama
hombre cierre	José Pinchi
hombre proyectil	Pedro Nolorbe
Suplentes:	Carlos Días y Miguel Valera

Los suplentes estarán armados de mauser y harán fuego mientras no sean llamados. Se situarán cerca de su pieza.

Cañón de proa nº 2	Moisés López
apuntador	Eduardo Lanchi
hombre cierre	Miguel Rengifo
hombre proyectil	Alfonso Cárdenas
suplentes:	José Resquera y Octavio Rodríguez.

Los suplentes estarán armados de mauser y harán fuego mientras no sean llamados. Se situarán cerca de su pieza.

El primer práctico estará en el puente a la voz del comandante e indicará los canales yaguas por donde pueda evolucionar la cañonera y los sitios peligrosos para la misma. Estará armado de un mauser y hará fuego siempre que las circunstancias lo permitan. El segundo práctico tomará la caña del timón y seguirá las indicaciones del comandante. Tendrá a la mano el mauser que le corresponde.

6.- *A.P.L., Lancha* América *1908-1914, Hoyle al Prefecto, 18/11/1912.*

Tanto el despensero como el cocinero atenderán a la santabárbara, proveyendo el despensero al cañón de popa y el cocinero al de proa. Atenderá el despensero Eduardo Rottiers y el cocinero Manuel Linche a los rifleros con sus respectivas dotaciones de proyectiles. El Departamento de Máquinas estará servido por las siguientes personas: Guillermo Bruce, Félix Usseglio, Claudio Ramírez, Florencio Jaramillo, Dionisio Flores, Manuel Salcedo y Ángel Meléndez. Tendrán a la mano sus respectivos mauser.

Se situarán en las escotillas de las bodegas de proa, popa y central los siguientes: Agustín Contreras, Eliseo Vásquez y Fernando Dávila respectivamente. Tendrán a la mano los tapones necesarios para tapar los huecos que se hicieran en el casco.

Estarán armados de sus rifles y provistos de proyectiles.

Mientras la cañonera no tenga ametralladoras, se situarán entre las dos chimeneas, como fusileros, los siguientes: Pablo Rojas, Víctor Witter, Alcibíades Shapiama, Ascencio López y Felipe Pérez.

Mientras no se use corneta, el toque de generala será reemplazado por repetidos toques a la vez de la sirena y el silbato.

Cañonera *América*, navegando en el río Amazonas
12 de noviembre de 1912

J. Constante Hoyle
Comandante

Archivo de la Prefectura de Loreto

La rica historia de nuestra Amazonía contó hasta finales de los años noventa con un repositorio documental invalorable, el archivo que había pertenecido a la Prefectura de Loreto. Lamentablemente, a consecuencia de los disturbios que tuvieron lugar en Iquitos tras la firma de los acuerdos de paz con Ecuador, esas fuentes se perdieron para siempre.

Una década antes, en 1989, mientras trabajaba en este libro, realicé un apresurado inventario de los legajos que podían ser relevantes para nuestra historia fluvial. El listado que acá se presenta es resultado de ello, siendo sólo una muestra de la riqueza de esas hoy desaparecidas fuentes.

Bajo el título de cada sección se consignan las fechas límite de los legajos revisados.

Decretos prefecturales
1902-1903-1904
1905-1907

Libro de toma de razón
1905
1907
1909
1910-1913
1911

Cónsules del Perú en el extranjero
1901
1903

Factoría del Estado
1904-1910

Compañía de Marina
1903
1904-1910
1911
1912 (2 legajos)
1913-1915
1916
1917

Compañía de Marina y capitanías de puerto
1917

Compañía de Marina. Lista de situación diaria
1916
1917

Capitanía y Flotilla
1903
1905-1906
1907-1908
1909
1910
1911
1912-1913
1905-1907
1907-1912
1912-1916
1914-1915
1915
1916 (3 legajos)

1917
1918
1921 (2 legajos)
1922
1923
1924

Capitanía de Puerto. Inventario
1919

Capitanía de Puerto. Parte diario
1904-1905
1906-1907
1908-1909
1912
1913
1917

Comisión Hidrográfica de Loreto
1911-1912

Comisión exploradora del Morona
1867

Guerra y Marina. Subintendencia
1902-1903 (mal estado)
1906-1910
1912-1913
1913

Flotilla de guerra
1923
1924

Lancha *Manu* (*Pichis*)
1902-1903

Lancha *Iquitos* **(antes** *Urubamba*)
1901-1904
1906-1908
1910-1913
1915

Lancha *Cahuapanas*
1900-1903
1904-1913

Lancha *Amazonas*
1900-1906

Lancha *Veloz*
1900-1907

Lancha *Francisco Pizarro*
1900-1908

Lancha *Requena*
1907-1910

Lanchas *Isabelita*, *Peruana* **y** *Manu*
1910

Lancha *Napo*
1910

Lancha *República*
1910

Lancha *América*
1904-1907
1908-1915
1906-1910

Cazatorpedero *Rodríguez*
1912-1913

Lancha *Orellana*
1907-1913

Lancha *Peruana*
1910-1912

MARINA DE GUERRA DEL PERU
SOLICITESE A CENTRAL
DISTRIBUIDOR
Clasif. 985.064/01/2005
Nro. Inv. 0897
Fecha: 27/07/2010

0897

BIBLIOTECA
SEMINAR

LANCHA DE GUERRA "AMERICA"

— 1904 —

CONSTRUIDA POR ORDEN DEL SUPMO GOBIERNO DEL PERÚ EN LOS ASTILLEROS DE LA TRANMERE BAY DEVELOPMENT Cº LTD BIRKENHEAD, BAJO LA INSPECCION Y VIGILANCIA DEL INGENIERO DON MELVILLE G. CLAYTON, INTERVINIENDO EN EL CONTRATO EL EXCMO SR DON CARLOS G. CANDAMO, E.E. Y M.P. DEL PERÚ EN FRANCIA Y LA GRAN BRETAÑA Y EL SR DON M.D. DERTEANO, CONSUL DEL PERÚ EN LIVERPOOL. FUÉ TAMBIEN DEBIDAMENTE INSPECCIONADA POR LOS INGENIEROS CONSULTORES Y ARQUITECTOS NAVALES Mrs C. RAMSEY Y Mr J.C. CARRICK, VERIFICANDOSE LAS PRUEBAS OFICIALES EN EL RIO MERSEY, CONFORME AL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN.

LIVERPOOL, NOVBRE 1904.