

GEN. V. BENÍCIO DA SILVA

A REPÚBLICA DO PERÚ

SUAS VIAS DE COMUNICAÇÃO



Ao alto — A mesa presidida pelo Ministro da Guerra, tendo à esquerda os Ministros da Educação e da Agricultura e o Chefe do Estado Maior do Exército, e à direita o Embaixador do Perú, o representante do Presidente da República, o Embaixador L. A. Gurgel do Amaral e o Ministro Ataulfo de Paiva.

Em baixo — A numerosa e seleta assistência.

Na sala de Conferências do Clube Militar, em 29-X-1940.

I — PREAMBULO

Esta palestra importa no desempenho de um duplo compromisso:

1.º — com a República do Perú, que eu me obriguei a tornar mais conhecida no Brasil;

2.º — com o Instituto de Geografia e História Militar do Brasil, cujos trabalhos, pelo honroso posto que nele me foi confiado, tenho o dever de impulsionar.

E não podiam estar mais congregados os dois compromissos, como não podia ser mais grato ao meu espirito desempenhá-los a um tempo.

Confesso que tardei no desobrigar-me desta honrosa tarefa. Mas devem estar bem lembrados os meus ilustres confrades — não foi sem restrição que aceitei êste cargo, pois bem sabia que outras obrigações não me deixariam tempo às que dêle decorrem.

Assim, não sem grande esforço, mas vencendo carência de tempo, em detrimento da perfeição, eis-me aquí no desempenho da dupla missão já enunciada.

II — VIAGEM AO PERÚ

Em novembro do ano findo, honrado pelo Governo do Brasil com a indicação para representá-lo na República do Perú, por ocasião da transmissão do governo do general Oscar Benavides ao Dr. Manoel Prado y Ugarteche, foi minha primeira preocupação tornar quanto possível proveitosa a missão diplomática que me era confiada.

Confesso que muito pouco conhecia do Perú e a exiguidade do tempo não me permitia levar muito longe leituras feitas às pressas, nas poucas horas furtadas aos preparativos de viagem.

Tracei, porém, um programa e escolhi companheiros para executá-lo. E penso que fui em tudo bem inspirado, pois em 52 dias, que tanto durou a missão, realizamos com fidelidade tudo quanto a cada um de nós coube, a mim e aos meus companheiros de embaixada.

Meu primeiro cuidado foi a escolha do itinerário de ida e de regresso. O tempo limitado exigia viagem de ida em avião; o regresso podia ser mais demorado. Mas um e outro deviam ser proveitosos.

Para a ida apresentavam-se três percursos: (ver carta n.º 1). 1.º — Rio, Buenos Aires, Santiago, Lima, com estações intermediárias, em cinco etapas diárias; 2.º — Rio, Mato Grosso, Bolívia, Lima, em três dias; 3.º — Rio, Recife, Belém, Trinidad, Cristóbal, Guayaquil, Lima, em 6 etapas.

Preferi êste último, que me pareceu mais inte-

ressante e facultava-nos um percurso que talvez outra oportunidade não nos viesse proporcionar.

E não me enganei. E' efetivamente uma viagem encantadora: deslumbrante na contemplação das zonas sobrevoadas; deliciosa na visita a cidades de aspectos diferentes e cada qual mais interessante; magnífica na perfeição e comodidade dos transportes aéreos a cargo de quatro companhias de tráfego mútuo, admiravelmente combinado. Basta citar que partimos do Rio no dia 2 de dezembro com horário estabelecido até Lima, onde devíamos estar às 11 h. 20 m. do dia 7, e nesse dia e a essa hora saltávamos no aeródromo de Lima-Tambo, na Capital do Perú.

Deixemos de parte êsse magnífico percurso, pois não é nosso propósito descrevê-lo, por muito que nos custe agora renunciar à agradável tarefa. Apenas um gráfico, que o meu ajudante de ordens e companheiro de missão vai indicando, mostrará o espaço percorrido e os pousos intermediários.

Tracemos, em rápidas palavras, o que pensávamos fazer no regresso.

Não nos era limitado o tempo. Assim, podíamos aproveitá-lo com mais empenho.

Percorrer o Amazonas e o litoral nordeste brasileiro, que não conhecíamos, nem eu nem meus companheiros de missão, foi nosso grande empenho.

Para atingir o grande rio tínhamos de transpôr a Cordilheira dos Andes. Mas, por onde? de que modo? Dêsse percurso tínhamos uma ligeira notícia. Um caminho, certamente difícil, nos levaria de Lima a um dos afluentes do Rio-mar. Embalou-nos, por

momentos, a idéia dêsse percurso, certamente encantador, evidentemente penoso. Talvez tangenciássemos o acidentado e histórico percurso de Orellana; talvez entrássemos pelos domínios fatais das lendárias amazonas; certamente, ao lado das maravilhas da civilização moderna, veríamos os restos de antigas fortalezas pre-colombianas, os vestígios dos caminhos preparados para a marcha dos exércitos incas, pontilhados de *tambos*, aqueles centros de provisão de bôca e de guerra, atestados de uma organização militar digna de admiração e de estudo.

Tudo isto nos atraía e despertava a curiosidade.

Mas, chegados a Lima, fomos forçados a renunciar a êsse trajeto que tivéramos a veleidade efêmera de pretender realizar por terra, palmilhando a abrupta cordilheira.

Impraticável, no momento, em seu último trecho, o estudo do interessante percurso serviu, entretanto, para aguçar-nos a curiosidade e trazer-nos a esta palestra, nele particularmente inspirada.

Estudado nosso regresso, foi êle assim realizado: 1.º, em avião, de Lima a Trujillo e de Trujillo a Iquitos, transpondo os Andes em altitudes que chegam a cêrca de 5.000 metros; 2.º, de Iquitos a Belém do Pará, em 15 dias de viagem em um vapor da Companhia Nacional de Navegação do Amazonas (antiga Amazon River), agora encampada pelo Govêrno Federal; 3.º, de Belém ao Rio, 12 dias de viagem em um barco da Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Tal foi o percurso que traçamos e tal foi o percurso que realizamos.

E aqui ficamos neste preâmbulo da nossa palestra.

Nem mesmo falaremos de Lima, que longe iríamos na descrição da capital do Perú. E não falaremos das gentes daquela encantadora cidade, pois dificilmente fariamos ponto em assunto para nós cheio de enlevos.

Fixemos nossa atenção apenas na viagem traçada; e de toda ela, com maior interesse, no único trecho que de modo algum nos seria possível percorrer, como tanto desejávamos. Insatisfeita nossa curiosidade, talvez por isso mesmo foi o que mais nos prendeu a atenção e, ainda agora, é o que mais exige o nosso estudo.

Estudemos, pois, o caminho que, através da Cordilheira dos Andes, vai de Lima a um primeiro pôrto navegável do Ucayale, um dos afluentes do Amazonas, a estrada em construção Lima-Tingo Maria-Pucallpa.

Mas, para bem avaliar o que será esta prodigiosa via de comunicação, é necessário proceder a um rápido exame das comunicações da República do Perú.

III — VIAS DE COMUNICAÇÃO DO PERÚ

Dois problemas empolgam, em primeiro plano, a atividade dos homens de govêrno daquela florescente República: irrigação e vias de comunicação.

Herança vinda dos aborígenes, trabalho ciclópico imposto pela natureza hostil, tanto a irriga-

ção como os caminhos, obras realizadas pelas povoações primitivas de acôrdo com as exigências da época e subordinadas aos recursos de uma engenharia rudimentar e impírica, mas nem por isso menos admirável, ela se perpetua porque os imperativos da natureza não cessam, e avançam e progridem com a civilização hodierna, em realizações condignas dos maravilhosos empreendimentos de antepassados milenários.

Lá estão, visíveis, e em certos pontos ainda aproveitadas, as obras de irrigação realizadas pelos povos que foram senhores naturais daquelas ásperas e ressequidas montanhas. Um exemplo, tomado ao acaso, são as ruínas dos vales dos rios Moche e Chicama, ao norte do Perú (carta n.º 2), onde se vêem os restos de um grande açude a Léste de Trujillo, do qual parte uma canalização aberta que vai irrigar em 25 quilômetros de extensão vasta região privada de águas.

Deixemos de parte o problema de irrigação e voltemo-nos para o dos caminhos, o que mais nos interessa.

Neste particular pedimos em empréstimo a oficial brasileiro, o Coronel Francisco Pereira da Silva Fonseca, êste expressivo esbôço (carta n.º 3) e a descrição do traçado dos caminhos dos incas.

“De Cuzco as estradas irradiavam para todo o Tahuantinsuyo. A magnífica estrada que ligava a capital a Quito, também demandava o Chile, passando por Arica, em busca do rio Maule, término do Império. Sua construção é um vigoroso atestado da grandeza dos incas. Traçada em vales profundos, al-

tas serranias, montes nevados, tremedais extensos, rocha viva e marginando furiosos rios; ora plana e empedrada, em ladeiras bem construídas, por serras abrutadas e penhascos socavados, nas margens dos rios, com muros de sustentação entre neves, com lugares de repouso. Em todo o percurso a estrada era repleta de amplos alojamentos, chamados *tambos*, depósitos de víveres, de armas, roupas e de tributos cobrados, inclusive de tesouros pertencentes aos templos do Sol. Essas estradas possuíam também, de meia em meia légua, a casinha dos estafetas (*chasquis*), sempre com dois índios e respectivas famílias, incumbidos de levar a correspondência diária e o pescado fresco para as refeições do Inca, no palácio de Cuzco.

“Os caminhos dos incas em nada eram inferiores aos que foram construídos por Alexandre, e aos que os romanos levaram até a Espanha.

“O grande Humboldt admirou-se desta perfeição, quando nos páramos de Azuay, entre Mausi e Loja, encontrou ruínas extraordinárias dessa imponente calçada, a um nível quasi igual ao do Monte Branco (4,810 m.), construídas com 20 pés de largura e toda pavimentada com pórfiro negro”.

Tão honrosa herança obriga os descendentes daquele povo admirável, sob as mesmas exigências mesológicas e dobrados os encargos com os requintes da civilização, a desenvolver, multiplicar, aprimorar a obra que não entibiou o ânimo de antepassados remotos, apenas armados do braço e da alavanca, como meios mecânicos, mas indubitavel-

mente dotados de espírito de empreendimento, ordem e disciplina, sem o qual não teriam deixado gravado na rocha, séculos, milênios em fora, os marcos irrefutáveis de uma civilização que ainda hoje reverenciamos com admiração e respeito.

Voltemo-nos agora para as obras da atualidade. E contemplemos o gênio do peruano hodierno.

Comecemos examinando, em rápidos traços, as ferrovias e rodovias anteriores ao plano de viação traçado para o período de 1937-1939, ainda não concluído, mas já em sua maior parte executado, graças ao afan de realizações que caracterizou o governo do general Oscar Benavides. E a seguir passemos a esse majestoso plano.

A — VIAÇÃO ANTIGA

a) — *Ferrovias.*

A viação férrea peruana é de pequena quilometragem. Isto porque, país caprichoso e enormemente acidentado, as estradas de ferro são nele sucessão ininterrupta de atrevidas obras de arte, seguindo-se túneis e viadutos e pontes quasi sem interrupção, com rampas não imaginadas em outros países, galgando as maiores alturas a que têm atingido as locomotivas (4.774 metros no Ferrocarril Central, 4.470 metros no Ferrocarril do Sul).

São 47 pequenas linhas, destinadas a atender as necessidades econômicas de outras tantas regiões, somando total de 4.214 quilômetros.

Pequena em desenvolvimento, é, entretanto, um campo vasto e fértil para estudos de engenharia, que aí teve as mais assombrosas dificuldades a vencer, e as mais arrojadas concepções científicas a realizar.

De todas as linhas, apenas duas merecem particular referência: o Ferrocarril do Sul do Perú e o Ferrocarril Central.

O primeiro, partindo do pôrto de Mollendo, ruma a N.E. em demanda de Arequipa; vence a cordilheira em "Crucero Alto", a 4.470 metros de altitude; avança até Sicuani, onde se bifurca para o sul, em busca de Puno, à margem do lago Titicaca, e para N.W., rumo a Cuzco, e daí prossegue até Quilabamba, com cêrca de 1.000 quilômetros de linha de bitola de 1,m44.

E' uma linha de trázito, servindo o norte da Bolívia, o sul do Perú e atravessando grandes regiões desertas.

O segundo, o Ferrocarril Central, é a principal via férrea do país. Começa no pôrto de Callao, hoje confundido com a capital (pois dista de Lima apenas 14 quilômetros e a ela está ligado por quatro ou cinco avenidas que confundem as duas em uma única cidade). Lança-se para N.E. e alcança Oroya, onde se bifurca para S.E., em demanda de Huancavélica, e para N.W., alcançando Goylloriscuisga, depois de passar ao pé do Cêrro de Pasco e de haver transposto a cordilheira no túnel de Galera, a 4.774 metros de altura. Tem a bitola de 1,m44 e um desenvolvimento de linhas que atinge cêrca de 550 quilômetros. Como obra de engenharia é, no gênero, talvez a mais no-

tável do mundo. São 61 pontes, cada uma delas seguindo ou precedendo um túnel, cujo número alcança 65.

Contemplamos de perto um dos aspectos mais surpreendentes desta via-férrea, no ponto com muita propriedade denominado Infiernillo, pouco antes de chegar ao ponto culminante, no túnel de Galera.

Infiernillo dista uns 130 quilômetros de Lima e está a cerca de 4.000 metros de altitude. Em um vale apertado entre montanhas de talude abrupto precipita-se o Rio Rimac, pouco além formado pelo degêlo dos píncaros andinos. Em certo ponto a estrada irrompe do flanco da montanha perfurada em túnel e penetra em outro túnel, ou flanco oposto. Pouco antes, talvez apenas uma centena de metros, a rodovia atravessa o rio Rimac em uma ponte; logo adiante, sobre outra ponte, faz a manobra em sentido contrário. Este conjunto de três pontes inclinadas, ligando encostas escarpadas, é verdadeiramente fantástico.

O espetáculo é tão empolgante que ao espírito do observador surge a dúvida si contempla uma exigência da técnica ou si admira um capricho artístico da engenharia. E a rudeza áspera das encostas completa a visão infernal que o homem moderno dominou com uma das mais encantadoras e atrevidas obras de arte.

b) — *Rodovias.*

Seria longo descrever os caminhos que serviam ao país antes de iniciado o plano rodoviário do governo Benavides.

Contemplemos o mapa anexo (carta n.º 4), onde está representada em amarelo a rede de estradas existentes até princípios de 1937. Como se vê, êsses traçados antigos desaparecem em presença do emaranhado de traços negros e vermelhos e pontilhados dessas duas côres, convenção adotada para assinalar as obras em sua maioria terminadas e algumas iniciadas, todas elas do magistral e arrojado empreendimento.

B — VIAÇÃO MODERNA

Caracteriza-se pelo desenvolvimento das rodovias.

O General Oscar Benavides, com uma visão clara e desassombrada de grande estadista e fervoroso patriota, iniciou seu govêrno em 1933 e com êle deu comêço ao desenvolvimento rodoviário nacional. Mas, não satisfeito com o que ia realizando, traçou um vasto e vertiginoso plano, para ser realizado em um triênio. E, si ao deixar a presidência, em dezembro de 1939, não viu cabalmente findo o seu mais almejado empreendimento, por tal modo ficou êle avançado que fácil será ao seu substituto, o ilustre estadista Manoel Prado y Ugarteche, levar rapidamente a têrmo a majestosa obra.

Leiamos o próprio General Benavides. E' êle quem diz em sua mensagem apresentada ao Congresso do Perú ao findar o mandato presidencial:

“La política vial de mi Gobierno, inspirada en poderosas razones de bien nacional, desligada por ende de todo favor localista y de todo interés particular, asegurada en su financiación y en el desarrollo de sus planes técnicos, ha tenido un éxito rotundo que no se atreven ya a discutir ni los más apasionados adversarios de mi Gobierno”.

.....

“... hemos escogido la realización de un grupo de carreteras troncales que, uniendo a las regiones o a las ciudades más importantes, puedan servir de base para un futuro desarrollo del plan, con sus ramificaciones a otras zonas y pueblos”.

.....

“Contrastando con las antiguas sendas de tráfico, abiertas de cualquier modo, sin técnica, y que ha sido preciso abandonar en muchos casos por sus grandes defectos de construcción, el país tiene ahora las actuales carreteras construidas con trazo geométrico, pedientes y curvas adecuadas al tráfico, como también las calzadas asfaltadas sobre esas mismas vías reconstruidas o de construcción reciente”.

.....

“El plan trienal ha significado una inversión total de ochenta millones de soles (cerca de 288 mil contos em moeda brasileira, em um orçamento de receita de 626 mil contos, orçamento com superavit, ou seja mais da sexta parte da arrecadação anual empregada em rodovias).

.....
“Durante esas dos etapas (de 1933 a 1937 y de 1937 a 1939) ha ido en progresión ascendente el promedio de obreros en obras viales por mes: 6.000 obreros mensuales, de 1933 a 1937; 25.000 en 1937; 37.000 en 1938 y 1939”.

.....
“En los tres años de intensa labor fueron alcanzado los siguientes resultados: 4.000 kilômetros de carreteras nuevas y completas; 6.000 kilômetros de reconstrucciones y mejoramientos sustanciales en trazo, ensanche y afirmado; y 1.700 kilômetros de carreteras del todo asfaltadas”.

.....
“Se efectuaron, además, los primeros ensayos completamente nuevos en el país del empleo, primero, del asfaltado extranjero y, después, del nacional en el asfaltado de carreteras en gran escala, con éxito tan satisfactorio que, sin vacilaciones, se terminó en corto tiempo el asfaltado de la primera centena de kilômetros en las carreteras de Lima a Ancón y hacia Canta, de Chorrillos a Lurin, y se inició el asfaltado de la carretera central a la Oroya”.

.....
“A mediados de 1936 y por iniciativa del Gobierno, se promulgó la ley n.º 8.265, declarando el libre tráfico en todas las carreteras y puentes de la República, aboliendo y prohibiendo cualquier cobro de peajes o impuestos que impidieran ese libre tráfico, y destinando a la construcción y mejoramiento de obras viales el producto íntegro del impuesto al consumo a la gasolina”.

A rede traçada no plano trienal consta de dois grupos: o de *penetração*, que vai do litoral à cordilheira e daí à região amazônica; o de *intercomunicação longitudinal*, de norte a sul, parte pela costa, parte pelas serras. Abrange uma extensão total de 10.000 quilômetros.

A linha paralela ao Oceano Pacífico realiza no país a Rodovia Panamericana, já entregue ao tráfego. Uma outra, em execução, permitirá duplicar a ligação do extremo sul ao extremo norte, pelo interior, ora correndo no planalto, ora montada na cordilheira.

O que é êsse plano rodoviário, apenas enunciado em trechos tomados aqui e ali à mensagem Benavides, melhor se apreciará na carta de viação que tendes à vista, na qual estão assinaladas em negro as estradas asfaltadas e em vermelho e amarelo as estradas novas, as reconstruídas e as que estão em construção e em projeto. (Carta n.º 4).

De todas estas rodovias a que mais nos interessa é a denominada *Carretera Central*, a principal do país, a que pretendíamos percorrer em nosso regresso, a que arranca de Callao (no Pacífico), passa pela Capital da República, transpõe a Cordilheira dos Andes, alcança o vale do Amazonas no primeiro pôrto do Ucayale e permite o prosseguimento, por via fluvial, pelo interior do Brasil, em demanda do Atlântico (carta n.º 5).

Será êste o último capítulo desta nossa palestra.

IV — DO PACÍFICO AO ATLÂNTICO PELO BOQUEIRÃO DO PADRE ABAD

Permitam-me algumas palavras sôbre o aspecto geral do território peruano.

A Cordilheira dos Andes (diz José Pareja Paz Soldan) é o acidente geográfico predominante no Perú, e determina toda sua estrutura física e, conseqüentemente, a vida e as ocupações do povoador. Os Andes correm quasi paralelamente ao litoral, com picos elevadíssimos e cadeias escalonadas. Esta imensa vértebra granítica divide o território em três zonas específicas: A *Costa*, a *Serra* e a *Selva*. ⁽¹⁾.

Os Andes penetram no Perú por duas cadeias (carta n.º 6), vindas do Chile e da Bolívia respectivamente, cadeias que vão formar um nó em Vilcanoto. Partem dêsse nó três cordilheiras — Oriental, Central e Ocidental, que por sua vez se vão unir no Cêrro de Pasco, onde novamente abrem-se em leque: a ramificação de léste para morrer no vale do Marañon (Amazonas superior) e as do centro e de oeste para mais uma vez se confundirem, em Loja, já em território equatoriano.

Os nós de Vilcanoto, Pasco e Loja dividem os Andes Peruanos em Andes Meridionais, Andes Centrais e Andes Setentrionais.

Não formam os Andes uma sucessão ordenada de elevações e de montanhas, mas um confuso e po-

⁽¹⁾ *Montaña* (de *monte* = mato), dizem os peruanos, referindo-se à selva.

liforme sistema orográfico que só razões didáticas fazem dividir em secções e cordilheiras.

Mas o que caracteriza a região é a linha de cumiadas que vão de 4.000 a 6.000 metros e que se estende de Sul a Norte e divide o país em duas zonas — a de Oéste, completamente sêca, e a de léste, abundantemente irrigada pelas precipitações pluviais.

A oéste é o Perú da época das conquistas, o Perú colombiano, o Perú explorado e ainda o Perú atual; a de Léste é a selva, o Perú amazônico, o Perú ainda virgem, o Perú do futuro.

Pois bem, é através dêsse labirinto montanhoso, ligando as duas zonas separadas pelos píncaros nevados, que se estende a Carretera Central, a portentosa obra de engenharia de que nos vamos ocupar.

E' o que o geógrafo citado — Paz Soldan — denomina política de comunicações transversal, a que deve ser seguida, a que consiste em unir os centros da serra e da selva com os dois grandes oceanos — o Pacífico e o Atlântico — quer por vias-férreas de penetração, quer por meio de rodovias convenientes que liguem os rios amazônicos que despejam no Atlântico às zonas serranas e aos pôrtos do Pacífico.

Mais uma vez o mapa (carta n.º 7) nos mostrará o caminho, de Lima a Oroya, de Oroya a Huánuco, de Huánuco a Tingo Maria e de Tingo Maria a Pucallpa.

De Lima a Oroya a estrada segue primeiro o vale do Rio Rimac, o rio que fornece águas à capital e ao pôrto de Callao; depois atravessa a região mineira de Morococha, para continuar pelo vale do Mantaro, rumo NE.

De Lima a Oroya são 179 quilômetros. A estaca 0, em Lima, está a 150 metros de altitude; em Tamboraque, apenas 97 quilômetros percorridos, já está a 2.970 metros; no quilômetro 138, chega a 4.850 metros, o ponto mais elevado, em Anticona.

As rampas começam a 2% e chegam a 6 e 7% em vários pontos. Em parte asfaltada, com 6 metros de largura, permite o tráfego nos dois sentidos.

De Oroya a Cêrro de Pasco são 70 quilômetros, ao longo do altiplano andino, em altitude de 4.000 metros.

De Cêrro de Pasco a Huánuco, 112 quilômetros, pelo vale do Rio Huallaga, em altitudes que vão descendo de 4.000 a 3.000 metros.

De Huánuco a Tingo Maria, são 367 quilômetros, pelo vale do Huallaga, do Chinchao e por último novamente no Huallaga, sempre descendo, até chegar a 670 metros em Tingo Maria.

Segue-se o último trecho, o mais interessante, de Tingo Maria a Pucallpa. De Tingo Maria a estrada construída avança uns 35 quilômetros, e aí detem-se bruscamente, a 1.500 metros de altitude, ante o paredão abrupto da Cordilheira Azul, que ela terá de transpôr para precipitar-se em violenta descida, nas Pampas del Sacramento, em demanda de Pucallpa, pôrto do Ucayale, já na planície amazônica.

Faltam apenas 150 quilômetros para atingir Pucallpa. Mas é necessário transpôr a Cordilheira Azul. E aí a engenharia vacila. E' a selva bruta, a natureza hostil, o deserto desconhecido e desconcertante.

Para quem já transpôs os Andes Ocidentais, a

quasi 5.000 metros, não será tarefa ímproba montar sôbre os Andes Orientais, muito menos elevados (2.500 metros) e talvez menos ásperos.

Mas há uma notícia vaga, talvez verdade topográfica, talvez lenda repetida de século em século.

Os alfarrábios contam vagamente que em 1757 um certo padre franciscano, de nome Abad, penetrou na região inhóspita e conseguiu transpô-la, através de um córte ou boqueirão que é uma verdadeira maravilha.

Não deixou roteiro o arrojado sacerdote. Mas o pouco que narrou é verdadeiramente fantástico.

Cumpre verificar a verdade ou destruir a lenda. E é o que se empenham em fazer sucessivas comissões de engenheiros.

Em 1906 é o engenheiro sueco Gustavo Fersélius, o primeiro que em tempos modernos, explorando o terreno para uma via-férrea que iria de Tingo Maria a Pucallpa, transpõe a Cordelheira Azul, desce até um afluente do Ucayale, em declives que em certos pontos chegam a 90°.

Mas, embora tenha instruções para descobrir e reconhecer o anunciado boqueirão, termina seus trabalhos sem o ter encontrado.

Em 1909 é o engenheiro norteamericano R. B. Huffmann quem faz uma segunda travessia da cordilheira, mas ainda infrutífera quanto à identificação do lendário boqueirão. Sua missão é o estudo de um traçado ferroviário. Dêle é interessante citar as altitudes assinaladas:

Tingo Maria	786 metros
Fóz do Tulumayo	702 "
Fóz do Rio Puente	850 "
Fóz do Rio Pescado	960 "
Cume da Cordilheira	2.206 "
Local preferido para um túnel	1.801 "
Rio Aguaitía (Pampa del Sacramento)	403 "
Pucallpa	242 "

Como se vê o engenheiro Huffmann assinalou a necessidade de um túnel de 2 quilômetros de extensão (como aliás já havia indicado seu antecessor Forsélius), a 1.800 metros de altitude, para evitar o acesso a 2.200 metros na Cordilheira Azul, caindo depois, em violenta pendente, na Pampa Del Sacramento, em plena planície amazônica, em altitudes que baixam de 400 metros sôbre o nível do mar, a 3.000 quilômetros do Atlântico.

Comparando os estudos de Forsélius e Huffmann, chegam os técnicos peruanos à conclusão de que o primeiro transpôs a cordilheira a 2.500 metros e o segundo, 18 quilômetros mais ao Norte, a 2.200 metros.

Não tiveram execução os projetos ferroviários que interessavam aqueles engenheiros e em 1933 o Governo Benavides dá início ao plano rodoviário. É a concorrência do automóvel à locomotiva e a melhor adaptação daquele à região em aprêço.

São agora os engenheiros peruanos Villavicencio e Habich incumbidos de estudar o traçado da rodovia que irá unir Huánuco ao baixo Ucayale, pas-

sando por Tingo Maria. São os 350 quilômetros que faltam à Carretera Central para chegar ao primeiro pôrto da bacia amazônica.

De oeste para leste, em comissão oficial, parte de Tingo Maria o engenheiro Dimas Villavicencio; em sentido contrário, de Pucallpa, lança-se espontaneamente o engenheiro Eduardo Habich.

As duas comissões, depois de vencidas mil dificuldades, chegam aos pontos terminais, o engenheiro Villavicencio a Pucallpa, o engenheiro Habich a Tingo Maria. Não se encontram em caminho, mas o último, depois de transpôr a cordilheira, descobre a trilha já percorrida pelo colega que avançou para o Oriente.

Deixam estas explorações estudos técnicos interessantes e com êles a esperança de se poder chegar a uma passagem talvez mais baixa, mais conveniente do que as trilhas seguidas pelos quatro exploradores contemporâneos — Forsélius, Huffmann, Villavicencio e Habich. E' certamente o informe do Padre Abad que vai passando de lenda a realidade.

E assim chega-se, em 1937, ainda com vacilações na escôlha de um traçado, ao plano trienal. Praticamente já a estrada havia chegado a Tingo Maria. Cumpria prosseguir até o Ucayale, empreendimento que foi incluído com um dos mais importantes capítulos do arrojado plano.

Dos estudos contemporâneos resultavam duas alternativas: seguir pelo rio Huallaga rumo Norte e atravessar a cordilheira nas cabeceiras do Rio Pisqui, percurso longo mas de menores altitudes, ou subir o curso do Tulumayo, rumo Leste, transpondo as mon-

tanhas a maior altura, por onde haviam passado os quatro exploradores citados.

Entretanto (diz o Boletim do Ministério de Fomento), "para dar instrucciones precisas sobre las exploraciones que nuevamente debian realizar-se en el año 1937, se juzgó necesario no solo tener en cuenta los planes é informes de los ingenieros Forsélius, Huffmann, Villavicencio y Habich, sino también revisar y estudiar las memorias y relatos de las expediciones antiguas llevadas a cabo hace vários siglos en los rios de nuestro oriente por los misioneros franciscanos, en su afan de enseñar las doctrinas cristianas a los pobladores aun salvajes en esas regiones.

"Se sabe que los misioneros franciscanos en sus exploraciones a nuestras regiones selváticas desde el siglo XVI, han contribuido enormemente, al conocimiento geográfico de rios y zonas tributarias del Amazonas. Toda la historia del Oriente peruano está ligada a la labor de esos misioneros desde la época de la Colonia. Historiadores, geógrafos, marinos y exploradores, han recurrido siempre a las memorias o relatos de los misioneros para obtener datos útiles en sus estudios o investigaciones. No es posible prescindir ni en los tiempos actuales de esas valiosas fuentes de conocimiento, para recopilar datos, hacer comparaciones con estudios modernos sobre las zonas solo parcialmente exploradas en las selvas de nuestra región oriental. La obra en catorce tomos titulada "Historia de las Misiones Franciscanas", por el Padre Fray Bernardino Izaguirre, contiene la narración de la labor de esos misioneros desde el siglo XVII

hasta el actual. Fué consultada detenidamente para los fines de las nuevas exploraciones por hacer. Otra obra también muy interesante al respecto es el tomo publicado en 1854 por el Padre Fray José Amich, titulado: "Compendio histórico de Trabajos, fatigas, sudores y muertes que los ministros evangélicos de la seráfica religión han padecido por le conversión de las almas de los gentiles en las montañas de los Andes pertenecientes a las provincias del Perú".

"En la primera obra aludida se encontró de mucho interés el relato contenido en el tomo I, sobre una expedición efectuada em 1644 por los misioneros a lo largo del rio Huallaga desde el Tulumayo hacia el norte. Para los fines del estudio por realizar se separaron como muy dignos de considerarse, los siguientes párrafos de ese relato.

"Un viaje de titanes, de los que con bastante frecuencia ocurren en la montaña, realizaron los misioneros el año 1644. Eran los viajeros el padre Fray Ignacio de Irarraga y los hermanos legos Fray Jerónimo Jiménez y Fray Francisco Suarez, acompañados de tres españoles y algunos indios cristianos. El viaje empezó en la misión de Tulumayo; la dirección general era el norte, caminando por la orilla derecha del Huallaga; todos a pié, estuviese o nó abierto el camino. Se andaba machete en mano, derribando ramas y abatiendo espesos zarzales. Entre las espinas iban quedando pedazos del hábito; infinitas veces se avanzaba con el agua hasta la cintura, pasando arroyos alimentados y recrecidos en aquellos dias por la lluvia torrencial. Al terminar la jornada de algunas leguas, era frecuente hallarse para el des-

canso en terreno encenegado, cosa no fácil de evitar en la montaña en tiempo de lluvias, en que no halla un palmo de tierra enjuta para dar descanso a los molidos cuerpos. La noche pasábase desvelada, para no ser sorprendidos de los enemigos o de las fieras. Alimentábanse de maiz tostado que llevaban desde el comienzo del viaje”.

“Del Tulumayo al Chipurana, en una extensión de unos trescientos kilómetros de camino, apenas hay un solo rio que merezca este nombre, en la margen derecha del Huallaga.

“El *divortium aquarum* dista poco del rio y la cantidad de agua que traen los afluentes no puede ser considerable. Los grandes caudales van al Ucayali, atravesando toda la extensión de las Pampas del Sacramento. En cambio en esta parte abundan los riachuelos, los pantanos y barrizales”.

“El tomo II de misma obra, contiene la *descripción de un viaje del misionero Fray Alonso Abad, realizado en 1757, desde el Tulumayo a las Pampas del Sacramento*. Esa descripción también está contenida en el libro aludido del Padre Amich. También la contiene en extracto y sacada de este libro el tomo II de la *Historia de la Geografía del Perú* por Antonio Raymondi. Tal viaje es así mismo citado en los informes de los ingenieros Villavicencio y Habich aludidos antes, ya que consultaron esas obras antes de emprender la exploración por la misma ruta.

“A continuación se copia literalmente el relato del viaje del Padre Alonso Abad, tomado de la obra de Amich”.

Vejamos agora o que diz o padre José Amich no capítulo XXXI do livro publicado em París, em 1854, intitulado *“Compendio histórico de trabajos, fatigas, sudores y muertes que los Ministros Evangelicos de la serafica religión han padecido por la conversion de las almas de los gentiles en las montañas de los Andes pertenecientes a las provincias del Perú”*.

“El padre Fray Alonso Abad se hallaba de conversor en el pueblo de San Antonio de Cuchero, reliquia de la conversión de Panataguas, que con los indios Amages trasplantados de Puzuzu se hallaba en lucido estado.

“Deseoso este padre de descubrir las naciones de las perdidas conversiones de Panataguas, dejando en Cuchero a su compañero, salió el verano del año de 1755 con nueve indios de su pueblo, tomando su derrota por el abandonado pueblo de Tulumayo; pero como los caminos estaban tan cerrados, les fué muy dificultoso el penetrar aquellos montes. A los primeros dias se huyeron cinco de los indios que le acompañaban. Prosiguió adelante con los demás, y al llegar cerca de la Pampa del Sacramento, viendo rastro de gentiles, se le huyeron tres indios, quedando el padre con solo un muchacho. Viéndose en aquel desamparo, perdido por aquellos montes, determinó regresar a Cuchero, lo que ejecutó con mil trabajos, cargando en sus espaldas el poco bastimento, que le sirvió de viatico en dicha retirada; y llegó a su pueblo después de cincuenta y cinco dias de peregrinación, bien fatigado, y llagado de piernas y cabeza aunque gozoso por haber hallado rastro de gen-

tiles, y con determinación de volver a buscarlos el verano del año siguiente. Pero los prelados el año de 1756 le mandaron que bajase a registrar el rio de Monzón, porque los moradores de dicho sitio habian informado que en aquellas inmediaciones habia gentiles. Fué el dicho padre Abad al registro que se le mandaba, y durante dos meses escudriñó aquellos montes con imponderables trabajos, sin hallar ni aún rastro de lo que por obediencia buscaba”.

“Habiendo llegado el verano del año 1757, el referido padre fray Alonso Abad determinó proseguir su descubrimiento de los gentiles que discurría ser los Panataguas. Salió del pueblo de Cuchero el dia 4 de mayo acompañado de diez y siete indios de su pueblo, y tomó como antes el camino de Tulumayo, adonde llegó el dia 15 de dicho mes, y siguiendo su registro por aquellos montes, por los rumbos del norte y del noroeste el dia 25 llegaron a un *boquerón que daba salida a un arroyo que se despeñaba a la Pampa del Sacramento*. Subieron con dificultad a uno de los cerros colaterales, y al anocheecer llegaron a la cumbre, desde la cual se descubria *la dicha Pampa, y vieron que el rio que salía por aquel boquerón, iba faldeando los cerros hacia el norte, y que parecia introducirse en otro; y a lo lejos se descubria un cerrito como un pan de azúcar*. El dia siguiente bajaron a la Pampa, y estuvieron ocho dias registrando las inmediaciones de aquel rio sin encontrar cosa alguna. Finalmente, viendo que el rio con la junta de varios arroyos ya era navegable, hicieron balsas, con las cuales bajaron por dicho rio

cuatro días, registrando sus inmediaciones, hasta que encontraron platanares y chácaras de maíz”.

“El día 9 de junio, en que aquel año concurrió la solemnidad de Corpus Christi, navegando por la mañana con sus balsas, en un recodo que hacia el río, estaban los infieles en emboscada, y cuando la balsa delantera estuvo a tiro, disparando sobre ella multitud de flechas. Cayeron flechados al río cinco hombres que iban en ella; los demás con el padre saltaron en tierra apresuradamente, abandonando todo lo que traían en las balsas; y habiendo tomado el monte, cada cual se retiró como pudo. Son imponderables los trabajos que podedieron todos en esta retirada, pues aunque se fueron juntando, y comían algunas yerbas y algunos cogollos de palmas, sin duda hubieran perecido todos de hambre y fadiga, si el día 15 de dicho mes no los hubiera encontrado un socorro que desde Cuchero les remitía el padre que allí había quedado; con lo cual pudieron proseguir la retirada, y llegaron al pueblo después de cincuenta y cinco días de peregrinación. No puedo excusar a este religioso de incautamente arrojado; pues aunque su buen celo le justifique la caminata, así que llegaron a reconocer las chácaras de los infieles, no debía proseguir su viaje por el río, sino ir despacio por el monte inquiriendo y solicitando hablar a alguno de los dueños de aquella tierra; y cuando a todo poder suceder hubiera sido acometido de los infieles, en el monte les fuera más fácil retirarse sin tanta pérdida, y a lo menos conservar algún bastimento para la retirada, sin esponerse a perecer con toda la gente.

“Sobre que infieles fueron los que flecharon a

las gente de Cuchero que entraron a este descubrimiento, ha habido varia controversias; porque unos discurren que eran los Sipibos o Callisecas; otros que los Cararapachos, etc. Yo tengo por muy cierto que fueron los Casibos que habitan en las márgenes de los rios Pachitea y Aguaytía. El fundamento que tengo para afirmar esto, son las señas que el padre Abad vió desde la cumbre del cerro del boquerón. Desde allí descubrieron un cerrito, que desde allí parecia pequeño por estar muy distante, pero es muy alto y puntiagudo, ascendiendo en su punta la altura de otros muchos cerros que se continuam a sueste. A este cerro denominé de San Carlos, cuando entré a la Pampa del Sacramento el año de 1765; se halla este cerro en 9° y 10 m. de latitude meridional al oriente del rio Pachitea, no muy apartado de su ribera. El rio que por el boquerón se despeñaba a la Pampa, y por el cual bajaron después en las balsas, es el rio de Aguitía, que recogiendo las vertientes de aquellas montañas, corre al norte, y desagua en el rio Ucayali cerca del rio Pisqui. Los indios que habitan en este territorio son los fieros Casibos, conocidos por tales de las naciones vecinas; luego estos fueron los que acometieron a los cristianos en esta entrada”.

Tais são as informações, velhas de quasi duzentos anos, imprecisas, mas dignas do melhor crédito.

Vejamos como, da comparação com as explorações recentes, puderam os órgãos oficiais tirar conclusões que lhes levaram a instruções precisas, categóricas.

O croquis (n.º 8), um pouco fantasiado, nos poupará longa descrição e melhor fará compreender o raciocínio dos técnicos peruanos.

No percurso feito pelos engenheiros Villavicencio e Huffmann encontraram êles alguns cursos de água, em vales da cordilheira, correndo de S. para N. Concluíram que seriam afluentes de um coletor que lhes levaria as águas para o Rio Ucayacu, já conhecido afluente do Rio Huallaga. Mas os que conheciam o Ucayacu sabiam, e não havia dúvida, que era êle um pequeno curso de poucas águas recolhidas na cordilheira próxima. Longe estava de ter como afluentes vários rios, vindos de longe a trazer-lhe mais águas do que as que êle apresentava.

Ligando esta informação evidentemente errônea, à notícia legada pelo padre Abad, era de supôr que os cursos encontrados derramariam em outro coletor, mais próximo e rumando para Léste, através da Cordilheira Azul e que outro não seria senão o célebre boqueirão descoberto pelo franciscano em 1757.

E assim considerando, o engenheiro Federico Basadre, então Diretor de Obras Públicas e Vias de Comunicação, dirigiu ao engenheiro Diretor dos Serviços da estrada Huánuco-Ucayale, em 7 de maio de 1937, instruções para um reconhecimento, precioso documento ⁽¹⁾, digno de ser apreciado por engenheiros e militares, tal é a exatidão dos raciocínios e tão precisas são as ordens expedidas que, verdadeiro roteiro detalhado, leva os engenheiros que êle comanda

(1) Transcrito em anexo.

da capital (é certo que ainda com vacilações por alguns dêles), ao ponto exato em que vão identificar o boqueirão do Padre Abad e transformar a lenda em verdade topográfica e revelar um dos fenômenos mais interessantes da luta entre a água e a rocha naquelas paragens até então apenas anunciado.

Coube esta glória aos engenheiros peruanos Alfonso Bernoz e Luiz Guiulfo del Rio, acertadamente chefiados na expedição pelo engenheiro Augusto Coz, também peruano. Em julho de 1937 identificam e penetram no boqueirão que êles denominam "Cañon Perú", por onde passa o rio que rompe a Cordilheira Azul e conduz à bacia do Amazonas águas trazidas da encosta Oeste desta Cordilheira, através de um profundo corte cuja altitude é apenas de 420 metros.

Eis a conclusão sintética e precisa assinada pelo engenheiro Augusto Coz Sarria:

"Como las instrucciones señalan como punto principal por aclarar en el reconocimiento "si las aguas del rio que corre al pié de la Cordillera, pertenecen a la cuenca del Huallaga ó a la del Ucayali" me he concretado a la verificación de este dato, comprobando:

QUE EL RIO QUE SE HA RECORRIDO Y QUE ES UN AFLUENTE DEL RIO ORIENTAL, DESPUES DE SU CONFLUENCIA CON ESTA CORTA A LA CORDILLERA FORMANDO UN CAÑON QUE HE-MOS LLAMADO "PERU". Pertenece por lo tanto a LA CUENCA DEL UCAYALI. Y QUE SEGUN LAS

REFERENCIAS SACADAS DE LAS MEMORIAS DEL PADRE ABAD, ES AFLUENTE DEL RIO AGUAITIA, QUE VIERTE SUS AGUAS EN EL UCAYALI”.

“QUE DADA LA CONFORMACION Y ALTURA SOBRE EL NIVEL DEL MAR DEL CAÑON “PERU”, PERMITE EL PASO DE LA CARRETERA A UNA ALTURA MUY INFERIOR A LA DE LAS ABRAS ENCONTRADAS EN ESTUDIOS ANTERIORES”.

Estavam escritas estas apreciações quando o Sr. Tenente Coronel Ricardo Alayza, adido militar à Embaixada do Perú, trouxe-me preciosa colaboração que me limito a apresentar em dois expressivos croquis (n.º 7 e 9), acompanhados de alguns comentários do seu autor, o engenheiro Romero Sotomayor.

O primeiro croquis (n.º 7) é o plano geral da “Carretera Central” que o engenheiro peruano assim apresenta:

“A Carretera Central”, que saindo da costa do Pacífico atravessa normalmente o sólo peruano de Oéste a Léste, na zona compreendida entre os paralelos 8 e 12, é indubitavelmente a mais elevada do Mundo, pois transpõe a ramificação principal do formidável macisso dos Andes, no passo de Anticona, a 4.845 metros sôbre o nivel do mar.

“Em nossa opinião, diz o técnico peruano, seu aspecto mais sugestivo e característico, sua condição única e inegalável, é a de permitir a viagem em automotor, no curtíssimo tempo de 3 horas, do ni-

vel do Oceano Pacífico, onde reina um clima subtropical, até o alto da cordilheira, a 5.000 metros de altitude, às regiões dos gêlos perpétuos e dos maravilhosos lagos, aos cumes andinos, onde degelam as águas que mais tarde devem correr pelo Amazonas gigante, para cair no Atlântico.

E mais adiante diz o engenheiro Sotomayor:

“Depois de um percurso de 83 Kms. chega-se a Matucana, povoado na serra peruana, situado a 2.375 m., onde começam as culturas regionais, o gado e as paisagem típicas da região andina.

“A partir dêste ponto a travessia da cordilheira é cada vez mais difícil. Já não basta o desenvolvimento em *vuelta de lazo* para vencer enormes diferenças de altura e transpôr passagens difíceis; o vale aperta-se cada vez mais e materialmente é necessário talhar a rocha em paredões íngremes; são frequentes os elevados cortes verticais, alguns dos quais, como o de Ocatara, alcançam 56 metros; as curvas em *vuelta de lazo*, são construídas sôbre o abismo, mantidas por ciclópicas muralhas de sustentação que recordam as gigantescas construções dos Incas, como acontece em Cahuide, perto da povoação de Viso.

E ao descrever o Infiernillo, já por nós referido, informa que “as dificuldades deveriam ser enormes, pois, para que a rodovia tenha podido dominar esta difícil passagem, foi necessário inventar especialmente um novo recurso de engenharia, um novo tipo de desenvolvimento, denominado *desenvolvimento em espiral* (carta n.º 9), caracterizado pelo

fato do traçado passar três vezes pelo mesmo vale, em alturas diferentes, passando de um a outro lado do rio, em pontes cada vez mais elevadas.

“O traçado do Infiernillo em conjunto apresenta a forma de um grande etcoetera e permite galgar, em 700 metros de via, uma diferença de nível de 40 metros, a 6% de rampa uniforme.

E com justo orgulho finaliza o engenheiro peruano: “Convém recordar que esta obra, única no gênero, foi ideada, traçada, dirigida e construída por pessoal nacional e que os operários que nela trabalharam tiveram de talhar a rocha pendurados em enormes paredes verticais, por onde passa a rodovia”.

V — EL CAÑON PERÚ

Resta-nos agora uma descrição sumária da maravilha da natureza que foi o Boqueirão do Padre Abad e é hoje denominada “El Cañon Perú”.

E’ a clássica potência dinâmica da corrente em suas três fases características: erosão, transporte e depósito.

Águas detidas a Oéste da Cordilheira Azul infiltram-se por desnível através da rocha e vão roendo as encostas pouco resistentes, formando assim um corte de paredes abruptas e altíssimas; e detritos da montanha são transportados, transformados em seixos rolados que vão ficando em caminho, por ordem de peso e à medida que o nível se vai restabelecendo; e ao chegar à planície a corrente se vai alargando,

liberta das paredes que a comprimiam, ou bifurcando, para se unir mais além, depois de haver construído um cône e de dejeção.

E' o fenômeno que ocorre no Lichtenstein e no Rio Colorado, citados por Carlo Porro em sua *Geografia Militare*. Até as fotografias mostram a identidade dos acidentes hidro-orográficos.

Identificado o boqueirão, outra comissão foi enviada, já agora para chegar a êle pelo caminho mais curto e para transpô-lo, rumo de Pucallpa.

A esta comissão deparou-se um profundo e sinuoso corte, com paredes verticais de 100 metros de altura, por entre as quais, lá no fundo, serpenteia e rola o Rio Yuracyacu, que vem da região Oeste da Cordilheira Azul e, depois de rompê-la de lado a lado, vai lançar suas águas no Rio Aguaitía, tributário do Ucayale.

Eis como o engenheiro Luiz Guiulfo del Rio descreve o Boqueirão do Padre Abad:

“El Rio Oriental al cortar la Cordillera en su maciso central, lo hace también atravesando dos contrafuertes, uno a la entrada y otro a la salida; contrafuertes que están unidos a ese macizo central, pero formando depresiones entre ellos y el macizo, dando lugar a que el rio encuentre a su paso tres zonas e núcleos difíciles, que han dado lugar a tres encañonamientos separados por zonas más fáciles y correspondiendo, como es natural, el encañonamiento de mayor longitud y altura, al macizo central”.

“El primer contrafuerte fué vencido ejecután-

dose una trocha entre el campamento N.º 13 (Km. 43,000) hasta el Km. 44,300, apreciándose en este trayecto, solo dos tramos perfectamente encañonados, con paredes verticales, que suman em um total 400 metros y las soluciones de continuidad entre estos puntos, son laderas rocosas, o de derrumbe de grandes pedrones, con taludes transversales que sobrepasan los 40°. En la orilla izquierda se puede apreciar que este tramo era más facil, pués presentaba laderas de menor inclinación, pero a ese mismo lado y en el Km. 43,900 desemboca el afluente norte, que como hemos indicado, se vé que es de curso torrencioso y de gran pendiente”.

“El macizo central forma un encañonamiento casi continuo, con anchos del cause del rio variables entre 30 y 80 metros, correspondiendo a los estrechamientos paredes verticales de más de 100 metros de alto y a las zonas más anchas, derrumbes de roca de grandes dimensiones con paredes verticales. El régimen del rio en esta parte encañonada, alterna pozos (en donde se forman remansos) con caidas, debido a la multitud de pedrones que existen en el lecho; esta topografía fué la que nos permitió atravesarlo. La longitud de este tramo es de 1400 m. y su constitución geológica es de rocas de origen sedimentario, siendo las paredes, en su mayor parte, enteramente lisas, sobre las cuales vienten cascadas o pequeños torrentes que vienem desde las cumbres”.

“El tercer tramo del Boquerón está determinado por una mayor amplitud de cauce y la regularización de la pendiente, pués en gran parte desaparecen las caidas, asi como los pedrones del lecho. Las paredes

son de menor inclinación que en el primer tramo y solo de trecho en trecho existen los estrechamientos con paredes verticales. El ancho medio en este tramo es de 80 metros y su longitud hasta la primera playa o cascajo (Campamento N.º 16) es de 950 metros”.

“Desde el Campamento N.º 16, en que se armaron balsa, se siguió el curso del río durante dos días, notándose, como se puede apreciar en el croquis adjunto, la presencia de contrafuerte o mamelones que visiblemente se veían venir desde la Cordillera y terminaban en el río, preciaban las diferentes capas de sedimentación de estos terrenos, alternándose zonas arcillosas, cascajos y rocas. Como este río en todo su recorrido de régimen variable y divagante, vá formando playas o cascajos que generalmente corresponden a la orilla opuesta donde terminan los mamelones. Esta playa, en pequeños reconocimientos laterales que hemos efectuado, se observa que continuám transversalmente en lanos y planicies consolidados, con abundante vegetación y arboleda, a los cuales ya no llega el río en sus crecientes. Si bien la pendiente media del río, que al finalizar la tarde del segundo día de recorrido, determinamos era el Yuracyacu, es de 0,57%, tiene abundantes caídas y zonas muy explayadas que demoraron el paso de las balsas. *El Yuracyacu vierte sus aguas en el Aguaitía, recibe pequeños afluentes por ambas orillas, siendo los tres dibujados en el croquis los principales.* En la boca del Yuracyacu nos encontramos con don Antonio Quesada y tres indios santarrocinos (moradores del río Napo) que estaban en ese lugar

lavando oro; el que nos informó del lugar en que nos encontrábamos”.

A descoberta do boqueirão importa em reduzir de 50 quilômetros o percurso de Huallaga a Pucallpa, economizados aos zig-zagues forçados pelo acesso à cordilheira, que não mais será transposta a 2.200 metros, mas em altura inferior a 1.600. Além disso chegará o caminho às Pampas del Sacramento em declive suave, melhorando as condições de tráfego e reduzindo consideravelmente o custo das obras. (Ver o perfil na carta n.º 10).

E para terminar recorramos aos últimos períodos do Boletim que nos serviu de guia:

“La carretera desde Lima al Ucayali, pasando por el Boquerón del Padre Abad, tendrá alrededor de 770 kilómetros de longitud. La primera sección de Lima e Huánuco con prácticamente 400 kilómetros, via Oroya y Cerro de Pasco, se halla ya en condiciones de tráfego cómodo, y en pleno proceso de mejoramiento. La segunda sección de Huánuco al Tulumayo con 160 kilómetros de largo, también se halla ya terminada. Más adelante los trabajos en la carretera se hallaban extendidos y en parte hechos hasta la divisoria del Tulumayo (mayo de 1938), para comenzar en breve a bajar hacia el Boquerón.

“Desde el otro extremo o sea a partir de Pucallpa en el Ucayali, la carretera atravesará las Pampas del Sacramento, en una extensión de unos 150 kilómetros, a través de tupidos bosques, hasta el pie de la Cordillera Azul, o sea hasta el aludido Boquerón del

Padre Abad. Los trabajos en esa sección se hallan ya en pleno desarrollo.

“Cuando esa carretera se ponga en tráfico como se espera a fines de 1939, no solo la comunicación terrestre directa y rápida entre Lima y el alejado departamento de Loreto habrá quedado resuelta, sino también quedará abierto un campo de trabajo de incalculables proporciones, dadas las posibilidades de colonización y de desarrollo para toda clase de actividades en las zonas que se atraviesan”.

E aí está, rapidamente descrita, sem preocupações de ordem técnica, a obra gigantesca do homem, vencendo a natureza bruta e levando os requintes da civilização a regiões ainda ignoradas desta imensa América, unindo povos por um laço de cordialidade que, quanto mais íntimo e sólido, tanto mais aproxima nações que se devem conhecer e entender, para que mais se irmanem e mais colaborem na harmonia universal.

VI — CONCLUSÃO

Exmo. Sr. Embaixador da República do Perú.

Escolhi de preferência este tema, talvez por ter sido uma esperança frustrada o nosso regresso palmilhando a Cordilheira dos Andes, e por isso mais cara à pertinácia dos nossos propósitos.

Mas, congratulo-me com V. Excia. por tê-lo escolhido, pois ele me permite apresentar a uma selecta e culta assistência patricia algo das tradições

honrosas do Perú, representadas pela obra ciclópica dos antepassados do Atahualpa; um pouco do aspecto encantador e caprichoso das regiões andinas; muito do que pode um govêrno bem orientado e destemeroso, dando à fortuna pública o emprêgo inteligente, fomentando o trabalho, desbravando o deserto, unindo povoações que as distâncias e os acidentes geográficos afastam. Foi-me dado ainda apresentar a capacidade técnica da engenharia peruana, engenharia que faz honra à Pátria que dela se orgulha, que conquista a admiração e o respeito das que mais se ufanam de empreendimentos, arrojos, concepções gigantescas e realizações imponentes. Finalmente, foi-me dado revelar a esta ilustre assembléia quanto há de fraternidade sulamericana nesta obra gigantesca, iniciada há mais de dois séculos, inspirada na civilização do aborígene, e continuada pela civilização hodierna, fazendo do Boqueirão do Padre Abad ou Cañon Perú, como melhor seja êle denominado (em respeito à tradição ou sob inspiração patriótica), o traço de união entre dois povos que tanto mais se identificarão e entenderão, quanto mais conhecidas forem virtudes nacionais de que se ufanam.

Gigantesco empreendimento vindo de milênios, continuando através de séculos, incentivado e acelerado no presente, é honrosa herança de velhos tempos, certamente fomentada e multiplicada pelo digníssimo irmão de V. Excia., membro de família tradicional na vida pública peruana, o ilustre e eminente estadista Dr. Manoel Prado y Ugarteche.