

Capítulo 32

FÉLIX DENEGRÍ LUNA

Homenaje



HOMENAJE A FÉLIX DENEGRI LUNA

Copyright © 2000 Fondo Editorial de la
Pontificia Universidad Católica del Perú
Av. Universitaria, cuadra 18, San Miguel
Telefax: 460-0872
Teléfonos: 460-2870, 460-2291 anexos 220 y 356
E-mail: feditor@pucp.edu.pe

Derechos reservados, prohibida la reproducción de
este libro por cualquier medio total o parcialmente,
sin permiso expreso de los editores.

Primera edición: diciembre del 2000
500 ejemplares
Impreso en Perú - Printed in Peru

Hecho el Depósito Legal, Registro N° 1501222000-4715
Obra completa: ISBN 972-42-376-X

Cubierta:

Diseño y diagramación: Gisella Scheuch
Impresión: Siklos S.R.Ltda.

La última búsqueda

JOAQUÍN GARCÍA SÁNCHEZ

La paz era su sueño. En sus frecuentes viajes a Quito Félix Denegri se reunía con amigos, visitaba archivos, dialogaba con intelectuales y políticos para hablar con alucinada obsesión de lo mismo. En su terca ilusión convenció a un grupo de ecuatorianos notables para inventar motivos nuevos para la misma causa. Dos reuniones, una en Salinas, provincia de Manabí, en la costa occidental del Ecuador, y otra en Cañete, al sur de Lima, mirando ambas al inmenso océano que lleva sobre la piel de sus aguas el sugestivo nombre de Pacífico, concluyeron en crear una Asociación Ecuatoriano-Peruana de Investigaciones Sociales, cuyo propósito fuera abrir espacios de mutua confianza desde la comunidad científica y hacer en buena cuenta una relectura de la historia común de ambos países después del inútil conflicto del Cenepa.¹

¹ El Primer Encuentro Ecuatoriano-Peruano de Historiadores se realizó en la ciudad de Salinas, en la costa occidental del Ecuador, del 27 de noviembre al 1 de diciembre de 1966, liderado por Félix Denegri Luna y Benjamín Rosales Valenzuela. Participaron en él los ecuatorianos Carlos Landázuri Camacho, Jenny Estrada Ruiz, Miguel Roca Osorio y Jorge Salvador Lara, y los peruanos Alberto Adriánzen, José Antonio García Belaúnde, Guillermo Lohman Villena y José Agustín de la Puente Candamo. Allí decidieron constituir la Asociación Ecuatoriano-Peruana de Investigaciones Sociales, cuyo propósito era «la promoción de la paz mediante la investigación conjunta, que les permita encontrar una visión histórica válida para proyectarla hacia el futuro» (original del acta constitutiva). La preocupación de Denegri en su integridad está condensada en el esfuerzo por hacer un análisis imparcial de la historia del conflicto. Para ello escribió su obra señera: *Perú y Ecuador. Apuntes para la historia de una frontera*, editada en Lima por la Bolsa de Valores de Lima, en 1996. Las últimas líneas del texto de su obra lo demuestran:

Creemos que este ensayo de volver a mirar la historia de nuestros dos pueblos, Perú y Ecuador, no tienen un propósito pasadista. Tenemos la convicción de que conocernos debidamente hará desaparecer muchos falsos y dañinos fantasmas que perjudican nuestro entendimiento. Así se facilitará el acercamiento y el mutuo respeto que nos merecemos peruanos y ecuatorianos. Con esta renovada visión se podrá construir un futuro mejor para ambos pueblos, ése que no sólo se merecen sino que tienen que alcanzar en este nuevo tiempo de Latinoamérica y del mundo (Denegri 1996: 338-339).

Éramos los mismos. Nos separaba solo una línea imaginaria, un hilo de nada que habían fijado arbitrariamente los Estados después de la independencia, pero que periódicamente abría una de las más dolorosas y lacerantes llagas ocultas de nuestra historia republicana. Nada le hacía imaginar a don Félix que el proceso hacia la paz estaba en marcha acelerada como un alud y pronto estallaría convertida en realidad la fantasía de sus ilusiones. Cumplido este deber que consideró como misión de caballero andante y que ocupó sus vigilijs durante los últimos años de su intensa vida, poco le ataba ya a este mundo.

Don Félix falleció en Quito, en un congreso de historiadores, presentando una ponencia que venía a ser su última ofrenda al Ecuador: una historia del destacado pintor ecuatoriano Manuel Ugalde de la segunda mitad del siglo XIX que había pasado su vida en Bolivia y era ignorado en su país natal. Todo estaba consumado. ¿Qué más cabía esperar? Partió para siempre, después de un desvanecimiento en pleno desarrollo del congreso. Su espíritu ha quedado prendido en los tersos cielos azules del Pichincha iluminando desde allí a los pacíficos de la Tierra.

Mi contribución a este homenaje literario póstumo quiero que sea la investigación detallada de aquel trágico accidente aéreo del 6 de septiembre de 1943, las circunstancias que lo rodearon y el entorno social y cultural del Iquitos de esa época. Por una sencilla razón: ahí se sembró la semilla de unas relaciones personales profundas que pronto florecieron, no solo conmigo sino con la palpitable realidad del mundo amazónico, que, asombrado, descubriera en toda su esplendorosa potencialidad un año antes de su muerte (García 1999).

Una de esas densas tardes caribeñas de La Habana, cuando el sol agrandado se hunde solemnemente en el mar, García Márquez, a punto de concluir su novela *El general en su laberinto*, me confesó que había pretendido hacer una historia, pero que la vida de Simón Bolívar había resultado toda una fantasía. Otro tanto podemos decir en este caso. Cuanto ha circundado la indagación del siniestro aéreo ha venido trenzado mágicamente, en la realidad y el recuerdo, a una serie de circunstancias sorprendentes: encuentros con descendientes de los protagonistas, matices inéditos del cumplimiento del Protocolo de Río, coincidencias en tiempos y lugares de la Comisión Mixta de Demarcación del sector oriental de la frontera, cómo el gobierno americano encargó al geógrafo George McBride, conocido por sus trabajos sobre el territorio de México y Chile, un dictamen técnico para la Comisión Límite y cómo giraba lenta y regocijadamente sobre sí mismo este Iquitos mágico y lejano que, a pesar del tiempo transcurrido, es el mismo que Denegri disfrutara en 1997, cuando llegó para presentar su libro.

1. Una llamada con eco

Al otro lado de la línea su voz sonaba oscura y ronca pero insistente. Se sentía urgido, necesitaba conocer con precisión de nombres y fechas cuáles habían sido los registros de la prensa local de Iquitos sobre el accidente de aviación donde murieron siete tripulantes norteamericanos en la década de los cuarenta, a raíz de la firma del Protocolo de Río.

Corría el mes de octubre de 1996. En el largo tiempo en que vivía en esta ciudad jamás había oído hablar de aquel desastre, a pesar de mi curiosidad innata por proteger los vestigios de su pasado. Pregunté a algunos mayores, pero algunos, muy pocos, solamente guardaban un pálido recuerdo. Fue para mí la primera noticia. Denegri insistía una y otra vez, pero daba siempre fechas equivocadas y en los archivos de la prensa no aparecía ni un solo titular.

A aquellas alturas, en su ansiedad por llevar adelante la idea matriz que lo atormentaba, estaba hipersensibilizado respecto a los detalles. Observaba, imaginaba o inventaba cualquier método, coincidencia o pretexto que pudiera empujar el proceso hacia la paz. Su obstinada pretensión no era otra sino que el Perú hiciera un reconocimiento a los descendientes de quienes habían muerto trágicamente en las acciones de ejecución del Protocolo. Pasaron varios meses; todo era inútil. Ni una sola letra en los dos diarios que por aquella época se voceaban cada jornada en la mañana y en la tarde en las calles de Iquitos.

Algunas coincidencias, que reconozco casi milagrosas, descifraron el enigma. Por distintas vías la segunda generación de actores y testigos de aquella época vino a coincidir, como por designio inexorable, en la misma ruta por donde vivieron siquiera temporalmente sus antepasados. Relato dos que contribuyeron a destrenzar la madeja.

Un soleado día de junio de 1997, cuando el ejarbe de los ríos estaba en retirada, un joven miembro de la Drug Enforcement Agency (DEA), una de cuyas sedes en el Perú —si no la más importante— está en Iquitos, llegó a la Biblioteca Amazónica exaltado como quien está a punto de destapar un secreto, y solicitó los periódicos locales de aquel fatídico septiembre de 1943. Abrió el volumen y quedó paralizado: allí estaba la noticia completa, con detalle, como si hubiera sucedido ayer. Leyó emocionado a sus dos acompañantes el texto completo una, dos, hasta tres veces. Más rápido que volando, Alejandra Schindler, la bibliotecaria, comunicó el hallazgo al desesperado investigador, que andaba ya con señales inequívocas de alucinación por no conocer la fecha. Solo los historiadores saben lo que significa el alivio de sacarse estas espinas. Desde entonces seguimos compartiendo otras informaciones referentes a los pueblos indígenas y a la frontera nororiental. Pero retomemos el hilo del relato: aquel joven apellidado Abbey era nieto del piloto capitán Thomas G. Abbey que había dejado su vida en el aeropuerto de Iquitos con otros seis tripulantes que formaban parte

del escuadrón aerofotográfico del mayor Philip C. Doran (*El Eco*, 6, 7 y 11 de septiembre de 1943).

Un mes más tarde llegó a la Biblioteca una familia singular. Padre, madre, un hijo de 21 años y una adolescente de 13 fueron, sin más dilación y como en caravana, desde el aeropuerto a Punchana, distrito del norte de Iquitos, en otra búsqueda que superaba la curiosidad de un turista común: el *Chalet Camu Camu* donde había vivido el vicecónsul de los Estados Unidos en Iquitos, Henry Warren Kelly. El nieto enseñaba inglés en el colegio Markham; y su familia, movida sin duda por la curiosidad de conocer el lugar donde vivieron tan intensamente sus antepasados, decidió hacer una visita cuyo punto final era esta ciudad. Henry A. Kelly, su padre, no había nacido aún cuando su progenitor murió muy joven trágicamente en un accidente de canotaje bajando la corriente del Río Grande. Buscaba también la sombra de su padre, a quien nunca conoció. Este viaje era volver a la querencia, recoger las huellas de algo que había sucedido tiempo atrás, comprobar con los propios ojos lo que Dot, esposa del vicecónsul, había contado muchas veces a sus hijos en la soledad de la viudez, y a sus nietos cuando sus cabellos se fueron cubriendo de canas. Henry II, el nieto, me entregó emocionado un libro de estampas y recuerdos que habían escrito los Kelly recordando su estadía en Iquitos, publicado por Dot en 1950, bajo el festivo título de *The Danzing Diplomats* (Kelly 1950).²

² El libro de primorosa edición, con viñetas de Gustave Baumann y pasta dura con el escudo del Perú grabado, comienza con una cautivadora dedicatoria: *To amiable people of Iquitos this book is fondly dedicated*. Sigue un preámbulo de Oliver la Farge, donde lamenta la desaparición temprana bajo las aguas del Río Grande del autor a quien considera una promesa literaria juvenil, capaz en dos cortos años de pintar con extraordinario colorido e interpretar con tanta frescura y agilidad las circunstancias en que ejerció su tarea diplomática. El prólogo es una introducción de la esposa y coautora, Dot, que recuerda con ternura a Kelly. Siguen veintinueve deliciosos capítulos, en los cuales Kelly ha captado con viveza latina y habilidad de historiador los acontecimientos de su tiempo. Una avanzada miopía le había excluido del ejercicio de las armas en la guerra, pero asumió un servicio a su país al alcance de sus posibilidades en este lugar remoto de la Amazonía peruana, donde en tan corto tiempo llegó a una compenetración profunda con la sociedad local, sus instituciones, negocios y gentes de distinta clase y condición. Son estampas de una época con dos vertientes: la Guerra Mundial, cuya repercusión ha llegado a Iquitos a través de la Rubber (agencia del Estado Americano cuya función era el acopio de caucho para la fabricación de armamento bélico) y el Protocolo de Río Janeiro firmado en 1942, al que está vinculada la presencia del doctor George McBride. A este tema Kelly dedica específicamente los capítulos 13, 14 y 15. El último lo reproduzco íntegro porque me parece que es el relato más dramático y detallado del accidente del B-34. De la simpatía que se granjeó esta pareja habla el capítulo final del libro, que lleva por título *«From Parrots to Penguins»*, donde se relata en tono de ironía y buen humor la bulliciosa fiesta de despedida que concentró a unas doscientas personas en el Club Iquitos y que coincidía con el primer aniversario de su matrimonio. En el libro de oro de la Biblioteca, Henry W. II dejó escrito aquella mañana:

Ojalá se venga a buscar y leer el libro que hoy día dejo en la Biblioteca en el nombre de mi abuelo, H. Warren Kelly, que vivió en Iquitos durante los años 43-45 estando de Consulado[sic] de los EE.UU.

Cuando leí la presentación escrita por Dot comprendí mejor el porqué de aquellas emociones. Siempre me han seducido los relatos del pasado que ayudan a recrear en mi imaginario, aun de modo caprichoso, lo que pudieron ser otros lugares, gentes y formas de entender el mundo. A medida que avanzaba en la lectura de aquellos recuerdos me sentí transportado a seis décadas atrás. Recorrí con el autor las calles de Iquitos en bicicleta, disfruté del clima y de la gente y volé peligrosamente por los parajes inhóspitos de esta geografía atormentada. Además de detalladas observaciones de perspicaz observador y el colorido que pone en la descripción de la vida provinciana de este punto insular en el mapa, Kelly se muestra profundo conocedor de las tradiciones de Loreto y sus pueblos, como si fuera un viajero de la *National Geographic*, y refleja un cabal conocimiento histórico, geográfico y diplomático del conflicto Perú-Ecuador (Kelly 1950: 162-171).

2. La Comisión Mixta Limítrofe

El día 2 de junio de 1942 tuvo lugar en Puerto Bolívar (Ecuador) la instalación de la Comisión Mixta Peruano-Ecuatoriana Demarcadora de Límites, designada por sus respectivos gobiernos. Los presidentes eran el capitán de fragata José F. Barandiarán, por el Perú³ y el ingeniero Luis G. Tufiño, por Ecuador, a quien la sociedad de Iquitos acoge con afecto y simpatía según testimonios frecuentes de la prensa local.⁴ Días más tarde, el 5 del mismo mes, también en

Su libro *Dancing Diplomats* cuenta de sus experiencias aquí en Iquitos con su joven esposa Dot. Quizá alguien todavía les recuerda [sic] y le interesaría leer su libro publicado en Albuquerque, Nuevo México. 07-07.97. H. Warren Kelly II.

³ Del capitán Barandiarán, Kelly comenta: «El presidente de la delegación [peruana] era el capitán Barandiarán quien había obtenido un distinguido récord como instructor en la Escuela Naval de La Punta-Callao. No vivió para ver el fin de la demarcación. Se le infectó una herida en el pie. La infección avanzó, aparecieron otras complicaciones y murió en marzo de 1944. Don Carlos Echecopar Herce [prefecto de Loreto entonces] fue nombrado nuevo presidente de la delegación peruana después del capitán Barandiarán» (Kelly 1950: 170).

⁴ Merece destacarse el agasajo que la sociedad de Iquitos ofrece al ingeniero geógrafo Luis Tufiño (*E/ Eco*, 27 de julio de 1942). Kelly dice de él: «El Dr. Tufiño entraba al Consulado secándose la cara y el cuello con un pañuelo y se hundía en el sillón. Tenía la esperanza de que la demarcación concluyera rápidamente para poder regresar a Quito y estar lejos de Iquitos» (Kelly 1950: 170). Son muchos los recuerdos de la Comisión Ecuatoriana que quedan en la gente antigua. El primer grupo vivió en el inmueble de la calle Putumayo, 333, finca declarada patrimonio de la nación en 1987, donde actualmente opera la Delegación de la Defensoría del Pueblo en Loreto. La familia Estrella, una de las más tradicionales y honorables de la ciudad, la mayoría de cuyos hermanos eran pianistas, fueron sus

Puerto Bolívar, se realiza la primera reunión de los presidentes de la Comisión Mixta de la Sección Oriental, en la que se acuerda instalar la sede en la ciudad de Iquitos (Castro de Mendoza 1985: 51 y ss.). Mientras tanto el gobierno de los Estados Unidos, uno de los cuatro países garantes del Protocolo de Río de Janeiro, envía a George McBride como asesor técnico de la Comisión, a la que brindaría apoyo en su tarea de demarcación la Fuerza Aérea Norteamericana haciendo un levantamiento aerofotográfico de la frontera que ayudara a superar los conflictos entre ambas comisiones, consecuencia del poco conocimiento de la zona de quienes redactaron el Protocolo (Kelly 1950: 172 y 185).⁵ Dado que McBride «estaba tan ocupado viajando entre Lima y Quito que no tenía tiempo para supervisar personalmente el desarrollo de la demarcación entre las montañas, era obligación del Viceconsulado Norteamericano en Iquitos mantener los ojos abiertos durante el proceso» (Kelly 1950: 173).⁶ El mismo Henry lo relata así:

Una tarde Joaquín, encargado de vigilar toda nave aérea que apareciera en la ciudad, me llamó al balcón del Viceconsulado. Un avión de aspecto extraño, pintado de

vecinos y recuerdan las veladas musicales de las noches sin tiempo de Loreto. Descolorido y ajado por la huella de más de medio siglo, tengo en mi mano un álbum de autógrafos perteneciente a la señora Julia Estrella. Dentro guarda como un cofre las románticas dedicatorias de los funcionarios del Ecuador, como «[...] tu nombre y el mío como testimonio de sentimientos incólumes [...]» o «[...] que nuestra amistad no se borre como pueden borrarse estas letras [...]». Uno de ellos que firma con el sobrenombre de Negro Coronel, más audaz, escribe: «Una feliz casualidad me trajo a esta bella ciudad y hoy me alejo; alejándome también de mi corazón, pues lo dejo, porque solo aquí seguirá latiendo, alimentado por la sinceridad y aprecio de la mujer loretana. Yo haré todo esfuerzo por regresar, porque tampoco podré vivir sin corazón [...]». Quien firmaba esta dedicatoria, que hoy resulta cursi, era el ingeniero Jaime Coronel que, años más tarde, contraería matrimonio con la loretana Alicia Suárez Vela. Otros dos que corrieron la misma suerte fueron Benjamín Álvarez Miño y Antonio Díaz, quienes se unieron a las iquiteñas Lilia Bertha Ruiz y Josefa López Gárate respectivamente. Las relaciones de los ecuatorianos con la sociedad local fueron extraordinarias, hasta su salida definitiva a fines de la década de los cincuenta cuando el Protocolo de Río se declaró inejecutable.

⁵ Sobre el informe de George McBride puede verse Ministerio de Relaciones Exteriores 1996a, 1996b y 1996c, así como Yépez 1996.

⁶ Según el testimonio oral de su propio hijo, existía además otra misión implícita: controlar el movimiento de japoneses y, en menor escala, alemanes en esta parte del Perú. Al respecto Lawrence Clayton dice que uno de los hechos más controvertidos del gobierno de Prado fue su cooperación estrecha con los Estados Unidos «para controlar a la numerosa colonia japonesa en el Perú, mediante arrestos, deportaciones (cerca de 2000 deportados a los Estados Unidos donde miles de japoneses norteamericanos fueron recluidos mientras duró la guerra) y la confiscación de propiedades. La propia actitud peruana —el nacionalismo, el celo por el éxito alcanzado por los japoneses establecidos en el país, o la simple codicia por sus propiedades— se combinó con el deseo de mantener buenas relaciones con Estados Unidos, dando lugar a la trágica persecución de la población peruano-japonesa» (Clayton 1998: 296).

naranja y negro con rayas blancas llegaba desde la dirección de los Andes a la ciudad. Una hora después, el Gran Hotel Palace se llenaba de un destacamento del Escuadrón Fotográfico de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, siete soldados y tres oficiales bajo el mando del mayor Philip C. Doran. La misión del mayor Doran era establecer 20 puntos a través de la sección este del Perú y Ecuador, ayudado por las lecturas del suelo como paso inicial para elaborar un mapa aéreo de la región. Los puntos eran fotografiados desde un avión a baja altura —alrededor de 1500 pies— y luego eran compaginados con las demás fotografías tomadas a 20 000 pies. Las lecturas de longitud y latitud hechas por el mayor Doran combinadas con las aerofotografías, completarían el material para la elaboración del mapa aéreo final. (Kelly 1950: 173)⁷

Y agrega en tono justificatorio: «Nuestro Gobierno estuvo de acuerdo con este registro de imágenes aéreas para que la demarcación de la frontera de Perú y Ecuador fuera más fácil» (Kelly 1950: 174).

Los puntos fueron establecidos a lo largo del Marañón y el Amazonas. El más próximo a la base de Iquitos estaba a 250^o millas aéreas y el más distante, alrededor de 350. «El plan —prosigue Kelly— era usar el avión *Grumman duck*, para volar a los puntos más cercanos que las condiciones permitieran; incluso sería utilizado para tomar fotos a baja altura» (Kelly 1950: 174). Luego agrega con ironía:

El tiempo era el más formidable obstáculo. Se requería un cielo claro de día y de noche para tomar las fotografías desde el aire. Alguien en el pentágono habrá tenido revuelta su inteligencia climática, para mandar fotografiar Iquitos en enero, al comienzo de la estación húmeda y lluviosa en vez de esperar a julio, cuando el clima es cálido y seco. (Kelly 1950: 174)

3. El aeropuerto Teniente Bergieri

No eran fáciles las operaciones aéreas en aquellas circunstancias. La pista del aeródromo era de tierra y hierba, y las condiciones de lejanía de cualquier otro puerto alternativo donde los aviones pudieran aterrizar en caso de emergencia eran remotas. Tres días después de la tragedia aérea que vistió de luto a la ciudad, el 9 de septiembre, llegaba a Iquitos el presidente constitucional de la república a bordo de la legendaria cañonera *América*, que había zarpado del puerto de Pucallpa donde había inaugurado la carretera Federico Basadre, que abría

⁷ Véase Castro de Mendoza (1985: 149). Allí se transcribe el comunicado de fines de febrero de 1947, según el cual el gobierno de los Estados Unidos, por medio de sus embajadas en Lima y Quito, hace entrega del plano del levantamiento aerofotogramétrico de la cordillera del Cóndor.

una nueva etapa en la integración de la Amazonía al resto del Perú.⁸ En aquella visita daría comienzo a la pavimentación de la pista del aeropuerto Teniente Bergieri, como veremos más adelante.

De hecho los A-29 no podían aterrizar en días de lluvia. El campo de aterrizaje de Iquitos estaba lleno de pasto, tal y como había sucedido en 1922 cuando el *Oriole* de Faucett cayó en un hoyo y destrozó sus hélices (Kelly 1950: 185 y ss.).⁹ La Rubber Development Corporation (RDC) esperaba aún la llegada de equipos y máquinas y no había comenzado a reconstruir la pista. «Después de haber evitado numerosos accidentes y esquivar muchos huecos, el aeropuerto de Iquitos fue abandonado como base de operaciones para los aviones que tomarían las fotos a gran altura y todos los viajes fueron hechos desde Talara» (Kelly 1950: 185).¹⁰ Nunca más los A-29 sobrevolaron ni aterrizaron en Iquitos. El *Bag Ears* con su inseparable Tom Abbey serían los únicos destinados a la misión de la demarcación fronteriza que aterrizarían en tan difícil aeropuerto, que al final les convertiría en sus víctimas.

4. Los Kelly, Tom Abbey y su *Bag Ears*

El capitán Abbey era todo un caballero. Llevaba en sus gestos y actitudes la marca dura de la Primera Guerra Mundial donde combatió a sus 18 años. Después se había convertido en piloto comercial. A sus 40 años era un veterano y legendario aviador que servía al equipo aerofotográfico del mayor Doran. Kelly le había llegado a profesar profunda simpatía:

⁸ El Presidente llega el 9 de septiembre de 1943 y sale en hidroavión hacia Yurimaguas el 13 del mismo mes (*El Eco*, 9 y 13 de septiembre). Sobre la integración de la selva al país véase San Román 1994: 197 y ss.

⁹ Sobre la aventura legendaria de Elmer Faucett al cruzar los Andes en su *Oriole* y su accidente final véase Clayton 1998: 251 y ss.

¹⁰ Un segundo accidente ocurrió al despegar de Talara con dirección a Salinas el 19 de agosto de 1945, en el que murieron ocho tripulantes. En 1947 desapareció otro avión norteamericano que habría salido de Talara rumbo a Iquitos, aunque en esa fecha ya habrían concluido los trabajos de levantamiento aerofotográfico (cuya entrega a los dos gobiernos se hizo a fines de febrero), sin conocerse su destino (véase el artículo «Frontera Peruano-Ecuatoriana: Selección de Memoranda e Informe Final de George McBride», en *Revista de la Academia Diplomática del Perú*, edición especial de agosto de 1996; «El arbitraje de Dias de Aguiar y el testimonio de McBride», Academia Diplomática del Perú, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1996; y los «Cablegramas recibidos en Lepru Quito, de la Prefectura de Iquitos y de Cajamarca en 1943 y 1947», en el diario *La Crónica* del 21 de agosto de 1945. En cuanto al accidente de Iquitos, en estas fuentes hay un doble error: la fecha del suceso no fue el 7 sino el 6 de septiembre, y los que murieron, aunque con una diferencia de cinco días, fueron siete.

Era un ser informal, algo tosco, pero muy profesional que se había llegado a granjear el aprecio de los oficiales y el personal que trabajaba con él. Tom, el embajador más efectivo del tío Sam en la Amazonía peruana, era poco sociable. Durante las fiestas y recepciones tomaba sólo cuando la cortesía lo requería. Pero fue su asombrosa habilidad como piloto, su gran corazón, su modestia y su deseo de ayudar a los demás, lo que consiguió que el capitán Abbey fuera querido y respetado por los oficiales de la Armada Peruana en Iquitos. (Kelly 1950: 175)

Los Kelly habían llegado a tal nivel de relación amistosa con Tom que los trasladaba hasta las guarniciones en diversas expediciones, haciéndoles correr las más inimaginables aventuras en lo profundo de la selva o en los desfiladeros de los ríos:

Mi primera expedición en el *Bag Ears* fue volar a 250 millas al oeste de Iquitos sobre el Marañón en dirección a la guarnición de Barranca localizada en medio de la desembocadura del Morona y el Pastaza. Cuando llegamos fuimos recibidos por el subteniente José Cacho Bernal que comandaba a 50 soldados en la guarnición. (Kelly 1950: 176)

El *Bag Ears* se fue para no regresar hasta después de 24 horas «dejando al copiloto Art Double y a mí al cuidado del teniente Cacho», agrega en tono burlón.

Kelly relata una serie de peripecias pintorescas con minuciosas observaciones sobre la vida cotidiana de una guarnición de aquella época, la vida de una pareja en luna de miel viviendo la soledad de aquellas latitudes, el modo de enfrentar la selva la joven esposa limeña, y hasta las comidas típicas y los animales del monte, sin faltar incidentes como el de la solución a una urgente necesidad fisiológica (Kelly 1950: 177).¹¹ Con la misma gracia agrega apenado:

A Art Double y a mí nos negaron la experiencia de comer majaz al horno relleno con arroz. Por la tarde el *Bag Ears* rugió sobre Barranca, tan cerca de la Comandancia que el teniente Cacho salió del edificio, pensando que el techo se venía abajo. Sin novedad en el Pastaza con el mayor Doran. Una semana más y se concluiría el trabajo. Regresamos a Iquitos tan pronto como la nave estuvo lista para partir. (Kelly 1950)

El teniente Cacho, de uniforme impecable y botines charolados; su esposa vestida de elegante falda floreada, zapatos de taco alto y cartera. Cuando llega-

¹¹ En *Vivi en la selva. Memorias de un misionero*, libro a punto de publicarse por PEISA y CETA, Avencio Villarejo habla de un modo similar acerca de cómo era la vida en la guarnición de Güepí.

ron a Iquitos, la ciudad les asombró: «Para el loretano —comenta—, Iquitos es la perla del Amazonas, el París, el Nueva York y el Río Janeiro de su mundo. Similar a lo que nos decía mi padre cuando visitábamos Nueva York... Me decía a mí mismo: hasta que no sientas a Iquitos en ti, solo estás de paso» (Kelly 1950: 181).

Kelly hizo sucesivos viajes por la zona. Recojo uno de ellos cuyo relato evoca las aventuras de *La Jangada* de Julio Verne, que reproduzco por su interés geopolítico y su fuerza sugestiva:

Un mes después viajé nuevamente con Abbey en el *Bag Ears*. El viaje fue más extenso y me hizo comprender uno de los más notorios problemas que enfrenta a las Comisiones Limítrofes de Perú y Ecuador. El viaje era de exploración y tenía el propósito de localizar dos puntos en el río Santiago, preparando al mayor Doran para instalar un campamento dentro de esos inaccesibles parajes. El río Santiago fluye paralelo al Morona en dirección norte-sur entrando al Marañón unas 80 millas al este de Barranca en línea recta. Es difícil el acceso desde el este debido a que su confluencia con el Marañón está aproximadamente a 10 millas más arriba del límite de navegación a vapor del Marañón. Formando la corriente por el río Morona y el Santiago y extendiéndose al sur del Marañón está la Sierra Campánquiz, una vasta extensión de montañas de aproximadamente 300 pies sobre el horizonte. El barranco llamado Pongo de Manseriche está ubicado a 7 millas de la Sierra Campánquiz. En la parte baja del río al finalizar el pongo se encuentra la importante guarnición de Borja de donde se abastecen las demás guarniciones. Los barcos comerciantes de cabotaje no van más allá.

El Pongo puede ser atravesado en canoas, balsas y pequeños botes. En cualquier tiempo el paso es peligroso. Las bajas aguas en verano muestran grandes rocas. En invierno se dobla el volumen del agua y crece la velocidad de la corriente originándose un fuerte vaivén de olas y remolinos. Cuando el pongo es peligroso de navegar, la comunicación con las guarniciones río arriba es a través de una trocha que va desde Borja a lo largo de la ladera norte del barranco hasta llegar a la guarnición de Pinglo en la boca del río Santiago. Llegando a Borja, Abbey aterrizó en forma espectacular en un terraplén. Caminamos a la Comandancia por un sendero lleno de piedras de río. Nosotros que no vemos piedras en Iquitos estábamos impresionados por su abundancia en la zona. Estuvimos en Borja el tiempo necesario para recoger tres reclutas. Planeábamos dejarlos en uno de los puntos señalados en el río Santiago para hacer más fácil la llegada del mayor Doran y su equipo. Los soldados subieron al avión llevando sus machetes y fariña suficiente para cinco días. Era su primer vuelo. Los miré mientras Abbey despegaba. Sus rostros de aborígenes no mostraban emoción, pero por dentro estaban aterrados.

Nuestra primera meta, aproximadamente a unas 15 millas arriba del Santiago desde su confluencia con el Marañón, era volar a ras del suelo desde Borja siguiendo a 150 pies a través del pongo, a distancia entre el agua y lo alto de los acantilados. No estábamos tan alto como para poder diferenciar entre corrientes, olas y remolinos, pero durante el trayecto vi precipitarse al río un árbol gigantesco. Pasamos después

del barranco a un valle entre montañas, donde las aguas del Santiago entran a la corriente del Marañón formando un lago inmenso tan plácido como peligroso. Nunca llegué a tener la oportunidad de detenerme en el Pongo de Manseriche, pero, de haberlo conseguido, me hubiera sentido afortunado. El primer relato me lo hizo el capitán Robert E. Herve, un militar enviado por la Embajada Norteamericana de Lima, que viajó de Pinglo a Borja en una balsa.

Bob había llegado desde Lima para visitar las guarniciones al mando del general Morla. Estuvo en Borja y decidió hacer una excursión caminando por una trocha de Borja a Pinglo. Los 11 kilómetros de distancia le tomaron cinco horas de caminata. La propuesta de repetir esta hazaña de regreso a Borja fue tan peligrosa que el grupo decidió arriesgarse a través del Pongo.

Los soldados unieron 25 balsas con lianas de tamshi, las equiparon con remos y en el centro colocaron una plataforma para ocho pasajeros. A la mañana siguiente la balsa fue arrastrada por una canoa hasta la corriente que aumentaba su velocidad. La embarcación tuvo que sortear muchos peligros, las aguas se precipitaban por el barranco y fueron a dar en un punto donde hervían con furia; trataron de remar para salir del remolino pero la balsa no respondía. Se mojaron hasta la cintura, pero en vano. Se rompieron algunas lianas, pero la nave se mantuvo unida y logró pasar el vórtice en que se había metido. El viaje que había durado cinco horas de caminata, lo habían realizado en balsa en una hora. Los viajeros menos afortunados pasaban atrapados durante horas y horas en las «muyunas» (remolinos) gigantes cas del Marañón.

Cerca del pongo Abbey dirigió a *Bag Ears* hacia el norte del río Santiago; divisó un claro y una casa cercana y posó suavemente la nave en el centro del río. Ni intentó aterrizar en la ribera. El sargento Moore echó el ancla repetidas veces, pero se desenganchaba y después se mantenía firme. Finalmente vino la ayuda que necesitábamos de una chacra cercana. Se aproximó una canoa para recoger a los tres soldados. Nos estrecharon las manos antes de levar el ancla y continuamos viaje. Abbey siguió la línea del río a lo largo de cerca de 75 millas hasta que el río Santiago doblara hacia el oeste. Aquí divisamos Cahuide, una de las guarniciones peruanas más alejadas, instalada donde el río Santiago quiebra y el Yaupi baja del norte. Abbey viró en círculo y descendió para acuatizar. Los golpes de agua eran fuertes e instintivamente nos preparamos para el choque. Un fuerte oleaje golpeaba la panza de la aeronave que rebotaba hacia el aire y caía de nuevo en la corriente. Tuve el presentimiento de que chocaríamos de nariz y nos quedaríamos atrapados dentro, pero el fuselaje se asentó en el agua y logramos una parada fuera de peligro.

Cahuide, probablemente la más reciente guarnición de la División Selva, se había establecido en tiempos del conflicto entre Perú y Ecuador, en 1941.

Mientras bajábamos a la guarnición, sentíamos la sensación de estar suspendidos en el aire lejos de la tierra caliente. Aquí, a 1 000 pies de altura sobre el nivel del mar, no había zancudos. Cahuide fue instalada dentro de la frontera hasta donde los términos del Protocolo de Río lo permitieran; de hecho la guarnición estaba ubicada dentro de la frontera en litigio. Del lado ecuatoriano solo había selva. Hay algo emocionante en una demarcación limítrofe internacional, y es ver el territorio de otra nación.

En Cahuide, la soledad aumenta esta sensación. Estás en la frontera más que en zona limítrofe. Nada indica que los dos países se unen aquí. Las altas montañas y los ríos inaccesibles parecen ser un derecho que pertenece a ambos. (Kelly 1950: 181 y ss.)

5. La voz desde el silencio

La noticia recorrió la soñolienta ciudad como reguero de pólvora. *El Eco*, diario vespertino, en su edición del 6 de septiembre de 1943 se había visto obligado a introducir una columna de emergencia: a las doce del mediodía había caído un avión B-34 de la Fuerza Aérea Norteamericana en el campo «Teniente Bergieri». Habían fallecido seis tripulantes y uno quedaba gravemente herido. Es de suponer la conmoción que produjo en lo que por entonces era una isla donde llegaban aviones muy de vez en cuando y era casi imposible la comunicación inmediata con el exterior. A pesar de ello el tratamiento en la prensa local fue más o menos discreto y se diluyó entre crónicas de anuncio, preparativos, reconocimientos y pomposos elogios rituales al presidente Manuel Prado Ugarteche que a la misma hora descendía de Pucallpa por el Ucayali rumbo a Iquitos a bordo del legendario Buque de la Armada Peruana (BAP) *Amazonas*. Era el primer Presidente que llegaba a este islote perdido en el inmenso mar verde de la selva.¹²

Al día siguiente, 7 de septiembre, un escueto comunicado del vicecónsul daba cuenta de la tragedia:

El avión tipo B-34 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos se estrelló y quemó a poca distancia de Moronacocha a las 12.00 a.m. del día 6 de setiembre cuando partía del Campo de Aviación «Teniente Bergieri» rumbo a Talara.¹³ Seis miembros de la tripulación murieron inmediatamente. El único sobreviviente está siendo atendido en el Hospital Santa Rosa con esperanza de salvarlo. No hubo civiles a bordo. Los tripulantes que murieron fueron: Capitán Thomas G. Abbey (piloto), Capitán de Sanidad

¹² Desde una semana antes la prensa local se hacía eco del viaje del presidente Prado. *El Eco* dedicó un número extraordinario de cuarenta páginas laudatorio de su gobierno (jueves 9 de septiembre de 1943).

¹³ El destino final del avión, según el comunicado, era Talara, lo cual está en contradicción con el relato de su libro, donde la aeronave despega en dirección a la Cordillera de Colombia. Parecería lógico pensar en una coartada, sea para no poner al descubierto a los pilotos que al pretender la búsqueda de sus colegas quizá estaban cometiendo alguna irregularidad fuera de las órdenes de su Comando, o porque alguna otra razón de opinión pública así lo exigía. Algo tiene que haber sucedido. En cualquier caso se descarta el error.

Robert C. Badertscher, Teniente 1º. Willard F. Starns, Sargento Earl F. Duft, Sargento Donald M. Joyce, Eugene H. Walters. La causa del accidente aún no ha sido determinada. Los restos serán trasladados, del Casino Militar—donde se ha levantado una capilla ardiente— al Cementerio General, hoy a las 4 pm. Iquitos, 7 de setiembre de 1943. Henry W. Kelly, Vicecónsul Americano. (*El Eco*, 7 de septiembre de 1943)

La decadente ciudad se volcó consternada al lugar donde los seis ataúdes estaban tendidos cubiertos con la bandera de barras y estrellas. Aún hay gentes que lo recuerdan; los más niños lo relatan con ese resplandor que deja en la mente un impacto de tal fuerza:

De niño fui muy enclenque. A los ocho años pesaba apenas 12 kilos. Por eso aquel mediodía cuando me acerqué al avión que tenía sus motores encendidos sentí como que el viento de sus hélices me arrastraba, forcé cuatro o cinco pasos hasta uno de los soportes de la alambrada y me aferré con toda fuerza para no volar por los aires. Uno de los gringos que estaba a punto de abordar el avión me miró sonriendo, mientras conversaban a gritos en un idioma extraño para mí. Se subieron al avión con cierto apuro. Eran tres o cuatro vestidos de uniforme kaki. Dijeron adiós moviendo los brazos. El viento mayor del despegue hizo que me aferrara más a mi poste. No sé a cuántos metros comenzó a elevarse la máquina. Lo hizo de modo forzado como si las alas se negaran a abrirse más. Allí no más, donde terminaba el campo en construcción, o tal vez más adelante, una palmera de aguaje tenía demasiado grandes sus hojas. Todo fue tan rápido que no pude siquiera cerrar los ojos. El aguaje era muy alto para el avión cansado. El ala izquierda recuerdo que chocó abruptamente en las ramas. Y estalló tan fuerte la explosión que el miedo y hasta terror reventaban mi corazón. No sé cuánto tiempo pasó, pero yo seguía ahí aferrado al poste, cuando volví a encontrarme con la sonrisa del mismo militar que me había mirado antes de despegar, pero esta vez exhalando gritos de dolor en una camilla llevada por cuatro angustiados soldados peruanos. Han pasado los años. En la víspera de cada viaje, un avión estalla en mis sueños. Suelo despertar angustiado.¹⁴

No resisto la tentación de reproducir el relato de Kelly. Trasunta la seriedad profesional de un diplomático muy joven en circunstancia tan difícil, equilibrio y distancia emocional para atender las necesidades del momento y, al mismo tiempo, su temple humano que muestra una personalidad extraordinariamente cálida y atenta al dolor de los demás. De nuevo su penetrante capacidad de observación nos vuelve al pasado con detalles mínimos de la vida cotidiana que caracterizan toda una época de esta reducida sociedad que apenas estaba co-

¹⁴ Testimonio del poeta y periodista Javier Dávila Durán.

menzando a volver las espaldas a Europa y mirar al Perú a través de la carretera «Federico Basadre» que conectaba Lima con Pucallpa atravesando los desolados Andes. Decidí apropiarme para este acápite del mismo título que encabeza el de Kelly: «La voz desde el silencio». Dejo paso a su voz:

Una mañana temprano de fines de mayo, *Bag Ears* se elevó, giró hacia el oeste y se perdió rumbo a los Andes, el ardiente sol hacía brillar el color naranja del avión hasta que se perdió en el horizonte. A bordo de la nave iban Tom Abbey, el mayor Doran y el último grupo de cartógrafos. No fue grato verlos partir. Ese reducido punto en el horizonte representaba cinco meses de buena compañía y apasionantes aventuras. Los que quedaban en Iquitos eran personal subalterno del segundo escuadrón de foto aérea, y el cabo Klunk que reposaba desconsolado frente a su silenciosa radio en el tercer piso del Gran Hotel Palace.

Un mes después, fue recompensada esta paciente espera. Un gran B-36 llegaba desde Talara, rumbo a Manaus, Brasil, piloteado por el mayor Payne, el segundo cartógrafo más importante del escuadrón general con sede en Laredo, Texas.

El B-36 cargaba en su interior algo más. Para mi sorpresa y alegría, Tom Abbey salió de la nave detrás del mayor Payne. Traía noticias frescas. Tom se había graduado en el manejo del B-34 y estaba apto para dirigir la operación de los aviones del escuadrón fotográfico en Brasil. *Bag Ears* había vuelto a ser conducido por Art Double y tenía contados los días para trabajar en la selva brasilera.

La última vez que vi con vida a Tom Abbey fue dos meses después, a principios de setiembre. Tom aterrizó su B-34 en el campo que por esas fechas estaba seco. Minutos después, Art Double en su *Bag Ears* rozó la superficie del Amazonas y se dirigió al Itaya. Tom y Art habían pasado unos días en los EE.UU. Art llevó a *Bag Ears* para recibir nuevos repuestos mecánicos para el trabajo en el Brasil. Tom dejó su avión en el taller y corrió a casa justo a tiempo para llevar a su mujer al hospital a dar a luz a su primer hijo.¹⁵ La licencia de Tom se interrumpió antes de lo previsto. Apenas dos semanas después de haber compartido con su esposa la alegría del primogénito, recibió un telegrama donde le ordenaban regresar a la selva.

Para celebrar el acontecimiento, Tom, Art, Dot y yo cenamos donde don Martín. La cena estuvo espléndida, y don Martín se esmeró para que todo estuviese a punto. Consiguió copas de cristal de fino acabado para el vino; el pollo asado estuvo excelente y, como postre, cambiamos las habituales bananas y guabas por una lata de duraznos al jugo que había guardado desde meses atrás. Y la más inédita de las atenciones de don Martín: no se vio ni un solo gato durante la cena, ni siquiera el gato pinto con la barriga llena de úlceras.

Mientras degustábamos los duraznos, Tom dijo con tono severo como pensando en alta voz: «Estoy preocupado por el mayor Payne. Klunk ha recibido reportes de que

¹⁵ Nació el padre de quien en 1997 vino a conocer el registro del accidente donde su abuelo Abbey era piloto.

esta mañana había salido temprano de Manaos en su B-34 con dirección a Cali, Colombia y que una hora después Cali no había reportado su llegada. Debe haber 130 millas de distancia sin posibilidad de aterrizar y Payne ha tenido que cruzar las cordilleras Este y Central antes de llegar al valle del Cauca, donde hay lugar para tomar tierra. Aun con buen tiempo durante todo el trayecto no tendrá más que 30 minutos de combustible cuando llegue a Cali. Si se retrasa al pasar sobre las montañas no hay más que hablar». Tom tomó un mondadientes y dijo: «Esperemos más noticias mañana».

A la mañana siguiente, Dot y yo todavía estábamos en cama cuando oímos el sonido del avión de Abbey. Ya en la oficina, el cabo Klunk me dijo que no había reporte alguno del mayor Payne y que Abbey había ido a Manaos para ver qué sucedía.

Era el medio día del 6 de setiembre de 1943. Un día después que Abbey había partido a Manaos. Dot y yo almorzábamos en el Tacu Tacu cuando sonó el teléfono. Era Thomas Parsons, el encargado de supervisar los buques a vapor. Su voz era tensa: «¡Acabo de oír que un bombardero americano se ha estrellado hace unos minutos en el campo Bergieri! Mi asistente acaba de venir con la noticia desde allí, donde lo he enviado por gasolina...».

Pedaleé como un loco desde Punchana, atravesé la Plaza de Armas, pasé el Mercado Central. Mientras me acercaba al campo sentí alivio al verlo vacío. Sin embargo al final de la pista, cerca de los árboles, se veía una columna de humo negro que cubría el cielo azul. Traté de no asustarme. «Parsons debe estar equivocado», pensé. «¿Qué bombardero americano podía ser? El avión de Abbey fue el último en estar aquí, y lo hubiera oído al regresar de Manaos. Alguien debe estar quemando leña». Miré otra vez a la columna negra y comprobé que no se quemaba nada.

Seguí el camino paralelo a la pista de aterrizaje que terminaba en el Club Regatas de Moronacocha. Abandoné mi bicicleta y corrí a toda velocidad cientos de yardas en dirección a la columna de humo. Emergí desde la claridad a una pesadilla. No todo estaba claro debido a un terrible impacto seguido de una explosión. En otro tiempo habían existido aquí árboles, arbustos y césped, ahora había arena quemada en aproximadamente 50 yardas a la redonda con una leve cortina de fuego consumiéndolo todo. Con riesgo inminente de que explotase de nuevo, unas cincuenta personas, la mayoría soldados peruanos, trataban de sofocar las llamas. En el grupo divisé a Art Double, el copiloto de Art y el cabo Klunk. Los ojos de Art estaban empañados de dolor. «¿Abbey?», le pregunté. Art inclinó la cabeza. No quise hacer más preguntas. Una mirada al rostro de Art hizo que se quedaran en mi garganta. El sonido de mi voz había enmudecido. El horrible espectáculo nos consternó. Pero, de todas formas tenía que hacer preguntas. La Embajada me pediría el número del avión, los nombres de los muertos, los sobrevivientes, si es que hubiera alguno. Después del aviso telegráfico, la Embajada iba a querer un informe completo de los hechos, y por eso tenía que hacer preguntas.

Art contó lo que vio: «Abbey llegó proveniente de Manaos al campo aproximadamente a las 11.00 de la mañana. Aterrizó tan bajo y tan tranquilamente que si Klunk no hubiera tenido radio, probablemente no lo hubiéramos oído llegar. Pidió gasolina para su avión, nos dijo que el mayor Payne todavía estaba perdido y que lo iba a

buscar. Tenía el presentimiento de que el mayor había tenido problemas al cruzar las montañas, al sureste de Cali. Abbey llenó los tanques de combustible. Había siete personas a bordo. La nave estaba muy cargada. La pista de aterrizaje era áspera y corta, pero Abbey se imaginó que podría hacer el recorrido hasta despegar. Después de todo, lo hacía con frecuencia».

«Cuando Abbey inició el despegue» —continuó Art con la misma expresión— «recuerdo que miré mi reloj. Eran las 12.30. El avión parecía deslizarse a la izquierda. Sus ruedas aún tocaban el suelo. El avión cayó en un bache y salió de la pista. Abbey no tenía suficiente velocidad en la parte delantera. En otras cien yardas, la rueda izquierda del avión chocó contra el suelo. El bosque cerrado estaba delante. No había escapatoria. Abbey levantó la nariz de la nave para evitar los árboles. La nave se elevó por los aires a cientos de pies y luego se detuvo. La vimos precipitarse a tierra entre los árboles fuera de la pista de aterrizaje. Hubo una explosión, llamas y humo. Empezamos a correr hacia el punto del siniestro. Una nueva explosión estalló antes de que llegáramos. Creo que todos están muertos excepto un cabo que fue lanzado por los aires cuando el avión se estrelló. Le llevaron al Hospital Santa Rosa. No sé cómo está».

Las próximas tres horas fueron una espantosa pesadilla. Uno por uno los seis cuerpos carbonizados fueron sacados de entre los escombros. Era difícil identificarlos. Las víctimas no solo habían sido quemadas por la gasolina, la mayoría habían sufrido fracturas severas en el cráneo y algunos cuerpos estaban decapitados. Encontramos algunas etiquetas con nombres perdidas entre los escombros pero no se podían asociar a ninguno. Solamente se llegó a identificar el médico de vuelo, cuyo reloj tenía grabado su nombre y aún permanecía en su muñeca. Con Abbey y el copiloto no estábamos seguros. El balance final fue que identificamos los cuerpos lo mejor que pudimos por descarte.

Iquitos no ofrecía facilidades para el embalsamamiento. El clima no permitía el entierro más allá de 24 horas después del deceso. El general Morla dio instrucciones al lugarteniente coronel Gómez, su jefe de personal, para rendir honores militares a los soldados muertos. Los cuerpos permanecieron en el Casino Militar hasta el funeral al día siguiente. El general había llegado al escenario del desastre minutos después que yo.

Cuando le dije que Abbey estaba allí, su rostro habitualmente severo, no pudo disimular la emoción. «¡Abbey!» —dijo—. «¡Qué terrible!». Mi trabajo era, sin embargo, organizar el funeral, buscar ataúdes, preparar las tarjetas, flores, transporte al cementerio, entierro y cientos de detalles más. Cumplí con mi tarea gracias a que todas las gentes de Iquitos me daban fuerza a cada momento.

El «Charapa Bardales» (así llamado por su cuello arrugado como la tortuga de río), tenía un establecimiento funerario en el fondo de su tienda de muebles de segunda mano. El letrero de la entrada advertía que la tienda no estaba del todo resguardada. Se podía leer: «Modus vivendi».¹⁶ Una vez dentro, el señor Bardales me aseguró que

¹⁶ Este pintoresco título de una funeraria ha subsistido hasta hace aproximadamente cinco años, a la muerte del hijo del «Charapa» cuyo apodo había heredado. Tienda tan singular figura en el imaginario popular de Iquitos con un copioso anecdotario, que ha sido recogido por escritores del nivel de Vargas Llosa.

haría todo lo posible para tener dispuestos para la noche seis ataúdes con cobertura metálica. «Los forros serán difíciles de obtener», dijo. «Las láminas de metal son muy escasas, señor Cónsul». El charapa cumplió su palabra. En la noche, los seis ataúdes, cubiertos con una bandera norteamericana, eran velados en el salón principal del Casino Militar bajo una guardia de honor.

En Iquitos no había floristerías. Las flores que crecían en los jardines eran escasas. Su importación de Lima estaba prohibida. Los Drewoy que vivían tras el aserradero La Loretana eran las únicas personas de la ciudad que tenían un jardín de renombre hasta con buganvillas rojas, que cubren las paredes de cientos de ciudades hispanoamericanas, y eran poco vistas en Iquitos. Las únicas flores en cantidad suficiente para fines comerciales eran unas rosas rojas pequeñas. Las flores de papel se utilizaban por lo común en lugar de las naturales. En vista de la dificultad para obtenerlas, los pobladores de la ciudad enviaron un número impresionante de ofrendas. Al Viceconsulado llegaban centenares de tarjetas personales con una sola palabra: Pésame.

El funeral había sido programado para la tarde del día siguiente. Los iquiteños me decían que nunca antes se había conocido en la ciudad un entierro tan solemne e impresionante. Ciertamente el accidente había sido el más grande y aparatoso desastre aéreo ocurrido en Loreto y que muchos espectadores que ocupaban las veredas de la Plaza de Armas, estaban allí por mera curiosidad. Pero no era menos cierto que un sentimiento de profundo dolor atravesaba a la población. Peruanos y norteamericanos estaban fuertemente unidos en aquella hora de tragedia.

Los ataúdes de los tres oficiales norteamericanos —Tom Abbey, su copiloto, y el oficial de sanidad— fueron llevados en hombros por sus colegas peruanos desde el Casino hacia una pequeña carroza fúnebre. Fueron colocados transversalmente, cubiertos con una bandera norteamericana y abundantes coronas de flores. En la segunda carroza se depositaron los ataúdes de los tres sargentos restantes, llevados a hombros por tres sargentos de la División de Selva. Frente del Casino, en posición de firmes, formaban tres compañías del 25 Batallón de Infantería de la División de Selva, una banda militar, un destacamento del Escuadrón de Aviación del Itaya vestidos de uniformes blancos, con bayonetas al fusil y un destacamento del personal naval de la flotilla de cañoneras.

En el cementerio hubo un servicio funeral sencillo en inglés dirigido por dos misioneros protestantes norteamericanos residentes en Iquitos. En la Catedral de la Plaza de Armas se había celebrado esa misma mañana una misa multitudinaria por el eterno descanso de las víctimas católicas del accidente.¹⁷ Sonaron los aplausos. Un avión de la Base del Itaya hizo un vuelo rasante sobre nosotros y arrojó un bouquet, el último tributo de la Fuerza Aérea Peruana a sus hermanos de la Fuerza Aérea Norteamericana que habían muerto cumpliendo con su deber.¹⁸ Se cerraron los nichos y la gente se fue retirando en silencio. El capitán Thomas G. Abbey y su tripula-

¹⁷ Presidió la misa monseñor García Pulgar, a la sazón vicario apostólico de San León del Amazonas, hoy Vicariato de Iquitos (*El Eco*, 7 de septiembre de 1943).

¹⁸ *El Eco*, 7 de septiembre de 1943.

ción, el capitán Robert C. Badertscher, lugarteniente Willard F. Starns, sargento Earl E. Duff, sargento Donald M. Joyce, y el sargento Eugene H. Walters descansaron juntos como verdaderos amigos.¹⁹

El cortejo fúnebre fue seguido cuatro días más tarde por el cabo Lucien H. Rettstatt, el único sobreviviente. Se hizo todo lo posible por salvarlo, teniendo en cuenta las limitaciones del Hospital Santa Rosa, pero había sufrido quemaduras en todo el cuerpo y una severa contusión en la cabeza. El doctor Fischer, de la Misión de Salud y Sanidad, y el doctor de la Armada peruana pusieron todo su empeño profesional. Se había traído sangre para la transfusión desde Manaos. Se habló incluso de la posibilidad de trasladar al herido a Lima en Catalina, pero desistimos cuando los doctores coincidieron en que sería más riesgoso que mantenerlo en Iquitos.

De no haber sido por el heroísmo de dos oficiales peruanos, Rettstatt habría muerto con los demás. Hacia el final de la pista de aterrizaje había una barraca de artillería. Los dos militares y un grupo de soldados vieron la caída. Tan pronto como sucedió el estallido corrieron al lugar. Ambos oficiales fueron los primeros en llegar al escenario, muchos minutos antes de la llegada de Art Double y los demás soldados norteamericanos.

Al primer impacto de la nave había explotado un tanque de gasolina, y en el centro del área de explosión las llamas estaban aún muy altas. Las llamas pequeñas rodeaban el césped en forma circular. Esparcidos entre el aro de llamas y el infierno del centro, yacían en el suelo los cuerpos que habían sido arrojados al estallar el avión.

Uno de los cuerpos se movía y se quejaba. Era el cabo Rettstatt. Los oficiales entraron en el círculo en llamas, cogieron al cabo y lo sacaron. Apenas habían alcanzado el borde de la pista cuando el segundo tanque de gasolina explotó, llenando el área de fuego líquido. Si se demoraban unos segundos más, también ellos hubieran muerto carbonizados.

A primeros de setiembre, entre funeral y funeral no hubo descanso, pues llegó a Iquitos Manuel Prado, presidente del Perú. La visita tenía una extraordinaria significación ya que era el comienzo del fin de un prolongado aislamiento que sufría la Amazonía del resto de la nación.

Desde su nacimiento como república en 1821 hasta 1943 ningún presidente del Perú había cruzado los Andes para poner su planta en la montaña. La llegada de Manuel Prado a Iquitos en una cañonera, después de inaugurar la carretera de Pucallpa, fue el acontecimiento más importante hasta entonces en la historia de Loreto.

Imagínense si los presidentes de los Estados Unidos no se hubieran aventurado hasta hoy a dejar Washington y cruzar las Montañas Apaches, después que un buen día el revolucionario Franklin Roosevelt partiera hacia el lejano oeste en dirección al puerto de San Francisco. ¡Qué escándalo sería!

Manuel Prado fue de una a otra parte durante cuatro jornadas agotadoras. Era un hombre de acero. Cada minuto estaba lleno de actividades: hizo inspecciones, visitó

¹⁹ No existe documento alguno en los archivos de la Beneficencia Pública de Iquitos que indique donde fueron trasladados los restos de los tripulantes fallecidos.

escuelas, revisó el regimiento de la División Selva, viajó a varias guarniciones fronterizas, fue a la Iglesia, asistió a banquetes, bailó el vals criollo y la samba, fue rodeado por una muchedumbre entusiasmada, y aplaudido por cientos de loretanos, incluyendo a los señores, por supuesto, al vicecónsul norteamericano y Antonia, la cocinera del viceconsulado conocida en Punchana como «La Abrazada», que llegó a abrazar al Presidente en persona.

En tan agitada agenda, el presidente Prado halló un momento para enviarme sus condolencias y mandó al mayor Mario Saona como representante en el funeral del cabo Lucien Rettstatt. Después, él mismo en persona depositó una corona de flores en las tumbas de los aviadores norteamericanos.

Uno de los actos finales de la visita del presidente Prado fue la inauguración de los trabajos de pavimentación de la pista de 6 000 pies de longitud del aeropuerto, realizados por la Rubber Development Corporation. El fatídico campo Bergieri iba a ser trabajado, empistado y prolongado para que todo tipo de aviones pudieran aterrizar sin dificultad en cualquier clase de condiciones climáticas.

El personal de la RDC encargado del aeropuerto había estado ocioso en Iquitos desde hacía ocho meses a la espera de equipos y máquinas aplanadoras. La ceremonia inaugural fue simple. Francis Truslow, jefe de la RDC en Perú, pronunció un discurso, y el señor Prado respondió agradeciéndole. El presidente subió a una aplanadora y, asistido por Brooky Brookshire, pasó un buen tiempo removiendo la tierra roja y arrojándola a la floresta.

Mientras contemplaba al presidente del Perú remover la tierra de Loreto, el fantasma de la tragedia vino a empañar la ceremonia, y dije con los labios apretados: «¡Demasiado tarde! ¡Demasiado tarde para los hombres del B-34!».

En ese instante, lejos, al Noroeste de Cali, un grupo de hombres a caballo descendían de la montaña. En la grupa de cada caballería envueltos en lona y amarrados venían los cadáveres de otro B-34. La ayuda llegó demasiado tarde también en Colombia para los hombres del mayor Payne. (Kelly 1950: 188/197)

6. Epílogo

El viejo cementerio de Iquitos ocupa el centro de la ciudad. Como si la muerte fuera la sustancia de la vida y la necrópolis la memoria fosilizada de los vivos. Allí se guarda intacta, como si el tiempo no hubiera pasado, la historia de este pueblo. Los pioneros, desde Fitzcarrald a Arana, los héroes de las batallas fronterizas con Perú y Colombia, emigrantes de la Selva Alta, de España, Portugal y de la China. Mirando al sol del oriente se inclina el «Cementerio Hebreo», donde descansan para siempre, bajo losas sin cruz y epitafios en hebreo, decenas de judíos sefardíes de la diáspora que llegaron desde fines del siglo XIX del norte de África, y algunos pocos skenazim, oriundos del norte y centro de Europa. Es un depósito de todas las sangres, una amalgama de razas y culturas que se han encontrado para formar el alma de Loreto. Se siente aquí un triste olor de

nostalgia ajena de quienes dejaron su tierra en busca de un destino mejor y quedaron atrapados para siempre en esta selva.

Allí descansan tal vez los restos mortales de los tripulantes del B-34. ¿Dónde? No se sabe. Figuran en el registro de ingreso con nombres, y el cuartel San Antonio donde fueron inhumados. En vano busqué sus nichos donde indicaba la ficha. Habían sido sustituidos por nombres de otros tiempos y borrados de la memoria local. Pretendí encontrar su paradero en archivos o testimonios. En vano. Solamente estaban allí sus nombres como escritos en el aire.

Después de la fatídica fecha los institutos armados erigieron mausoleos a los héroes de las batallas fronterizas, marcados quizá por un rígido nacionalismo. Jamás fueron incluidos entre los prohombres de la guerra quienes murieron soñando y construyendo la paz entre dos países hermanos.

En algún lugar desconocido estarán sus restos fecundando la tierra que los quiso absorber en sus entrañas. Anónimos por más de medio siglo, perdidos en la creciente densidad de los muertos que siguen llegando cada día. Diluidos, sin nombre y sin rostro bajo el suelo húmedo amazónico, para que en 1998 floreciera la paz en la misma frontera entre Perú y Ecuador. Como lo quisieron los dos pueblos y lo quisiera Félix Denegri, que murió una vez hecho realidad el máspreciado de sus sueños: la firma definitiva de la paz y el cierre de las fronteras.

Bibliografía

- CASTRO DE MENDOZA, Mario. *El Protocolo de Río de Janeiro de 1942 y la demarcación del sector oriental de la frontera*. Lima, 1985.
- CLAYTON, Lawrence. *Estados Unidos y el Perú*. Lima: CEPEI, 1998.
- GARCÍA, Joaquín. «Félix Denegri Luna, el Ecuador y la Amazonía». Suplemento dominical del diario *El Comercio*, 20 de enero de 1999.
- KELLY, Hank y Dot. *Dancing Diplomats*. Nuevo México: University of New Mexico Press, 1950 (254 p.).
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERÚ. *El arbitraje de Dias de Aguiar y el testimonio de McBride*. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores, 1996a.
- . *Frontera peruano-ecuatoriana. Selección de memoranda e informe final de George McBride, asesor técnico norteamericano para la Comisión Mixta Demarcadora de Límites*. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores, 1996b.
- . *Frontera peruano-ecuatoriana: el laudo de Braz Dias de Aguiar*. Lima: Ministerio de Relaciones Exteriores, 1996c.
- SAN ROMÁN, Jesús Víctor. *Perfiles históricos de la Amazonía Peruana*. 2.ª ed. Iquitos: CETA, CA-AAP e IIAP, 1994.
- YÉPEZ, Ernesto. *Mito y realidad de la frontera Perú-Ecuador*. Lima: Didi de Arteta, 1996.