

Iquitos, del caserío misional a la ciudad: el largo siglo XIX

Jorge Ortiz Sotelo¹
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
thalassajos@gmail.com

Resumen

La hoy populosa ciudad de Iquitos se inició como un pequeño asentamiento misional a la vera del río Itaya, cuyo desarrollo fue modesto hasta mediados del siglo XIX, cuando el Estado Peruano comenzó a mostrar un creciente interés en sentar su presencia en la llanura amazónica. Como consecuencia de ese esfuerzo, algunos peruanos y extranjeros se fueron estableciendo en esa localidad, vinculada con el mundo exterior a través del caudaloso Amazonas. La explotación del caucho aceleró este proceso, y llevó a un rápido crecimiento urbano que atrajo a grupos humanos muy diversos, quienes fueron moldeando la fisonomía de la pujante ciudad en que se había convertido a principios del siglo XX. En este artículo se dan nuevas luces sobre este proceso, en el que se produjo un rápido y desordenado crecimiento urbano, sentando las bases de la actual sociedad iquiteña.

Palabras clave: Historia amazónica; Iquitos; Historia marítima; Historia social.

Iquitos, from the missionary village to the city: the long 19th century

Abstract

The present days densely populated city of Iquitos started as a small missionary settlement on the banks of the river Itaya, whose development was modest until the mid-nineteenth century, when the Peruvian State began to show a growing interest in sitting your presence in the Amazon plain. As a result of that effort, some Peruvians and foreigners were established in the town, linked to the outside world through the mighty Amazon. The exploitation of rubber accelerated this process, leading to a rapid process of urban growth, attracting many different human groups, which were giving the appearance of the thriving city that had become at the beginning of the 20th century. New light on this process, which occurred in a fast and disordered way, laying the groundwork for today's society of Iquitos, are given in this article.

Key words: Amazonian History; Iquitos; Maritime History; Social History.

¹ El presente trabajo es una versión ampliada y anotada de "Iquitos, ciudad y puerto en el siglo XIX", publicado en Varón y Maza, 2014, pp. 28-35.

Con más de 300 000 habitantes, Iquitos es la ciudad más populosa de nuestra llanura amazónica en la que se mezclan el pasado y el presente de una manera desordenada y vivaz, reflejando su peculiar historia, que se remonta al siglo XVIII, cuando una pequeña reducción misional se estableció en una elevación a la vera del río Itaya. Este curso de agua desembocaba entonces en el río Nanay y, este, a su vez, en el Amazonas, pero como nada es permanente en la selva baja, eventualmente, el Amazonas rompió la lengua de tierra que lo separaba del Itaya e Iquitos quedó a la vera del gran río. En tiempos recientes, un nuevo cambio del cauce del Amazonas restituyó a Iquitos su condición ribereña del Itaya.

Durante el siglo XIX numerosos peruanos y extranjeros, muchos de ellos aventureros y otros desesperados en busca de nuevos horizontes, se fueron estableciendo en esa localidad y sentaron las bases humanas de su pujante sociedad actual. Conectados con el resto del país y con el extranjero únicamente por vía fluvial, Iquitos permaneció en un práctico aislamiento, que solo fue quebrado cuando el desarrollo de la aeronáutica permitió contar con una vía de conexión más rápida que las canoas indígenas o los vapores. El incremento de la actividad comercial, vinculada con la explotación del caucho, llevó a que, a principios del siglo XX, se construyeran las primeras instalaciones portuarias propiamente dichas.

La historiografía sobre esta etapa de Iquitos es relativamente abundante, destacan los trabajos impulsados por el Centro de Estudios Teológicos de la Amazonía (CETA)², el libro de David Werlich sobre el almirante Tucker³, así como el tomo de la *Historia Marítima del Perú* que Fernando Romero Pintado le dedica a la Amazonía⁴. Todos ellos brindan una visión bastante precisa del proceso que llevó a que el pequeño asentamiento misional pasara a convertirse en la gran ciudad que hoy es Iquitos; pero, como suele ocurrir con todo trabajo de historia, la aparición de nuevas fuentes y la revisión de las ya conocidas permiten rectificar algunos aspectos, aclarar otros y, como no, aportar cosas nuevas. Esta es, pues, la intención de este trabajo.

La etapa misional

La exploración de la llanura amazónica peruana fue emprendida por los españoles hacia mediados del siglo XVI, pero aquel fue un esfuerzo efímero que cesó cuando no encontraron las grandes riquezas que buscaban. Distinta fue la aproximación que los misioneros jesuitas y franciscanos emprendieron durante el siglo siguiente, pues compitieron por evangelizar a los diversos pueblos que la ocupaban; los primeros a lo largo del curso del Marañón y Amazonas; mientras que los segundos lo hicieron en la cuenca del Ucayali. La labor misionera llevó a introducir reformas en la vida económica y social de los nativos, pero ese esfuerzo trajo consigo algunos efectos colaterales negativos, pues al concentrar poblaciones que antes vivían dispersas no solo se afectó sus costumbres ancestrales, sino que también se facilitó la propagación de enfermedades.

Los jesuitas se convirtieron en la avanzada de la soberanía española en la Amazonía, logrando frenar el avance de los *bandeirantes* portugueses al establecer misiones casi hasta la boca del río Negro. Pero a partir de 1710, los *bandeirantes* retomaron sus expediciones aguas arriba del Amazonas, en busca

2 Entre ellos, varios de los numerosos tomos de *Monumenta Amazónica* que han aparecido desde 1984; y el libro editado por el padre García Sánchez, 2008.

3 Werlich, 2010.

4 Romero, 1984.

de esclavos. Muchos pueblos fundados por los jesuitas simplemente desaparecieron, mientras que otros surcaron el Amazonas en busca de seguridad, como hicieron los yurimaguas hasta establecerse en el río Huallaga. La situación empeoró luego que en 1767 los jesuitas fueron expulsados de las posesiones españolas, pues durante casi una década no hubo quien frenara el avance portugués. Este fue finalmente detenido gracias a la importante labor del ingeniero militar Francisco Requena, gobernador de Maynas desde 1778 hasta 1794.

Los pobladores de las cuencas de los ríos Itaya y Nanay comenzaron a ser evangelizados por los jesuitas hacia 1729, fundaron cuatro pueblos, tres de ellos en el Itaya y el cuarto, San Pablo Apóstol de Napeanos, en el Nanay. Esta última localidad, establecida en 1737,⁵ fue trasladada veinte años después por el padre Mauricio Caligari a la zona donde hoy se levanta Iquitos, con el nombre de San Pablo Apóstol de Nuevo Napeanos. Pero el cambio afectó a los nativos, pues fueron diezmados por diversas enfermedades, llevando a que, hacia 1761, se trajeran algunas familias del grupo iquitos, provenientes la misión de Santa Bárbara, en el Alto Nanay. La disminución de los napeanos llevó a que para finales del siglo XVIII el caserío de San Pablo adoptara el nombre de Santa Bárbara de Iquitos, encontrándose sus pobladores divididos en los dos partidos o parcialidades ⁶.

El último misionero jesuita en Iquitos fue el padre Juan Salto –o del Salto–, que con los hermanos Pedro Schoneman y José Montes, de las reducciones de Nuestra Señora de Luz de Iquitos y San José de Iquitos, así como otros misioneros que se les fueron uniendo, comenzaron a descender el río Amazonas en noviembre de 1768 ⁷.

Desde la época misional jesuita el pueblo contaba con un gobernador y cada parcialidad tenía un capitán, un alférez y un sargento de milicia, que debían realizar entradas para traer nuevos infieles. Asimismo, anualmente cada parcialidad elegía un varayoc y un alcalde mayor, quienes debían velar por los trabajos comunales, mientras que los fiscales debían hacer lo propio por los aspectos religiosos.

Por los padrones poblacionales, así como por la visita realizada en 1808 por el obispo de Maynas, Hipólito Sánchez Rangel, sabemos que entre 1796 y 1814 el número de habitantes en Santa Bárbara de Iquitos se mantuvo en torno a unas ochenta personas. Esas fuentes también sugieren que Isidoro Ramos Portugal habría sido el primer mestizo asentado en dicha localidad, pues a diferencia de los napeanos e iquitos, él y su familia aparecen en el padrón de 1800 con la categoría de moradores ⁸.

Las décadas iniciales de la República

Poco cambió la vida en Santa Bárbara de Iquitos cuando el Perú se convirtió en República; la primera noticia que tenemos de dicha localidad en este periodo corresponde a la visita que en 1825 llevó a cabo el capitán Carlos del Castillo, gobernador de las misiones de Maynas, quien reportó la

5 Maroni, 1988, p. 393-395.

6 Villarejo, 2008, pp. 7-42.

7 Negro, 2007, pp. 102-103.

8 Archivo de Límites, Ministerio de Relaciones Exteriores, LTSG-46, 1785-1810, Loreto padrones de los pueblos de Nanay, Iquitos y Napeanos, 28 ff.

presencia de un gobernador, dos curacas, dos capitanes, dos alféreces, dos alcaldes y dos ministros con el nombre de varayoc, «que son casi todos los habitantes del pueblo». Asimismo, señala que existían 15 matrimonios, 8 de los iquitos y los otros 7 de napeanos⁹.

Dos años más tarde, cuando el marino británico Henry Lister Maw llegó al pueblo, registró en su diario haber sido recibido por el gobernador José Manuel Ramírez¹⁰, quien junto a algunos mestizos, la mayoría procedente de Moyobamba, se habían asentado en la localidad recientemente, ello produjo algunas fricciones con los nativos, que disminuidos por los ataques de grupos procedentes del Ucayali¹¹, se habían tornado crecientemente suspicaces de los foráneos. Si bien Maw no tuvo problemas en su corta estancia en el pueblo, al que reportó con una pequeña plazuela e iglesia no consagrada, registró en su diario que, apenas salió, los mestizos fueron atacados por los indígenas obligándolos a huir a Pebas¹².

Poco después las relaciones entre mestizos e indígenas lograron recomponerse, y en 1828 figura como gobernador Manuel Ramos¹³. Algún tiempo más tarde, en 1835, los marinos británicos William Smyth y Frederick Lowe llegaron a Iquitos y encontraron unos 60 habitantes; al año siguiente se nombró al padre Mariano de Jesús como párroco local¹⁴. En la década siguiente, la población se incrementó al llegar varias familias procedentes del Alto Marañón, principalmente de Borja, de donde habían sido expulsadas por los huambisa y otros grupos indígenas. Así, en 1847, cuando los viajeros franceses Francis de Castelnau y Paul Marcoy arribaron a Iquitos, encontraron entre 79 y 85 individuos, repartidos en 13 viviendas de mestizos y 19 de los iquitos, precisando que estos se habían mezclado con los omagua-cocamas y los ticanas¹⁵.

Entre los mestizos que habían llegado del Alto Marañón se encontraban las familias de Ramón Bernales, Baltazar Zevallos, Juan Villacorta, José Reátegui, José Joaquín Ribeiro, Javier Escurra, Antonio Nájara, Manuel Quirino, Toribio Mesía y Mariano Fermín Torres¹⁶.

El primer ingreso en el libro de bautizos de la iglesia de Santa María de Iquitos, registrado el 4 de diciembre de 1848 por el presbítero Silverio Mori, corresponde a este periodo¹⁷. El referido libro es una recopilación llevada a cabo en 1863 por el padre José Rosario Morales, por haber encontrado los registros anteriores en muy mal estado, pero sin duda debió haber otros bautizos, tanto durante el periodo jesuita, como los efectuados por el ya mencionado Mariano de Jesús. Lo concreto es que esta migración, referida genéricamente como de los borjanos, incrementó la población local, pero aún seguía siendo bastante escasa, pues en 1851 se reportan 227 habitantes, cuya única actividad económica era la confección de hamacas y la recolección de zarzaparrilla, productos que se remitían a Moyobamba o a Tabatinga¹⁸.

9 Archivo de Límites, Ministerio de Relaciones Exteriores, LED 2-162, 1825, visita a la provincia, ff. 27-32, visita a Iquitos por el cap. de infantería cívica de Moyobamba Carlos del Castillo, gobernador de las misiones de Maynas, iniciada el 24/10/1825.

10 Maw, 1829, pp. 102 y 191.

11 Poeppig, 2003, pp. 364-365.

12 Maw, 1829, pp. 196-197.

13 Larrabure, 2006-2013, VII, p. 227.

14 Paredes, 1836, p. 103.

15 Castelnau, 1851, IV, p. 439; y V, pp. 3-5. Marcoy, 2001 [1869], II, pp. 530-532.

16 Fuentes, 1903, I, p. 237.

17 Archivo del Vicariato de Iquitos, parroquia de San Juan, libro de bautizos 1A, 1848-1867, f. 4, corresponde a Juan de Cruz Luno.

18 Herndon y Gibbon, 1991-1993, I, pp. 285-286.

Vapores en la Amazonía

Para entonces, el gobierno del mariscal Ramón Castilla había decidido impulsar el desarrollo amazónico. Se mandó construir dos vapores en Estados Unidos para destinarlos a explorar sus numerosos ríos y se autorizó a la brasileña Companhia de Navegação do Amazonas para que, tres veces al año, una de sus naves surcara el Amazonas hasta Nauta.

Los vapores peruanos, bautizados *Tirado* y *Huallaga*, llegaron a Manaus el 6 de febrero de 1854, luego de treinta días de viaje, con trece tripulantes cada uno. Tras seis días en ese puerto continuaron hacia el Amazonas peruano, llevando un profesor de primeras letras brasileño para la escuela que debía establecerse en Nauta. Pero la surcada resultó bastante lenta, y solo a principios de marzo ambos vapores llegaron a Loreto, el primer puerto peruano sobre el Amazonas. En dicha localidad los esperaba el gobernador Francisco Alvarado Ortiz, quien se embarcó en el *Tirado*, que estaba al mando del capitán de corbeta Manuel Villar. La nave continuó surcando el río hasta Yurimaguas, deteniéndose en algunos puntos para que el gobernador pudiera inspeccionar las localidades que se encontraban bajo su jurisdicción. El *Huallaga* debió permanecer unos días en Loreto para efectuar algunas reparaciones en el casco y en el motor. Pocas horas después del zarpe del *Tirado* arribó a la localidad del mismo nombre el vapor brasileño *Monarca*, a bordo del cual iba el presidente de la provincia de Amazonas, Herculano Ferreira Penna. Luego de hacer leña, este último vapor continuó su viaje, alcanzando al *Tirado* en San José de Cochiquinas, desde donde continuaron hacia Nauta, tocando en Pebas e Iquitos, localidad esta última visitada el 26 de marzo¹⁹.

El *Monarca* era el segundo vapor brasileño en surcar el Amazonas peruano, habiendo sido precedido por el *Marajó*, que salió de Manaus el 22 de septiembre de 1853 y arribó a Nauta el 14 de octubre, tras tocar en Loreto, Cochiquinas, Pebas e Iquitos. A bordo iban solo cuatro pasajeros –un oficial, dos franceses y un soldado–, a los que se sumó un suizo para el retorno²⁰.

A partir de mayo de 1856 el *Tabatinga* asumió el servicio entre Manaus e Iquitos, el mismo que, cuatro años más tarde, fue extendido hasta Lagunas, en el río Huallaga, uniéndose a las dos naves brasileñas ya mencionadas el vapor *Inca*²¹. Todas ellas tocaban en Iquitos en el viaje de subida, siendo allí que en junio de 1858 fue sepultado el norteamericano Robert Nesbit, fallecido a bordo del *Tabatinga*, correspondiéndole así el extraño honor de ser el primer anglosajón en dormir el sueño eterno en esta localidad²².

Nauta creció a lo largo de esa década hasta contar con más de 1200 habitantes, varios de ellos extranjeros, mientras que Iquitos siguió siendo una pequeña localidad con una iglesia, 33 casas, unos 250 pobladores –incluyendo media docena de familias blancas y mestizas– y una escuela de primeras letras dirigida por el gobernador Mateo del Castillo. Esto fue lo que reportó un viajero brasileño que tocó en Iquitos en 1854 a bordo del *Monarca*²³. Pese a su crecimiento, Nauta no llegó a contar con las instalaciones ni el personal calificado que pudiera dar un mantenimiento adecuado a los pequeños vapores nacionales, por lo que, tras efectuar algunos viajes exploratorios, para 1856 el *Tirado* y el *Huallaga* estaban inservibles.

19 *Estrella do Amazonas*, N.º 79 (21/2/1854), p. 4; y N.º 86 (21/4/1854), pp. 1-2. Wilkens, 1855, pp. 395-402.

20 Ferreira, 1854, pp. 35-37 y 48-49.

21 *Estrella do Amazonas*, N.º 86 (21/4/1854), p. 4; N.º 142 (7/5/1856). Werlich, 1968, pp. 314-315. Ministerio de Relaciones Exteriores, *Relatório da Reparticao dos negocios estrangeiros*, 1857.

22 *Bible Society Record*, vol. 3 (Nueva York, enero 1858), pp. 135-136.

23 Wilkens, 1855, p. 401.

Ante esta situación, en 1861 el gobierno peruano optó por hacer una inversión significativa para fortalecer su presencia en la llanura amazónica elevando la provincia litoral de Loreto a la condición de departamento marítimo y militar, la que quedaría a cargo de un comandante general. Entre sus funciones primarias, esta autoridad debía establecer un astillero en la confluencia del Ucayali con el Marañón, así como una escuela náutica, factorías y otros establecimientos que permitiesen explorar los ríos y apoyar el desarrollo de la región.

Una comisión naval fue enviada a Inglaterra, donde se contrató la construcción de cuatro vapores y un dique flotante, así como de la maquinaria requerida para levantar una factoría, una fábrica de tejas y ladrillos, un aserradero y una carpintería. Dos de los vapores, *Morona* y *Pastaza*, cada uno de 500 toneladas, se destinarían al servicio comercial, mientras que los otros dos, *Napo* y *Putumayo*, de 60 toneladas, se emplearían para explorar los ríos amazónicos²⁴.

Los dos primeros buques arribaron a Belem do Pará en octubre de 1862 y, mientras el *Pastaza* permanecía en ese puerto, el 23 de octubre el *Morona* inició su travesía por el Amazonas para alcanzar aguas peruanas. Serios incidentes con autoridades brasileñas, y un accidente poco antes de llegar a Manaus, demoraron esa parte del viaje por lo que solo el 5 de julio de 1863 alcanzó el puerto peruano de Loreto, desde donde continuó hacia Nauta y luego a Yurimaguas. De regreso a Nauta, el capitán de fragata Manuel Ferreyros, comandante de este vapor, debió percatarse que los cambios en la morfología del río hacían poco conveniente establecer el apostadero naval en ese punto, por lo que se reconoció con algún detalle la zona de Tamshiyacu, pero los pobladores de Iquitos, liderados por el gobernador Ramón Bernales, lograron convencerlo para que dichas instalaciones se levantaran en su localidad²⁵. Poco después llegó el *Pastaza* y ambas naves comenzaron a prestar servicio de carga y correspondencia entre Tabatinga y Moyobamba²⁶.

A fines de noviembre de 1863 zarpó de Londres la fragata *Arica* con destino a Belem do Para. En ella y en otras tres naves británicas iban las piezas para armar los dos vapores pequeños y el dique flotante, así como la maquinaria para las instalaciones que debían levantarse en Iquitos. Mientras los buques eran armados en el puerto brasileño, a finales de enero de 1864 el *Pastaza* arribó a Belem para iniciar su travesía hacia Iquitos remolcando al bergantín *Próspero*. Ambos buques, con las piezas del dique y parte de la carga venida de Londres, arribaron a Iquitos hacia el 26 de febrero de aquel año²⁷. Similar función cumplió el *Morona*, que con la fragata *Arica* al remolque llegó a Iquitos el 25 de mayo, debiendo retornar a Belem casi de inmediato para remolcar a la goleta *Teresa*, con la que debían recuperar la carga del vapor *Simbad* y de la fragata *Elisa*, que habían varado en Blas Playa, en el distrito de Pebas²⁸. En julio salieron de Belem los vapores *Putumayo* y *Pastaza*, este último remolcando al *Napo*, que aún no tenía armada su máquina; las tres naves arribaron a Iquitos el 6 de noviembre.

24 Los temas referidos a esta comisión han sido abordados por Romero, 1984, III, pp. 78-85. Asimismo, el Archivo Histórico de Marina (A.H. de M. en adelante) conserva la Colección Mariátegui, con documentos que pertenecieron al contralmirante Ignacio Mariátegui, jefe de dicha comisión.

25 Fuentes, 1903, I, p. 237. Herrera, 2008, pp. 59-60.

26 Romero, 1984, III, p. 122.

27 Ibidem, p. 128.

28 A.H. de M., vapor *Morona*, 1864.

El Iquitos de entonces, como lo señaló Antonio Raimondi en 1862, era una «miserable ranchería de indígenas», con unos 400 habitantes dedicados a la fabricación de hamacas y bolsas de colores «con las hojas de una palmera espinosa, que llaman chanvira»²⁹. Pero la situación varió con el arribo de los vapores y la gente que en ellos iba pues, siete años después, cuando Raimondi volvió a visitarla, la describió como «una población con buenas y sólidas casas, con almacenes surtidos de efectos y con pobladores de distintas nacionalidades»³⁰. En efecto, con los vapores llegó un número relativamente grande de marinos peruanos y medio centenar de técnicos de diversas nacionalidades, cuya presencia transformó al pequeño caserío de Iquitos en una pujante localidad.

Genaro E. Herrera da algunos nombres de los moradores de Iquitos en 1862, entre los cuales figuran siete brasileños y el chachapoyano Calixto Mori, quien abrió la primera tienda comercial en el pueblo. También menciona a varios de los llegados en 1864 que se asentaron de manera permanente en Iquitos³¹.

Bajo la dirección del capitán de fragata Federico Alzamora, comandante general del departamento, se organizó el trabajo para levantar una nueva población con tres calles paralelas al Amazonas, cortadas por ocho calles transversales. Cinco de las calles iniciales fueron bautizadas Malecón, Napo, Morona, Pastaza y Próspero, en honor a los vapores que habían impulsado el crecimiento del pueblo. En torno a la plaza de armas, sembrada con bananos, se encontraban la municipalidad y la iglesia, y al costado de esta última, una propiedad del limeño Ramón Bernales, que fue alquilada y luego comprada para instalar la Comandancia General del departamento y el cuartel de la Columna de Marina. Al extremo sur de la población, sobre el malecón, en una propiedad de Pedro E. García, se levantó el aserradero, la carpintería y la factoría, con sus talleres de herrería, fundición y calderería; mientras que la fábrica de tejas y ladrillos fue ubicada al extremo norte de la población. Con la misma prisa se levantaron casas para los numerosos funcionarios y marinos que habían llegado, así como para los 32 operarios de la factoría, 10 de la fábrica de ladrillos y 4 de la carpintería³². Comprensiblemente, esta febril actividad alteró la forma de vida de los indígenas que poblaban Iquitos, varios de los cuales optaron por reasentarse en puntos algo alejados de sus antiguas moradas, dando origen a algunos caseríos, entre ellos Punchana, Timicuro, Tamshiyacu y San Miguel³³.

La mayoría de las edificaciones iniciales fueron de barro con techo de palmas, material fácilmente inflamable, como lo demostró el incendio del 28 de julio de 1865, iniciado en el establecimiento comercial de Toribio Mejía, que destruyó buena parte de la manzana en la que se encontraban la factoría, el aserradero, la carpintería y otros locales comerciales³⁴. Lentamente, al ritmo de la producción de tejas y ladrillos, cuyo precio fue reducido para facilitar la reconstrucción de las edificaciones afectadas por el fuego, Iquitos comenzó a cambiar. Así, para 1868 ya había unas cinco o seis casas con techo de tejas y la aún pequeña localidad contaba con unos 2000 habitantes. También en esos años, bajo diseño del arquitecto Cristóbal Rosas, se inició la construcción del edificio de la Prefectura, el cual fue ampliado por los sucesores de Alzamora, y que aún se puede apreciar en nuestros días³⁵.

29 Raimondi, 1862, p. 98. Raimondi, 1965, I, p. 400. El censo de 1862 registró 431 habitantes en Iquitos: A.H. de M., Departamento Fluvial de Loreto, 1867, cuadro anexo al informe de J. N. Montero, Santa Rosa 20/10/1867.

30 Raimondi, 1965, I, p. 401.

31 Herrera, 2008, p. 56.

32 Távora, 1869, p. 46.

33 Ídem, p. 46. Herrera, 2008, p. 61.

34 Távora, 1869, p. 45; Romero, 1984, III, p. 133. Larrabure, 2006-2013, I, pp. 250-251.

35 Fuentes, 1903, I, p. 238.

Al año siguiente, cuando el médico Santiago Távara arribó a Iquitos, señaló que la población tenía una treintena de casa comerciales, varias tiendas, «tres fondas, dos billares y muchas tabernas»³⁶. Si bien contaba con un rudimentario hospital y un párroco, que con frecuencia se ausentaba para atender a otras poblaciones, carecía de una escuela pública³⁷.

El rápido surgimiento de un centro político y administrativo en la llanura amazónica peruana generó una natural demanda de bienes y servicios de todo género. Los alimentos eran escasos y caros, ya que los pueblos inmediatos solo producían lo necesario para atender sus propias necesidades. Si bien la pesca era relativamente abundante, al punto que una cantidad significativa de pescado salado era exportado a Brasil, el pescado fresco resultaba excesivamente caro durante la temporada de crecida. Por estos motivos, la mayor parte de los alimentos se importaba de Brasil, Europa, Estados Unidos e incluso India y, tanto la Comandancia General como los vecinos más prominentes establecieron granjas y chacras a lo largo del río Itaya para satisfacer algunas de sus necesidades alimenticias³⁸.

Uno de los que se asentó en Iquitos por aquellos años fue el contralmirante John Randolph Tucker, jefe de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, que con un grupo de antiguos confederados norteamericanos y el joven alférez de fragata Leoncio Prado llegó en octubre de 1867. Con apoyo de la Armada, durante los siguientes años, esta comisión exploró extensamente los diversos ríos de la Amazonía peruana, para lo cual se adquirieron otros dos vapores, el *Tambo* y el *Mairo*.

Uno de los miembros de esa comisión, el ingeniero Norman Noland, señaló que hacia 1872 la población de Iquitos alcanzaba las 3000 personas, formando un grupo humano excéntrico y diverso. La mitad de los habitantes estaba formada por indígenas, mientras que la otra mitad era predominantemente masculina y joven, con numerosos mestizos y gente procedente de una veintena de naciones, incluyendo algunos africanos o afrodescendientes y chinos. Aunque mayoritariamente católica, esta políglota comunidad incluía también a protestantes y judíos³⁹. Por todo ello, no resultó extraño que en 1868 se estableciera la primera logia masónica, la Unión Amazónica, quizá la institución privada más antigua en la actual capital loreana.

El 27 de agosto de 1872 Iquitos volvió a sufrir un incendio de magnitud. El fuego se inició a las diez de la mañana en casa de Juana Espinosa, en el extremo norte de la población, y una fuerte brisa llevó las chispas hasta el techo de palmas de la iglesia, desde donde se propagó a los edificios de la Armada y a varios establecimientos comerciales y residencias privadas en la calle Putumayo. Durante cuatro horas toda la población luchó infructuosamente contra las llamas hasta que un afortunado cambio de dirección del viento las desvió y salvó al resto de las edificaciones. A esta desgracia se sumó una epidemia de viruela desatada en 1873 que hizo huir aterrorizados a los indígenas de los alrededores, haciendo de los alimentos algo «inhallable a cualquier precio»⁴⁰.

A pesar de estas calamidades, los pobladores del nuevo Iquitos encontraron diversas formas de socializar, siendo quizá las fiestas y las expresiones artísticas las que resultaron más aparentes a la naturaleza de la joven colectividad.

36 Távara, 1869, p. 43.

37 Werlich, 2010, p. 186.

38 Ibidem, p. 188. Orton, 1877, p. 23. Távara, 1869, pp. 45-46.

39 Werlich, 2010, p. 263.

40 Ibidem, p. 265.

El viajero británico Frederick Stevenson describió el baile formal ofrecido por Alzamora en las Fiestas Patrias de 1867, señalando que las mujeres «elevaban los pañuelos» con una mano mientras los hombres sujetaban sus faldones. Tres años más tarde, el ya mencionado ingeniero Noland señaló que se bailaban alegres aires del vals criollo, así como chilenas y zamacuecas, y que las fiestas se llevaban a cabo a puertas abiertas, con una pequeña banda de músicos en la que era indispensable un cajón. La música usualmente era acompañada por agudas voces femeninas y por las palmas y el zapateo de los «que planchaban»⁴¹.

Quizá el evento musical más importante de esos años fue un concierto llevado a cabo la noche del 28 de marzo de 1874, en beneficio del movimiento independentista cubano. La banda municipal, acompañada por los principales músicos aficionados del pueblo, interpretó tres «sinfonías para orquesta». Entre estos aficionados se encontraban la italiana Elvira Minetti, esposa del comandante general del departamento, el ya mencionado capitán de fragata Alzamora, y los norteamericanos Leticia Johnston y Timoteo Smith como cantantes; mientras que otro norteamericano, Walter Butt, el francés Maurice Mesnier y el sastre portugués J. M. da Silva, mostraban sus habilidades con el violín, el piano y la flauta, respectivamente⁴².

Ocasionalmente, llegaron excéntricos visitantes a Iquitos, entre ellos una partida de «comunistas» franceses refugiados del levantamiento de París de 1870 y los británicos LaMotte y John Hoxwell, el primero en compañía de su bulldog y el segundo luego de tratar de vender lanzas norteamericanas a los indígenas del río Napo. También lo hicieron hombres de ciencia como los norteamericanos Joseph Beal Steere y James Orton. Este último estuvo en Iquitos en 1867 y en 1873, mientras que Steere llegó en enero de 1872, como parte de un viaje para recolectar especímenes amazónicos para el Museo de la Universidad de Michigan⁴³.

La era del caucho

Iquitos, que desde 1866 se había convertido en la capital de la provincia de Bajo Amazonas del flamante departamento de Loreto, continuó creciendo de manera sostenida, impulsada por el comercio de tabaco, zarzaparrilla y pescado salado, pero, sobre todo, por la creciente demanda de caucho.

Para apoyar esas actividades el *Morona* y el *Pastaza* fueron destinados a realizar viajes comerciales entre Yurimaguas y Tabatinga, trayecto de 709 millas, que era recorrido en unas 88 horas, tocando en diez puertos intermedios. Este tráfico se vio facilitado en 1867, cuando Brasil declaró la libre navegación del Amazonas, medida que fue replicada por el Perú dos años después. Desde Tabatinga se podía continuar viaje hasta Manaos en un vapor brasileño que mensualmente hacía esa ruta, y seguir hasta Belem do Pará en uno de los cinco vapores que unían ambos puertos⁴⁴. La ruta del Ucayali demoró un poco en adquirir regularidad pues, si bien se realizaron varios viajes exploratorios, tanto a ese río como a los que confluían en él, solo en 1873 los vapores *Napo* y *Putumayo* comenzaron a servirla regularmente, primero hasta Sarayacu y luego hasta Yarinacocha.

41 Ibidem, pp. 271-272.

42 Ibidem, pp. 276.

43 Orton, 1876, pp. 380-383. Papavero y otros, 2008, pp. 173-175.

44 Romero, 1984, III, p. 217.

Tres años después llegaron a Iquitos el vapor brasileño *Augusto* y el británico *Theotonio*, de la Amazon Steam Navigation Company, iniciando un servicio que unía el puerto peruano con Belem⁴⁵. Esto hizo que la línea cubierta por el *Morona* y el *Pastaza* entre Iquitos y Tabatinga resultara redundante, más aun en medio de la crisis fiscal por la que se atravesaba, por lo que se optó por destinarlos a realizar viajes más frecuentes entre Iquitos y Yurimaguas.

La crisis económica que vivió el país en la década de 1870 no dejó de afectar a Iquitos. Si bien la población y el comercio continuaron creciendo, los sueldos para los marinos y operarios de las instalaciones que debían apoyar a los vapores y a la población se fueron haciendo cada vez más irregulares. Alzamora y sus sucesores hicieron numerosas gestiones para tratar de solucionar esta situación, llegando a endeudarse con los comerciantes locales para que los vapores pudieran seguir funcionando, pero la situación era insostenible, sumándose a ello que hacia 1870 se había hundido el dique flotante traído de Inglaterra.

En 1877 hubo que suspender la línea entre Iquitos y Tabatinga, que, por otro lado, era cubierta mensualmente por un vapor brasileño, lo que generó el reclamo de las principales casas comerciales. Entre estas se encontraban las de Antonio N. Cepeda, M. Santillán, J. Oliveira y Cía., J. Villacís y Hnos., E. Zevallos, M. Mesnier, Smith-Johnson y Cía., F. Morey, Ferreira y Cía., A. Bastos, J. Mori, M. Tapia, M. Albán, A. López, J. García, A. Vela y Carlos Mouraille y Hnos.

Este último, junto con Marcial A. Piñón, Manuel del Águila y Antonio Nájjar, propuso formar una compañía que se hiciera cargo tanto de los vapores como de la factoría y las otras instalaciones fiscales existentes en Iquitos. La propuesta fue aceptada por el gobierno y, en 1877, la Armada entregó las naves e instalaciones a la flamante Compañía Peruana de Navegación. Los vapores continuaron navegando bajo estos nuevos propietarios estableciendo rutas al Napo y al Ucayali, y desde Yurimaguas hasta Belem. Esta última ruta fue servida por el *Morona* hasta 1884, cuando fue rematado en este último puerto.

Al estallar la Guerra del Pacífico las autoridades de Iquitos tuvieron que agenciárselas para mantener una mínima representación estatal en la región. Dos fueron las medidas más importantes: la creación de la aduana y la autorización para que naves extranjeras pudiesen realizar tráfico comercial con todos nuestros puertos amazónicos. Desde su establecimiento en 1882 la aduana debió enfrentar una fuerte oposición por parte de los comerciantes, pero finalmente logró entrar en funciones⁴⁶. Según reportó el prefecto Hildebrando Fuentes en 1906, sus ingresos se multiplicaron de manera sustantiva entre 1882 y 1892, pasando de 22,175 a 184,029 soles, y volvieron a hacerlo en la década siguiente, pues en 1902 sumaban 606,702 soles, alcanzando su pico en 1904 con 1'288,873 soles⁴⁷. Estas cifras reflejaban el incremento de la actividad económica de Iquitos y de la región, lo que explica su crecimiento y el de la actividad fluvial, lo que llevó a fuese elevada a la condición de ciudad⁴⁸.

Atendiendo a la creciente demanda de caucho y otros recursos, el tráfico fluvial se incrementó de manera notable, principalmente a cargo de naves brasileñas que llegaban a diversas localidades

45 *Jornal do Amazonas*, I, N.º 43, 14/10/1875, p. 2.

46 Larrabure, 2006-2013, I, pp. 255-257.

47 Fuentes, *Loreto*, I, p. 267.

48 Larrabure, *Colección de leyes*, XVIII, pp. 118-119.

en las cuencas del Ucayali y del Marañón. Así, sabemos que el primer trimestre de 1885 arribaron a Iquitos 21 buques, en julio y agosto de 1891 fueron 16, entre ellos uno ecuatoriano, y en noviembre del siguiente año lo hicieron 11 vapores, 6 de ellos peruanos y el resto brasileños⁴⁹.

En la década de 1890 la exportación de caucho superaba las 1000 toneladas anuales, 300 por encima de la media anual entre 1884 y 1889. Estas cifras continuaron elevándose en la década siguiente, alcanzando su pico en 1910, cuando se exportaron 4500 toneladas. Pero al año siguiente se inició una rápida caída en la demanda, fundamentalmente por la competencia del caucho asiático, generando una nueva crisis en una región cuya economía giraba esencialmente en torno a ese producto.

El período del auge vinculado al caucho no estuvo exento de problemas, pues si bien la ciudad y su comercio prosperaron, la crisis política nacional que siguió a la Guerra del Pacífico tuvo efectos perniciosos sobre la región. En efecto, el 2 de mayo de 1896 el cusqueño Mariano José Madueño encabezó un levantamiento en Iquitos nombrando al coronel Ricardo Seminario y Aramburú como gobernador del llamado Estado Federal de Loreto. Dos expediciones fueron despachadas desde la capital de la república, una por tierra, que se dirigió al Huallaga, y otra por mar, en el transporte *Constitución*, que se estacionó en Belem para evitar que los revolucionarios pudiesen huir por ese puerto⁵⁰.

En realidad, estos habían abandonado Iquitos en julio, tan pronto supieron del envío de ambas expediciones, con lo que el movimiento federalista cesó. Pero estos hechos hicieron ver al gobierno la necesidad de reforzar su presencia en la selva baja, por lo que, entre otras medidas, en 1897 Iquitos fue elevada a la condición de capital departamental en reemplazo de Moyobamba. Durante la década siguiente la ahora capital loreтана creció de manera sostenida, llegando a contar con unos diez mil habitantes en 1903, cifra que se elevaba de manera notable durante los meses en que no se recolectaba caucho. Dos años más tarde, el prefecto Fuentes señaló que en Iquitos estaban representadas diecisiete nacionalidades.

Instituciones y sociedad a principios del siglo XX

El trazo urbano inicial fue rápidamente desbordado por el constante arribo de nuevos pobladores. Para principios del siglo XX la ciudad, que crecía en torno a la flamante plaza 28 de Julio, gozaba ya de alumbrado eléctrico y la embellecían numerosas edificaciones con vistosos azulejos. Varias de ellas aún subsisten, como el Hotel Palace, hoy sede de la Quinta Región Militar, y las casas Pinasco, Santillán y Cohen. La plaza de armas también fue mejorada y, como parte de ese esfuerzo, en 1898 se colocó la primera piedra del monumento a los loretanos caídos en la Guerra del Pacífico, inaugurado diez años más tarde. Cerca de esta plaza se levantaba el teatro Alhambra, de los hermanos Francisco y Demetrio de Paula Secada, donde entre diciembre de 1911 y junio siguiente se presentó una gran compañía de teatro de Barcelona. Y en una esquina se había levantado, hacia 1890, la llamada Casa de Fierro, en la que una década después se proyectó la primera película vista en Iquitos.

Otro importante adelanto fue la puesta en servicio del ferrocarril urbano en 1905 gracias a la iniciativa de Julio Arana del Águila.

49 A.H. de M., Capitanía de Iquitos 1885, 1891 y 1892.

50 A.H. de M., Departamento Fluvial de Loreto, 1894, 1896-1897.

Naturalmente, la creciente población requería ser informada, por lo que, desde 1877, cuando salió el efímero *Boletín Municipal*, fueron apareciendo diversas publicaciones periódicas. Entre ellas se puede mencionar a *El Industrial* (1887), *El Imparcial* (1899-1902), *El Amazonas* (1892), *Loreto Comercial* (1902-1913), *La Voz de Loreto* (1902-1904), *La Prensa*, *La Felpa*, *El Herald*, *El Maynas* y *El Nacional* (1905), y al decano de la prensa loreтана, *El Oriente* que comenzó a circular en 1905⁵¹.

En 1898, por iniciativa de Rafael Quiroz, comisionado especial del gobierno, se estableció la Sociedad de Beneficencia de Iquitos, a la que poco después siguieron las sociedades de beneficencia amazónica, española, italiana y china. Por la misma época aparecieron clubes sociales –Iquitos, Emilio San Martín, Unión Loreтана, Centro de Cultura y Conferencias Populares– y deportivos –Sport Club (1904) y Athletic Club José Pardo (1906) –, así como la Brigada de Boy Scouts del Oriente Peruano (1914)⁵². Para propiciar el mejor conocimiento de la zona, en 1902 se estableció la Sociedad Geográfica de Loreto.

Otro hito importante de esa época fue el arribo, en marzo de 1901, de los misioneros agustinos que debían establecer la Prefectura Apostólica de San León del Amazonas. Encabezados por el padre Paulino Díaz, su labor inicial tuvo que vencer diversas dificultades, pero con perseverancia y tenacidad lograron salir adelante en su labor y constituirse en un elemento fundamental para el estudio de la cultura amazónica.

La presencia estatal también se incrementó, pues a la Prefectura, la Aduana, la Capitanía de Puerto –restablecida hacia 1884–, y dos juzgados de primera instancia, se sumaron la Corte Superior, que inició sus funciones en abril del 1907, y el aumento de escuelas fiscales, que para aquel año llegaban a ser ocho en Iquitos, una en Punchana y otra en Tamshiyacu. Asimismo, entre 1902 y 1903 se edificaron la subprefectura y el cuartel de policía, se iniciaron las obras para construir el malecón y se instalaron varias otras reparticiones públicas.

Los funcionarios estatales y los comerciantes constituyeron el elemento central de la vida social de Iquitos, siendo sus integrantes los fundadores de los clubes y promotores de las actividades culturales antes mencionadas. Fueron ellos también los que impulsaron el embellecimiento de la ciudad, ayudados por el crecimiento económico gracias al auge cauchero. Los descendientes de los antiguos pobladores del lugar, agrupados en los caseríos cercanos, también encontraron formas de incorporarse al proceso de transformación social que se estaba dando. Las fiestas locales fueron una de ellas, siendo la más conocida la del actual barrio de San Juan Bautista, que celebra a su patrón cada 24 de junio. Al parecer, allí se estableció un grupo de indígenas jeberos a fines del siglo XIX, trayendo consigo una imagen de su patrón y la costumbre de purificarse en el río la noche anterior y homenajearlo con baile y juanes.

El comercio, representado desde 1890 por lo que hoy es la Cámara de Comercio, Industria y Turismo de Iquitos, también creció impulsado por el auge cauchero, al punto que, eventualmente, hubo representaciones consulares de Estados Unidos, Brasil, Colombia, Gran Bretaña, Alemania, España, Portugal, Francia, Italia y China⁵³. Nuevas y más poderosas casas comerciales se establecieron

51 Fuentes, 1903, I, p. 255.

52 *Ibidem*, II, p. 45.

53 *Ibidem*, II, pp. 61-64.

en la ciudad, muchas de las cuales poseían sus propias embarcaciones, aunque la conexión con el exterior se hacía principalmente a través de los vapores brasileños que unían Iquitos con Manaos y Belem. Pero esto varió en 1898, cuando la naviera británica Red Cross Line inició un servicio entre Iquitos y Liverpool con los vapores *Napo* y *Ucayali*, a los que se unió poco después el *Javary*⁵⁴. Al año siguiente, la Booth Steamship Company Limited inauguró un servicio mensual que unía Iquitos con Liverpool y Nueva York. En menos de una década, tras comprar la Red Cross Line, sus naves transportaban hasta 7000 pasajeros anuales y un considerable volumen de carga. Para 1906 Iquitos era atendida por las compañías de navegación Booth, hacia Europa y Nueva York; Amazon River Steam Navigation Company, hasta Belem; Adolfo Morey, a Yurimaguas y al Yavari; Benasayac y Toledano, al Sepahua; y J. C. Arana y Hermanos, al Putumayo, Yavari, Ucayali hasta el Pachitea, Napo y Curaray⁵⁵. A ellas se sumaba un número relativamente importante de naves particulares. Tal movimiento fluvial, vívidamente representado en las acuarelas de Otto Michel, daba ocupación a un número sustantivo de tripulantes y también demandaba una importante cantidad de leña, cuyo valor para 1910 se estimaba en medio millón de dólares.

La actividad portuaria se concentraba en la orilla del río, a la altura de la factoría, pero en 1904 la compañía Booth construyó un muelle que entró en funciones a principios del siguiente año con el arribo de su vapor *Napo*. Estas instalaciones consistían en una explanada al nivel de la calle que se sostenía sobre pilotes clavados en el fondo del río, unida mediante unos brazos articulados a unos pontones que se extendían 160 metros a lo largo de la ribera. Las naves amarraban a estos pontones, que tenían una vía férrea de trocha angosta sobre la cual corrían unos carros capaces de transportar hasta cinco toneladas. La carga era movilizada entre la bodega de los buques y esos carros empleando los aparejos de las embarcaciones y luego era elevada a la plataforma superior mediante otras plumas. El recinto portuario, ubicado entre el malecón Maldonado y la calle Raimondi, con entrada por la calle Loreto, contaba con almacenes de aduana, resguardo y capitania, ocupando unos 2800 metros cuadrados⁵⁶. El puerto funcionó en dicho lugar hasta 1948, cuando fue trasladado a su actual ubicación.

La inauguración del muelle y las instalaciones portuarias debió marcar el inicio de una nueva etapa de prosperidad para la ciudad, pues le daba facilidades modernas para sostener su creciente comercio, pero el final de la era del caucho la sumió, a ella y a la Amazonía, en una severa depresión económica que duraría algunas décadas. Pese a ello, Iquitos ya se había convertido en una ciudad importante, con una población sustantiva y diversa, con una presencia estatal que, si bien seguía siendo tenue, había sentado raíces definitivas. En las décadas siguientes los pobladores de Iquitos debieron sortear numerosas dificultades, pero tal como supieron sobreponerse a los incendios de 1865 y 1872, lograron salir adelante y construir la metrópolis actual. El tráfico fluvial continuó creciendo, aunque no al acelerado ritmo de tiempos precedentes. La conexión aérea y eventualmente la construcción de carreteras de penetración hasta el Huallaga y el Ucayali mejoró las posibilidades de conexión de la ciudad.

54 <http://www.histarmar.com.ar/LineasPaxaSA/39-RedCrossLine.htm>. El *Napo* había sido el *Harmony*, el *Ucayali* fue el *Paris*, y el *Javary* el *Harlech*.

55 Fuentes, 1903, II, pp. 11-17.

56 Flórez, 1986, p. 834.

Conclusiones

Hoy, medio centenar de monumentos arquitectónicos dejan testimonio del crecimiento de la ciudad durante el período del caucho, pero de sus épocas más tempranas solo queda en pie una parte de la chimenea de la factoría. En ella se aprecia aún la placa inaugural fechada en 1871, como mudo testimonio de aquellos años en que el pequeño caserío comenzó a cambiar.

El cambio se debió inicialmente al impulso estatal, por tener una presencia efectiva en la llanura amazónica, y se aceleró con el establecimiento de líneas de vapores que vincularon esa lejana porción del territorio peruano con Brasil y otros países atlánticos.

Su población inicial se vio incrementada por aportes humanos de muy variada procedencia, formado en su gran mayoría por hombres relativamente jóvenes, dando origen a un rápido crecimiento urbano y a una sociedad muy heterogénea que fue adquiriendo identidad propia con el curso de los años.

Referencias

Fuentes Primarias

- *Documentos manuscritos*

Archivo Histórico de Marina, Lima.

Capitanía de Iquitos 1885, 1891 y 1892.

Departamento Fluvial de Loreto, 1867, cuadro anexo al informe de J. N. Montero, Santa Rosa 20/10/1867.

Departamento Fluvial de Loreto, 1894, 1896-1897.

Vapor Morona, 1864.

Archivo de Límites, Ministerio de Relaciones Exteriores.

LTSG-46, 1785-1810, Loreto padrones de los pueblos de Nanay, Iquitos y Napeanos, 28 ff.

LED 2-162, 1825, visita a la provincia, ff. 27-32, visita a Iquitos por el cap. de infantería cívica de Moyobamba Carlos del Castillo, gobernador de las misiones de Maynas, iniciada el 24/10/1825.

Archivo del Vicariato de Iquitos.

Parroquia de San Juan, libro de bautizos 1A, 1848-1867

Publicaciones periódicas

Estrella do Amazonas, Manaus, 1854.

Bible Society Record, Nueva York.

Jornal do Amazonas, Manaus, 1875.

Documentos impresos

- CHARON, Manuel (1877). *Estado comercial del Amazonas peruano*. Lima: Imprenta de J. Francisco Solís.
- CASTELNAU, Francis de (1851). *Expedition dans les parties centrales de l'Amérique du Sud. De Rio de Janeiro a Lima, et de Lima au Pará. 1843 a 1847*. París: Chez P. Bertrand, Libraire-Editeur, 10 vols.
- FERREIRA PENNA, Herculano (1854). *Falla dirigida a Asamblea legislativa provincial do Amazonas no dia 1º de agosto de 1854*. Barra do Rio Negro: M.S. Ramos.
- FUENTES, Hildebrando (1903). *Loreto. Apuntes geográficos, históricos, estadísticos, políticos y sociales*. Lima: Imprenta de la Revista, 2 vols.
- HERNDON, William Lewis; y GIBBON, Lardner (1991-1993) *Exploración del valle del Amazonas*. Iquitos: CETA/ABYA-YALA/IIAP, 2 vols.
- HERRERA, Genaro E. (2008) Algunos apuntes acerca de Iquitos hasta 1908. En García *Una ciudad y un río*, pp. 43-62.
- LARRABURE Y CORREA, Carlos (2006-2013). Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al departamento de Loreto. Iquitos: CETA, 18 vols.
- MARCOY, Paul [Lorenzo Saint Crieg] (2001 [1869]). *Viaje a través de América del Sur. Del océano Pacífico al océano Atlántico*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andino.
- MARONI, Pablo (1988). *Noticias auténticas del famoso río Marañón (1738)*. Iquitos: IIAP – CETA.
- MAW, Henry Lister (1829). *Journal of a passage from the Pacific to the Atlantic, crossing the Andes in the Northern provinces of Peru, and descending The River Marañón, or Amazon*. Londres: John Murray.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (1857). *Relatório da Reparticao dos negocios estrangeiros*. Rio de Janeiro
- ORTON, James (1876). *The Andes and the Amazon or, across the continent of South America*. Nueva York: Harper & Brothers.
- PAREDES, José Gregorio (1836). *Calendario y guía de forasteros de Lima para el año 1837*. Lima: Imprenta de José Masías.
- POEPPIG, Eduard (2003). *Viaje al Perú y al río Amazonas 1827-1832*. Iquitos: CETA.
- RAIMONDI, Antonio (1862). *Apuntes sobre la provincia litoral de Loreto*. Lima, Tipografía Nacional
- RAIMONDI, Antonio (1964). *El Perú*. Lima: Editores Técnicos Asociados S.A., 4 vols.

TÁVARA, Santiago (1869). Viaje de Lima a Iquitos. Lima: Imprenta de El Comercio.

WILKENS DE MATTOS, Joao (1855). Roteiro da primera viagem do vapor Monarcha 1854. Río Negro: M.S. Ramos.

Fuentes secundarias

GARCÍA SÁNCHEZ, Joaquín (2008). Iquitos, una ciudad y un río. Iquitos: CETA.

FLÓREZ NOHESELL, Miguel (1986) Los puertos del Perú. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

GARCÍA SÁNCHEZ, Joaquín (2008). Iquitos, una ciudad y un río. Iquitos: CETA.

NEGRO TUA, Sandra (2007). “Destierro, desconsuelo y nostalgia en la crónica del P. Manuel Uriarte, misionero de Maynas (1750-1767)”, en Apuntes, vol. 20, N.º 1, pp. 92-107.

ORTIZ SOTELO, Jorge (2014). “Iquitos, ciudad y puerto en el siglo XIX”, en Rafael Varón Gabai y Carlos Maza, editores, *Iquitos*. Lima: Telefónica del Perú, pp. 28-35.

PAPAVERO, Nelson y otros (2008). “The travels of Joseph Beal Steere in Brazil, Peru and Ecuador (1870-1873)”, en Archivos de Zoología, vol. 39 (2), pp. 87-269.

ROMERO PINTADO, Fernando (1984). La República – 1850 a 1870. Lima: Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. En Historia Marítima del Perú, t. VIII, vol. III.

VARÓN GABAI, Rafael y MAZA, Carlos, editores (2014). Iquitos. Lima: Telefónica del Perú.

VILLAREJO, Avencio (2008). Los orígenes, en García, Iquitos, una ciudad y un río, pp. 7-42.

WERLICH, David (2010). John R. Tucker, almirante del Amazonas. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana – Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.

WERLICH, David P. (1968). The conquest and settlement of the Peruvian Montaña, Ph.D. tesis, U. de Minnesota.