

Las Fuerzas
de la
Marina en el
Nor - Oriente
y
La Guerra Fluvial

1935

5818-A

SECRETO



LAS FUERZAS

DE LA

MARINA EN EL NOR - ORIENTE

Y

LA GUERRA FLUVIAL

ENSAYO DE ANALISIS POLITICO,
ESTRATEGICO, TACTICO Y LOGIS-
TICO DE LAS CAMPAÑAS FLUVIALES
DESARROLLADAS POR EL PERU Y SUS
CONTENDORES EN LA HOYA AMAZO-
NICA Y DE LAS QUE, POSIBLEMENTE,
PUEDEN REALIZARSE. INTENTO DE
CONTRIBUCION AL PLANTEAMIENTO
DE UNA DOCTRINA DE GUERRA FLU-
VIAL.

Teniente Primero A. P.
FERNANDO ROMERO

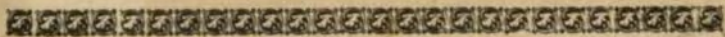


LIMA

1935

PERU

04804



INDICE

LIBRO PRIMERO

Nuestra política territorial, la selva y la guerra en ella.

— PRIMERA PARTE —

Nuestra política territorial en la selva y sus consecuencias

| | Págs. |
|--|-------|
| I. —POLÍTICA EN GENERAL..... | 9 |
| II. —LA POLÍTICA TERRITORIAL SELVÁTICA DEL PERÚ | 10 |
| III. —NUESTRA ETERNA LUCHA..... | 11 |
| IV. —EL RESULTADO..... | 14 |
| V. —NO HEMOS CONCLUIDO | 16 |
| VI. —POLÍTICA TERRITORIAL FUTURA EN EL NORTE DE NUESTRA SELVA..... | 16 |

— SEGUNDA PARTE —

La selva y la guerra dentro de ella

| | |
|---|----|
| I. —MARINOS EN LA SELVA..... | 23 |
| II. —NECESIDAD DE DESPEJAR LA INCOGNITA..... | 27 |
| III. —NUESTRA EXPERIENCIA DE GUERRA FLUVIAL.. | 30 |

| | Págs. |
|---|-------|
| A.—El Teatro de Operaciones..... | 30 |
| 1.—El Caquetá..... | 31 |
| 2.—El Napo | 32 |
| 3.—Las líneas laterales..... | 36 |
| 4.—El Putumayo..... | 36 |
| 5.—La superficie del rectángulo..... | 37 |
| B.—Las Operaciones de Guerra Fluvial..... | 38 |
| 1.—Campaña de 1903 contra el Ecuador.... | 39 |
| 2.—Campaña contra Colombia en 1911.... | 44 |
| 3.—Campaña contra Colombia en 1932-1933 | 47 |
| IV. —LA EXPERIENCIA EXTRANJERA CONTEMPORANEA SOBRE GUERRA FLUVIAL Y SELVÁTICA.... | 98 |
| A.—La guerra en Mesopotamia..... | 98 |
| B.—La guerra en las Colonias Alemanas de Africa..... | 115 |

LIBRO SEGUNDO

Consideraciones políticas, estratégicas, tácticas y logísticas de la guerra fluvial peruana. Posibilidades.

— PRIMERA PARTE —

Consideraciones sobre política de la guerra en el Nor-Oriente Peruano y apreciación de la situación

| | |
|---------------------------------|-----|
| I. —GENERALIDADES | 133 |
| II. —LA SITUACIÓN POLÍTICA..... | 136 |

| | |
|--|-----|
| 1.—Política enemiga..... | 136 |
| 2.—Otras políticas del enemigo..... | 138 |
| 3.—Resultado de nuestra probable derrota..... | 139 |
| 4.—Posibles objetivos geográficos..... | 139 |
| 5.—Actitud de las potencias..... | |
| con respecto a Ecuador..... | 140 |
| 6.—Temperamento del pueblo enemigo..... | 140 |
| 7.—Política propia..... | 141 |
| 8.—Otras políticas nuestras..... | 141 |
| 9.—Resultado de nuestra victoria probable..... | 142 |
| 10.—Nuestros posibles objetivos geográficos.... | 143 |
| 11.—Actitud de las potencias con respecto a no- sotros..... | 143 |
| 12.—El Derecho Internacional en el teatro de ope- raciones..... | 144 |
| III.—FUERZAS DEL ENEMIGO..... | 144 |
| 1.—Fuerza actual y distribución..... | 144 |
| 2.—Tiempos de despliegue..... | 145 |
| 3.—Reservas..... | 146 |
| 4.—Eficiencia y moral de las fuerzas..... | 146 |
| 5.—Organización y distribución de las fuerzas.. | 147 |
| 6.—Cambios y obstáculos para pasar a la organi- zación de guerra..... | 148 |
| 7.—Unidades fluviales necesarias para el desple- gue estratégico..... | 149 |
| 8.—Trasportes en servicio..... | 150 |
| 9.—Posibles teatros de operaciones..... | 150 |
| 10.—Condiciones generales de los teatros de ope- raciones..... | 152 |
| 11.—Fuerzas navales y su distribución..... | 154 |
| 12.—Tiempo de despliegue..... | 155 |
| 13.—Reservas..... | 155 |
| 14.—Tiempo de movilización de las reservas navales | 155 |
| 15.—Moral de las fuerzas navales..... | 156 |
| 16.—Preparación del combate naval..... | 156 |



| | Págs. |
|---|-------|
| 17.—Paso de las fuerzas fluviales a la organización de guerra | 156 |
| 18.—Naves auxiliares..... | 157 |
| 19.—Los ríos del teatro de operaciones (Su valor estratégico | 158 |
| 20.—Potencia aérea enemiga..... | 170 |
| 21.—Bases y combustible para aviación. (Arma- mento para la misma..... | 170 |
| 22.—Recursos económicos..... | 171 |
| 23.—Depósitos y ubicación de artículos militares | 171 |
| 24.—Estado y posibilidades de los caminos y fe- rrocarriles | 172 |
| IV. —NUESTRAS FUERZAS..... | 173 |
| 1.—Fuerza terrestre actual y su distribución.... | 173 |
| 2.—Tiempos de despliegue..... | 173 |
| 3.—Reservas y su despliegue..... | 174 |
| 4.—Técnica y moral de tropas y comando..... | 175 |
| 5.—Organización de las fuerzas en pie de paz.... | 176 |
| 6.—Cambios necesarios para el tiempo de guerra.. | 176 |
| 7.—Trasportes y buques de abastecimientos neces- arios | 178 |
| 8.—Recursos de los posibles teatros de operaciones | 179 |
| 9.—Fortificaciones y bases..... | 179 |
| 10.—Línea de comunicaciones interiores..... | 180 |
| 11.—Facilidades de transporte..... | 181 |
| 12.—Fuerzas fuviales disponibles..... | 182 |
| 13.—Tiempo de despliegue de las fuerzas fuviales | 185 |
| 14.—Reservas navales y distribución..... | 186 |
| 15.—Moral de las fuerzas fluviales y reservas.. | 187 |
| 16.—Preparación del comando fluvial..... | 188 |
| 17.—Abastecimientos de las fuerzas fluviales.... | 188 |
| 18.—Servicio de comunicaciones fluvial..... | 189 |
| 19.—Potencia aérea propia..... | 190 |
| 20.—Bases y combustibles para aviación. (Arma- mento de ésta..... | 190 |
| 21.—Recursos económicos y financieros..... | 191 |

| | Págs. |
|--|-------|
| 22.—Depósitos y ubicación de artículos militares. | 192 |
| 23.—Estado y posibilidades de caminos y ferrocarriles..... | 192 |
| V. —RESUMEN..... | 192 |
| 1.—Misión | 193 |
| 2.—Poder relativo de las fuerzas opuestas..... | 194 |
| 3.—Intenciones probables del enemigo..... | 196 |
| 4.—Medios de acción propios..... | 197 |
| 5.—Decisión..... | 198 |

— SEGUNDA PARTE —

Consideraciones sobre estrategia fluvial para una guerra en el Nor-Oriente Peruano

| | |
|---|-----|
| I. —GENERALIDADES..... | 199 |
| II. —CONCEPTO DE LA GUERRA..... | 200 |
| III. —MISIÓN DE LA MARINA EN LA SELVA..... | 203 |
| IV. —EL DOMINIO DE LOS RÍOS PERUANOS..... | 204 |
| V. —LAS OPERACIONES DE GUERRA..... | 211 |
| VI. —POSIBLES OPERACIONES EN EL FRENTE ORIENTAL | 211 |
| 1.— <i>Campaña del Alto Putumayo</i> | 211 |
| A.—Generalidades | 211 |
| B.—Seccionamiento del río..... | 213 |
| 1.—Elección del lugar..... | 213 |
| 2.—Seccionamiento mediante obstáculos..... | 216 |
| 3.—Seccionamiento mediante minas..... | 220 |
| 4.—Barraje mixto | 227 |
| 5.—Apoyo a los barrajes..... | 228 |
| C.—Servicio de seguridad..... | 231 |
| 1.—Forma del servicio de información y seguridad en el río..... | 232 |
| 2.—Características de las pequeñas unidades fluviales... .. | 233 |

| | |
|--|-----|
| D.—Preparación del ataque a Caucaiyá..... | 240 |
| 1.—El plan de ataque..... | 240 |
| 2.—El trasporte de tropas..... | 240 |
| 3.—Las operaciones combinadas contra puntos no fortificados de las orillas..... | 243 |
| E.—Consideraciones sobre una posible batalla.. | 248 |
| 1.—Positibilidad de la batalla de encuentro..... | 248 |
| 2.—Modo de afrontarla..... | 250 |
| 3.—Consideraciones sobre los tres métodos de combate de las unidades fluviales mayores.. | 252 |
| 4.—Desarrollo del duelo a cañón..... | 259 |
| 5.—Empleo de las unidades fluviales ligeras.... | 262 |
| F.—El ataque a Caucaiyá..... | 264 |
| 1.—Plan de ataque..... | 264 |
| 2.—La acción de las unidades fluviales..... | 265 |
| 3.—El plan de fuegos..... | 265 |
| 4.—El fuego contra las obras de concreto..... | 266 |
| G.—La contra-parada..... | 267 |
| 1.—Contra-barrajes | 267 |
| 2.—Contra la aviación enemiga..... | 267 |
| 3.—Artillería contra-aeroraves..... | 268 |
| H.—Empleo de humo y gas..... | 269 |
| 1.— Empleo del humo..... | 269 |
| 2.—Empleo del gas..... | 270 |
| I.—Prosecución de la ofensiva..... | 270 |
| 1.—El control del Caquetá..... | 271 |
| 2.—Necesidad de embarcaciones en el Caquetá.. | 272 |
| 3.—El servicio de vigilancia en el Putumayo.... | 273 |
| J.—La defensiva..... | 273 |
| 1.—La retirada..... | 273 |
| 2.—El bloqueo del río..... | 275 |
| 3.—Métodos para compensar un posible desequilibrio de fuerzas..... | 275 |
| 2. — <i>Campaña de Tarapacá</i> | 277 |
| A.—El sitio..... | 277 |
| B.—El ataque..... | 279 |

| | Págs. |
|---|-------|
| 3.— <i>Campaña del Caquetá</i> | 280 |
| VI.—POSIBLES OPERACIONES EN EL FRENTE OCCI- DENTAL | 282 |
| 1.— <i>Campaña del Tigre</i> | 282 |
| A.—Generalidades..... | 282 |
| B.—Los puntos de apoyo..... | 283 |
| C.—El transporte de tropas..... | 284 |
| D.—Posible operación combinada contra Solsol.. | 285 |
| E.—Prosecución de la ofensiva..... | 286 |
| F.—La organización de la zona..... | 287 |
| 2.— <i>Campaña del Napo</i> | 289 |
| A.—Generalidades | 289 |
| B.—Puntos de apoyo..... | 289 |
| C.—El obstáculo de Rocafuerte..... | 290 |
| D.—La marcha sobre Puerto Napo..... | 291 |
| E.—La toma de Puerto Napo..... | 291 |
| F.—El servicio de vigilancia en Alto Napo..... | 292 |
| VII.—LA ETAPA DEFENSIVA..... | 292 |

NOTA FINAL

| | |
|--|-----|
| IX.—PLANES DE ALISTAMIENTO, DESARROLLO, MOVI- LIZACIÓN Y DE BASES DE LA FUERZA FLUVIAL DEL NOR-ORIENTE | 294 |
| 1.—Plan de alistamiento..... | 294 |
| 2.—Plan de desarrollo..... | 295 |
| 3.—Plan de movilización..... | 295 |
| 4.—Plan de bases..... | 296 |

— TERCERA PARTE —

| | |
|--|-----|
| CONSIDERACIONES SOBRE LOGISTICA PARA UNA GUERRA EN EL NOR-ORIENTE PERUANO..... | 297 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| LA TACTICA DE LA GUERRA FLUVIAL EN EL NOR-ORIENTE PERUANÓ..... | 299 |
|---|-----|



ERRATAS MAS IMPORTANTES

| Página | Línea | Dice | Debe decir |
|--------|-----------|--|---|
| 25 | 9 | absorver..... | absolver |
| 25 | 10 | travez..... | través |
| 30 | 23 y 24 | rectángulo | cuadrilátero |
| 31 | 3, 7 y 11 | rectángulo | cuadrilátero |
| 33 | 20 | ARMENIA an- tigua | ARMENIA ANTIGUA |
| 34 | 3 | hay medio a ca- ballo | hay medio día a caballo |
| 35 | 28 | páramo llegó a las 11 a. m..... | páramo a las 11 a. m., llegó..... |
| 36 | 13 | LA TAGUA,.. | LA TAGUA, |
| 36 | 16 | rectángulo | cuadrilátero |
| 36 | 29 | Febrero | febrero |
| 37 | 33 y 34 | rectángulo..... | cuadrilátero |
| 40 | Nota (5) | "Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra", por el autor. | "MARINOS EN LA SELVA (Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra") El autor. Imp. de la Escuela Naval. La Punta. Callao. 1935. |
| 47 | 24 | atacaron | atacó |
| 87 | 10 | y 17 el | y 17 A el |
| 89 | 23 | según Antolín Díaz, desde | según Antolín Díaz (Ob. ctda), desde |
| 94 | 1 | ("LIMA") | ("LINA") |
| 94 | 12 | a su disposición. un bote motor. | a su disposición la "LINA" |
| 159 | 35 y 37 | brazada | brazas |
| 184 | 29 | parejes | parajes |
| 228 | 16 | así mismo..... | a sí mismo |

La corrección de erratas menos importantes se deja la criterio del lector.

“L'expérience est le critérium de toute vérité”

Darrius.

“Y ahora, al trabajo. Precisa volver a honrar el nombre alemán. Faltarán a la Patria muchas preciosas fuerzas a las que las mutilaciones de nuestro territorio harán pasar a otras fronteras. Pero subsiste la espera de verlas conservar su fidelidad a la Patria vencida; ellos la enseñarán a sus hijos hasta el día en que renazca, para tomar un nuevo vuelo, la vida momentaneamente rota de la Alemania oprimida”.

Von Scheer.

“Alexandre, a peine au sortir de l'enfance, conquiert avec une poignée de monde une partie du globe; mais fut-ce de sa part une simple irruption, une façon déluge? Non; tout est calculé avec profondeur, exécuté avec audace, conduit avec sagesse”.

“César conquiert les Gaules et les lois de sa patrie; mais est-ce au hasard et a la simple fortune qu'il doit ses grands actes de guerre?....”

“Croira-t-on qu' Annibal ne dut sa carrière et tant de grandes actions qu'aux caprices du hasard, aux faiseurs de la fortune?...”

“Tout ces grands capitaines de l'antiquité, et ceux qui plus tard on dignement marché sur leurs traces, n'ont fait de grandes choses qu'en se conformant aux règles et aux principes naturels de l'art; c'est-à-dire par la justesse des combinaisons et le rapport raisonné des moyens avec les conséquences, des efforts avec les obstacles; Ils n'ont réussi qu' en s' y conformant, quelles qu' aient été d'ailleurs l' audace de leurs entreprises et l'étendue de


leurs succès. Ils n'ont cessé de faire constamment de la guerre une véritable science. C'est à ce titre seul qu'ils nos grands modèles, et ce n'est qu'en les imitant qu'on doit espérer d'en approcher".

Napoleón.

“El simple hecho de que un hombre (o un pueblo) haya fracasado en sus negocios, o en cualesquiera de sus empresas, no quiere decir mucho mientras no sepamos qué hizo después de su fracaso”.

Emerson.

La Campaña de Leticia ha mostrado que nuestro modo de luchar sigue siendo, como lo fué en 1879, según la frase de Wilhelm Ekdahl “por improvisaciones, pequeños ejércitos, grandes distancias y grandes plazos”.



HOMENAJE

MAYOR RAMIREZ HURTADO, TENIENTE PRIMERO CLAVERO, SUB-ALFEREZ BALLON, SARGENTO LORES, CABO TORRES CAUSANO, MARI-
NERO TAPUIMA;

MILITALES, MARINOS, AVIADORES, CIVILES,
COSTEÑOS, SERRANOS, MONTAÑECES;

A TODOS AQUELLOS, DE CUALQUIER CLASE
MILITAR, ZONA GEOGRAFICA Y CONDICION SO-
CIAL, QUE SE SACRIFICARON EN LA GUERRA
SELVATICA, EN DIVERSAS EPOCAS, PARA SOS-
TENER LA INTEGRIDAD NACIONAL Y ASEGU-
RAR EL FUTURO DE LA NACION;

LES RINDE SU HOMENAJE EL AUTOR DE ES-
TE TRABAJO QUE ESTA INSPIRADO EN LOS MIS-
MOS MOVILES QUE PRODUJERON EL SACRIFICIO
DE SUS VIDAS.



Ejemplar N°.....13.-

Entregado a.....

Dedicatoria y nota necesaria

Este libro es la expresión de ideas, observaciones, deseos y estudios absolutamente personales. Soy el único responsable de sus errores.

Lo dedico a los jefes del Ejército Nacional que, creyéndolo de valor, me animaron a publicarlo, particularmente al Teniente Coronel don Oscar N. Torres V.


Teniente 1° C.I. C.S.
Fernando Romero.
Armada Peruana.



LIBRO PRIMERO

Nuestra política internacional,
la selva y la guerra dentro de ella.





PRIMERA PARTE

Nuestra política territorial en la selva y sus consecuencias

I

POLITICA EN GENERAL

La Política de un país organiza, defiende y asegura el bienestar nacional.

No puede ser ubicada temporalmente. Tiene del pasado tradiciones que guardar. Trabaja sobre lo presente. Pero su meta está en el futuro, cuya prosperidad debe preveer. Bien orientada permite el feliz usufructo de lo pretérito por los contemporáneos. Más, por otra parte, obliga a éstos a recordar perennemente que no siendo los únicos propietarios de ese patrimonio, deberán dar cuenta de su administración ante los herederos. De esta manera engarza en un todo armónico cuanto de material y espiritual encierra la Patria en los tres períodos temporales.

Tampoco en el espacio puede ser ubicada la Política. Porque si el territorio, elemento concreto a su cuidado, tiene asiento preciso; las fuerzas sociales, factores abstractos que se mueven dentro de aquél, traspasan todas las vallas materiales. De aquí que la Política de un país abarque los tres períodos del tiempo con manifestación proteica.

Pueden usarse mil expresiones parecidas a las siguientes: política nacional agraria del pasado, política nacional de educación del presente, política nacional demográfica del porvenir. Cada uno de estos términos es adecuado porque sintetiza estudios, necesidades y aspiraciones patrias. Y todos están comprendidos dentro de las definiciones generales que hacen estadistas y estrategas consagrados como

Mahan, Jomini, Bonnel, etc., una sola de las cuales citaré: la de José Carlos de Mahia: "El plan de vida de un pueblo es su Política. Ella señala el desenvolvimiento de las actividades tendentes a lograr la realización de los objetivos nacionales empleando los medios más convenientes y eficaces".

II

POLITICA TERRITORIAL SELVATICA DEL PERU

Dentro de las múltiples formas en que se puede manifestar la política peruana, quiero ocuparme aquí de una: la territorial. Es decir, de lo que respecta a la organización, defensa y seguridad del suelo. Pero muy especialmente en lo que atañe a nuestra selva. Es mi deseo hacer un ligero estudio de la política territorial selvática del pasado, su relación con el estado actual de nuestra demarcación geográfica y las consecuencias que de ello podrían sacarse para un futuro más o menos próximo.

Como preámbulo precisa decir que la historia de nuestras negociaciones de límites no es, en verdad, de las que más pueden enorgullecernos. En el PERU faltó siempre una orientación firme y clara respecto a la forma cómo debíamos afrontar las políticas extranjeras ligadas a la nuestra por intereses de importancia. Antes de 1879 la lucha partidarista absorbió las energías nacionales. Después de la Guerra del Pacífico sólo fué atendido el problema del sur, el de TACNA y ARICA. Pero sin encontrarle solución. Relegamos a segundo término la lucha con las naciones de igual o menor fuerza económica y militar que la nuestra por empeñarnos en combatir con Chile, nación mucho más poderosa. Cuando capitulamos en este frente lo más honrosamente que éra dable, algunos otros estaban perdidos. Ocultar tal hecho sería contraproductivo. Si a los niños de los colegios nacionales se les enseña la verdad de nuestras desgraciadas gestiones de límites, mediante un libro que consulto para este trabajo (1), es de urgencia divulgarla

(1) "Historia de los Límites del Perú", Raúl Porras Barrenechea.

también entre los militares. Al respecto citaré aquí las frases del joven diplomático autor de esa obra, quien fué varios años Jefe del Archivo de Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores. Dice, refiriéndose a la urgencia de enseñar su curso en los colegios: "Era útil ilustrar a las nuevas generaciones sobre el origen y el proceso de esos conflictos (*internacionales*) para que la opinión futura del país no se dejase arrastrar en lo sucesivo por engañosas declamaciones. Ninguna enseñanza más provechosa para tal objeto que la Historia misma de nuestras negociaciones de límites, con sus utópicas demandas, aguzamientos de dialéctica, contradicciones diplomáticas, posturas bélicas, claudicantes cesiones y juegos de escondit: con a paz".

III

NUESTRA ETERNA LUCHA

A causa de la defectuosa demarcación colonial se han promovido innumerables conflictos de límites en AMÉRICA desde la época de la creación de sus repúblicas hasta la fecha. Al PERU le ha cabido la desgracia de ser uno de los países de más agitada política internacional. De los ciento catorce años de vida libre que contamos a la fecha, durante ciento siete hemos tenido diferencias diplomáticas con los vecinos, con los consiguientes hechos de armas.

Estos conflictos, en gran parte, han obedecido a dificultades territoriales en la región selvática. Fuerzas peruanas batiéronse en todos los ríos orientales. Nuestras guarniciones se han desplazado como fichas en el tablero verde de la Montaña. Lanchas de guerra del PERU han explorado todos los cursos de agua de esa región. Hemos desangrado la Patria. Con muy pobres resultados. Una ligera enumeración de los hechos más saltantes que al respecto han ocurrido en la selva aclarará el cuadro. Después será posible tratar de lo que obtuvimos con ello.

He aquí el breve resumen de lo ocurrido:

En 1829 sostuvimos contra GRAN COLOMBIA una guerra. Bolívar exigía la restitución de JAEN y MAINAS.

En 1857 invadimos el ECUADOR. Castilla consiguió el favorable tratado de MAPASINGUE que no fué cumplido.

En 1881 tropas ecuatorianas ocuparon el NAPO aprovechando nuestra guerra contra CHILE.

En 1903 se suscitó el incidente de ANGOTEROS, a causa de la incursión ecuatoriana al mismo río.

En 1904 se realizó el combate de TORRES CAUSANA por igual motivo.

En 1910 movilizamos las tropas a la frontera norte debido a la actitud agresiva del ECUADOR y al posible rechazo del laudo español, así como por los agravios hechos al escudo peruano y propiedades nacionales en aquel país.

En 1907 sostuvimos choques armados contra los colombianos en el PUTUMAYO, a causa de que su nación declaró caduco el *modus-vivendi* de 1906.

En 1911 se realizó el combate de la PEDRERA, por la invasión colombiana al CAQUETA.

En 1932 entramos a una guerra selvática con COLOMBIA por el conflicto de LETICIA.

En 1903 y 1904 hubo choques sangrientos en el YURUA y PURUS con elementos brasileros.

En 1909 estuvimos a punto de sostener una guerra con BOLIVIA a causa del rechazo que hizo esta nación del laudo argentino.

Tales los hechos. Analicemos las causas.

Ante los constantes ataques armados y aquéllos otros de papel de nuestros vecinos (quizás los últimos más peligrosos), destinados a arrebatar nos la selva, debimos desarrollar en esa región una doctrina territorial clara y firme. No fué así.

“La subordinación del punto de vista político al militar, dice Clausewitz, sería insensata, porque la política es la que determina la guerra; la política crea el problema, mientras la guerra es el instrumento para resolverla y la

recíproca no se verifica". Entre nosotros se realizó el absurdo. Sólo tratamos de afrontar el hecho político cuando se presentó el problema militar. De allí que los ciento siete años de lucha hayan resultado completamente estériles. Invadimos el ECUADOR en 1858 y aceptamos luego el rechazo del tratado de MAPASINGUE porque "los sentimientos de probidad y de justicia del pueblo peruano le vedaban emplear la fuerza para sostener pactos que consideraba ilegales", según declararon nuestros hombres públicos. (2). Acudimos al Rey de España para que fallara en nuestra cuestión de límites con ECUADOR y permitimos que esta nación rechazara, prácticamente, el laudo, después de movilizar nuestras fuerzas para vengar las injurias sufridas en GUAYAQUIL por la Legación y propiedades peruanas. Luego de haber experimentado la presión ecuatoriana cuando estábamos exhaustos a causa de la guerra con CHILE, nos faltó firmeza para llegar a la aprobación o la rectificación de la línea de ese tratado que con algo de exageración fué calificado por el Alegato Peruano como "la abdicación más inexplicable que podía hacer en la paz un pueblo libre", el que sólo se concebía "firmado bajo la presión de un ejército ecuatoriano que ocupara Lima". Tropas enemigas invadieron el NAPO en 1903 y atacaron nuestras fuerzas en 1904. Las vencimos en ambas oportunidades y, dueños de la región en litigio, consentimos en el *modus-vivendi* de 1904, por el cual hemos cedido ya parte de la zona en disputa. COLOMBIA se repartió con ECUADOR la región norte del ORIENTE por medio del tratado secreto de 1907. Luego se posesionó del CAQUETA y allí fueron vencidas sus tropas. Pero el PERU abandonó en manos del país derrotado los territorios conquistados con sangre y terminó firmando el tratado Salomón-Lozano, mediante el cual ponía un centinela en el AMAZONAS, hasta ese momento sólo controlado por BRASIL y él. Tal actitud resulta más absurda conside-

(2).—Arturo García Salazar. "Resumen de Historia Diplomática del Perú".

rando que en 1851 habíamos cambiado a este último país la navegación del Río-Mar por toda la extensión de territorio comprendida entre la línea TABATINGA-APAPORIS que ahora entregábamos por medio del tratado con COLOMBIA antes citado. A cambio del trueque que hiciéramos al BRASIL, éste *rectificó* el origen del YAVARI arrebatándonos 1200 Kms. cuadrados de territorio y concertó con BOLIVIA el tratado Muñoz-Neto, mediante el cual se repartían las dos naciones nuestra zona selvática del sureste. Después de los avances del último de los países nombrados en la región boscosa, de nuestras protestas y nuestras gestiones, acudimos al gobierno de la ARGENTINA para que decidiera la cuestión pendiente. Este dió el fallo. BOLIVIA lo rechazó y el PERU tuvo que ceder ante dicha nación.

Tal, a grandes rasgos, nuestra política territorial en la selva. Como se ha dicho, no hubo nunca un plan firme y claro. Sólo se pusieron parches diplomáticos cuando se precipitaron los hechos de armas. Los Prefectos de LORETO y MRDRE DE DIOS, a su vez, de acuerdo con su mayor o menor preparación, valor y patriotismo, hicieron avanzar o retroceder guarniciones, siguiendo planes propios de política territorial selvática.

IV

EL RESULTADO

El resultado de la falta en el PERU de una política territorial para la Montaña continúa en sus propósitos y firme en la consecución de ellos, se aprecia fácilmente mediante unas cuantas cifras que son aproximadas dada la carencia de datos seguros sobre nuestra extensión geográfica pasada y presente. Estas cifras dirán cuánto hemos perdido. A cambio de tal pérdida tenemos una ganancia moral, de esas que sirven para consolar de las derrotas. Está expresada por las siguientes palabras de Porras en el libro citado: "Felizmente una honrosa y culta tradición nos ha reconocido siempre como un pueblo adicto a la paz

y al derecho y hasta como paladines algo ingenuos del arbitraje internacional". Frente a la fría elocuencia de los números que siguen, toca al lector formar su juicio particular. El debe decirse francamente si mediante tal comparación cabe aplaudir nuestro quijotismo pacifista. O si más vale pensar, con amargura, que hemos mostrado siempre a nuestros vecinos la absurda conformidad de los negligentes.

Cuando se produjo la independencia teníamos, aproximadamente, 1'926.966 Klms. cuadrados de extensión territorial. No podemos decir con absoluta seguridad que tal superficie nos perteneciera de derecho, a causa de que ESPAÑA no se había preocupado de demarcar sus dominios y la división republicana se hizo a base de éstos. Pero también nuestros vecinos estaban en idéntica situación. De allí resultaba que la tierra quedaría para el que la conquistara por su economía, la sutileza de su diplomacia o la fuerza de sus armas. Era, pues, una justa. En términos deportivos, debería vencer "el mejor".

De la extensión territorial enunciada correspondía a la selva 1'345.825 Klms., cuadrados. Esta cantidad fué disminuyendo en la forma siguiente (datos aproximados):

| | | |
|---|------|---------|
| Entregado a BRASIL en 1851 | Kl2. | 80.000 |
| Tomado por BRASIL en 1867 | „ | 267.703 |
| Entregado a BRASIL en 1909 | „ | 103.340 |
| Total entregado a BOLIVIA hasta 1909 | „ | 91.726 |
| Total entregado a COLOMBIA en 1922 | „ | 120.272 |
| | | <hr/> |
| Total | Kl. | 663.265 |

Al presente nos quedan unos 682.560 kilómetros cuadrados de selva. Es decir, hemos perdido un 49% de las tierras de esa zona que recibimos de nuestros libertadores.

V

NO HEMOS CONCLUIDO

Pero el reparto no ha terminado todavía. Tenemos en litigio con ECUADOR unos 386.500 kilómetros cuadrados de selva, según Carlos Wiese. Esta región, comprendida entre el MARAÑON y el AMAZONAS y las nacientes de los ríos que a ellos afluyen (SANTIAGO, MORONA, PASTAZA, TIGRE y NAPO) es, dentro de lo poco que se conoce con certeza de la selva, la zona más codiciable. Por sus tierras altas, sus producciones, sus riquezas aurífera y petrolífera y el estado de desarrollo agrícola que ha alcanzado.

No habiendo terminado de arreglar nuestros límites, el problema sigue latente. Ceder por descuido esas tierras al ECUADOR constituiría un error tan grande como haber permitido a COLOMBIA el acceso al AMAZONAS. Por eso se impone el estudio de nuestro problema territorial en la selva. Precisa deducir y enunciar, siquiera ahora, una política territorial selvática clara y firme. Tomar las medidas estratégicas que sean necesarias para conseguir el objetivo que ella señale. Y preparar la táctica que deberá desarrollarse en una guerra selvática, si a este extremo fuera preciso llegar. Mi trabajo sólo aspira a contribuir a tales tareas.

VI

POLITICA TERRITORIAL FUTURA EN EL NORTE
DE NUESTRA SELVA.

Para la mayor prosperidad del país el PERU necesitaría poseer la hegemonía sobre los territorios de la HOYA AMAZONICA. Pero cuenta con un rival poderosísimo cuya potencia superior no podrá aniquilar por ahora: BRASIL.

BRASIL posee, prácticamente, el control del AMAZONAS y tiene en él grandes intereses. Pero éstos no

chocan al presente de manera directa con los del PERU. Por el momento, entonces, y al parecer por mucho tiempo más, no hay ni habrá una rivalidad abierta entre FARAMANAOs e IQUITOS, centros de distribución de uno y otro país. Esta es cuestión que no puede enunciarse así, tan llanamente como la he planteado, por supuesto. Me limito a definir hechos fundamentales, de manera provisional,. Toca a otros hacerlo en definitiva. "El examen político y el examen de las relaciones internacionales hechos por los estadistas con el objeto de determinar si existe o nó, o si podrá manifestarse dentro de cierto plazo una oposición eficaz a los intereses propios —dice el Mayor Thorpe—, debe ser practicado con el exclusivo objeto de modificar o afianzar la política seguida y de procurar el apoyo que las fuerzas armadas o las alianzas pueden dar al país". Quede, pues, para los estadistas el estudio. Sin embargo, repito, respecto al BRASIL he adelantado conceptos provisionales. Como debo hacerlo con referencia a COLOMBIA y ECUADOR.

El arreglo concertado en RIO DE JANEIRO con COLOMBIA tiene todas las trazas de ser definitivo, a menos que otra guerra arrebatase a dicho país lo que por dos veces hemos cedido. Hay que tener en cuenta que el Protocolo deja abierta una puerta para reclamaciones futuras. La retención de LETICIA es ahora para dicha nación asunto de honor patrio. Pero nada más. Porque precisa confesar que de no haber ocurrido el asalto de 1932, COLOMBIA no se hubiera interesado *hasta este momento*, como no lo hizo, en el desarrollo de lo que logró en 1924. ¿Qué significa, en efecto, la salida al ATLANTICO por el AMAZONAS para una nación que tiene costas sobre ese mar?. ¿Cuál es el valor económico actual de las tierras del PUTUMAYO y cuál su valor dentro de un futuro próximo?. Las respuestas a esas dos interrogantes hacen pensar, con lógica, que COLOMBIA no tenía antes del asunto de LETICIA mayor interés en la retención de esas porciones que adquirió con su hábil diplomacia. Y no lo tenía por-

que la experiencia de diez años de administración del trapeo le demostró que dicha zona seguiría siendo un feudo económico del centro de distribución más próximo: IQUITOS. Porque aún las fuerzas armadas de COLOMBIA fueron abastecidas desde la ciudad nombrada. Hecho que no tiene nada de sobrenatural si se recuerda que en regiones selváticas son los ríos las únicas vías de comunicación prácticas y fáciles. De allí que PUERTO ASIS, EL ÉNCANTO, TARAPACA y LETICIA colombianos vivieran de IQUITOS, en lugar de hacerlo de PASTO por los caminos que unen esa ciudad con el ALTO PUTUMAYO.

La situación persiste y durará mucho tiempo más pues COLOMBIA tiene otros problemas urgentes que atender antes que el que se refiere a las vías de comunicación terrestres entre el sur de su territorio y los ríos amazónicos. A menos que una nueva guerra con el PERU la obligue al desarrollo de éstas. En realidad no posee buenos caminos de entronque pues, según ha revelado la lucha partidista post-conflicto, fué falsa la noticia sobre construcción de grandes vías, anunciada con estruendo de campana mayor durante la contienda con nosotros. Esto quiere decir que IQUITOS continuará siendo el centro de distribución para atender la región colombiana. Ello nos dará, prácticamente, la hegemonía comercial sobre las regiones amazónicas de COLOMBIA. Por ahora no vale pensar en otra cosa a menos que nuestra cuestión de límites con el ECUADOR nos lleve a una guerra con COLOMBIA. Salvo tal contingencia los estadistas, al estudiar la política selvática del PERU en su relación con la colombiana, al presente tendrán que contentarse con dicha hegemonía. Quizas más tarde resultaría precisa la reconquista de dos situaciones perdidas lastimosamente:

1º.—El condominio del AMAZONAS por el PERU y BRASIL, arrojando a COLOMBIA de LETICIA.

2º.—El control del PUTUMAYO echando a dicho país de la posición estratégica de TARAPACA.

La misma dificultad que experimenta COLOMBIA

para unir sus posiciones amazónicas con PASTO, la sienta ECUADOR para concatenar las suyas con RIOBAMBA y QUITO. Y, como en el caso de aquella nación, a esas posesiones les es más fácil vivir de nuestro gran centro de distribución oriental: IQUITOS. Esto se demuestra conociendo un hecho que no deja de tener gracia: hasta hace poco cuando gobernaba LORETO un Prefecto combativo y deseaba hostilizar a las tropas de las guarniciones ecuatorianas, le bastaba con prohibir el tráfico entre nuestras lanchas comerciales y dichos puestos militares. Si se cumplía tal disposición, los posibles enemigos pasaban penurias sin cuento. A veces éstas los obligaban a replegarse río arriba. Lo que indica por sí sola una ventaja enorme que posee el PERU con respecto al ECUADOR en lo que respecta el dominio de la región en litigio: como nuestro país es dueño de todas las vías de fácil acceso a la zona en discordia, posee el control del tráfico comercial. Ello es posible por dos circunstancias:

1º.—A pesar de todo el territorio que ECUADOR ha ganado de manera lenta y segura, no ha llegado aún a controlar la boca de ningún río.

2º.—No existen lanchas comerciales ecuatorianas en los ríos que desaguan en el MARAÑON o AMAZONAS. Excusado está el decir que si hubieran tales embarcaciones perecerían por falta de un lugar donde repararse y abastecerse, a no ser uno de los pertenecientes al PERU.

Pero el interés ecuatoriano con respecto a la selva es muy otro que el colombiano. País rico el último, geográficamente situado en posición envidiable, próspero y fuerte, sus tierras amazónicas son un incremento de bienes. Nada más. ECUADOR, en cambio, sólo mira al PACIFICO. Es pobre. Posee pequeña extensión territorial, la cual quedaría reducida a una estrechez angustiosa si perdiera íntegramente las tierras selváticas que tiene en litigio con el PERU. De allí que el problema que debe resolver teniendo donos como contrincante es para él de vida o muerte.

El PERU como nación, no puede detenerse en romanticismos sudamericanos para tratar sus problemas de lími-

tes con ECUADOR. Pero tampoco debe buscar la solución del asunto de límites mediante la fuerza de las armas. Una guerra anula, aunque en distintos porcentajes, al vencedor y al vencido. Además, las soluciones que ella encuentra casi nunca son perdurables. La contienda, pues, no la hemos de buscar. Sobre todo si deseamos poseer el control económico de los territorios selváticos de ECUADOR y COLOMBIA, como estamos llamados a tenerlo. El peor enemigo de la prosperidad de nuestra economía selvática sería el rencor ecuatoriano.

No es la guerra, entonces, el mejor procedimiento que puede llevarnos a la hegemonía en el AMAZONAS y el MARAÑÓN. Pero quizás sea el único. ECUADOR parece dispuesto a no consentir a las pretensiones peruanas. Por nuestra parte tampoco podemos acceder a las del contrincante. Una obligación de trascendencia enorme nos lo impide: nuestra dignidad como nación libre no nos permite continuar regalando la selva, mediante una política territorial feble y quejumbrosa, que ha cedido ante todos nuestros limítrofes, excepto el Océano Pacífico. Pero, aparte tal consideración, un arreglo amistoso parece imposible porque sólo sería hágible si concediéramos la salida del ECUADOR al ATLANTICO por el MARAÑÓN y el AMAZONAS. Y eso significaría, bajo ciertas condiciones, la pérdida de la hegemonía selvática que estamos obligados a procurar.

Si queremos ser consecuentes con la misión que la Patria nos ha confiado, aunque no lo deseemos debemos prepararnos para sostener con ventaja una guerra en la selva. Para lo cual precisa, ante todo, fortalecer nuestro poder militar en ORIENTE. Yo deseo contribuir a tal preparación mediante este trabajo que intenta, más que nada, despertar las conciencias y llevar la inquietud profesional a mis compañeros. Sólo merced a ella será posible que se promueva la discusión sobre temas tan importante como la política, la estrategia y la táctica selváticas del PERU. Así nacerán normas, principios, reglas de conducta y resoluciones firmes.

Mis estudios limitados de Política, Estrategia y Tática, hechos de manera particular y en fuentes extrajeras así como en los folletos publicados por nuestra extinguida Escuela Superior de Guerra Naval, me han enseñado que para sacar conclusiones militares precisa apoyarse en el conocimiento de lo pasado. Por eso me extendo de manera relativamente amplia en la enumeración de los acontecimientos militares que se han desarrollado en nuestra selva desde la Independencia hasta la fecha. Y aún en algunos verificados en territorios extraños, por las enseñanzas que de ellos pueden deducirse. La cita que sigue, de un trabajo del Contralmirante W. S. Pye, explica el porqué de mi actitud narrativa y quizás laboriosa en exceso:

“La Historia demuestra que la parte beligerante que haya estudiado la guerra con visión clara, y se haya preparado por el trabajo penoso para aplicar correctamente los principios que ha aprendido, tiene mayor ventaja sobre un oponente menos laborioso. Los prusianos ganaron a los austriacos en 1866 aunque no habían tenido experiencias en guerras desde 1815; y casi con la misma facilidad derrotaron a los franceses en 1870”. (3).

(3).—Conferencia en la Escuela Superior de Guerra Naval
—1932.

SEGUNDA PARTE

La selva y la guerra dentro de ella

I

MARINOS EN LA SELVA

Ninguna entidad peruana está más capacitada que la naval para hablar de la selva del pasado. La historia de ésta se liga íntimamente a la de aquélla. Porque el nombre de la Marina de Guerra aparece, en forma ininterrumpida desde 1830 hasta la fecha, en cuanta exploración, ensayo o intento de progreso hizo el PERU en la región impropia-mente llamada hasta hoy "montaña" y que yo denomi-*mino selva* en el presente trabajo.

Esta verdad, tan evidente, era desconocida hasta hace poco. Creo haber contribuído en buena parte a su divulgación mediante el trabajo que la "Revista de Marina y Aviación" viene publicando por entregas desde el año pasado con el título de "Marinos en la Selva (Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra)" y del cual soy autor. Yo mismo ignoraba, al comenzar a escribir ese libro, la enorme cantidad de esfuerzo que la Marina había empeñado en el ORIENTE. Pero al terminar puedo decir con satisfacción que he expresado lo sustancial. Porque doy a conocer un caudal enorme de datos que serán de importancia suma desde varios puntos de vista. El militar sobre todo. De esas notas se pueden deducir enseñanzas fundamentales.

La obra muestra todos los esfuerzos gubernamentales y algunos particulares desplegados a favor del ORIENTE. Siguiendo las décadas en que se divide, se puede estudiar los intentos hechos para aclarar el problema del comercio entre la selva y las otras dos regiones del PERU, problema

aún no resuelto. También es dable examinar los ensayos tendientes a crear una fuerza armada que garantice la seguridad internacional de esa región, la más apartada del PERU. Y, sobre todo, se encuentra en las notas la narración ordenada y clara del grande y magnífico esfuerzo hecho por los exploradores navales con el fin de resolver el problema geográfico de la "montaña" y, despejadas sus incógnitas, presentar los valores en forma clara y accesible. Es decir, escribir la geografía de la selva y trazar los mapas y cartas de las tierras y los ríos.

Así, merced a ese estudio, se puede conocer la suma enorme de esfuerzo humano gastado en la selva. Y tras éste se adivina la cantidad considerable de dinero que debe haber costado al PERU. Y de aquéllo que se aprecia y de ésto que se intuye surge, clara y precisa, una pregunta: ¿Tal desgaste humano y económico ha dado un fruto que lo compense?. A lo cual es necesario responder, si se quiere ser sincero y ser honrado, con una desoladora negativa: nó. Lo conseguido se hubiera pedido obtener con la tercera parte de lo empleado.

Lanzados por ese camino de interrogaciones éstas se seguirían unas a otras hasta el infinito buscando la razón de tal fracaso. Y esa razón es fácil concretarla en pocas palabras: *para tratar el problema de la selva nos faltó, como ha sucedido casi invariablemente en el PERU, una doctrina y una norma de conducta: una política territorial, selvática.* El caudal de esfuerzos se perdió porque su aplicación, lejos de ser constante y masiva fué esporádica y sobre puntos distintos el uno de otro.

Pero no he escrito el presente trabajo para hacer crítica de lo pasado. Considero que ésta es provechosa en cuanto que significa, hecha con espíritu sano, la experiencia, que es base de lo futuro. Pero en el PERU abusamos de ella. Es lógico que pase así en las colectividades anquilosadas. En aquellas que por haber terminado su rol vital se ven precisadas a cerrar los ojos cuando buscan horizontes, porque sólo los encuentran interiormente: en su recuerdo. Nosotros más que país de pasado debemos con-

siderarnos de porvenir. Miremos aquél sólo en lo que aproveche a éste.

Por eso no voy a hacer crítica de lo ya trascurrido. Pero sí he de decir la verdad respecto a este importante punto de la geografía de nuestro ORIENTE. Y esta verdad es que la selva sigue siendo una incógnita para el 80% de los peruanos, comprendiendo en tal porcentaje a los miembros de los Institutos Armados algunos de los cuales se permiten opinar sobre sus problemas y dictar reglas para absorberlos, conociéndola a travez de una geografía errónea y suscita pues nunca vivieron en la región.

Cuando estalló la guerra con COLOMBIA no había una sola carta del ORIENTE a la que pudiera calificarse siquiera de regular. Sólo estaban situadas por sus coordenadas geográficas unas cuantas bocas de ríos principales. Y en algunas de esas coordenadas se encontraban errores de dos o tres grados. Al llegar aviadores nuevos a la región, el problema de las rutas aéreas adquirió una agudeza trágica. No podían guiarse por tal o cual "tipishca", "cocha" o "puesto", como los baqueanos. Y no tenían cartas. Entonces fué preciso perder una cantidad considerable de tiempo en enviarlos en compañía de quienes les pudieran enseñar, en forma empírica, la manera de volar sobre considerables extensiones de una mar verde, infinita, uniformemente igual. Mientras tanto se hacían rápidamente cartas geográficas, algunas de ellas colectando los datos particulares que tenía en sus manos un antiguo y viejo cartógrafo, el señor Carlos Hoempler, a quien la Patria debe bien. Luego se encontró, por ejemplo, que la trocha PANTOJA-GUEPPI, que en unos mapas hechos precipitadamente corría en dirección SW-NE, en realidad se tendía casi del S.al N. De esto no se puede ni se debe culpar a tal o cual persona. Sino a los sistemas. También a ellos hay que imputarles el que la Marina no tuviera una sola carta de los ríos orientales. Todo lo que existía eran los "rollos" de los prácticos fluviales, hechos sin escala ninguna y sin brazajes y características de los fondos, donde esos buenos

empíricos tenían marcadas sus "chimbadas" por la colocación de tal o cual "lupuna" en la orilla.

Con celo digno de elogio el Servicio Geográfico del Ejército ha procurado posteriormente remediar la situación lanzando varias cartas parciales del ORIENTE. Aparte de que este trabajo se ha hecho por compilación de datos antiguos, revisados en la actualidad, no resuelve el problema, que es tener la carta total de la selva peruana, posible teatro de un conflicto más o menos próximo y menos o más probable. La Marina, por su parte, ha hecho muy poco. Y, en total, estamos aproximadamente en el mismo estado que en el mes de setiembre de 1932.

Sin embargo, la carta de ORIENTE no es un problema de solución muy difícil y muy costoso. Tanto el Ejército como la Armada tienen personal preparado. El primero cuenta con instrumentos. La segunda puede proporcionar una ayuda inestimable: las lanchas de guerra. Un plan bien trazado, por común acuerdo entre el Servicio Geográfico del Ejército y el Hidrográfico de la Marina, daría como resultado, en tiempo relativamente corto, la carta del ORIENTE PERUANO. Correspondería al primero la parte terrestre del trabajo. Es decir, ubicación y estudio de poblaciones, trochas, varaderos, etc. A la segunda, la fluvial: situaciones de los puntos principales de los ríos y estudio del régimen, características, profundidades, desarrollo etc., de éstos.

Sin la carta del ORIENTE cuanto se haga o se escriba respecto a la defensa de tan importante región es aproximativo. Sobre todo en el ramo naval, mejor dicho fluvial. ¿Cómo determinar, en efecto, las áreas que se prestan a defensas minadas o los ríos en los cuales es posible usar artificios explosivos llevados a la deriva por las aguas, sin saber profundidades y regímenes exactos de corriente?. ¿Cómo establecer bases de combustible sin conocer exhaustivamente las longitudes de los caminos fluviales y las vías terrestres de comunicación? ¿Cómo trazar un plan de adquisiciones navales sin estar enterados del cambio periódico de caudal, que impone el calado de las unidades? ¿Y cómo,

en fin, determinar las características del armamento principal sin tener perfectamente tabuladas las distancias medias de tiro a que se desarrollarán los combates en los ríos?.

El primer paso para sentar sobre bases sólidas el plan militar del Oriente Peruano es levantar la carta geográfica. Es decir, despejar la incógnita que aún es la selva para el PERU.

II

NECESIDAD DE DESPEJAR LA INCOGNITA

Pero no sería suficiente con un mapa. Hay que escribir la geografía militar del ORIENTE. Y la verdad sobre un tema que todos los miembros de los Institutos Armados debemos conocer: cómo ha sido y cómo será siempre la guerra en la selva.

Hay mucho material para construir lo primero. Aparte de los trabajos de carácter estrictamente militar, como los del Estado Mayor del Ejército y los de los marinos exploradores (Stiglich, Ontaneda, Olivera, Mavila, Carbajal y otros muchos), poseemos la obra magnífica y poco conocida de Carlos Larrabure y Correa, donde se encuentran compilados mil interesantes datos etnográficos, económicos y geográficos en general. Poseemos también las obras de Raimondi, Hildebrando Fuentes, los misioneros de diversas órdenes religiosas y, sobre todo, los luminosos folletos de la que fué "Junta de Vías Fluviales". Un organismo militar o civil encargado de redactar la geografía del ORIENTE tendría poco que añadir a lo que se ha escrito. Esto quiere decir que su trabajo sería de compilación y depuración de los datos aportados por militares, marinos, civiles y religiosos. Es decir, tarea relativamente fácil. El resumen obtenido por ese organismo sería verificado por las comisiones encargadas de levantar la carta. Así tendríamos condensada la verdadera geografía de la selva.

Pasar de ese trabajo a otro de carácter exclusivamente militar sería sencillo, siempre que se pusiera empeño en tal labor. Desgraciadamente respecto a esta parte no hay, como en la general, una bibliografía abundante y jugosa. Casi todos los miembros de los Institutos Armados que han pasado por ORIENTE guardaron muy particularmente lo que habían aprendido de manera empírica. Apenas si se ha publicado uno que otro libro. En estos últimos tiempos nos han venido dos, a los cuales precisa dedicar párrafo aparte.

El Teniente Segundo de la Armada don E. B. Camino de la T. ha escrito unos "Apuntes para una Guerra Fluvial en el Nor-Oriente", publicados como anexo al N° 6 de la "Revista de Marina y Aviación" (Noviembre de 1934). Tal trabajo, digno de elogio por lo que significa de esfuerzo, contiene para mí pocas novedades puesto que tuve a mis órdenes a este competente oficial en la campaña donde cosechó su experiencia. Repito, sin embargo, que su labor es digna de toda estimación y añadido que las fallas que pueden notarse en su trabajo se deben a su inexperiencia juvenil.

"Las Operaciones Militares en Terreno Selvático", del Teniente Coronel Oscar N. Torres V., es un libro más valioso. Por su amplia cultura, por sus estudios en Europa y por su reconocida capacidad profesional, el Comandante Torres ha podido darnos un libro de quilates. Además, también hizo la Campaña con Colombia. Ha descansado de los afanes de ella escribiendo sus observaciones. Gracias a él se ha visto satisfecha, en parte, la impaciencia con que el elemento joven de los Institutos Armados esperaba leer el comentario de dicha campaña y las enseñanzas que de ella debemos sacar. Quizás hayan sido publicados otros estudios. A mis manos no han llegado, excepto uno que otro anónimo, al cual, por tal circunstancia, no sé le debe tomar en cuenta. Puedo, pues, decir, que el Comandante Torres inicia la faena. Y digo que inicia porque él pide confirmación o refutación a las ideas que expone. Y esa es la labor que me propongo hacer, guiado por el mismo

deseo patriótico que le hizo publicar su libro: dar elementos de juicio a quienes no estuvieron en el frente. Y aportar ideas para que puedan ser sacadas las lecciones que todos debemos aprender.

El Comandante Torres demuestra en su libro una camaradería generosa con todos sus compañeros de trabajo. Esto, a más de noble, es lo conveniente para terminar con las pequeñas rivalidades entre instituciones que son peligrosas y desfavorables. Yo agradezco los términos con que se expresa de mi modesta labor. Quizás no estén en su libro *todos* los que son. Estimo, por ejemplo, que falta el elogio escrito de la magnífica actuación de la Oficina de Comunicaciones Navales, tanto en su trabajo en la Central del Ministerio de Marina y su rama de criptografía furtiva cuanto en el de sus delegados ante el Estado Mayor del Nor-Oriente. Pero dentro de la nobleza que inspira las páginas del libro del Comandante Torres, no es posible pensar sino que esa omisión ha sido involuntaria o ha obedecido a la necesidad de callar ciertos detalles que hubieran debido permanecer secretos pero que ya son públicos. Por lo demás, no hace desmerecer el valor total del libro. Sobre todo porque es la primera palabra sincera que rompe el aplastante silencio que se había hecho respecto a muchas y muy buenas actuaciones de los miembros de los Institutos Armados.

Considerando ahora la parte exclusivamente técnica del trabajo poco habría que añadir. Y este poco sólo es necesario porque el autor ha tratado temas extraños a su profesión, declarando con hidalguía que sólo los conoce superficialmente. No obstante, los resuelve con criterio. Precisa añadir algo, sobre todo en lo que se refiere a la ciencia naval. A ello tenderá parte de mi trabajo que se basa a veces en el del Comandante Torres, porque lo considera capaz, por su estructura sólida, de soportar cualquier otro de ampliación.

III

NUESTRA EXPERIENCIA DE GUERRA FLUVIAL

Ninguno de los trabajos de orden militar que anteceden a éste ha tomado en cuenta nuestra experiencia de guerra selvática anterior a la Campaña con COLOMBIA. Y sin embargo, ella puede suministrarnos elementos de juicio bastante valiosos. Por eso, antes de tratar de las posibles operaciones futuras, voy a hacer un resumido estudio de los encuentros desarrollados en ORIENTE entre fuerzas militares, siempre que en éstos hayan actuado elementos de combate a flote. Antes, y considerando que para que esta parte sea comprendida precisa un perfecto conocimiento de determinada sección geográfica de la selva, voy a bosquejar un ligero estudio geográfico que ampliará el que, bajo el epígrafe EL TERRENO, traza el Comandante Torres en su libro, el cual está muy condensado por la índole del trabajo hecho por dicho distinguido y competente jefe de nuestro ejército.

A.—EL TEATRO DE OPERACIONES

El *teatro de operaciones*, donde se han producido los principales choques armados de fuerzas peruanas contra las de otras naciones, de 1903 hasta la fecha, está comprendido dentro del rectángulo que muestra el plano adjunto, (4) rectángulo conseguido convirtiendo en rectas las curvas sinuosas de los ríos y tomando como lados dos líneas geográficas de límites.

El lado superior de esta figura lo forma el río CAQUETA o YAPURA. El NAPO hace el lado inferior, desde ROCAFUERTE hasta su encuentro con la prolongación de la línea divisoria entre el PERU, BRASIL y COLOMBIA, la cual comienza en la confluencia del APAPORIS con el CAQUETA, pasa por TARAPACA y YAVARI y ha si-

(4).—Plano N° 1.

CARTA LEVANTADA POR LA CASA JULIO C. ARANA

A BASE DE DATOS OBTENIDOS
DE LOS SEÑORES:

INGENIERO EUGENIO ROBUCHON
CAP. NAV. D. E. ESPINAR
SUBTENIENTE FERREYRA
ING. LUIS A. ARANA
COM. LÍMITES PERUANA COLOMBIANA



LEYENDA

- ⊥ Torre Inalámbrica
- Antiguos caminos de herradura
- - - - - Antiguas trochas; reabiertas
- Varaderos, Caninos
- - - - - Varaderos por explorar
- ⊠ Guarniciones Militares
- Puertos- Secciones- Sucursales (Centros de Colonización)
- Casas Principales
- - - - - Posible vía de Iquitos a Puerto Arturo por Sta. Elena o por "Pensamiento"
- + + + + + Fronteras Internacionales
- Actuales plantaciones de café; plantas aprovechadas de más de un año de edad (Se tratará de hacer plantaciones en todas las "Secciones" o Centros de Colonización).

do prolongada por mí arbitrariamente hasta su unión con el límite inferior. En cuanto al lado occidental de este rectángulo, está constituido por una línea recta que partiendo de ROCAFUERTE termina en LA TAGUA (Río CAQUETA). El PUTUMAYO, verdadero eje alrededor del cual han girado las últimas operaciones, divide en dos el rectángulo, ya que corre por su medianía en dirección aproximadamente paralela al CAQUETA y NAPO.

1.—EL CAQUETÁ.

Para comprender con toda claridad el valor estratégico de la superficie del rectángulo que hemos trazado, precisa estudiar con cierto detalle las líneas que lo forman. El CAQUETA la primera.

El CAQUETA se llama así a partir del punto en que comenzó a ser peruano por la delimitación de 1851. Desde él hasta su desembocadura en el AMAZONAS los brasileros le llaman YAPURA. Corre aproximadamente al E. S. E. desde su nacimiento en POPAYAN hasta el Río-Mar. Tiene un curso extenso. Su ancho varía entre 120 y 300 metros. De aguas turbias, de márgenes inundables, infestado de insectos, es, con el YAVARI y el PUTUMAYO el más insalubre de nuestros ríos. Se ha tragado los hombres por millares durante su exploración, en los tiempos del caucho y en las campañas que han habido en él.

El CAQUETA no es íntegramente navegable. Los "saltos" lo seccionan en varios trozos unidos entre sí por pésimas "trochas". El viajero que partiendo de la boca quisiera llegar a sus nacientes se vería precisado a exponer su vida muchas veces en los "rápidos" que forzosamente hay que pasar en canoa. Tendría que caminar a pie, pasar de una banda a otra y luchar con la corriente, en algunos sitios impetuosa. Navegando en lancha es posible que llegue desde la boca hasta PEDRERA en nueve días. De allí, venciendo los "rápidos", podría viajar en siete más hasta CAGUAN-YARI y los "saltos" de ARARACUARA.

A partir de ARARACUARA las dificultades son mayores. Se encuentran en el río lugares estrechos, de roca viva, por donde el agua corre furiosa a unos cien metros de altura sobre el nivel normal para precipitarse en imponentes cascadas. Las "trochas" menudean. Y así se gastan unos diez y siete días para llegar de ARARACUARA a DELICIAS, punto donde estuvo ubicada una guarnición peruana, y doce más para alcanzar la desembocadura del CAGUAN, a partir de la cual es posible arribar a PUERTO LIMON (en COLOMBIA) navegando cuatro días en canoa por CURIPLAYA, TRES ESQUINAS, QUINORO y la Boca del FRAGUA. De Puerto LIMON a MOCOA hay cinco leguas de camino de herradura y desde este último lugar a PASTO ventisiete, pasando por las siguientes poblaciones: SAN FRANCISCO DE ASIS, SIBUNDOY, SUCRE, SANTIAGO, SAN ANDRES, y Cocha del ENCANTO. Además de este camino al interior de COLOMBIA existe otro que comienza en TRES ESQUINAS (desembocadura del río ORTEGUAZA en el CAQUETA), sigue a FLORENCIA, GIGANTE, NEIVA, VILLA VIEJA y BOGOTA. Se gastaban diez días en hacer este trayecto empleando bote-motor, bestia de silla, automóvil y ferrocarril. La mejor demostración de que estas vías no son practicables desde el punto de vista militar lo ofrece el hecho que en dos ocasiones COLOMBIA ha empleado la vuelta por el AMAZONAS para llegar al CAQUETA: en 1911 y en 1932.

2.—EL NAPO,

El NAPO es el más importante de los ríos peruanos que desembocan en la margen izquierda del AMAZONAS. Rinde arroz, zarza, cascarilla y otros productos de montaña y cambia sus cultivos conforme se asciende por su curso hasta llegar a las cabeceras, en las cuales se encuentra ya la papa. En toda su extensión hay pastizales donde abunda el ganado.

El NAPO es navegable hasta PANTOJA en toda época por lanchas que calen hasta tres pies. En creciente se llega a surcar más de cuatrocientas millas. Es esplayado y tiene numerosas islas. Su canal cambia con bastante frecuencia y su corriente media tiene una velocidad de tres nudos. Casi todos sus tributarios son navegables. Junto con el UCAYALI, son los ríos más poblados de la región. El tráfico que se hace en él es incesante y siempre por embarcaciones peruanas, lo que permite que haya en LORETO un conocimiento que, aunque empírico, es exacto sobre la navegación de este río.

El NAPO es el camino real hacia QUITO. De IQUITOS se va en lancha a PROVIDENCIA en ALTO NAPO. De este lugar se viaja a la Capital del ECUADOR en la forma pintoresca que describe el siguiente derrotero, algo antiguo, recogido de un baqueano:

“De la PROVIDENCIA, se llega en un día de navegación en canoa el fundo antiguo de D. Vargas. Al otro día, saliendo de las 6 y 7 a.m., se pasa por la Boca del COCA a las 12 del día y se llega a ARMENIA antigua a las 4 de la tarde. Esto es sin forzar mucho la navegación. De ARMENIA y sin apresurar mucho el viaje, se llega a VARGAS TORRES al sétimo día, y en caso el río estuviera en baja y no habiendo creciente en esos días, se hace 5 días. De VARGAS TORRES a VENECIA, de G. Maldonado, se hace el viaje en 6 horas largas. De VENECIA a LATAS, de la señora J. Arteaga, son tres horas de surcada, y de allí el puerto del NAPO otras 3 horas.”

“Del Puerto del NAPO al TENA hay 7 $\frac{1}{2}$ kilómetros, que a caballo se hace en una hora, en buen camino pasando por chacras y terrenos cultivados y un aserradero propiedad del señor Gutiérrez”.

“Del TENA a ARCHIDONA hay dos horas a caballo, a buen paso, pero antes se pasa la hacienda de Mister Larzon que queda a media hora del TENA, camino a ARCHIDONA. Esta hacienda está a orillas del río MISAHUALLAI, afluente del río TENA”.

“De ARCHIDONA se llega a YUDAYACO, propiedad de Francisco Mejía. De allí a COTUNDÓ, de Miguel Rosales, hay medio a caballo. El camino del NAPO a COTUNDO es muy bueno y sus pobladores gente muy buena y decente.”

“En COTUNDO empieza el camino a pie y por una senda que en época de verano es buena se llega a NACHI-YACU, en 3 horas bien andadas y enlodándose en muchas partes hasta la rodilla (se recomienda a los viajeros ponerse zapatos fuertes y amarrarse bien los pasadores porque todo el terreno es arenoso y lleno de piedras tan menudas, que introduciéndose en los zapatos, produce una molestia insufrible al pié que siempre está mojado y por lo mismo delicado) El viajero notará que el terreno que anda es en sentido ascendente.”

“De NACHI-YACU al JONDACHI hay 7 horas. Los fiambres se preparan en la mañana muy temprano y se almuerza aprovechando un descanso sobre la marcha porque de lo contrario se expone el viajero a atrasarse y cambiar el itinerario”.

“Del JONDACHI, después del desayuno, que siempre debe ser antes de las 6 a.m., se llega a “UNCU-SIQUI” que en español quiere decir “pié del cerro” donde el viajero queda a pernoctar”.

“Del UNCU-SIQUI después de un desayuno que debe ser sostenido, se sube al cerro y si el viajero tiene buenas piernas llega a la cumbre a las 11 de la mañana y entonces empieza el descenso. Llega al COSANGA a las 4 de la tarde. Esta es la jornada más larga y cansada”.

“Del COSANGA saliendo muy de mañana, se llega a BAESA a las 3 de la tarde. Este es el punto donde termina el camino a pie. Por el correo que pasa semanalmente por este lugar, pide el viajero locomoción a PAPALLAC-TA”.

‘A media hora de BAESA se encuentra la hacienda del señor Humberto Garcés. Saliendo de este punto a las 8 a.m. (como lo hizo el que escribe esto) se pasa por ALEJANDRIA a las 12 a.m. Por lo regular en este lugar se al-

muerza el fiambre frio que se lleva o sino se compra unas cuantas papas y huevos en el único tambo, que, en este punto se encuentra. Después de un corto descanso se vuelve a montar (a caballo) y se sigue con rumbo a PAPALLACTA y se llega viajando a buen paso a las 4 p.m. Este es un pueblo donde hace un frío intenso debido a que este lugar queda casi al pié de la cordillera. De PAPALLACTA saliendo a las 6 a.m. debe el viajero procurar pasar el páramo o cumbre de la cordillera a más tardar a las 11 a.m. porque después de esta hora hace un frío que los mismos del lugar no se atreven a soportar. Hay que tener en cuenta que la zona peligrosa es solamente de una hora de viaje, esto es si es día lluvioso o nublado, pero siendo un día con sol se pasa sin sentir mucho frío”.

“Pasando a las 11 a.m. el páramo, se pasa la hacienda PALUGUILLO a la 1 ½ p.m. y se llega a PIPO a las 3. Este es un pueblo donde el viajero toma una bota de cerveza al precio de 35 ctvs. (sucre) Hay estación telefónica donde el viajero si desea, puede pedir auto a QUITO por el precio de 24 sucres, que siendo por ejemplo 3 o 4 personas es sumamente barato, porque hasta este punto ya lleva el viajero 2 días a caballo y llega completamente estropeado. De PIPO a QUITO se hace en auto en 2 ½ horas.”

“Siguiendo a caballo de PIPOS se llega a TUMBACO en 3 horas y de este pueblo se está en QUITO en 3 ½ horas.”

“El que escribe esto salió de PAPALLACTA a las 6 a.m. pasó el páramo llegó a las 11 a.m. llegó a PIPOS a las 3 y pidiendo aquí auto, a las 6 ½ p.m. del mismo día. Estando en el TENA el viajero debe solicitar al Jefe Político la gente necesaria para la conducción de las cargas mediante el respectivo pago Si uno desea pide solamente la gente hasta BEASA, pero si se quiere puede pedirse bestias para la carga. El arriero que siempre acompaña al viajero (en quien uno encuentra el servidor más activo y obediente, por supuesto, porque también se le paga la propina) es indispensable”.

3.—LAS LÍNEAS LATERALES:

Las líneas laterales del rectángulo son, como he dicho antes, arbitrarias. El lado oriental es la recta que formó el límite entre el PERU y BRASIL desde 1851. Corta al CAQUETA en la confluencia con el APAPORIS, baja a TARAPACA sobre el PUTUMAYO y termina en el río YAVARI en tal forma que dos de las tres bocas de éste son exclusivamente peruanas.

En cuanto a la línea occidental, la podemos considerar partiendo de la guarnición más avanzada que el PERU tiene en el NAPO (Cabo PANTOJA), siguiendo a GUEPPI, que es el puesto de tropas peruanas más alto en el PUTUMAYO y terminando en LA TAUGA, sobre el río CAQUETA.

4—EL PUTUMAYO.

El PUTUMAYO, la línea media del rectángulo, tiene sus nacientes en PASTO y desemboca en el AMAZONAS, con el nombre de ICA, a cuatrocientas setentium millas de distancia de IQUITOS. Desde la boca, que mide unos seiscientos metros de ancho, hasta TARAPACA, distante ciento cincuenta millas de ésta, el río es íntegramente brasilero. A partir de ese punto ha sido siempre peruano hasta que el tratado Salomón-Lozano entregó a COLOMBIA la orilla izquierda y el tramo comprendido entre TARAPACA y la boca del YAHUAS, en la margen derecha.

La velocidad media de la corriente es de 3 millas por hora. Sus aguas son claras y amarillentas. Su régimen es semejante al del NAPO. Su mayor sequía se experimenta en Febrero. Cuando el PUTUMAYO está en esta situación es casi imposible remontarlo más arriba de la boca del CARAPARANA. Los malos pasos suelen encontrarse entonces con un nivel de agua comprendido entre seis y tres pies, lo que sólo permite el paso a lanchas de un calado mínimo. EL PUTUMAYO se encuentra poco poblado. Después de haber sido el más valioso tributario

de la margen izquierda del AMAZONAS, hoy está deshabitado, hasta el punto que a veces las lanchas en viaje tienen que enviar a tierra sus tripulantes, dotados de hachas, para proveerse de leña ya que no existen puestos que tengan este combustible para la venta. Así, sólo de tiempo en tiempo se encuentran caseríos en la margen peruana, todos de propiedad de "The Peruvian Amazon Co" y regentados por los empleados de la misma.

Además de esos puestos existen dos poblaciones en territorio colombiano, también vestigios de la época del caucho: LA CHORRERA y EL ENCANTO. La primera de ellas está situada ciento setentiocho millas arriba de la boca del IGAPARANA, afluente izquierdo del PUTUMAYO, a setecientos setenticuatro millas de su desembocadura en el AMAZONAS. La segunda se encuentra cerca de la boca del CAPARANA, también afluente izquierdo, a doscientas setentiocho millas de distancia de la boca del IGARAPARANA. A partir de aquélla los lugares más importantes son: PUERTO ARTURO, muy cerca de la boca de ese río; CAUCAYA, donde se halla la guarnición más fuerte de COLOMBIA, a ciento diez y seis millas de la desembocadura del CARAPARANA; GUEPPI, donde está situado el puesto militar más alto del PERU, como ya dije, a cuarentisiete millas de CAUCAYA; SAN MIGUEL, en la desembocadura del río del mismo nombre, a setentiocho millas de GUEPPI; y PUERTO ASIS, a ciento setenticuatro millas de SAN MIGUEL, el único puerto colombiano de importancia en el PUTUMAYO. A partir de GUEPI el río se denomina ALTO PUTUMAYO. El tráfico entre el PUTUMAYO y COLOMBIA se hace casi íntegramente por LA TAGUA y el camino ya explicado.

5—LA SUPERFICIE DEL RECTÁNGULO

El rectángulo comprende dentro de sus lados unos ocho mil kilómetros cuadrados de los cuales cinco mil ochocien-

tos setentidos forman los gomales que explotó la Casa Arana y Cía. hoy "The Peruvian Amazon C^o".

Tierra que dió millones en la época del caucho, a partir de entonces está casi abandonada. La Casa Arana y Cía., la sembró de centros de explotación debidamente provisionados, la cruzó de caminos, la pobló de blancos. Todo eso ha desaparecido con la baja del producto y, posteriormente, con la entrega a COLOMBIA. Solamente el NAPO ha seguido aumentando en pobladores y producciones. En cuanto al CAQUETA, los colombianos lo han abandonado como han descuidado absolutamente la margen izquierda del PUTUMAYO. En este último río los puestos son peruanos. Las frutas, el ganado, la balata, todo se encuentra en la margen derecha. Las guarniciones tenían que surtirse de productos peruanos para poder subsistir antes de que se produjera el conflicto de 1932.

El tráfico comercial en el NAPO es exclusivamente hecho por nuestros vapores y lanchas. Así lo era también el del PUTUMAYO. Situado el ENCANTO a una distancia tal de los centros vitales de COLOMBIA que no podían llegar a este lugar productos de su país, ha vivido hasta el año 1932 de lo que las lanchas peruanas le llevaban de IQUITOS, lanchas que surcaban hasta PUERTO ASIS, en el ALTO PUTUMAYO. Igual situación se ha presentado siempre con las guarniciones ecuatorianas del NAPO. Han sido nuestras lanchas, en su tráfico comercial por ese río y sus afluentes, las que han hecho posible que las tropas de ese país pudiesen soportar su estadía en la selva.

B.—LAS OPERACIONES DE GUERRA FLUVIAL

Las operaciones de guerra fluvial realizadas en el teatro de operaciones que acaba de ser descrito, y que pueden servir para sacar consecuencias de carácter militar, de 1903 hasta la fecha, se realizaron en tres campañas:

1.—Contra el ECUADOR, en 1903. Esta abarca las acciones de:

- a) ANGOTEROS.
- b) TORRES CAUSANO

2.—Contra COLOMBIA, en 1910.

3.—Contra COLOMBIA en 1932-1933, la que comprende las acciones de:

- a) TARAPACA.
- b) TAMBO HILARIO.
- c) GUEPPI.
- d) CALDERÓN, YABUYANOS y CAMPUYA.
- e) PUCA-URCU.

En lo que sigue debe tenerse en cuenta que sólo trato en el presente trabajo esas campañas porque en ellas se emplearon elementos de guerra fluvial. Y son éstos los que me interesan.

1.—Campaña de 1903 contra el ECUADOR.

A causa del fracaso del pacto tripartito entre PERU, COLOMBIA y ECUADOR creóse en Oriente una situación difícil al comenzar el decenio 1900-1910. La última de las citadas naciones no quiso prestarse al arreglo propuesto y en 1901 el Gobierno Ecuatoriano fundó aduanillas y dos prefecturas en el NAPO y AGUARICO, ríos que ocuparon sus tropas no obstante la protesta del PERU. Llegóse a un *modus-vivendi* según el cual ECUADOR se obligaba a no bajar de la boca del último de los cursos de agua nombrados. Pero como las tropas peruanas hubieran retrocedido de esa posición, a causa de la insalubridad del clima, las ecuatorianas llegaron a descender hasta cerca de ANGOTEROS. El intento de desalojar de tal posición al invasor dió origen al Combate de ANGOTEROS.

La situación de la Flotilla Fluvial de Guerra era lamentable, según nos informa un parte oficial pasado por el Alférez de Fragata Don Oscar Mavila el año 1902. "El

Gobierno tiene a su servicio en los ríos de Oriente” —decía el hoy Capitán de Fragata Mavila— “cinco lanchas que son: “CAHUAPANAS”, “AMAZONAS”, “IQUITOS”, “FRANCISCO PIZARRO” y “URUBAMBA”, últimamente adquirida por la Comisión La Combe”. “Todas ellas son de pésimas condiciones marineras y ninguna militar. Su estado material es deplorable por la poca idoneidad del personal a que estuvieron confiadas antes de ahora. No son útiles como lanchas mercantes; menos aún como de guerra, a tal extremo que lejos de hacer respetar al Gobierno son objeto de burla y desprecio” “Cualquiera que sea la organización que se quiera dar, basada en las lanchas, sería estéril” “El primer paso que debe darse es el de rematar todo el material existente y, con el producto y algo más que se agregue, adquirir lanchas aparentes para el resguardo de nuestra soberanía en esa sección del territorio”.

(5). En estas condiciones se produjeron los hechos.

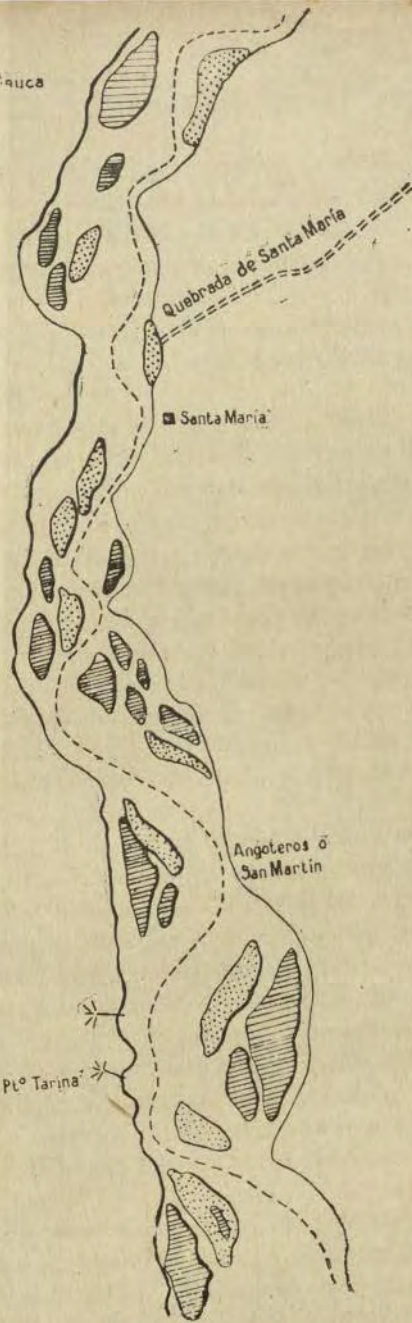
a) Combate de ANGOTEROS.

La “CAHUAPANAS”, a órdenes del Alférez de Fragata Oscar Mavila, tripulada por unos quince loretanos, fué enviada a ANGOTEROS. Llevaba a bordo al Capitán Juan Francisco Chávez Valdivia, quien comandaba veinte soldados de línea, con los cuales y la ayuda de la lancha, debía desalojar de su posición a las tropas ecuatorianas. El día 26 de junio de 1903 llegó esta fuerza al lugar de su destino.

ANGOTEROS o SAN MARTIN está entre PUERTO YARINA y SANTA MARIA, en la margen izquierda del río NAPO. Como puede verse en el Croquis N° 2, queda entre dos porciones de islas y playas, situados aguas arriba y abajo, y frente a otro grupo igual. El canal, generalmente (porque es muy variable el NAPO, como quedó dicho), se pega a la margen izquierda frente a SANTA MARIA, pasa

(5) “Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra”, por el autor.

Fauca



Croquis N° 2

luego a la derecha y vuelve a pegarse a la primera de las orillas. Dada la posición escogida por las tropas ecuatorianas, lo más lógico era desembarcar aguas abajo de aquella, para flanquear al enemigo. Esto fué lo que hicieron Chávez Valdivia y Mavila, mientras que el Sargento Mayor Bermúdez, jefe de las tropas ecuatorianas, desplegaba su gente a lo largo de la orilla para cuidarse solamente del ataque de la lancha.

Una vez efectuado el desembarco, Mavila siguió navegando el canal, es decir, sobre la margen izquierda, hasta que llegó a estar a la voz del jefe ecuatoriano. Hubo una corta conferencia entre el marino peruano y aquél, hasta que las fuerzas enemigas rompieron el fuego sobre la lancha, el que fué contestado por el personal de ésta. Mientras tanto las tropas de desembarco se habían acercado a las ecuatorianas y sorprendieron su flanco izquierdo, causando con tal acto y los certeros disparos de su bien entrenado personal, la derrota del enemigo. Explotando el éxito, la "CAHUAPANAS" siguió surcando el río hasta la Boca del AGUARICO, apresando a su paso los pequeños destacamentos hallados en su camino.

En resumen, la acción de ANGOTEROS nos muestra:

LA INICIATIVA ESTRATÉGICA CORRESPONDE AL ECUADOR. MERCED A ELLA NOS OBLIGA A COMBATIR EN UNA POSICION ESCOGIDA, QUE NO SUPO APROVECHAR TACTICAMENTE.

SOLO PUEDE NUESTRA FLOTILLA ACTUAR POR TRATARSE DE UNA NACIÓN QUE CARECE, EN ABSOLUTO DE ELEMENTOS FLUVIALES DE COMBATE. EMPLEA SU MEJOR UNIDAD. Y ESTA ES INFERIOR A CUALQUIER LANCHA MERCANTE EN CONDICIONES MARINERAS, VELOCIDAD Y CAPACIDAD DE TRASPORTE.

LA VÍA DE COMUNICACIÓN EMPLEADA POR EL PERU PARA LLEVAR SUS TROPAS AL LUGAR DE LA ACCION ES LA FLUVIAL.

LA ACCIÓN, DESDE EL PUNTO DE VISTA TÁCTICO, ES ES COMO SIGUE: LA LANCHA ACTUA COMO FUERZA DE COBERTURA Y VANGUARDIA. DADA SU FACILIDAD DE MOVIMIENTO, DEL QUE CARECEN LAS TROPAS DE DESEMBARCO EN

LA SELVA, UNA VEZ ECHADAS ESTAS A TIERRA, SE TRASLADA A UNA POSICIÓN DESDE LA CUAL FIJA AL ENEMIGO Y LO OBLIGA A UN COMBATE DE FRENTE PARA QUE LOS FUEGOS DE LAS FUERZAS DE DESEMBARCO AMAGUEN, POR SORPRESA, EL FLANCO ENEMIGO.

LA LANCHA DE GUERRA ES LA ENCARGADA DE EXPLOTAR EL ÉXITO DE LA ACCIÓN.

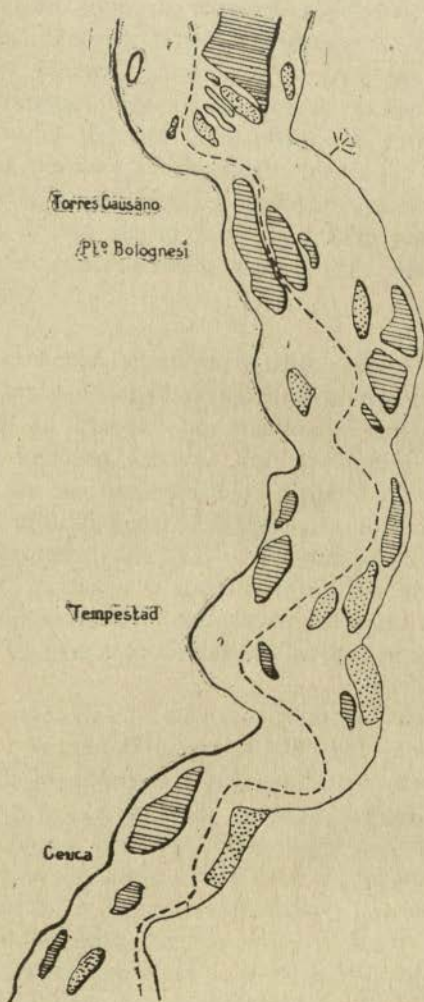
b) Combate de TORRES CAUSANO.

Realizada la acción de ANGOTEROS, las tropas peruanas acamparon en PUERTO BOLOGNESI o TORRES CAUSANO, aguas arriba de TEMPESTAD pero siempre dentro del límite pactado el que, como quedó dicho, era la Boca del AGUARICO. Se temía un nuevo ataque por parte de las fuerzas ecuatorianas.

Este no se hizo esperar. El Sargento Mayor Rivadeneira, al mando de unos ciento treinta hombres y llevando consigo un cañón Krup de 4 Lbs., invadió nuevamente territorio peruano y preparó el ataque a la guarnición, en la cual estaban el Capitán Chávez Valdivia, al mando de veintiocho hombres, y el Alférez de Fragata Mavila, comandando la lancha de guerra "VELOZ", tripulada por marineros loretanos y contando con quince rifles.

TORRES CAUSANO queda sobre la margen derecha del NAPO, aguas abajo de la Quebrada YANA-YACU. Como puede verse en el Croquis N° 3, la posición era naturalmente buena, ventaja acrecentada por el trabajo de aprovechamiento del terreno efectuado por la tropa peruana. Había ésta desmontado de árboles unas seis hectáreas y de esta manera tenía campo de tiro amplio y despejado. Buenos caminamientos permitían el despliegue y el traslado del escaso efectivo. La "VELOZ" estaba fondeada frente al campamento, lista para entrar en acción.

Era el 28 de Julio del año 1903 cuando, en la mañana se presentó a bordo de una canoa, un militar ecuatoriano a entregar ciertos papeles al Capitán Chávez Valdivia. Se



Croquis N.º 3

concertó un acuerdo entre éste y aquél, de compromiso para no avanzar las guarniciones en el río, y el Coronel Curvo se retiró. No tuvo que caminar mucho para encontrar a los suyos. Durante la noche anterior el Mayor Rivadeneira había rodeado prácticamente el campamento peruano y emplazado frente a éste, en la margen izquierda, el cañón de que disponía. A la una de la tarde, cuando la guarnición peruana descansaba, efectuó el ataque, verdadera sorpresa que no fué un desastre gracias al valor y disciplina de los centinelas y la tropa, así como a la sangre fría y los conocimientos que su jefe tenía de la guerra en la selva.

El amago comenzó simultáneamente desde el flanco izquierdo de la margen derecha, mediante la fusilería ecuatoriana, y desde la "banda" por medio del cañón. Para contrarrestar el primero, Chávez Valdivia opuso el fuego de una fracción de sus fusileros, bien dirigido y compacto. Con el resto se internó por el bosque para contra-atacar, a su vez, por sorpresa. La "VELOZ", por su parte, puso sus máquinas en marcha y se situó frente a los fusileros de Rivadeneira, obligándolos a tenderse en la orilla para defenderse, lo que les exigía descuidar su flanco y retaguardia.

Estas dos maniobras, tan concordantes, tenían que dar resultados. Verdaderamente la lancha soportó un tiroteo terrible de los infantes y la pieza Krup, el que sacó fuera de combate a casi toda la dotación. Pero ésto no duró mucho. Chávez Valdivia había llegado al contacto entretanto y sorprendió al enemigo con un fuego nutrido desde su retaguardia y flanco, desmoralizándolo por completo y poniéndolo en fuga. Entonces la "VELOZ" se dirigió a combatir a los sirvientes de la pieza Krup, consiguiendo, a su turno, que éstos lo abandonaran.

En resumen, la acción de TORRES CAUSANO nos muestra:

LA INICIATIVA ES NUEVAMENTE ECUATORIANA, TANTO ESTRATEGICA COMO TÁCTICA. COMO EN EL CASO ANTERIOR NO SABE APROVECHAR TAL VENTAJA.

NUEVAMENTE LA EMBARCACIÓN QUE EMPLEA LA FLOTTILLA ES DE PESIMA CALIDAD, POR CARECER DE OTRA MEJOR.

ECUADOR EFECTUA UN VERDADERO TOUR-DE-FORCE DIGNO DE ALABANZA Y PONE RAPIDAMENTE AGUAS ABAJO DEL AGUARICO UNA TROPA NUMEROSA Y PROVISTA DE CAÑON. EL PERÚ, EN CAMBIO, CONTANDO SIEMPRE SOLO CON EL VALOR Y LA PERICIA DE SUS TROPAS, NO ELEVA SUS EFECTIVOS NI LOS PROVEE CONVENIENTEMENTE, NO OBSTANTE QUE ESPERA EL ATAQUE.

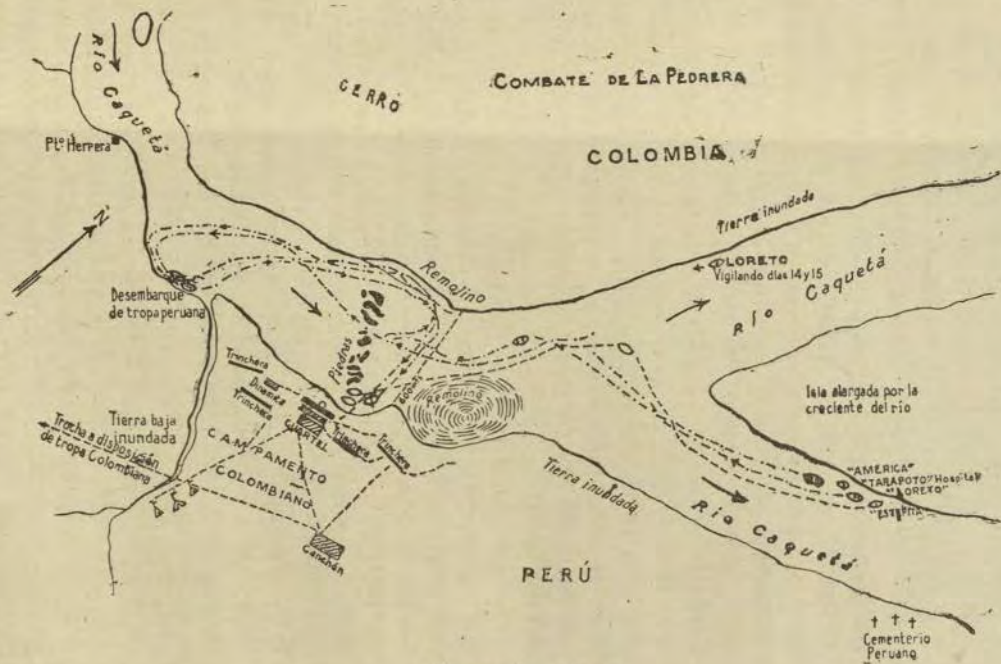
LA ACCIÓN, DESDE EL PUNTO DE VISTA TACTICO, ES COMO SIGUE: LAS CONDICIONES SON PRECISAMENTE OPUESTAS A LAS DE ANGOTEROS PUES SON LAS TROPAS ECUATORIANAS LAS QUE EFECTUAN LA SORPRESA. SIN EMBARGO SE REPITE LA TÁCTICA DE CHÁVEZ VALDIVIA Y MAVILA: LA LANCHAS FIJA AL ENEMIGO, HACE COMBATE DE FRENTE Y DA OCASIÓN PARA LA SORPRESA POR PARTE DE LAS TROPAS PERUANAS.

NUEVAMENTE LA LANCHAS DE GUERRA ES LA QUE EXPLOTA EL ÉXITO.

2.—CAMPAÑA CONTRA COLOMBIA EN 1911.

No obstante el convenio de 1910 y la discusión pendiente sobre un *modus-vivendi* con este país, en enero de 1911 salió de COLOMBIA una expedición militar al mando del General Isaac Gamboa, con destino a LA PEDRERA, en el CAQUETA, lugar que ocupó militarmente. El PERU entonces, envió una expedición con el Comandante Oscar Benavides, compuesta del Batallón N° 9 de Infantería, llevado por las lanchas mercantes necesarias, a las que convoyaba la "AMERICA", bajo el mando del Teniente Primero Manuel Clavero y el Teniente 2° Héctor Mercado.

Era la "AMERICA" la única lancha de guerra de que en realidad disponíamos, pues, no obstante la experiencia



Croquis N.º 4

del decenio anterior, no se había hecho sino esa adquisición. Esta nave, por lo demás, demasiado trabajada desde que llegó a IQUITOS, no estaba en perfecto estado debido a fallas de la caldera. Sin embargo, salió a la campaña. Poseía dos cañones Armstrong de 37 mm., únicos con que contaba la fuerza comandada por el Comandante Benavides.

Al mediodía del 10 de Julio de 1911 llegó la expedición a inmediaciones de LA PEDRERA. Su jefe intimó la desocupación del lugar, a lo que se negaron las tropas colombianas. Dado un ultimátum y no habiéndose logrado lo que en él se estipulaba, fué preciso trabar combate.

Como puede verse en el Croquis N° 4, la posición que ocupó el General Gamboa para atrincherarse era estratégicamente perfecta. En una elevación del terreno que dominaba completamente el río estaba establecido el campamento. Se habían instalado minas en la rada y en tierra. Dentro de los atrincheramientos, tendidos paralelamente a la orilla, se encontraban unos cuatrocientos rifles que podían tirar sin ser vistos y a mampuesto. Por otra parte, el flanqueamiento de esta fuerza parecía imposible. El terreno situado aguas abajo de la posición estaba inundado. Y aunque el lado izquierdo del campamento ofrecía condiciones de desembarco, parecía inabordable. Exactamente enfrente de las trincheras había una línea de rocas unidas por un fondo bajo y pedregoso. Tal obstáculo hacía que el agua se arremolinara en los extremos y se lanzara con ímpetu entre las rocas, a tal punto que adquiría gran velocidad.

A las 16 hs. 20 m. del día predicho, el cañón de proa de la "AMERICA", manejado por el Teniente Mercado, hizo el primer disparo. Cuatro veces fracasó el intento de largar a tierra la tropa del transporte "LORETO", a causa del fuego infernal de los defensores. Fué preciso suspender la acción, con fuertes bajas por nuestra parte. No podía ser de otra manera ya que los nuestros combatían casual descubierto contra un enemigo bien enmascarado. Iguales resultados se obtuvo en el combate del día siguiente.

Reunido el consejo, el Comandante Benavides sólo encontró una solución para lograr el éxito: pasar el rápido a toda costa para flanquear al enemigo aguas arriba de su posición. Era determinación desesperada. Pudo hacerse obra porque allí sobró valor, patriotismo y decisión.

A las 10 hs. 45 m. del 12 avanzaron la "AMERICA" y "LORETO" sobre la posición enemiga. El tiroteo fué infernal. Los combatientes de tierra habían comprometido ya en la acción sus reservas de PUERTO CORDOBA. Por su parte, los huitotos ayudaban con fuego de winchester desde los árboles. Sin embargo, la "AMERICA" avanzó sobre el rápido y quedó a cien metros de tierra, ganando a veces hacia arriba y perdiendo en otras oportunidades. Pero en todas acribillada a balazos. Se dió entonces orden de levantar la presión del vapor "hasta que la caldera reventara" y después de cuarenta minutos, durante los cuales la lancha estuvo, prácticamente, estacionada, ganó avance y venció la corriente. Tras ella pasó la "LORETO". Así pudieron desembarcar en el sitio designado por el jefe de la expedición las valerosas y aguerridas tropas del Batallón N° 9.

El enemigo no esperó el ataque. Sorprendido por la acción y desmoralizado por la falla de las minas, abandonó sus posiciones. La "AMERICA", después de largar las tropas, se colocó frente a la línea de batalla enemiga para fijarla en su frente.

En resumen, la acción de LA PEDRERA nos muestra:

COMO EN LOS CASOS ANTERIORES SE NOS OBLIGA A COMBATIR EN TERRENO ESCOGIDO POR EL ENEMIGO.

LA LANCHA DE GUERRA QUE EMPLEA LA FLOTILLA SE ENCUENTRA EN MAL ESTADO.

COLOMBIA TIENE QUE UTILIZAR LA VÍA MARÍTIMA Y EL AMAZONAS PARA LLEGAR A LA PEDRERA.

EL PERU SE DECIDE ESTA VEZ A ACEPTAR LOS HECHOS CONSUMADOS Y A ENCARARLOS MILITARMENTE: ENVIA UN BATALLÓN POR LA VÍA CHACHAPOYAS Y LUEGO POR EL AMAZONAS.

POR PRIMERA VEZ LOS EFECTIVOS SOBRE EL CAMPO DE BATALLA SON RELATIVAMENTE ELEVADOS.

SON EMPLEADAS LAS MINAS POR COLOMBIA, LAS QUE NO ESTALLAN.

LA ACCIÓN ES MERAMENTE UN DUELO DE FUSILERIA SOSTENIDO ENTRE EL PERSONAL DE TIERRA, BIEN ENMASCARADO, Y EL DE LAS LANCHAS, CASI AL DESCUBIERTO. COMO EN LAS ACCIONES ANTERIORES, LA PEOR PARTE LA LLEVA SIEMPRE LA FUERZA QUE SE ENCUENTRA A FLOTE.

SOLO MERCED A LA RELATIVA POTENCIA DE LAS MÁQUINAS DE LA "AMERICA" ES POSIBLE EL EXITO DE LA MANIOBRA, SIN LA CUAL NUESTRA DERROTA HUBIERA SIDO SEGURA.

COMO EN ANTERIORES OPORTUNIDADES, EL ATAQUE DE LAS TROPAS DESEMBARCADAS SE HACE SOBRE EL FLANCO ENEMIGO, PARA LO CUAL SU DESEMBARCO SE EFECTUA AGUAS ARRIBA DE LA POSICIÓN DEFENSIVA EN ESTA OPORTUNIDA.

LA DERROTA COLOMBIANA ES COMPLETA A CAUSA DE QUE NO POSEE UNIDAD FLUVIAL QUE LE PERMITA LA RETIRADA.

3.—CAMPAÑA CONTRA COLOMBIA EN 1932-1933.

El 1° de Setiembre de 1932 un grupo de civiles armados, peruanos residentes en RAMON CASTILLA, LETICIA y la Hacienda "LA VICTORIA", atacaron el segundo de los lugares nombrados, situado en la margen izquierda del AMAZONAS, perteneciente a COLOMBIA por habersele cedido el PERU en el tratado Salomón-Lozano. Era el móvil de tal grupo de civiles reintegrar a nuestro país el lugar nombrado y el terreno comprendido entre aquél y TARAPACA, en la margen derecha del PUTUMAYO. Procediendo mediante un ataque sorpresivo, se adueñaron de la población, deportaron al elemento oficial colombiano y se hicieron fuertes en LETICIA.

No está dentro del plan de este trabajo discutir si los medios empleados quedaban justificados por los móviles que se perseguían. Tampoco le incumbe al autor explicar

las razones que obligaron al PERU a entrar en una campaña en la selva ante la situación de hecho que se había creado. Este estudio sólo desea obtener conclusiones de carácter militar sobre las operaciones que se han realizado en diversas épocas en la región oriental, con el fin de que más tarde podamos aprovechar la experiencia conseguida de esa manera. Por eso pasará por alto los entredichos diplomáticos y el examen de la situación política del PERU al producirse y después de que se produjo la toma de LETICIA, para entrar al terreno militar.

Según publicaciones hechas en periódicos del país por altos jefes del Ejército (cuya actuación al mando de las fuerzas militares del Nor-Oriente acredita la veracidad de los datos suministrados) la situación militar del PERU en el mes de Setiembre de 1932, en lo que respecta a lo que iba a ser más tarde el teatro de operaciones de la campaña, era como sigue. (6).

En el Río PUTUMAYO habían treinta y dos hombres de tropa, de los cuales veinte y un oficial se hallaban en PUERTO ARTURO, sobre la margen derecha del río, casi frente a la desembocadura del CARAPARANA; y los otros doce, bajo las órdenes de un clase, estaban en GUEPPI (ALTO PUTUMAYO).

En CHIMBOTE, en la margen derecha del AMAZONAS, aguas arriba de LETICIA, estaba estacionada una sección de artillería de veinte y ocho hombres, con un oficial y dos cañones Krup 1905.

En PANTOJA, sobre la margen izquierda del NAPO, cerca de la desembocadura del AGUARICO y al extremo de la trocha que, desembocando en GUEPPI, une hoy día PUTUMAYO y NAPO, habían diez y seis hombres al mando de un oficial.

(6).—Ver los diarios de Lima en que se desarrolla la polémica entre el Sr. General Fernando Sarmiento y el Sr. Coronel Víctor Ramos.

En diversos puestos de la frontera con el ECUADOR estaban repartido noventa y dos hombres.

En IQUITOS, ciento ochenta. En el parque de esta plaza y en poder de las guarniciones se encontraba el siguiente material:

- 689 fusiles utilizables,
- 2 ametralladoras,
- 2 cañones Krup 1905,
- 5 cañones Krup 1894,
- 500.000 tiros de fusil y armas automáticas,
- 1.200 granadas de artillería.

Habiéndose establecido en IQUITOS una base hidro-
naval, se encontraban en dicha ciudad cinco aparatos. Pe-
ro todos ellos eran máquinas comerciales, destinadas al
tráfico de pasajeros y correspondencia entre dicha ciudad
y MASISEA. Es de advertir que la mayor parte de estos
aparatos habían pasado su límite de horas de vuelo y eran
pequeños y frágiles.

La Marina de Guerra, establecida en la Montaña desde
el año 1862, contaba con una modesta base fluvial, esta-
blecida en ITAYA, donde se encontraba las lanchas de gue-
rra. Estas eran las siguientes: "AMERICA", "NAPO",
"IQUITOS", "CAHUAPANAS" y "PORTILLO". Tal enu-
meración haría pensar que la Flotilla representaba un
poder militar real y eficiente. Sin embargo, no era así.

La única embarcación capaz de actuar con esperanzas
de éxito en una campaña era la "AMERICA". Lancha
veloz y estructuralmente fuerte, construida en INGLATE-
RRA, contaba ya veinte y siete años de edad. Veterana
del CAQUETA, se encontraba, no obstante su avanzada
edad, en buen estado. Era de casco de acero galvanizado
de un cuarto de pulgada, desplazaba 182 toneladas y te-
nía un pequeño radio de acción caminando a plena poten-
cia de sus máquinas, de 150 H. P., debido al fuerte consumo
de leña.

En segundo lugar, por orden de importancia, se encontraba la "NAPO", lancha que, aunque más joven que la "AMERICA" (fué comprada el año 1925), era muy inferior a ésta. Se trata de una embarcación veloz, de corte muy fino, capaz de pasar por brazajes relativamente escasos. Pero de gran debilidad estructural. Su casco es de solamente tres milímetros de espesor, los fondos estaban cementados, las planchas abolladas y parchadas en muchos sitios y su fina maquinaria no daba la antigua velocidad de la embarcación porque un eje se encontraba desnivelado. Su desplazamiento es de 120 toneladas. El estado en que se encontraba la lancha se explica conociendo el detalle siguiente: no obstante las reiteradas peticiones que habían hecho los Jefes de Flotilla en diversas ocasiones, esta embarcación no había sido carenada desde que llegó a IQUITOS.

En cuanto a las otras tres lanchas, no vale la pena ^{it}parse de ellas. La una, la "IQUITOS" era la misma que había luchado en 1903 bajo el mando del Alférez de Fragata Mavila, en TORRES CAUSANA. De una inestabilidad increíble, más de una vez se había dado la voltereta en los ríos de cabecera. Tenía medio siglo de edad y diez años menos que la "CAHUAPANAS". Del valor militar de la última dará idea conocer el siguiente detalle. En IQUITOS se la llama "CHARAPANAS" en lugar de su verdadero nombre, comparándola, por su lentitud en el andar, a la tortuga de río denominada *charapa*. Esta "IQUITOS" y esta "CAHUAPANAS" eran las mismas a las que se llamaba en un informe oficial, el año 1904, "inservibles, viejas e indecentes lanchas". ¡Quién iba a decir a los oficiales de marina que en esa época pedían su sustitución por elementos de verdadero valor, que treinta y un años más tarde sus compañeros de profesión se verían precisados a entrar a una campaña contra COLOMBIA contando con ellas! En cuanto a la lancha "PORTILLO", última que queda por considerar, era tan mala como las anteriores. Nave mercante que la Flotilla había rehecho, carecía de dotación en el presupuesto de personal, de tal manera que se la tenía

"in being" para emplear un término de moda en estrategia naval.

En cuanto al armamento con que contaba la Flotilla de Guerra, era el siguiente:

7 cañones-ametralladoras de 37 m|m., montados cuatro en la "AMERICA" y tres en la "NAPO". La munición, Vickers como los cañones, pertenecía a un lote del año 1907. Por eso no ha de extrañar que en el ejercicio de artillería realizado el año 1932, antes de producirse el asunto de LETICIA, el porcentaje de fallas hubiera sido de 80%

1 cañón Armstrong de 37 m|m., montado en la "IQUITOS". Sólo tenía 17 proyectiles.

80 fusiles en buenas condiciones. Había 800 tiros de fusil, tomados en préstamo del Parque del Ejército.

Al hacer la apreciación de la situación creada de hecho por la toma de LETICIA, era fácil llegar a las siguientes conclusiones:

1º) El PERU tenía superioridad manifiesta de efectivos terrestres en el teatro de posibles operaciones.

2º) Las fuerzas fluviales estaban desequilibradas inclinándose la balanza a favor de COLOMBIA. Esta tenía, en efecto, dos lanchas inglesas de ochenta toneladas construidas, en 1931, en INGLATERRA. Estas lanchas calaban cuatro pies en lastre, tenían casco de acero de 8 m|m, toda la obra muerta era del mismo material, tenían dos motores de 300 H.P., estaban equipadas con radio, daban 16 nudos de andar, contaban con bote-motor auxiliar de 16 H. P., y estaban armadas con el siguiente material, cada una de ellas: 2 cañones Bofford de 75 m|m., 4 ametralladores Bickt, (de las cuales una era anti-aérea) y treinta fusiles

7 m|m. No era ventaja despreciable el hecho de que las

embarcaciones contaran con doble comando y que estuvieran ahitas de petróleo crudo en el momento de la toma de LETICIA.

3º).—EL PERU tenía aparatos de observación aérea en el teatro de operaciones

Examinada esta situación por el Alto Comando, fué formado el "Destacamento PUTUMAYO", compuesto de tres compañías de infantería, una sección de ametralladoras, una sección de artillería y una sección de zapadores. Es decir, un total de veinte oficiales y seiscientos individuos de tropa. Este destacamento salió a PUERTO ARTURO la noche del 24 de Setiembre. Como no habían lanchas de guerra capaces de conducirlo, se tomó las mercantes "ALBERTO" y "HUALLAGA", tripuladas por civiles. Partió el convoy con la lancha "NAPO" como escolta pues la "AMERICA" había estacionado en RAMON CASTILLA desde el día siguiente de la ocupación. Por las enseñanzas militares que encierra el viaje de esta fuerza militar de IQUITOS a PUERTO ARTURO, es conveniente analizarlo en detalle.

A las nueve de la mañana del 26 de Setiembre llegaron convoy y escolta a RAMON CASTILLA, frente a LETICIA, donde era preciso embarcar tropa. Desde antes de partir de IQUITOS habíase contemplado la urgencia que tenía el Destacamento de contar con embarcaciones ligeras a motor. Pero no había de donde sacarlas pues la Flotilla carecía de ellas. Tomóse la lancha "GUARDIA-MARINA SAN MARTIN", perteneciente a dicha fuerza fluvial, y llevósele a remolque. Al llegar a RAMON CASTILLA pidiéronse dos lanchas más al personal de la Hacienda "LA VICTORIA" y éstas se añadieron a la anterior. Pocos servicios rindieron, sin embargo. Eran de motor anticuado y resultaron fallando cada vez que quiso utilizárselas.

Desde el punto de llegada a que anteriormente me he referido comenzó a experimentarse la gran desventaja de

tener que utilizar lanchas mercantes para el transporte de las tropas y, sobre todo, que éstas estuvieran tripuladas por personal civil. Los prácticos de los vapores "ALBERTO" y "HUALLAGA" hicieron saber al Comando que esas embarcaciones calaban mucho y que estaban ciertos de que no sería posible llegar con ellas a PUERTO ARTURO, lugar de destino. Consultado el personal de oficiales navales, éste manifestó que, en su concepto, tal información era exagerada. Y el comando empleó la gran energía de que dió muestras durante todo el viaje para obligar a los prácticos a seguir adelante.

El segundo tropiezo que se presentó a la expedición fué el cruce de la frontera brasilera. Un funcionario público de LA ESPERANZA, aduana de ese país, puso toda clase de obstáculos a la marcha de la expedición, los que se orillaron más o menos bien y, sin un permiso categórico por parte de los funcionarios brasileros, pero autorizados por la urgencia del peligro en que se hallaban nuestras guarniciones, la expedición siguió adelante, llevando consigo la lancha "LUZ II tomada en RAMON CASTILLA, para dar más comodidad al personal que iba inconfortablemente en los vapores, y para utilizarla en el caso de que el "ALBERTO" y el "HUALLAGA" no pudieran pasar por falta de agua en el río.

Desde las 5hs. 55 m. del 27 de setiembre hasta las 17 hs. 40 m. del 30 de setiembre convoy y escolta navegaron por aguas brasileras, amarrando en las orillas para hacer leña cuando esta operación era necesaria. En estas faenas, como en todo el trabajo, había una absoluta concordancia entre el Comando y el elemento naval que iba a sus órdenes. Desgraciadamente se tropezaba con serias dificultades para el entendimiento perfecto. La Flotilla de Guerra y las tropas de la División nunca habían trabajado juntas en maniobras o prácticas de guerra. Los términos militares que empleaban eran diferentes, diversos los procedimientos de trabajo y distintas las escuelas en que unos y otros se habían formado. Por eso fué preciso comenzar, recién entonces, una labor de comprensión militar que de-

bía haber sido desarrollada en tiempo de paz. La lancha de guerra destacó personal naval a los vapores, instaló en ellos estaciones para hacer y recibir señales por destellos (en la noche) y por banderolas (durante el día) y fueron formulados diversos códigos de entendimiento mediante pitadas y señales especiales de proyectores.

El 3 de octubre, en Puerto ASUNCION (PUTUMAYO), la "AMERICA" se unió a la escolta, tomado su dirección. El día 5 se llegó a ALGODON a las 0 hs. 45 m. Al siguiente se alcanzó ESTRECHO a las 19 hs. 45 m. Al otro, ERE, a 09 hs. 35 m. Y a 15 hs. 40 m. del 8 de octubre, Día de la Marina, la expedición llegó con toda felicidad a su destino: PUERTO ARTURO. Un avión comercial hizo diariamente en el PUTUMAYO el servicio de exploración de la fuerza fluvial, suministrando la información negativa que necesitaba el comando para poder avanzar por el río.

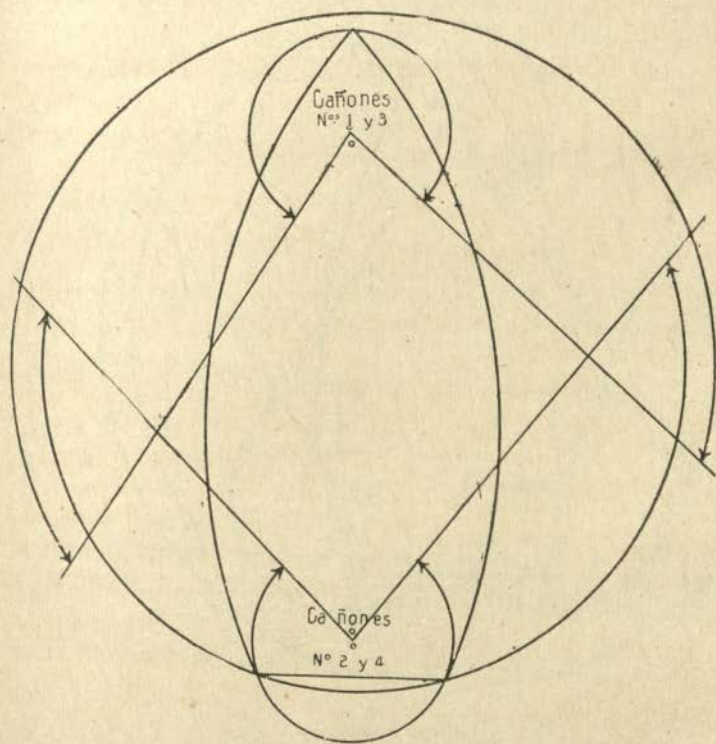
El viaje se había realizado sin llegar al contacto con el enemigo, contra lo que las fuerzas esperaban. Teniendo COLOMBIA superioridad de material a flote, era natural que las tropas peruanas aguardaran un combate de encuentro con las lanchas de guerra colombianas, en una posición que fuera favorable a los últimos. El paso por PUERTO ARTURO estaba asegurado para ellas, puesto que allí no existían cañones que las pudieran detener. Contaban con los trasportes "MANCO CAPAC" y "SINCHI ROCA", apresados en cuanto se conoció el suceso de LETICIA. Es decir, todo les era favorable. Y perdieron la ocasión. Ocasión única porque un combate victorioso contra el Destacamento PUTUMAYO, única fuerza que existía en LORETO, hubiera entregado en sus manos todo el ORIENTE PERUANO incluyendo los ríos de cabecera, aunque fuera momentáneamente.

Posesionados del AMAZONAS, el HUALLAGA, el NAPO y el UCAYALI, no hubieran tenido necesidad de combatir con los pequeños núcleos armados que estaban en las guarniciones: hubiesen muerto éstos por inanición.

El Destacamento PUTUMAYO había previsto un combate de encuentro con las cañoneras enemigas, trazando

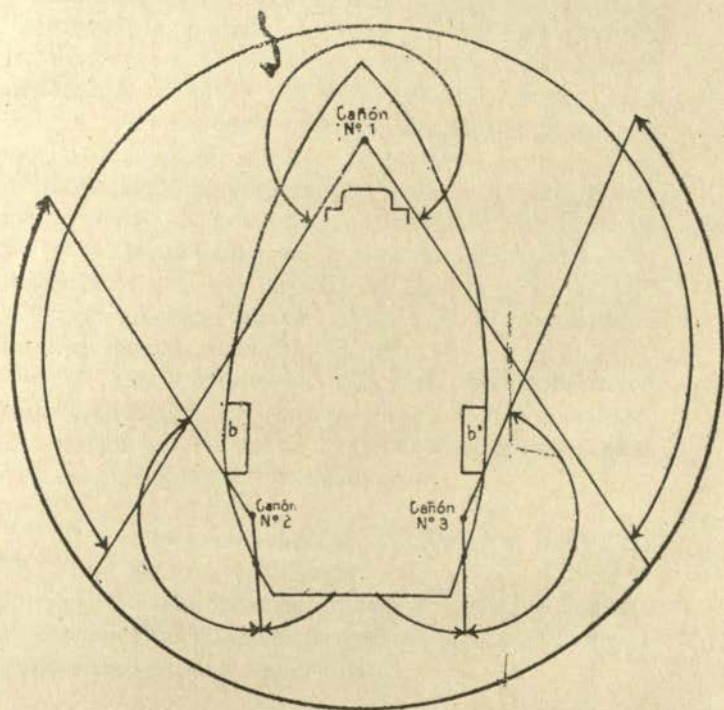
B. A.P "AMERICA"

Sectores de Fuego



Croquis N.º 5

B.A.P "NAPO"
Sectores de Fuego



Croquis N.º 6

el plan de batalla necesario. Conviene exponerlo para que se aprecie la forma de cooperación que se había concertado entre los medios fluviales y terrestres para obtener la máxima eficacia de fuego. Antes es preciso explicar la disposición de los cañones navales sobre las lanchas de guerra.

Las cuatro piezas de 37 m|m. de la "AMERICA" estaban montadas por pares en caza y en retirada. Sobre la cubierta superior se hallaban dos y el resto sobre la inferior. En cuanto a la "NAPO", sólo tenía en caza un cañón. Los otros dos estaban instalados a popa. Los tres, en la cubierta inferior. Como puede verse en los Croquis N^o 5 y N^o 6, los sectores de fuego eran muy diferentes en una y otra lancha. Además, el problema se complicaba por el hecho de que en la última de las embarcaciones nombradas habían dos estanches (a á) que impedían el libre juego de las piezas de popa, mientras que los baños (b b') limitaban el sector de los mismos cañones hacia proa.

Según el concepto de los oficiales de marina embarcados las probabilidades de un combate de encuentro se debían considerar teniendo en cuenta que el enemigo podía presentarse en una de las tres formas siguientes:

1).—Dos cañoneras ("SANTA MARTA" y "CARTAGENA", que estaban en el Alto PUTUMAYO) conduciendo tropa, las que estarían, indudablemente, acompañadas por las lanchitas auxiliares armadas con ametralladoras, formando su cobertura y vanguardia.

2).—Las mismas dos cañoneras con tropas.

Uno o dos vapores mercantes ("MANCO CAPAC" y "SINCHI ROCA"), con tropa, armados con cañón y llevando a remolque canoas pesadas.

Las lanchitas auxiliares con ametralladoras.

3).—Las dos cañoneras con tropa.

Uno o dos de los vapores mercantes, con tropas y desarmados, llevando canoas.

Dos lanchas ligeras con ametralladoras.

Ante tales probabilidades, el plan naval de fuegos era como está mostrado por el Croquis N° 7 en el cual se examinan los casos de que las cañoneras se presenten a vanguardia de su convoy o a la retaguardia de éste.

Después el Comando dictó la Orden de Operaciones N° 9, en la cual se organizaban los fuegos y se disponía el empleo de las lanchas de guerra y los botes a gasolina con que se contaba. Esta Orden de Operaciones disponía, en sus partes generales, lo que sigue:

“Si el enemigo desciende el PUTUMAYO, el Destacamento desembarcará en un punto favorable —una vuelta— y tomará el siguiente dispositivo:

IIIª Compañía, menos una sección: Extremo más avanzado del entrante.

IVª Compañía y A. P.: Al centro.

Iª Compañía, menos una sección: Extremo menos avanzado del entrante.

Sección de Artillería, entre la *IVª* y *Iª*, *Compañía* —función del terreno.

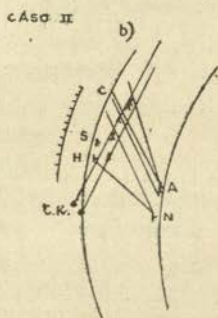
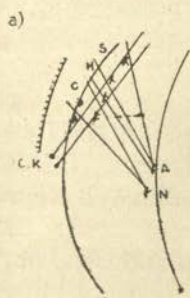
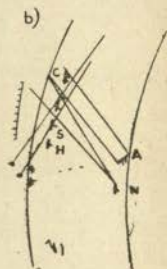
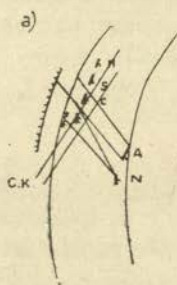
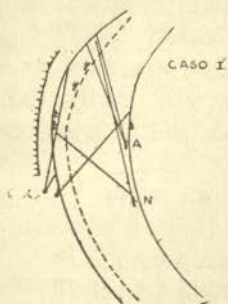
Sección de Zapadores, menos una escuadra: Inmediatamente después de la *Iª Compañía* —función del terreno.—

Cada *Compañía* llevará con sus T. de C., 10 cajones de munición.

Una sección de la *IIª Compañía*, menos un G. de C., dejado a bordo del “ALBERTO”: Margen opuesta y al frente de su compañía.

Una sección de la *Iª Compañía*, menos un G. de C., dejado a bordo del “HUALLAGA”: Margen opuesta frente a la *IVª Compañía*.

“AMERICA” y “NAPO”: En el lugar que le permita actuar con sus fuegos desde la mayor distancia y con la mayor eficacia.



Croquis N.º 7

Lanchas ligeras "SAN MARTIN" y "VICTORIA I" y "II", cada una con 1 F. A., con sus cinco sirvientes y dotación de munición: a órdenes de la "AMERICA".

Misión especial: Impedir intentos de desembarco.

V|V|. "ALBERTO" y "HUALLAGA": desenfilados a un kilómetro aguas abajo del extremo más retrasado del dispositivo. Mantendrán presión de vapor. Emplearán su fuego de fusil desde que descubran al enemigo.

PLAN DE FUEGOS.

Si se presenta una sola cañonera enemiga:

Todas las unidades concentrarán sus fuegos sobre ella.

Si se presentan las dos cañoneras con distancia:

Concentración N° 1.

| | | |
|--|---------------|-------------------|
| "AMERICA": 2 cañones | | <i>Señales.</i> |
| "NAPO": menos 1 cañón | | |
| Sección de Artillería. IV ^a | Sobre la 1ra. | Una pitada lar- |
| Cía. y Secc. Zapadores | cañonera. | ga. |
| F. A. Lanchitas ligeras. | | R. Q. (Código In- |
| | | ternacional). |

Concentración N° 2.

| | | |
|---|---------------------------|-------------------|
| "AMERICA": 2 cañones | | <i>Señales.</i> |
| "NAPO": 1 cañón | Sobre la 2 ^a . | Dos pitadas lar- |
| III ^a , Compañía. | cañonera. | gas |
| secciones de la margen | | R. S. (Código In- |
| opuesta de la III ^a y I ^a . | | ternacional). |

Si se presenta una cañonera enemiga con una lancha transporte:

Concentración N° 3.

| | |
|---|---------------------------------|
| La concentración N° 1. con la totalidad de los cañones de a bordo sobre la cañonera. | <i>Señales.</i> Tres pitadas |
| La Concentración N° 2 menos los cañones de "AMERICA" y "NAPO" sobre la lancha transporte. | R.T. (Código Internacional). |

Si aparecen las dos cañoneras seguidas de las dos lanchas transportes:

Concentración N° 4.

| | |
|---|------------------------------|
| Concentración N° 1 y N° 2, sobre las cañoneras. | <i>Señales.</i> |
| La Iª. Sección de la IVª Compañía y la pieza de A. P., sobre la cañonera segunda. | Tres pitadas cortas. |
| La Iª Compañía y las dos secciones de la margen opuesta, sobre las lanchas transportes a razón de una sección de cada margen sobre cada una de las lanchas: las dos más avanzadas sobre las dos lanchas más retrasadas. Las dos más retrasadas sobre las lanchas más avanzadas. | R.U. (Código Internacional). |

Acción de circunstancias:

Si una de las cañoneras quisiera pasar aguas abajo y estuviera a punto de lograrlo, la "NAPO" la seguirá con sus fuegos y lo mismo las piezas de la Sección de Artillería Krup. Los V|.V. "ALBERTO" y "HUALLAGA", a toda máquina, tratarán de abordarla o chocarla tomando direcciones divergentes: "ALBERTO" hacia la proa y "HUALLAGA" hacia la popa. Señales: Una pitada larga y una corta tres veces. Bandera Peruana.

Enlaces— Por medio de señales a brazo y del Código Internacional (de la Marina)".

Si se examina esta Orden de Operaciones en la tranquilidad del gabinete seguramente se le encontrarán muchas fallas. La distribución del fuego, por ejemplo, es defectuosa desde el punto de vista de la Táctica Naval. Se trata de *concentraciones artificiales* por parte de las lanchas que no se emplean sino en el caso de grandes flotas con un número de buques capitales: y nuestras embarcaciones eran sólo dos. No había porqué establecer esa concentración artificial desde que la "AMERICA" tenía superioridad de bocas de fuego sobre una cualquiera de las cañoneras enemigas si se batía por la banda (como tenía que efectuarlo para aprovechar su máximo sector de ofensiva), y la "NAPO", tenía igualdad batiéndose en retirada, como debía hacerlo con el mismo objeto de presentar máximo sector. Además tal concentración artificial perjudicaba grandemente la dirección de tiro de las lanchas, ya de por sí difícil a causa de la distancia de las bocas de fuego al puesto de comando y la carencia de tubos acústicos de transmisiones de órdenes de artillería.

Pero si la Orden General muestra estas fallas, es muy disculpable que así sea teniendo en cuenta que los oficiales del Ejército y los de la Marina se acababan de conocer, prácticamente, hacía sólo nueve días: antes se ignoraban por completo desde el punto de vista de la cooperación militar. Sin embargo, un examen concienzudo de dicho documento muestra cuánto se había adelantado en este sentido de la penetración naval-militar. En ella están empleados los métodos que usa la ARMADA para sus comunicaciones: señales a brazo y banderas del Código Internacional, de acuerdo con un significado establecido por los oficiales de marina para uso del Destacamento. Allí se utiliza el sistema naval de órdenes de pito. Allí las lanchas a gasolina están empleadas con el mismo sentido que las fuerzas sutiles de desembarco y defensa de costas. Allí aparece la orden de abordaje, que, aunque parezca anacrónica, resulta muy natural

en combates fluviales, como lo demostraré en otra parte de este trabajo. Allí, en fin, está condensado el trabajo entusiasta y patriótico de un grupo de miembros de los Institutos Armados que no tenían la culpa de no haber sido entrenados juntos, en previsión de que se presentaran casos como ese al que estaban haciendo frente.

Además del combate de encuentro de que he hablado, el Destacamento PUTUMAYO había previsto otros en la Boca del CARAPARANA, donde esperábase encontrar la resistencia de la guarnición colombiana de EL ENCANTO, probablemente reforzada por las cañoneras "SANTA MARTA" y "CARTAGENA". Para pasar frente a la desembocadura del citado río y para afrontar el combate si éste se presentara, se dictó una Orden de Operaciones cuyas disposiciones extractaré en seguida y cuya comprensión será muy facilitada por el examen de los Croquis N° 8 y N° 9.

La citada ordenanza disponía la marcha del convoy y su escolta y dictaba directivas convenientes en la forma siguiente:

Dispositivo.

Vanguardia "SAN MARTIN": 1 G. de C., con F. A.
100 mts. a 200 mts. distancia
Lanchitas "VICTORIA"

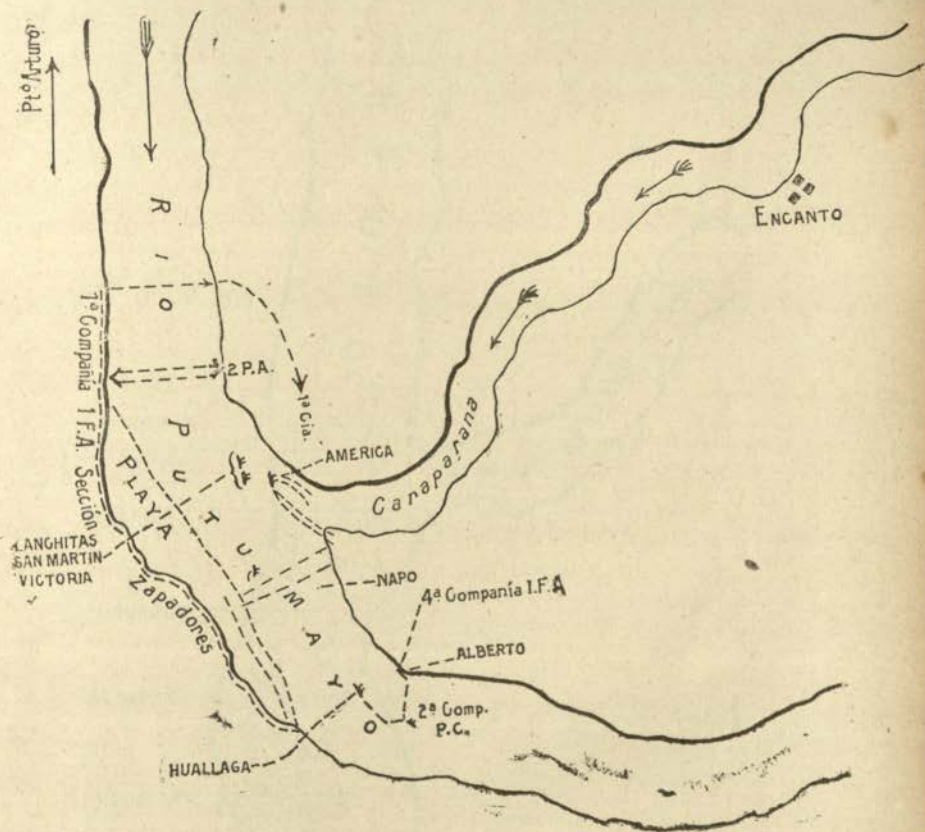
Distancia: 400 a 500 mts.

Grueso { "AMERICA"
"ALBERTO", 400 mts. distancia a
"HUALLAGA",

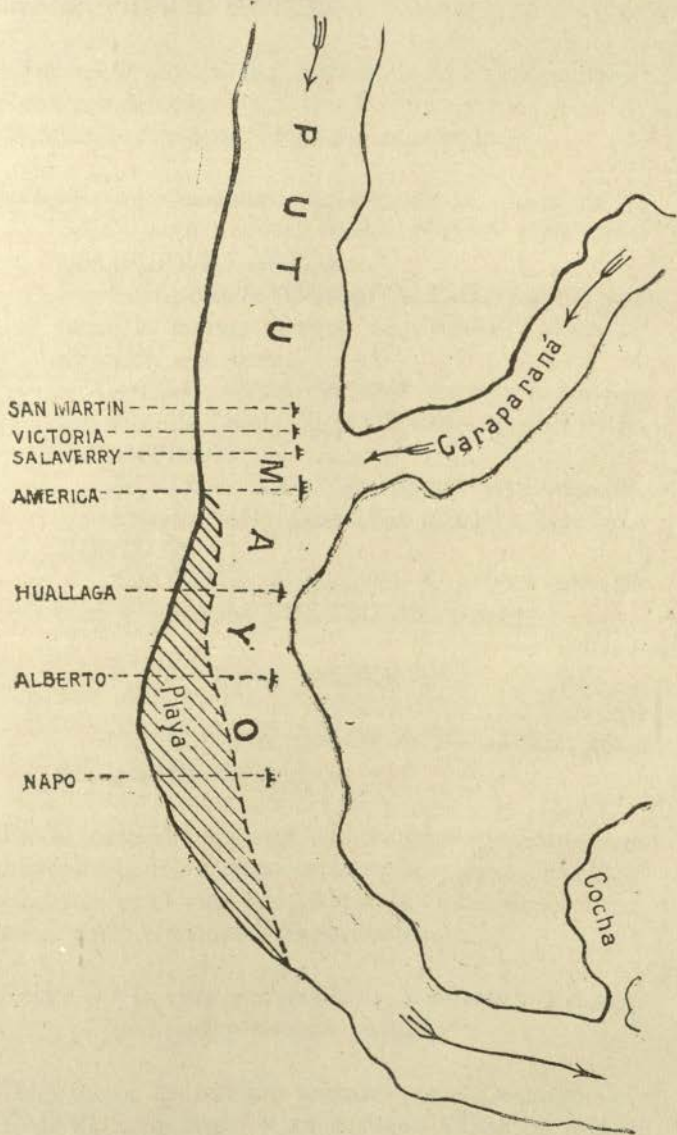
Distancia: 600 mts.

Retaguardia "NAPO".

Vanguardia.—Tratará de sobrepasar la Boca del CARAPARANA ganando la margen izquierda del PUTUMA-



Croquis N.º 8



Croquis N.º 9

YO y atacará la margen en dirección a la boca. Cubrirá la dirección PUERTO ARTURO.

Grueso.—I^a Compañía y Sección de A. P. y Zapadores: En la margen derecha.

Sección de Artillería: Playa de esa margen.

Misión.—I^a Compañía: Sobrepassar la altura de la boca y actuar con sus fuegos cubriendo en la dirección PUERTO ARTURO.

Si es posible, "chimbar" el PUTUMAYO y atacar la margen derecha del CARAPARANA en dirección a la boca.

Artillería.—Batir los objetivos que se presenten sobre la boca. Vigilar la dirección de PUERTO ARTURO.

Zapadores y A.P.: Seguirán a la 1.^a Compañía.

Reserva.—III^a Compañía a bordo del "ALBERTO".

"NAPO" en condiciones de actuar sobre la boca y dirección PUERTO ARTURO.

P. C.— Bordo "ALBERTO".

"HUALLAGA" y "LUZ II".—A 1 km. atrás del "ALBERTO".

En el caso de aparecer las cañoneras colombianas, desembarcará la III^a Compañía sobre la margen derecha y actuará como en el caso previsto por la Orden General que dictamina sobre el combate de encuentro.

Enlace.—A la vista, por medio de señaleros y destellos. (personal y sistema naval)".

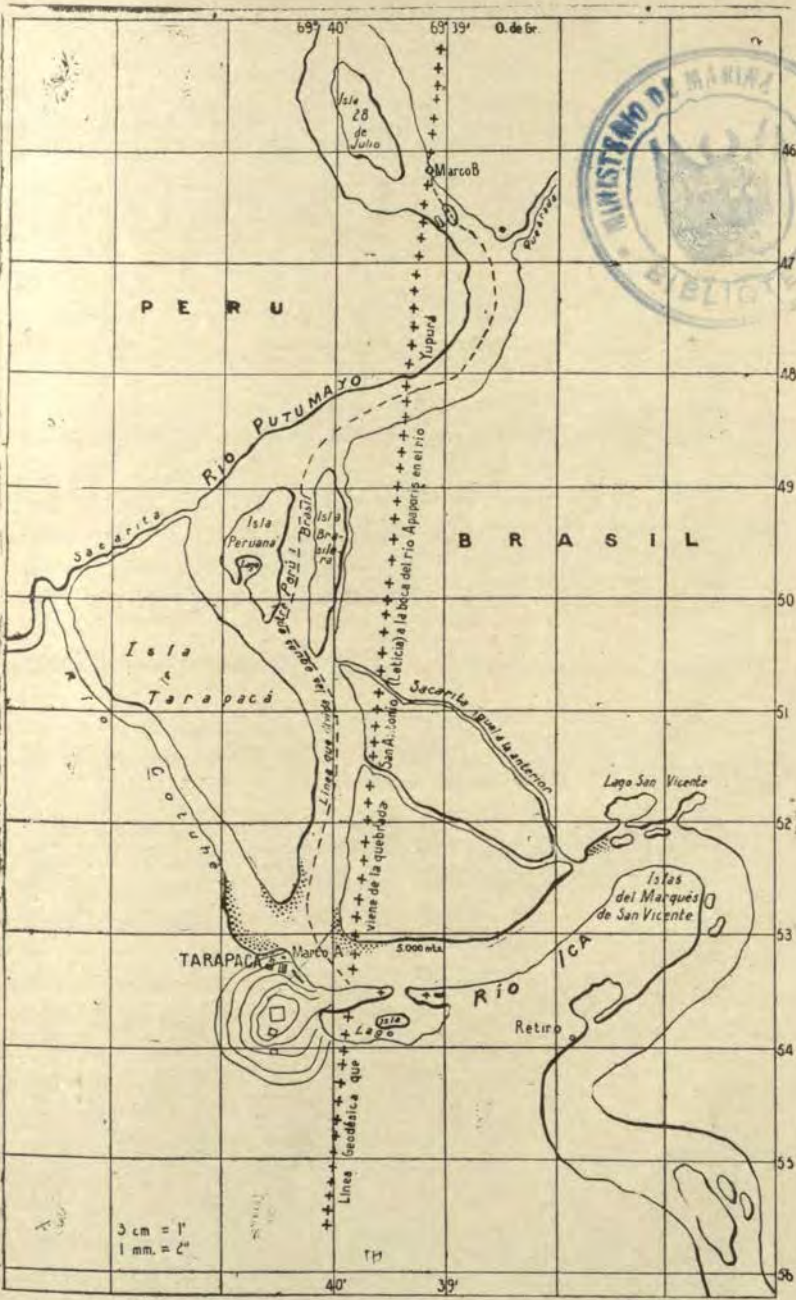
Tales fueron las medidas tomadas por el Destacamento PUTUMAYO para llegar a su destino. Como he dejado dicho, alcanzó PUERTO ARTURO, hizo luego un despla-

zamiento posterior a un lugar que fué llamado TODOS LOS SANTOS, por haberlo tomado el 1° de Noviembre, y más tarde volvió a PUERTO ARTURO. Mientras tanto pasaban los meses. El PERU procuraba aumentar los escasos recursos militares de que disponía en ORIENTE. COLOMBIA, por su parte, preparaba una fuerte expedición naval la cual, conduciendo un nucleo escogido de tropa nacional y extranjera contratada, se presentó de pronto en la boca del río AMAZONAS bajo el mando del General Vásquez Cobo, en los primeros días del mes de enero de 1933. Dicho general expresaba que llevaba sus fuerzas a recapturar LETICIA. Desplazándose lentamente, sin descuidar de aprovecharse de los puertos brasileros como base de aprovisionamiento de sus fuerzas, la expedición Vásquez Cobo avanzó por el AMAZONAS y al llegar a la boca del PUTUMAYO hizo entrar parte de sus naves por este río con el propósito manifiesto de atacar TARAPACA. El 12 de febrero llegó a IPIRANGA, hizo leña, salió el 13 hacia la línea divisoria APAPORIS-TABATINGA y el día 14, a las 8 de la mañana, envió a TARAPACA un parlamentario, a bordo de una lancha a gasolina, llevando un ultimátum para nuestras tropas. En dicho ultimátum se estipulaba la inmediata evacuación del lugar por las tropas peruanas.

a).—Combate de TARAPACA.

El lugar de la acción.

Como muestra el Croquis N° 10, TARAPACA se encuentra en la margen derecha del río PUTUMAYO, a cual los brasileros llaman ICA a partir de este punto que es donde deja de ser colombo-peruano. La línea divisoria que debía seguir de frente hasta el Marco B, según la recta de cruces, entregando así al PERU las dos SS que allí hace el río, pasa en realidad por en medio del cauce de éste (línea punteada), por haberlo arreglado así la comisión peruano-brasilera que fijó los límites cuando se hizo el tratado con el BRASIL. Antes e inmediatamente después del



Croquis N.º 10

IPIRANGA •

lago situado en la proximidad de la plaza, la margen del río es baja y su terreno poco consistente. Pero conforme se remonta, las orillas se elevan hasta rematar en una colina que está a unos 30 metros de altura sobre las aguas. El Marco A queda situado a 15 metros sobre el nivel del río en creciente.

Tal era el lugar que ocupaban las tropas peruanas el 4 de enero de 1933. Habían tendido su línea de trincheras paralelamente a la margen, dejando emplazados los cañones a la derecha de aquélla, entre la laguna y la posición. Un examen del croquis hará notar que la altura domina por completo el río dando un campo de tiro de unos cuatro mil metros. Se verá, también, que tratándose de un combate entre tierra y naves que ataquen remontando las aguas, la acción tendrá que empeñarse, muy posiblemente, desde un lugar que pertenezca al BRASIL.

Efectivos en presencia.

Distribuyendo las escasas fuerzas de que disponía en la forma que juzgó más oportuna, el comando peruano había estacionado en TARAPACA ciento cuatro hombres bajo al mando de tres oficiales, los que contaban con dos cañones Krupp (modelo 1894), dos ametralladoras y los fusiles y munición convenientes. Estas tropas, agotadas por una larga permanencia en dicho lugar, tenían en su contra el contar con un alto porcentaje de enfermos, entre los cuales se encontraba el Jefe de la Guarnición, atacado de tuberculosis pulmonar. A órdenes del Comando estaba la lancha "ESTEFITA", mercante, cuyo escaso calado le permitía remontar el COTUHE. Muy otra era la situación de los atacantes. COLOMBIA había hecho un admirable esfuerzo para llevar sus tropas al combate en la mejor forma posible. El siguiente acápite de un artículo publicado el 20 de junio de 1933 en "El Espectador" de BOGOTA hace muy bien el resumen de esa labor: "A nosotros nos sorprendió la amenaza felizmente frustrada de la guerra en el AMAZONAS con un ejército que habría

tenido muy poco que envidiarle el valor, la abnegación y la fortaleza a la expedición desnuda e inerte de los llanos de Casanare, pero que carecía como ella de instrucción militar, de organización técnica y de entrenamiento táctico. Sin culpa de nadie, o por culpa de todos, es la verdad que en la primera semana de la lucha con el PERU no teníamos sino lo que nunca faltó en COLOMBIA: soldados. Pero carecíamos de cuanto puede hacer eficazmente utilizable ese elemento básico de la guerra: armas, municiones, material de aviación, medios de transportes, organización sanitaria, método de aprovisionamiento, estudios de Estado Mayor. Y luego cita la siguiente frase del General Colombiano Quintero Calderón, comentando su preparación técnica: "Yo no soy un militar, sino un guerrero".

Sin embargo, como quedó dicho anteriormente, COLOMBIA se preparó de manera admirable y el día 12 de Febrero de 1933 llegaron a IPIRANGA sus fuerzas militares dispuestas a atacar TARAPACA.

Según los datos periodísticos las naves del General Vásquez Cobo traían a su bordo alrededor de mil hombres de ejército, la mayor parte de ellos pertenecientes al Regimiento Juanambú. Esta tropa iba sobre TARAPACA embarcada en las unidades cuyas características generales consigno a continuación:

"BARRANQUILLA".—Cañonero de río construido en Inglaterra junto con la "SANTA MARTA" y "CARTAGENA", cuyas características eran muy similares a las de aquéllas. Su armamento consistía de un cañón Bofford de 75 m|m., tres de 47 m|m. y cuatro ametralladoras anti-aéreas. Llevaba completa su tripulación de treinta hombres. Los demás datos generales pueden resumirse así: desplazamiento de ciento veinte toneladas; eslora, ciento treintiocho pies; manga, veintitrés; calado, dos y medio; motor a petróleo de 300 H. P.; velocidad 15,5 nudos; capaz de transportar cuarenta hombres.

"*PICHINCHA*".—Guarda costas construido en FRANCIA en 1925. Su armamento consistía de un cañón de 75 m|m., y tres ametralladoras, de las cuales dos era A.A. Tripulación de cuarenta hombres, pudiendo trasportar igual cantidad. Desplazamiento de ciento setenta toneladas; cien pies de eslora; veinte de manga y ocho y medio de calado; motor a petróleo de 190 H. P.; velocidad de trece nudos.

"*CORDOVA*".—Cañonero alemán construido en 1919. Su armamento consistía en tres cañones de 75 m|m. y dos ametralladoras, de las cuales una era A.A. Desplazaba cuatrocientas setentitrés toneladas. Era capaz de trasportar doscientos hombres. Medía cincuentisiete metros de eslora, siete y medio de manga y calaba nueve pies y cuarto; su máquina daba una potencia de 1.900 H. P. y una velocidad de ocho nudos.

"*GENERAL NARIÑO*".—Cañonero americano construido en 1897. Su armamento consistía en tres cañones de 37 m|m. Desplazaba cuatrocientas toneladas y podía trasportar ciento veinte hombres. Medía ciento cuarenta pies de eslora, nueve de manga y calaba tres pies; su máquina daba 430 H. P. y quince nudos de velocidad.

"*BOYACA*".—Trasporte americano construido en 1920. Su armamento consistía en tres cañones de 75 m|m. Desplazaba dos mil quinientas cincuentinueve toneladas y podía trasportar ochocientos hombres. Medía doscientos cincuenta y un pies de eslora, cuarentiseis y medio de manga y veinticinco de puntal. Su máquina daba 1.300 H. P. y diez nudos de velocidad.

No está muy claramente establecido qué buques concurrieron a la acción. Pudo haber más. Pero tengo la seguridad de que nó menos. Haciendo un resumen se tiene que por parte de COLOMBIA había catorce cañones, y veinte ametralladoras limitándonos al material a flote. Si se hace un cálculo moderado de personal naval y de desem-

barco se llega a la conclusión de que debieron asistir de mil a mil quinientos colombianos a la acción. No conozco el armamento de los últimos en cañones y ametralladoras.

La acción.

Ya dejé dicho anteriormente que el jefe de la expedición colombiana envió al de la guarnición peruana una orden perentoria de desocupación, la que, según el parte oficial del General Vásquez Cobo, del que tomo estos datos, fué contestada por aquél "pidiendo varios días de término para poder contestar pues estaba lejos de sus superiores y no tenía medios rápidos para hacerlo antes; que, en todo caso, sus fuerzas no dispararían primero". Ante tal respuesta las naves colombianas se prepararon para la acción y avanzaron sobre TARAPACA.

Mientras tanto un aviador de guerra que se hallaba en este lugar cuando llegó la conminación enemiga había volado a LETICIA, aprestado las máquinas que allí había y, con éstas, emprendió el regreso a TARAPACA. A las 9 hs 50 m. del día 14 estas máquinas se encontraron sobre las naves en marcha y comenzó el bombardeo, el que pretendió ser contrarrestado por el activo fuego de la artillería contra-aeronaves que poseía el enemigo. El General Vásquez Cobo expresó más tarde en BOGOTA ("Colombia" de BARRANQUILLA, 4|5|33) que "hizo tronar los cañones de 75 m|m. no tanto por hacer mal cuanto por que los oyeran los aviadores amigos que estaban como a siete kilómetros, en un recodo del PUTUMAYO". Así debió ser pues la artillería no consiguió impactar seriamente a los hidroaviones. Estos, por su parte, no causaron averías a las naves.

A la llamada del cañón se presentaron en escena tres aviones de caza colombianos mandados por el Jefe de la Aviación de ese país. Así entróse a la segunda fase del combate que fué un duelo en el aire entre las fuerzas aéreas. En este duelo la peor parte la tuvieron nuestros aparatos, muy inferiores en calidad a los enemigos. Debido a ello

tuvieron que retirarse. De esta manera los atacantes lograron el dominio del aire, ellos que ya tenían el fluvial pues la guarnición peruana no contaba con ninguna lancha de guerra para su apoyo. La única embarcación de que disponían era la "ESTEFITA", como quedó dicho, la cual fué metida en las aguas del COTUHE con el fin de que sirviera a las fuerzas para la evacuación de la plaza.

A las cinco horas del día antedicho, las naves colombianas se detuvieron en su avance esperando la mañana siguiente. Aprovechando la noche desembarcaron tropas aguas arriba de la posición, desbordándola por los caños de la margen izquierda. El ataque comenzó el día siguiente con un bombardeo tenaz y nutrido por parte de las piezas de artillería que estaban montadas en los barcos. Al fuego de cañón pronto se unió el bombardeo aéreo pues a las 8 hs. entraron en acción los hidroaviones colombianos, los que evolucionaban libremente sobre la plaza que estaba desprovista de todo medio de defensa contra aeronaves.

Una hora duró el fuego de artillería contra TARAPACA. Al final de este período de tiempo avanzaron las naves precedidas de la lancha de gasolina que estaba armada de ametralladoras y echaron a tierra las fuerzas de desembarco. A las 9 hs. de la mañana flameaba sobre el cerro la bandera de COLOMBIA.

Las tropas peruanas, según declaraciones públicas hechas por uno de los oficiales que las comandaban "lucharon cuanto fué posible y lo permitieron los ridículamente escasos elementos de defensa de que disponían, faltas de auxilio de otras armas, con sus efectivos diezmados por el paludismo, faltas de aprovisionamiento debido, con deficiente equipo y con instrucciones de aparecer como fuerzas irregulares". Después, según las declaraciones, evacuaron la plaza "obedeciendo instrucciones que rezaban así: *Ante fuerzas superiores se retirarán por el COTUHE o el YAGUAS*". ("El Comercio", Lima, 2 Julio 1934).

Examinando la acción de TARAPACA llegamos a las siguientes conclusiones:

LA INICIATIVA ESTRATÉGICA, QUE CON LA EXPEDICIÓN DEL DESTACAMENTO PUTUMAYO A PUERTO ARTURO ESTABA EN PODER DEL PERU, PASA A MANOS DE COLOMBIA.

ESTE PAÍS, PROCEDIENDO COMO ECUADOR ANTES DE TORRES CAUSANO, PREPARA UNA FUERTE EXPEDICIÓN Y NOS OBLIGA A COMBATIR EN EL PUNTO QUE DESEA.

EN EL MOMENTO DE LA ACCIÓN, Y DESDE ESTE PARA ADELANTE, COLOMBIA TIENE ABSOLUTA HEGEMONÍA FLUVIAL SOBRE EL RÍO PUTUMAYO, DONDE NO HAY UNA SOLA LANCHA DE GUERRA (La "AMERICA" ha sido enviada a reforzar la defensa de LETICIA pocos días antes de la acción de TARAPACA. La "NAPO", con un eje roto, ha bajado a IQUITOS para ser reparada, en los primeros días de enero).

ADEMÁS DE ESTA HEGEMONÍA, COLOMBIA CUENTA CON LA SUPERIORIDAD ABSOLUTA DE ELEMENTOS DE GUERRA, EN NÚMERO DE HOMBRES, CAÑONES, AMETRALLADORAS, FUSILES, etc.

POR PRIMERA VEZ ES EMPLEADA LA AVIACIÓN EN LA SELVA PARA UNA ACCION DE GUERRA. POR AMBAS PARTES PRACTICA RECONOCIMIENTOS QUE SUMINISTRAN DATOS PRECIOSOS.

EL BOMBARDEO AÉREO CONTRA UNIDADES A FLOTE RESULTA INEFICAZ, ASÍ COMO EL FUEGO ANTI-AÉREO. PERO NO PUEDE SACARSE NINGUNA CONSECUENCIA A CAUSA DE LA FALTA DE PREPARACIÓN DEL PERSONAL QUE UTILIZABA TALES MEDIOS EN UNOS CASOS Y POR DEFICIENCIA DEL MATERIAL EN OTROS.

COLOMBIA CONSIGUE UNA SUPERIORIDAD AÉREA TEMPORAL Y LA EXPLOTA BOMBARDEANDO POSICIONES TERRESTRES CON ÉXITO.

POR PRIMERA VEZ SE ENFRENTAN EN UN RIC CAÑONES DE EJÉRCITO EMPLAZADOS EN TIERRA CONTRA CAÑONES NAVALES CONDUCIDOS A FLOTE. SI EN LA ACCIÓN LOS ÚLTIMOS CONSIGUEN UN TRIUNFO, NO PUEDE SACARSE UNA CONCLUSIÓN PRÁCTICA DEL HECHO DEBIDO A QUE LOS PRIMEROS NO OPUSIERON RESISTENCIA. LUEGO NO SE ENCUENTRA UN PRECEDENTE QUE AUTORICE A AFIRMAR QUE LOS CAÑONES

TERRESTRES BIEN ENMASCARADOS SON CAPACES DE DOBLEGAR A LOS NAVALES SIEMPRE AL DESCUBIERTO, O VICEVERSA.

COMO EN OCASIONES ANTERIORES, LA ACCIÓN EMPIEZA POR EL EMPLEO DE LOS ELEMENTOS FLUVIALES QUE CONSTITUYEN LA COBERTURA Y LA VANGUARDIA EN EL ATAQUE. CUANDO ESTOS HAN LOGRADO DEBILITAR AL ENEMIGO, INTERVIENEN LAS FUERZAS DE DESEMBARCO PARA DECIDIR LA ACCIÓN.

COLOMBIA EMPLEA, CON MUY BUEN CRITERIO Y GRAN ÉXITO, LANCHAS LIGERAS ARMADAS DE AMETRALLADORAS DELANTE DE SU GRUESO.

LA EVACUACIÓN DE LA PLAZA POR PARTE DE LOS PERUANOS SÓLO SE HACE POR LA PRESENCIA DE LA LANCHA "ESTEFITA".

b).—El combate de TAMBO HILARIO (COTUHE).

1.—*El terreno y el lugar de la acción.*—

El río COTUHE, tributario del PUTUMAYO por la margen derecha, nace en la divisoria de agua NAPO-PUTUMAYO, corre en dirección sensiblemente SW-NE y desemboca en TARAPACA. Es bastante estrecho pero con mucho fondo, el que, aproximadamente, varía entre las cuatro y dos brazas en creciente y vaciante.

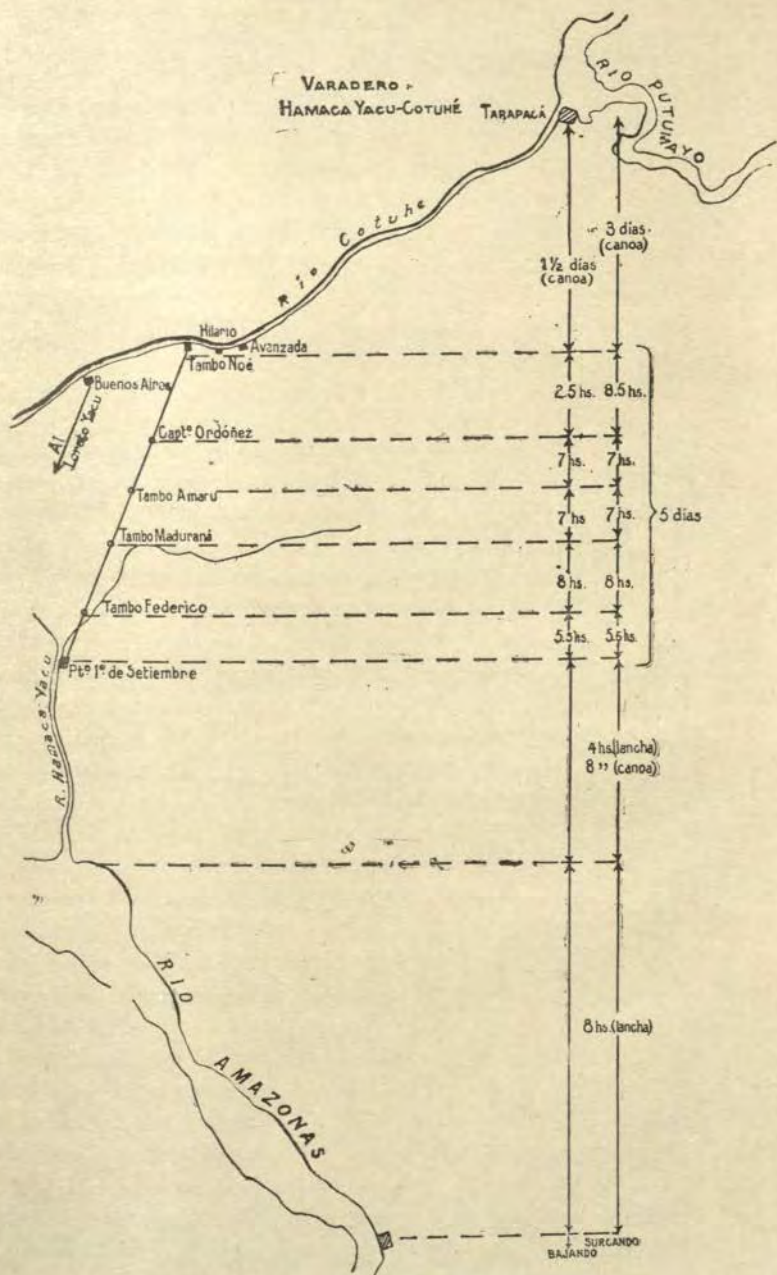
Remontando el río desde TARAPACA se hallan, sucesivamente y a una y otra banda, las desembocaduras de los riachuelos PAVA, ZUCURULLU y PUPUÑA. Tres "vueltas" aguas arriba de la última se encuentran dos grupos de chozas, ambas abandonados por sus moradores, indios *ticunas*, en la época que tratamos. En el primero de éstos, situado a unas ocho horas de surcada en lancha desde TARAPACA, se había establecido una avanzada peruana. En el segundo, conocido como TAMBO HILARIO por haber pertenecido a dicho cacique de la tribu nombrada, se encontraba el grueso de la fuerza que evacuara TARAPACA el 15 de febrero. Aguas arriba de esta última posición podían hallarse dos grupos más de chozas. Uno era el tambo del

indio Noé, del cual arranca un verdadero que desemboca en HAMACA-YACU, afluente del AMAZONAS por la margen izquierda. El otro, denominado BUENOS AIRES, es el comienzo de otro varadero. Este último va a salir a LORETO-YACU, también afluente del AMAZONAS por la misma margen, después de tres días de camino. La trocha del primer varadero, que utilizó con frecuencia nuestro efectivo para comunicar LETICIA con COTUHE cuando TARAPACA cayó en manos enemigas, puede verse en el Croquis N° 11.

2.—*Fuerzas en presencia.*—

Como quedó dicho más adelante la guarnición de TARAPACA se replegó por el COTUHE cuando fué atacada por el enemigo. En su avance aguas arriba de este río el núcleo principal sobrepasó PUERTO HILARIO dejando una avanzada para cubrirse de posibles incursiones de las tropas colombianas procedentes de TARAPACA. Fué esta avanzada la que libró el combate del 17 de Marzo de 1933. Según las declaraciones colombianas una lista de personal peruano hallada por ellos en el lugar de la acción indicaba que el número de hombres de esta avanzada llegaba a cincuenta ("El Tiempo" de BOGOTA, 5[4]33). Esta cifra parece exagerada si se tiene en cuenta que el efectivo completo de la guarnición de TARAPACA antes de la acción del 15 de Febrero, alcanzaba solamente a ciento cuatro hombres. Los nuestros no tenían cañón y, como las declaraciones antedichas no mencionan sino fuego de fusilería, es de creer que tampoco poseían ametralladoras.

En cuanto a la fuerza colombiana, según propias declaraciones, se trataba de la cañonera "PICHINCHA" y la lanchita "MAGDALENA", provista la última de armas automáticas. Aquélla tenía por armamento un cañón de 75 m|m., un cañón-revólver, una ametralladora anti-aérea y otras ametralladoras. La tripulación del "PICHINCHA" era de treinta hombres. Además de éstos, los colombianos confiesan haber llevado "treinta soldados para el



Croquis N.º 11

desembarco" ("La Prensa" de BARRANQUILLA, 20|3|33). En resumen, puede establecerse que los efectivos mínimos en material y personal eran por parte de las fuerzas enemigas los siguientes:

- 1 cañón de 75 m|m.
- 4 ametralladoras.
- 2 ametralladoras antiaéreas.
- 60 hombres.

3.—*La acción.*—

Cinco días antes de que se efectuara la acción un jefe de las fuerzas enemigas destacó a dos colombianos vecinos de TARAPACA, conocedores de la región y relacionados con los *ticunas*, a fin de que subiendo por el río, de noche y en canoa, se entrevistaran con el Cacique Hilario para que convenciera a sus indios de que bajaran a trabajar a TARAPACA. Hernández y Vargas, los dos comisionados, no regresaron con las noticias esperadas. Entonces decidióse la marcha.

La fuerza colombiana salió de TARAPACA a las cuatro de la mañana del 17, embarcada en el "PICHINCHA" y llevando consigo la lanchita "MAGDALENA". Remontó el COTUHE durante nueve horas sin contratiempo ninguno y, al cabo de dicho período de tiempo, llegó a la "purma" donde estaba emboscada la avanzada peruana. El General Efraín Rojas, quien comandaba personalmente la expedición, ordenó a la lancha menor que fuera a reconocer el lugar, siguiendo adelante, hacia TAMBO HILARIO, con la "PICHINCHA".

Al acercarse la "MAGDALENA" a la margen las tropas peruanas rompieron el fuego perforando el casco de la embarcación y llegando a herir a un tripulante. Igual recibimiento tuvieron las tropas que largó a tierra en TAMBO HILARIO el General Rojas. Siguió entonces una larga lucha sostenida valerosamente por el pequeño efectivo peruano contra el total enemigo, hasta que, agobiados por

la superioridad numérica, los nuestros se vieron precisados al repliegue sobre la trocha quedando los colombianos dueños del campo donde hallaron hamacas, munición, una cocina, víveres, drogas, etc.

No permaneció mucho tiempo el General Rojas en el puesto conquistado con algunas dificultades. El Servicio de Criptografía de la Marina de Guerra Peruana había hallado todas las claves enemigas. Por ellas el Comando tuvo conocimiento del viaje del PICHINCHA en busca de los nuestros y envió contra ella una escuadrilla de aviación. Esta localizó a la lancha colombiana, más o menos a las cinco de la tarde y se entabló la acción contra los elementos anti-aéreos del enemigo. Durante cuarenta y cinco minutos bombardearon los nuestros a las tropas, causando bajas en el personal de soldados y oficiales. Como la noche cerrara, nuestros aviadores suspendieron el ataque regresando a su base sin mayor avería, apesar de que en COLOMBIA se dijo que habíamos perdido una máquina. El General Rojas por su parte, emprendió viaje a TARAPACA, "no obstante la oscuridad intensa y los peligros de la navegación en un canal tan estrecho y tan lleno de curvas", según dice la relación del Corresponsal Felipe Lleras Camargo ("El Tiempo" de BOGOTA, 5/4/33). Sus razones tenía. Estas no aparecían, por cierto, en el parte oficial dirigido en lenguaje vulgar al Presidente de su país, en el cual no mencionaba el regreso de la fuerza a TARAPACA. Pero sí constaba en el enviado en clave al día siguiente, que fué traducido por el servicio de criptografía naval, y que diera a la publicidad el Sr. General Sarmiento ("El Comercio", Lima 29 de Julio de 1934). La traducción de tal radio era: (Primero daba relación de muertos y heridos). "Hállome contrariado por no haber podido forzar paso de BUENOS AIRES y luego seguir capturar o hundir "ESTEFITA" pero el hecho de haberme descubierto y atacado aviación peruana obligóme a regresar pues hoy temprano hubiéramos atacado nuevamente.... Otra cosa hubiera sido con el apoyo de nuestra aviación que no sé que está haciendo en estos momentos. En concepto militar he debido mantener, or-

ganizar y fortificar la posición conquistada y circunstancias anotadas esclarecen el punto. Es indudable que el puesto atacado por nosotros tenía radio o telégrafo entre la selva pues de otra manera no explícome el ataque por avión. — General Rojas". Al día siguiente decía el mismo: "LA ESTEFITA" será hundida o capturada cueste lo que cueste pero empleando para ello el buen juicio y los medios necesarios". Sin embargo, no sucedió así. La "ESTEFITA" salió del COTUHE, en manos peruanas, solamente cuando se produjo el armisticio, apesar de que la aviación colombiana hizo grandes esfuerzos para hacerla desaparecer mediante bombardeo sucesivos. No fué siquiera tocada, aunque sí la chata "CAQUETA" que la acompañaba. Y durante toda la campaña constituyó un motivo de inquietud para la guarnición enemiga de TARAPACA que pensaba, con razón, que podía servir para trasladar un contingente de tropas peruanas que llegarían hasta ella por la trocha AMAZONAS-HAMACA YACU-BUENOS AIRES, a fin de actuar en combinación con fuerzas fluviales que remontaran el PUTUMAYO con el propósito de recapturar TARAPACA.

En resumen, la acción de TAMBO HILARIO nos muestra:

LAS TROPAS PERUANAS EFECTUAN UNA SORPRESA SOBRE LA UNIDAD FLUVIAL COLOMBIANA, SORPRESA MUY POSIBLE SIEMPRE EN LOS RÍOS, SOBRE TODO EN LOS ANGOSTOS. ESTA SORPRESA NO CONSTITUYE UN TRIUNFO TOTAL POR LA CARENCIA DE ELEMENTOS FLUVIALES DE GUERRA QUE PUEDAN MEDIRSE CON LA "PICHINCHA" ANULANDO ASÍ LA ENORME AYUDA QUE REPRESENTA ESTA BATERÍA MOVIL PARA LAS FUERZAS DE DESEMBARCO COLOMBIANAS.

EL SERVICIO DE CRIPTOGRAFÍA HACE POSIBLE QUE ACTÚE LA AVIACIÓN Y CONSIGA QUE LO QUE ERA UN ÉXITO SE TORNE EN UNA RETIRADA PRECIPITADA.

LA AVIACIÓN ES IMPOTENTE PARA DESTRUIR LA LANCHA NO OBSTANTE QUE LA BOMBARDEA DURANTE CINCUENTA MINUTOS.

LAS FUERZAS COLOMBIANAS LLEVAN CONSIGO, COMO EN LA OCASIÓN ANTERIOR, LANCHAS PEQUEÑAS ARMADAS DE AMETRALADORAS.

LA PRESENCIA DE UNA LANCHA MERCANTE DESARMADA, A ESPALDAS DE TARAPACA., OBLIGA A ESTA ACCIÓN ARRIESGADA DE LAS FUERZAS COLOMBIANAS, DESEOSAS DE DESTRUIRLA POR EL PELIGRO QUE REPRESENTA COMO MEDIO DE DESPLAZAMIENTO DE FUERZAS MILITARES TERRESTRES.

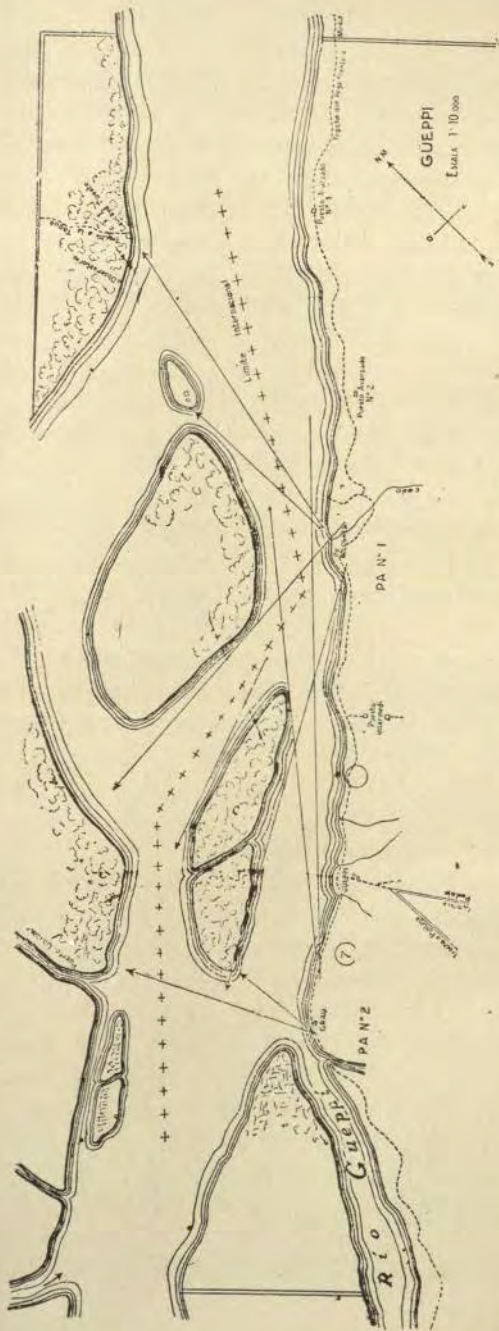
EL ENMASCARAMIENTO DE UNIDADES EN LA SELVA ES DE TAL NATURALEZA QUE LA AVIACIÓN COLOMBIANA NO LOGRA LOCALIZAR UNA LANCHA QUE MIDE 20.46 METROS DE ESLORA Y 4.40 METROS DE MANGA Y DESPLAZA 45 TONELADAS.

COLOMBIA INTENTA ATRAER A LOS INDÍGENAS, TAL COMO PROCEDIO EN 1910, ÉPOCA EN QUE CONSIGUIÓ DE ELLOS GRAN AYUDA.

c).—Combate de GUEPPI.—

1.—*El lugar de la acción.*

GUEPPI (palabra aguda de acuerdo con el lenguaje de los *sionas*, naturales del lugar), se encuentra en el ALTO PUTUMAYO. Deriva su nombre del río que, mediante una bocana de ciento veinte metros de ancho, desemboca por la margen derecha de aquél. La mejor población que se encuentra aguas arriba de GUEPPI es PUERTO ASIS, guarnición colombiana establecida a raíz de los sucesos del CAQUETA (1911), la cual cuenta con unos dos mil habitantes, entre blancos e indios. La más importante estación aguas abajo es CAUCAYA, también guarnición colombiana con escuela, médico, botica, sala de cirugía, etc. De aquí parte el camino que, mediante la quebrada de LA TAGUA, enlaza el CAQUETA con el PUTUMAYO, permitiendo el empleo de bestias de carga. De LA TAGUA hay camino a FLORENCIA y de este lugar a PASTO (Croquis Nos. 12 y 13).



Croquis N.º 14

Pasada la Boca del GUEPPI encuéntrase una difícil bifurcación de las aguas del PUTUMAYO entre las islas que se suceden sin interrupción desde aquella desembocadura hasta CAUCAYA. Frente a la población peruana hay cinco. Sigue, luego, aguas abajo, una playa antes de la cual está, en la margen derecha, la quebrada CEBOLLA. Por la otra banda desemboca el APAYA, cerca del cual hay otras tres islas y cinco un poco más abajo, a las cuales siguen unas veinte hasta llegar a CAUCAYA, sobre la margen izquierda. Aguas arriba de este punto, sobre la misma orilla, se encuentra un caserío llamado MONTCLAIR.

La guarnición peruana, como ha quedado dicho, se encuentra en la banda derecha, inmediatamente después de la desembocadura del GUEPPI, donde se fundara la población, a fines del siglo, para pasar la goma destinada a IQUITOS mediante la trocha GUEPPI-LAGARTO COCHA-NAPO. El lugar donde está asentada la guarnición es alto y de arcilla rojiza (Croquis N.º 14).

El caserío colombiano, situada en la banda opuesta, queda en terreno más bajo. Las casas están desparramadas entre la orilla y las islas una de las cuales, la mayor, ha tomado el nombre de CHAVACO del corregidor que así se apellidaba.

Mientras que los peruanos sólo eran dueños de su margen, en la que se habían establecido todo lo sólidamente que permitía sus escasos recursos, los colombianos dominaban primero la banda opuesta y después todas las islas. Debido a esta situación presentaban un frente peligroso para la guarnición peruana que se extendía desde la isla FLOR DE NÚME, algo aguas arriba de la Boca de GUEPPI, hasta CAUCAYA. Esta situación había obligado a los nuestros a dispersarse, perdiendo en fuerza, como es natural, en un amplio frente que comprendía las siguientes posiciones, desde la boca del río hasta el punto situado frente al arranque de la trocha a LA TAGUA, indicándolas de abajo a a arriba: Trocha a MONTCLAIR-PUESTO AVANZADO N.º 1.—PUESTO AVANZADO N.º 2.—PUESTO BOLOGNESI—PUESTO INTERMEDIO

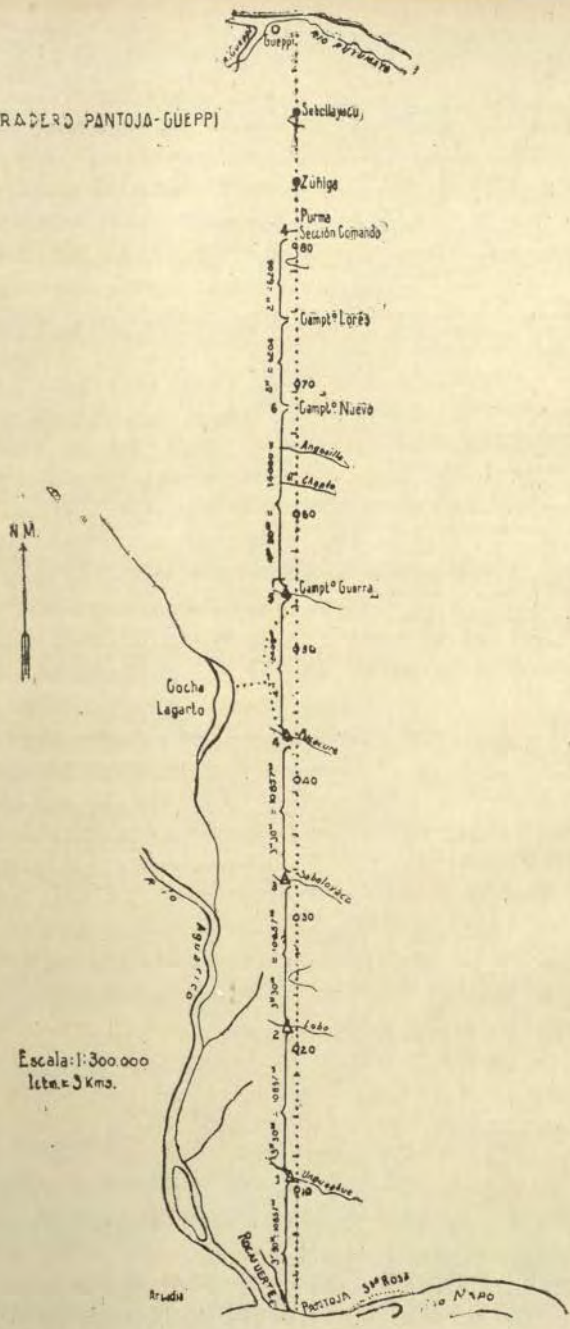
CASA DE LA GUARNICION-PUESTO GRAU. Este último apoyaba su izquierda sobre el río y una quebrada que entra a él en dirección E. W., mientras que PUESTO BOLOGNESI, el otro núcleo principal de combate, encontraba protección para su flanco derecho en un caño. Frente a la línea estaban las aguas del PUTUMAYO. Atrás de ella, la trocha GUEPPI-PANTOJA (Croquis N.º 15) que pasaba sobre e' CEBOLLA YACU, ANGUSILLA, PUCUCURO, SABALOYACU, LOBO y UNGURAHUE. Además de esta trocha existía otra que los peruanos no utilizaban. Esta partía de GUEPPI y desembocaba en LAGARTO COCHA (Ver Croquis N.º 15).

2.—Fuerzas en presencia.

A estar con las declaraciones hechas mediante la prensa nacional por el Señor General Fernando Sarmiento y el Señor Coronel Víctor Ramos, a mediados de febrero, la guarnición de GUEPPI contaba con setentisiete hombres, a los que se envió el 18 del mismo mes, dos armas automáticas trasportadas en aviones, de cuya operación resultó un encuentro parcial. Posteriormente estos efectivos fueron aumentados y el 8 de marzo la guarnición constaba de "200 hombres, número que quedó reducido a 194 pocos días después, de los que hay que descontar, aún, unos cuantos más que disminuyeron así el efectivo para el día del combate". Como el refuerzo últimamente citado llevó consigo dos ametralladoras, el número total de éstas se elevó a cuatro. Se encontraba en marcha hacia GUEPPI fuertes núcleos de tropas cuando se produjo el ataque. Así, las últimas sólo actuaron en las reacciones sucesivas que hicieron retroceder lentamente al enemigo desde las posiciones que había conquistado.

En cuanto a las fuerzas colombianas, habían sido reunidas en número respetable dotándolas de toda clase de elementos, desde los primeros días de enero. La "Prensa" de BARRANQUILLA hacía saber el 16 de este mes que "se estaba haciendo una fuerte concentración de tropas de

VARADERO PANTOJA-GUEPPI



Croquis N.º 15

artillería e infantería en CAUCAYA y PUERTO ASIS". Agregaba que "las tropas de COLOMBIA, municiones y demás material de guerra llegaban a CAUCAYA por carretera recientemente construída que unía a la región del CAQUETA con FLORENCIA". Y que "varios aeroplanos ligeros de bombardeo pertenecientes al Ejército de COLOMBIA se encontraban en la base aérea de CURIPLAYA".

Estas noticias no eran enteramente exageradas. Allí se habían reunido el Batallón Huila, una compañía del Juanambú y batería de la artillería Tenerife, entre otros elementos. Fuera de éstos, exclusivamente terrestres, estaban los fluviales. El grueso de los últimos lo constituían las espléndidas cañoneras blindadas "SANTA MARTA" y "CARTAGENA", cuyas características ya hemos dado, y cooperaban con ellas las mercantes "MANCO CAPAC" y "SINCHI ROCA" (peruanas las dos, apresadas al principio del conflicto) y "EMITA" (brasileira alquilada). Además, tenían abundantes recursos fluviales de menor consideración pero no de menos importancia para el caso, tales como planchones, canoas y "más de ocho canoas-motores, aparte de las lanchas rápidas que tiene los cañoneros" ("El Espectador" de BOGOTA, 27|3|1933). El número aproximado de las tropas puede deducirse por las declaraciones que hizo el Coronel Roberto D. Rico, jefe de las fuerzas durante el combate, a "El Tiempo" de BOGOTA el día 5|4|933. En esa ocasión manifestó que "por parte de COLOMBIA se alcanzaron a conocer quinientos sesenta hombres".

3.—*La acción.*

En GUEPPI no hubo una acción, sino una serie ininterrumpida de combates que no terminaron sino con el armisticio y cuyo encuentro principal se realizó el 26 de Marzo de 1933.

El comenzar la campaña nuestra guarnición constaba de doce hombres al mando de un clase. Este pequeñísimo



grupo se encontraba totalmente aislado y rodeado de enemigos más fuertes que él. Sin embargo, fué respetado por COLOMBIA a causa de que su destrucción significaba el ataque a territorio estrictamente peruano, lo que estaba contra la política internacional de aquel país.

En el mes de noviembre de 1932, un oficial de la guarnición de PANTOJA, sobre el NAPO, hizo saber, contestando una pregunta del Comando, que con medios propios podía abrir una trocha directa a GUEPPI. Se le dió los pocos elementos con que se contaba y se lanzó a la obra. Después de doce días de viaje por el monte, el 30 de noviembre dicho entusiasta y valiente oficial, cuyo nombre debe ser conocido (Teniente don Domingo Melo), estaba a cargo de la guarnición de GUEPPI, la que en febrero llegó a contar venticinco hombres sanos y quince enfermos. Sin estación de radio, sin víveres, sin medicinas, trabajó tesoneramente. Cuando el 24 de diciembre el Comando inspeccionó la guarnición, encontróla organizada con trincheras, cañones imitados, etc.

Pero la situación internacional variaba en el intervalo y la actitud militar de COLOMBIA tomaba rumbos de acuerdo con ésta. Aprovechando su enorme superioridad militar en el ALTO PUTUMAYO aquel país hacía concentraciones en MONTCLAIR y CAUCAYA, ante la mirada de la guarnición peruana, que no tenía, en realidad, como oponerse a tales operaciones que significaban un peligro inminente para nuestra situación en el BAJO PUTUMAYO. El 27 de febrero el Capitán Diago ocupó con sus tropas la isla inmediata a GUEPPI. De esta manera la situación de nuestras tropas era desesperada. Si permanecía inactiva dejaba aumentar el poder enemigo, lo que a la larga determinaría su propia ruina. Si procedía en forma violenta sería exterminada pues presentaría así la ocasión que las fuerzas colombianas deseaban para terminar con ese grupo de gente que no dejaba de importunarle.

Poco a poco la hostilidad colombiana se hizo manifiesta y, con ello, más difícil la situación de los nuestros quienes, con todo espíritu y gran entereza trabajaban de manera incansable en hacer obras militares que aumentaran su

capacidad defensiva, las que realizaron en tal forma que parecía increíble hubiera podido hacerlas ese pequeño grupo de gentes sin recursos, entre el cual había un elevado porcentaje de enfermos, incluyendo al jefe de la guarnición, atacado de beri-beri.

Ante tal situación, apenas hubo elementos de auxilio, el alto Comando de IQUITOS despachó (18 de febrero) dos aviones que llevaban a la guarnición ayuda de inapreciable valor: una estación de radiotelegrafía y dos armas automáticas conducidas, respectivamente, por un operador y un Oficial del Ejército. Al acuatizar las máquinas, las fuerzas colombianas decidieron precipitar los hechos para impedir que el auxilio que conducían llegara a buen destino. Abrieron el fuego contra los aparatos, incendiando uno de ellos, y luego contra la guarnición peruana. La resistencia tenaz de ésta impidió la ocupación de la margen y obligó al Capitán Diago a abandonar la isla que había ocupado. “Entonces sí se temía el asalto peruano —dice un historiador colombiano * que habría sido imposible repeler porque los refuerzos estaban lejos, en las cañoneras varadas”. La ofensiva no pudo realizarse por falta de elementos fluviales. Desde ese momento comenzó un combate ininterrumpido que sostenía la escasa guarnición contra todo el frente colombiano, de más o menos cinco kilómetros de extensión, hasta el 8 de marzo, día en que llegó a GUEPPI el primer refuerzo serio, mediante el cual se elevó el efectivo en la forma que expuse al tratar las fuerzas en presencia. De resultas de las escaramuzas los colombianos quedaron dueños de las islas situadas frente a la plaza, las que ocupó el Capitán Solano quien, respondiendo a las reclamaciones peruanas, alegó que consultaría con su gobierno si las islas pertenecían en realidad al PERU. (Ver la “Crónica” de LIMA, 9,12,934” y “Lo que nadie sabe de la guerra” por Antolín Díaz). Entonces los colombianos comenzaron a preparar la acción decisiva, que habría de desarrollarse el

* — Antolín Díaz. “Lo que nadie sabe de la guerra”.

26. Para ello pasaron la "CARTAGENA" aguas arriba de GUEPPI. Un oficial se presentó ante nuestras tropas y entregó una nota en la que preguntaba el jefe colombiano si su nave sería hostilizada "en momentos en que, haciendo uso de la libre navegación del PUTUMAYO, consagrada en tratado público, tenía que cumplir una comisión del Gobierno Colombiano". El permiso tuvo que ser concedido, pidiendo reciprocidad. Pasó la cañonera con tropas a OSPINA y con ello quedó asegurado el ataque a nuestra posición por los dos flancos,. "El 16 de febrero a las nueve de la noche —dice A. Díaz en la obra citada— se recibía en el comando de CAUCAYA la primera orden de ofensiva general en el PUTUMAYO. La guarnición de EL ENCANTO quedaba en libertad para moverse. La de PEÑA BLANCA resistiría hasta perder el *último de sus hombres*. La de CHAVACO se reforzaría con unidades de PUERTO OSPINA y trescientos hombres, que debían subir de CAUCAYA, para atacar a GUEPPI. Este plan de ofensiva general lo desarrollaría el Coronel Rico. Se le pedía llevarlo a la práctica en el menor tiempo posible. Pero los dirigentes de la guerra ignoraban que el PUTUMAYO estaba en sequía"..... "La munición de los cañones aún permanecía en LA TAGUA. Treinta mulas, durante el día y la noche, iban a hacer el doble recorrido de los veinticinco kilómetros de trocha". Las tropas colombianas recibieron contra-orden el 22 de febrero; nueva orden el 24 y, otra vez, anulación de la anterior. "El 2 de marzo —dice el mismo autor— comprendí que la *ofensiva general* en el frente del PUTUMAYO era un mito. Y, emprendí viaje de regreso a CAUCAYA".

El 26 de mayo el frente colombiano quedó constituido en forma "de una gran media luna" de unos quince kilómetros de extensión, según el Teniente Juan Lozano, del Ejército de COLOMBIA, asistente a la acción. Los extremos de ésta media luna formaban los las cañoneras "CARTAGENA" y "SANTA MARTA", colocadas la primera aguas arriba de la boca del GUEPPI y la segunda a unos cinco kilómetros aguas abajo de BOLOGNESI, la principal posición defensiva inferior. El centro lo constituían las

baterías emplazadas en las islas. Entre éstas últimas se movían los oficiales del Estado Mayor embarcados en botes motores, mediante los cuales pudieron desplazarse rápida y cómodamente de uno a otro lugar de la acción, coordinando el conjunto, medida necesaria si se tiene en cuenta que la "SANTA MARTA" y la "CARTAGENA" no se veían y que en la primera viajaba el Teniente Coronel José D. Solano, Jefe de la Flotilla, y en la segunda el Coronel Roberto D. Rico, Comandante del Destacamento PUTUMAYO. Cada una de las cañoneras tenía a bordo una compañía de infantería. Estas dos compañías constituían el primer escalón de desembarco. Una vez echadas las tropas a tierra, las naves debían volver a la margen izquierda, tomar más elementos y verterlos sobre la banda derecha. El plan era hacer avanzar estas dos compañías y las siguientes por la margen, apoyadas por el fuego de los cañones y las armas automáticas, hasta que se dieran la mano en GUEPPI. El Teniente Lozano, de quien tomo estos datos, habla de "un movimiento envolvente", queriendo dar a entender que se trató de desbordar las alas para cortar la retirada a nuestras tropas hacia la trocha de PANTOJA. Parece imposible que se pretendiera tal hecho procediendo de la manera en que se hizo. Sólo hubieran podido las tropas colombianas desbordar nuestras alas penetrando, resueltamente, en la selva para caer sobre la espalda peruana cuando hubieran ganado suficiente profundidad. Mientras que, en realidad, las compañías de desembarco avanzaron pegadas a la margen, haciendo señales "con una bandera blanca que un soldado debía agitar de trecho en trecho a la orilla del río" (Lozano).

Conforme el plan adoptado, las cañoneras ocuparon los extremos de la línea en la noche del 25 y antes del alba siguiente desembarcaron una compañía cada una, aguas abajo del puesto avanzado N° 1 y aguas arriba de la posición defensiva GRAU, respectivamente. (Ver Croquis N° 14). Estas compañías comenzaron a progresar pegadas a la orilla y, con ellas, avanzaron lentamente las

cañoneras, también por la banda peruana, listas a apoyar sus tropas cuando hicieran contacto con nuestras avanzadas.

Hasta las ocho y media de la mañana dicho contacto no se había efectuado. En ese momento apareció en escena la escuadrilla colombiana compuesta de siete aviones ("La Crónica", 9|12|1934) la que comenzó de inmediato un incansable bombardeo de nuestras posiciones, seguido de un nutrido fuego de ametralladora que duró hasta las once y media de la mañana.

La aparición de las máquinas aéreas marcó el momento del duelo general. La "SANTA MARTA", situada a 4.000 metros de BOLOGNESI, abrió el fuego de su Boffords de 75 m|m. contra esta posición. La "CARTAGENA" hizo lo mismo contra GRAU. Las baterías y las armas automáticas de las islas, en tanto, cubrieron de proyectiles la posición central, es decir, la guarnición misma. Inútil es referir que las granadas explosivas convirtieron rápidamente en polvo las trincheras hechas de tierra y caña.

Nuestras tropas, desprovistas de cañones, se defendían desesperadamente con las cuatro ametralladoras de que disponían. Estas hacían un fuego incansable sobre los enemigos en marcha y las cañoneras, sin efecto práctico el último, tanto por la distancia en que se encontraban cuando por su blindaje. Ante el fuego de cañón comenzó una retirada ordenada de los nuestros, que marcaba grandes compases de espera en cada escalón de resistencia que alcanzaban las tropas. Apenas se llegaba al contacto entre los colombianos que avanzaban por la orilla y los peruanos, una señal dada por los primeros hacía entrar en acción las armas automáticas de las cañoneas, que fusilaban a los nuestros a mansalva, manteniendo a sus tripulantes perfectamente cubiertos tras su blindaje. Así, la cantidad de armas automáticas que vomitaban balas sobre los núcleos de resistencia, estaba en una proporción de siete a una.

No obstante la desigualdad del combate, las tropas peruanas se batían heroicamente de posición de resistencia en posición de resistencia y de árbol en árbol, pues en las copas de muchos de éstos habíase instalado nidos de fusi-

leros. (Los nombres de estos héroes son demasiado conocidos.) Conforme se debilitaba el fuego de los nuestros su situación se hacía más grave. Así, comenzaron a pasar más elementos de infantería de la margen izquierda y entonces la desproporción en número se hizo tan considerable que el fuego se debilitó más aún, lo que trajo como consecuencia que las cañoneras, cuyo apoyo ya no era preciso, pasaran a la margen opuesta, embarcaran el resto de tropa colombiana y la echaran a tierra. Con este último refuerzo el avance enemigo progresó con toda rapidez y nueve horas después de una lucha cruenta los colombianos eran dueños de la guarición, mientras los nuestros se reunían en la trocha, cubriendo la línea de comunicaciones con el NAPO.

Los combates de GUEPPI no terminaron este día. Durante muchos más, hasta el armisticio, se luchó duramente en los alrededores de la posición. Nuestras tropas, mediante enérgicos contra-ataques, fueron recuperando lentamente terreno desde los cincuenta kilómetros a que primitivamente se retiraron por falta de víveres. Al firmarse el armisticio tenían a los colombianos, setecientos en número, estrechados entre el río GUEPPI y el PUTUMAYO, a 18 kilómetros del primer lugar, en una falsa situación que, posiblemente, hubiera traído como consecuencia su derrota de haberse efectuado la operación de envergadura que estaba planeada y en vísperas de ser ejecutada. Pero no toca a la índole de este trabajo el examen de los combates terrestres. Como he dicho anteriormente, el autor sólo intenta tratar aquéllos en que entraron en juego elementos fluviales.

Si examinamos la acción de GUEPPI podemos sacar las conclusiones siguientes:

DESDE EL PUNTO DE VISTA FLUVIAL COLOMBIA ESTA EN PLENA FUERZA EN GUEPPI. ESTA LE PERMITE ADOPTAR LA DISPOSICIÓN ESTRATÉGICA Y TÁCTICA MÁS CONVENIENTE PARA EL LOGRO DE SUS DESIGNIOS. MEDIANTE SUS LANCHAS Y CANOAS A MOTOR EFECTUA LOS DESPLAZAMIENTOS DE TROPAS NECESARIOS Y SE APODERA DE LOS LUGARES MÁS ADECUADOS PARA INSTALAR SUS ELEMENTOS DE COMBATE.

EL PERU CARECE ABSOLUTAMENTE DE MEDIOS FLUVIALES PARA CONTRARRESTAR LOS CONTRARIOS.

COLOMBIA TIENE UNA EXTENSA LÍNEA DE BATALLA QUE PUEDE MANTENER FUERTE POR LA CANTIDAD DE ELEMENTOS QUE POSEE Y DE ESTA MANERA LOGRA DEBILITAR LA NUESTRA QUE DISPERSA SUS EFECTIVOS.

COMO EN TARAPACA, COLOMBIA LLEVA A LA ACCIÓN UNA COORDINACIÓN DE ELEMENTOS TERRESTRES, AÉREOS Y FLUVIALES QUE LE ASEGURE EL TRIUNFO.

LAS CAÑONERAS SON, DURANTE LA ACCIÓN, BATERÍAS MÓVILES QUE SE DESPLAZAN CON EL PROGRESO DE LOS ELEMENTOS TERRESTRES.

COMO EN OCASIONES ANTERIORES HAY UN BOMBARDEO FLUVIAL Y DESDE LAS BATERÍAS TERRESTRES QUE ANTECEDE A LA CARGA DE LA INFANTERÍA.

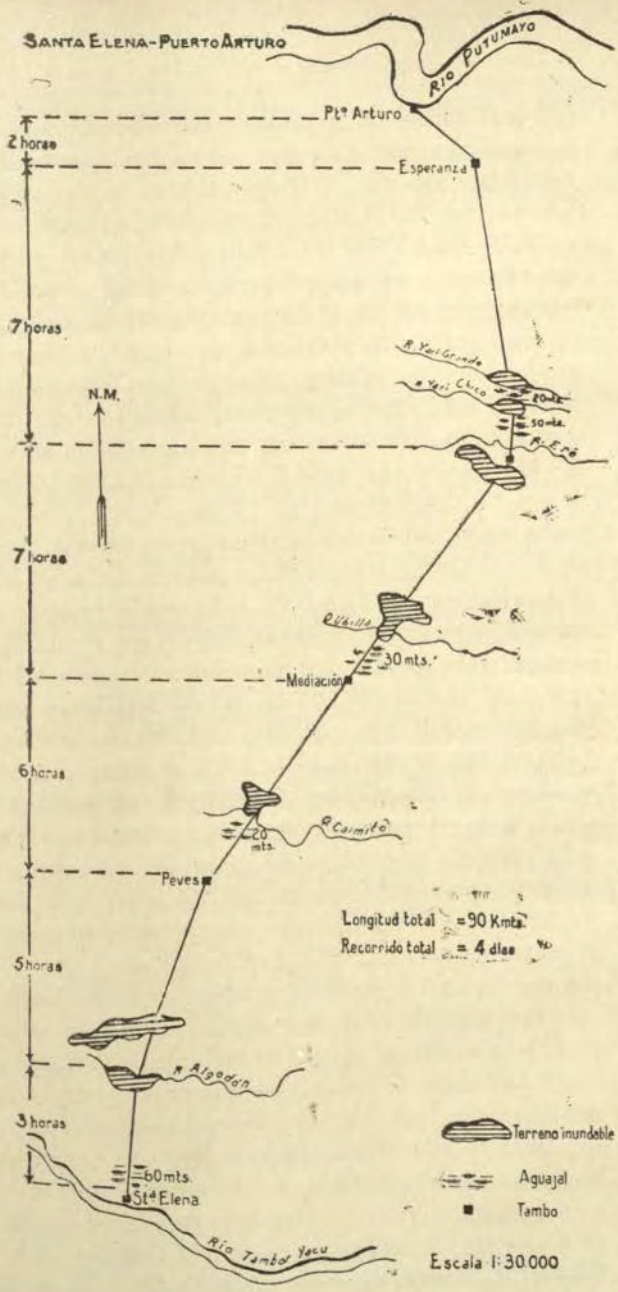
ANTES Y DURANTE LA ACCIÓN COLOMBIA EMPLEA CON SANO CRITERIO Y ÉXITO LA PODEROSA AYUDA DE LAS LANCHAS LIGERAS.

ES GRANDE EL ESTRAGO PRODUCIDO POR LA AVIACIÓN QUE CARECE DE CONTENDOR.

d).—Acciones de CALDERON, YABUYANOS y CAMPUYA.

1.—*La situación estratégica.*

Dueñas las fuerzas colombianas de TARAPACA y GUEPPI, puntos extremos del frente peruano en el BAJO y ALTO PUTUMAYO, respectivamente, sólo quedaba en fuerza PUERTO ARTURO. Mientras esta guarnición (no la más poderosa del teatro de operaciones AMAZONAS-PUTUMAYO sino la única capaz de resistir en este frente), se sostuviera, el río quedaba cortado en dos trozos, al centro de los cuales se hallaba esa peligrosa cuña. Destruirla era indispensable para las tropas colombianas, con dos propósitos. Uno, el inmediato, era efectuar la junción de sus efectivos, que corrían el peligro de ser batidos en detalle. Otro, el mediato, tener libre su línea de comunicaciones



Croquis N.º 16

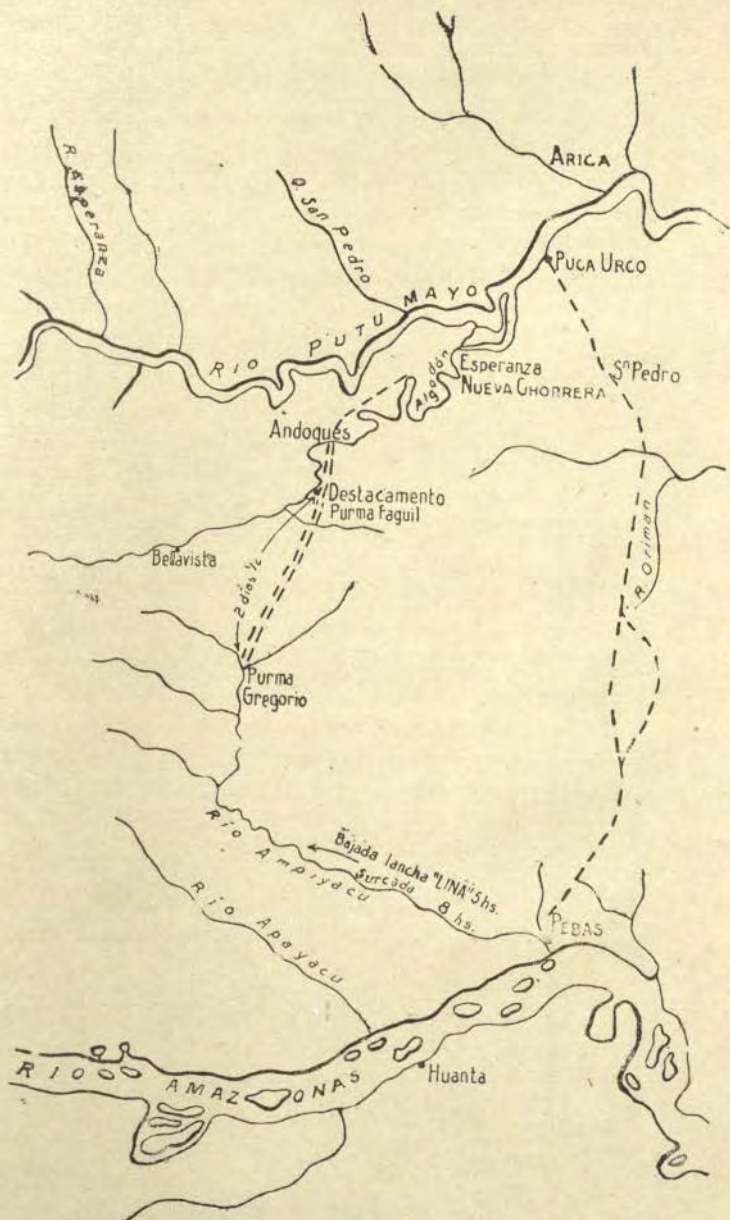
con los centros vitales de su nación. Conseguido este objeto, sus fuertes contingentes podrían ser auxiliados e incrementados por la ruta de PASTO. En esta situación quedaban en capacidad de amagar IQUITOS por las trochas GUEPPI-PANTOJA y PUERTO ARTURO-SANTA ELENA (Croquis N° 16). Establecidos en tierra en un punto cualquiera de tales varaderos, podían correr sus elementos fluviales hacia el AMAZONAS para atacar LETICIA por este río, haciendo, quizás, un movimiento convergente con elementos terrestres introducidos sobre la retaguardia de aquella posición gracias al muy difícil camino TARAPACA-COTUHE-BUENOS-AIRES-HAMACA YACU.

Tal plan general de operaciones era el que mejor resultado podía dar a las tropas colombianas, ignorantes de la verdadera capacidad defensiva de LETICIA y deseosas de batir en detalle a las fuerzas peruanas hasta que llegaran a su país los elementos militares que sus agentes estaban adquiriendo en EUROPA y ESTADOS UNIDOS. Por eso lo pusieron en práctica. El General Rojas, dejando guarnecida la posición de TARAPACA con el "MOSQUERA", los cañones de ésta unidad, las baterías terrestres y unos trescientos hombres, comenzó a remontar el PUTUMAYO con las demás unidades. Llevaba consigo, además de las dotaciones de los barcos, dos compañías de desembarco completas (unos ciento veinticinco hombres cada una), con sus respectivos oficiales y elementos de enlace. Pero esta progresión a lo largo del río no era fácil. Además del cuidado con que se efectuaba por temor a la sorpresa, tenía en su contra la enorme dificultad de ser hecha en un lugar donde COLOMBIA carecía de bases de aprovisionamiento de combustible. Frecuentemente era preciso que las tropas saltaran al monte a cortar leña para las unidades que utilizaban este elemento, lo que muchas veces tenía que hacerse con el agua a la rodilla. De allí que, salida la expedición el 20 de abril de TARAPACA, sólo alcanzara PUERTO PERUANO o PUCA-URCO diez y siete días después. Era

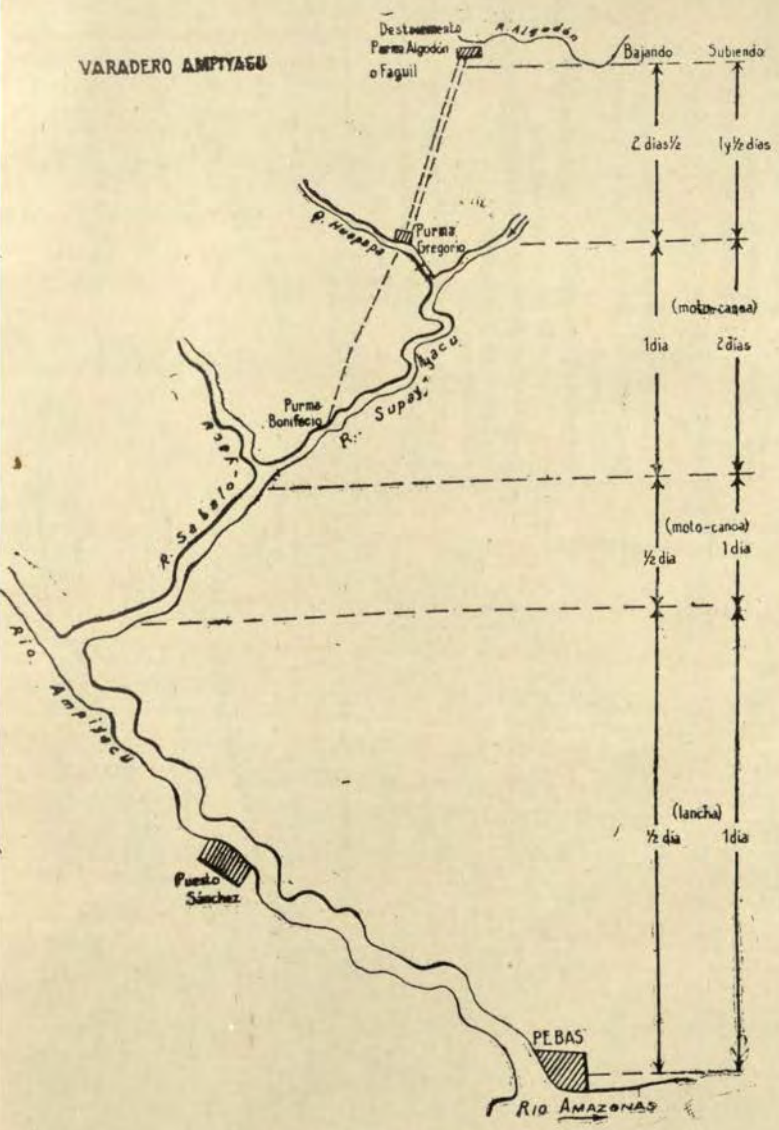
que a lo largo del BAJO PUTUMAYO el jefe colombiano carecía de ayuda. Todos los *puestos* de aquella parte, en efecto, estaban antes del conflicto en la margen peruana. Y eran ellos los que vendían la leña para las embarcaciones. Tal operación comercial cesó, como es natural, desde que TARAPACA cayó en manos de las tropas colombianas.

En situación más ventajosa se encontraba el núcleo armado de COLOMBIA que operaba en el ALTO PUTUMAYO. En primer lugar tenía la casi certeza de que el río se hallaba libre de enemigos hasta muy cerca de PUERTO ARTURO. Además, PUERTO ASIS, MONTCLAIR, CAUCAYA, PEÑA BLANCA y otros villorios colombianos eran estaciones que servían de base a los desplazamientos de las tropas. Las cañoneras, por su parte, quedaban libres de la tiranía de la leña ya que quemaban petróleo y estaban bien surtidas de éste. La relativa cercanía de este núcleo con los centros vitales de su nación, por lo demás hacía que estuviera mejor provisto de elementos que el Destacamento AMAZONAS, que así era llamada la fuerza que comandaba el General Efraín Rojas. En el ALTO PUTUMAYO había alrededor de 1.000 hombres provistos de toda clase de elementos de guerra. Para la movilización de éstos disponíase de dos lanchas comerciales de 120 toneladas, dos cañoneras blindadas de igual desplazamiento, un remolcador, dos planchones de 14 toneladas de capacidad y canoas y motores de 16 y de 32 caballos de potencia. Tal situación daba gran confianza en sus fuerzas al Teniente Coronel José D. Solano, jefe de la flotilla. Ya veremos después como esta confianza resultó excesiva.

En cuanto a nosotros, habíamos concentrado todos nuestros elementos de guerra, tanto terrestres como fluviales, en LETICIA y PUERTO ARTURO, posiciones que estaban relativamente bien defendidas y que hubieran podido soportar con esperanzas de éxito un ataque enemigo. La primera, en realidad, era la más fuerte. Allí se encontraban las mejores baterías del Ejército, todas las unidades fluviales (incluso las lanchas mercantes armadas con cañones navales de 47 m|m.), artillería antiaérea y



Croquis N.º 17-A



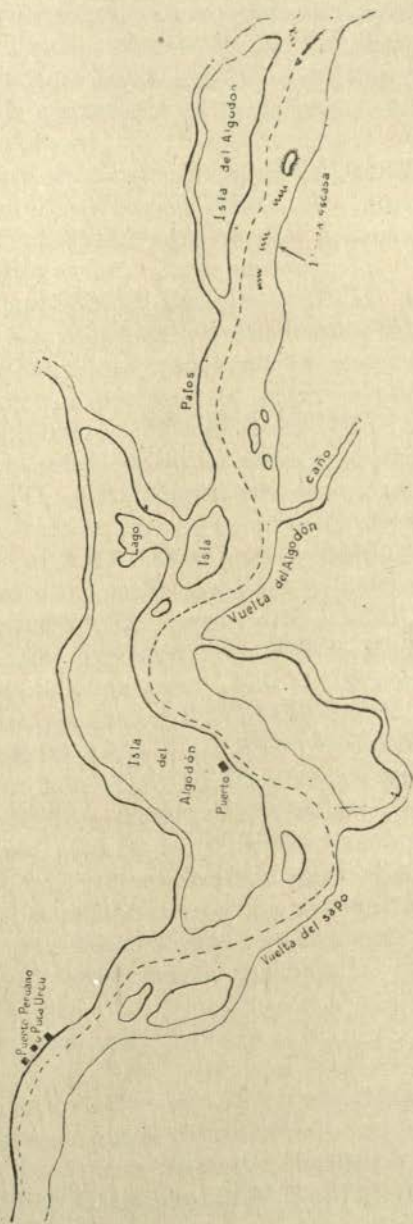
Croquis N.º 17-B



Croquis N.º 17-C

LEYENDA

- 1—Lancha albarena y bote motor en camuflaje
- 2—Camino de evacuación a Lanchas 5m de marcha 250 mts.
- 3—Tambo de la Artillería.
- 4—Espaldón del cañón en camouflaje, bajo árboles (182 mts. del Tambo del Sol)
- 5—Tambos que ocupa la Infantería durante la noche.
- 6—Tambo de Opls y puesto de observación.
- 7—1ª. Trinchera infantería (6 mts. de frente)
- 8—2ª id. id. id.
- 9 y 10—3ª y 4ª id. id.
- 11—Caseta para el encendido de minas.
- 12—Casas de huitotas desocupada.
- 13—Puesto de observación y guardia de las minas.
- 14—Camino a San Pedro.
- 15—Trocha al Algodón.
- 16— id. al camino de San Pedro.



Croquis N.º 19

fuertes núcleos de tropas. La segunda era más débil. Contaba, aunque en menor proporción, con los mismos elementos, excepto unidades fluviales pues los cañones navales de 37 m|m. estaban emplazados en tierra firme, , servidos por personal de la Armada.

La defensiva del Destacamento PUTUMAYO no podía limitarse a PUERTO ARTURO. La posición tenía varios puntos vulnerables aguas arriba y aguas abajo de la sede de la guarnición. Como muestran los Croquis 16 y 17 el varadero SANTA ELENA-PUERTO ARTURO, que era la línea que comunicaba este frente con IQUITOS mediante el NAPO, estaba cortada por dos ríos (ALGODON y ERE) navegables por lanchas, cuyas desembocaduras quedan aguas abajo de PUERTO ARTURO. Esto presentaban el gran peligro de que el enemigo, dueño del BAJO PUTUMAYO, se introdujera por ellos y mediante un golpe audaz cortara la línea de comunicaciones antes nombrada y llegara al AMAZONAS por el AMPIYACU. Tal situación obligó al comando general a establecer destacamentos de cobertura sobre los ríos ERE y ALGODON.

La situación estratégica en ALTO PUTUMAYO, siendo delicada, no lo era tanto. Existen, en verdad, varias trochas antiguas que unen el PUTUMAYO al NAPO aguas arriba de PUERTO ARTURO y SANTA ELENA, respectivamente, como la del YUBINETO y las dos del CAMPUYA (Croquis N° 18). Pero todas se hallaban cerradas ya por la vegetación. En estas condiciones no era posible que facilitaran el paso de gruesos efectivos. Pero sí cabía esperar que mediante ellas se infiltraran espías y elementos de observación en general. Esto obligaba a su cuidado. Por eso se habían establecido estaciones de vigilancia.

2.—*La manera peruana.*

En espera de un incremento de la fuerza armada del teatro de operaciones, lo que se efectuaba lentamente mediante los elementos de diversas clases que llegaban a IQUITOS por la vía del PICHIS y la aérea SAN RAMON-MASISEA,

el Alto Comando no tenía más recurso que adoptar la defensiva estratégica hasta que su capacidad militar le permitiera pasar a la ofensiva simultánea, como estaba planeado, en TARAPACA y GUEPPI. Dicha defensiva procuraba, en primer lugar, debilitar, ya que no era posible romperlos, los dos brazos de la tenaza que se cerraba lentamente sobre PUERTO ARTURO, posición que era indispensable sostener para mantener en todo su valor y su fuerza la cuña que dividía el PUTUMAYO. Con tal fin la aviación hostilizaba incansablemente los elementos colombianos fatigándolos y disminuyendo su moral. El Comando, enterado de los movimientos del adversario gracias al Servicio Criptográfico de la Marina, añadía a tal procedimiento de desgaste una especie de guerrilla, mediante la cual efectuaba continuas sorpresas sobre los elementos enemigos, en diversos puntos de su larga línea de desplazamiento. A este género de ataques pertenecen los tres realizados aguas arriba de PUERTO ARTURO (CALDERON, YABUYANOS Y CAMPUYA) y el verificado aguas abajo de dicha posición (PUCA-URCO, PUERTO PERUANO o SARAVIA). Servían de gran ayuda para estas operaciones dos o tres canoas motores, que habíanse despachado de IQUITOS, y dos lanchas mercantes que se movían en el PUTUMAYO y afluentes. Eran estas las "SAN MIGUEL" y la "AGUILA". La primera tenía un tonelaje grueso de 55.60, daba 8 nudos, contaba con una tripulación civil de diez y ocho individuos y podía trasportar unos cincuenta hombres de tropa. La segunda, de 13 toneladas, tenía una velocidad muy pequeña y escasamente podía trasladar unos quince hombres. Mientras que aquélla había permanecido en PUERTO ARTURO desde el combate de TARAPACA, ésta corría por el ALGODON.

3.—Desplazamientos estratégicos de las fuerzas colombianas de ALTO PUTUMAYO

Para el ataque de las fuerzas colombianas de ALTO PUTUMAYO a PUERTO ARTURO, CAUCAYA quedaba

demasiado lejos. En vista de ello el Comandante Solano decidió trasladar su base aguas abajo de esa posición, lo suficientemente cerca de nuestra guarnición para estar al acecho de ella. Pero algo lejos, también, para evitar ataques que procedieran de las avanzadas peruanas. El jefe colombiano sabía que disponíamos de la "SAN MIGUEL" y conocía la existencia del varadero PUERTO ARTURO-CAMPUYA, así como el estacionamiento de avanzadas en este lugar. Por eso concertóse con el General Rojas, al mando de los efectivos colombianos procedentes de TARAPACA, para no avanzar de su base hasta que el último hubiera roto las defensas que suponía existieran en ESTRECHO y ERE. Cuando esto sucediera y el General Rojas atacara PUERTO ARTURO, el Comandante Solano caería sobre CAMPUYA. De esta manera querían nuestros enemigos evitar que el ataque al último punto fuera parado por los nuestros mediante desplazamientos rápidos de efectivos sacados de PUERTO ARTURO y llevados a la posición avanzada superior por la trocha de que antes se ha hablado (Ver Croquis N° 18).

El salto de las tropas de ALTO PUTUMAYO a la nueva base del PUTUMAYO MEDIO se efectuó a principios de abril aunque, según Antolín Díaz, desde febrero se ordenó al Capitán Márquez que bajara a CALDERON la sección de artillería y la compañía de ametralladoras que tenía en PEÑA BLANCA. Las cañoneras tomaron de primera intención una compañía de infantería de ASIS y la desembarcaron en CALDERON. Era este un puesto colombiano situado a la margen izquierda del río, cercano a SAN ANDRES (colombiano también y en la misma ribera) y distante unos 60 kilómetros de PUERTO ARTURO. El lugar escogido era estratégicamente muy bueno pues estaba unido por dos trochas antiguas a SAN ANTONIO, sobre el CARAPARANA, afluente éste del PUTUMAYO, que pasa por EL ENCANTO, núcleo colombiano de importancia con estación de radio y elementos diversos, alimentado en ese entonces por efectivos militares del CAQUE-

TA, mediante varaderos antiguos, y que, además, disponía de una trocha que partiendo del villorio desembocaba frente a PUERTO ARTURO. Es decir, desde CALDERON las tropas colombianas estaban cerca de CAMPUYA y PUERTO ARTURO para el ataque, y, además, establecían contacto con las fuerzas del ENCANTO.

4j—*Las sorpresas de CALDERON y YABUYABNOS.—CAMPUYA.*

La sorpresa de CALDERON se llevó a cabo por fuerzas salidas de PUERTO ARTURO. Estas, cuyo efectivo era sólo de veinte individuos de tropa y un jefe, tuvieron que hacer una marcha penosísima a través de la selva, llegando a pasar casi a nado ciertos obstáculos para alcanzar un punto situado exactamente frente a CALDERON el domingo 16 de abril. Desde esta posición nuestro pequeño efectivo dominaba por completo el puesto colombiano, en el cual se hallaban ciento cincuenta individuos de tropa al mando del Mayor Gil. A las 11 de la mañana de dicho día el Teniente Coronel Oscar Sevilla colocó entre dos fracciones de fusileros la única ametralladora de que disponía y abrió el fuego contra el enemigo que en ese instante se hallaba formado dándole la espalda. Los efectos de nuestros tiros hicieron tal estrago y la sorpresa fué tan completa que todo el efectivo colombiano se dispersó por la selva, en precipitada huida, de la cual resultó la pérdida entre el monte de muchos individuos, además de los que cayeron muertos bajo el fuego peruano. Como el jefe atacante carecía de medios para pasar a la banda colombiana no pudo explotar el éxito obtenido y regresó a PUERTO ARTURO. Por la obra de Díaz deduzco que había cañones en CALDERON, los que se habrían tomado mediante una incursión fluvial, cosa que resultó imposible por falta de embarcaciones.

No obstante la sorpresa, las fuerzas colombianas decidieron mantener la posición. Fueron reunidos los dispersos. Las cañoneras, que el 20 de abril se hallaban en CAUCAYA, volvieron a bajar hacia CALDERON condu-

ciendo nuevos efectivos. La forma descuidada en que el jefe de la flotilla colombiana hizo éste viaje, dió ocasión para que se realizara la segunda sorpresa, en YABUYANOS, a unos 100 kilómetros aguas arriba de PUERTO ARTURO, el 28 del mismo mes y año.

En esta ocasión la avanzada peruana era más numerosa que aquella que actuó en CALDERON y llevaba consigo un cañón Krupp. Comandada por el mismo jefe que realizó la otra sorpresa, este efectivo se desplazó osadamente hasta la Boca del CAMPUYA utilizando los servicios de la lancha "SAN MIGUEL", de la cual ya he hablado. En ese lugar tomó tierra, y, por una trocha, desembocó en YABUYAMOS, (cargando su 75 ^m_m y sus granadas), emplazó su pieza y esperó la ocasión. Esta no tardó. En la noche del 28 se presentaron, plenamente iluminadas, las cañoneras "SANTA MARTA" y "CARTAGENA" en viaje a CALDERON. De resultas del fuego de cañón salió averiada la segunda, varios muertos y treinta y dos heridos, entre ellos el Capitán Galindo ("La Prensa" de BARRANQUILLA, 4[5]33). Repuestos los colombianos de la sorpresa, después de haber huído, volvieron a aquel lugar y lo cañonearon. Pero hacía tiempo que los nuestros habían regresado a CAMPUYA y, con su lancha, a PUERTO ARTURO.

Después de estas escaramuzas continuó el avance colombiano. El día 22 de abril fué efectuada una concentración en un punto situado 10 kilómetros aguas arriba de la Boca del CAMPUYA. En este lugar se realizó el 23 "un choque entre un pequeño reconocimiento nuestro destacado de PUERTO ARTURO y una sección colombiana, con éxito completo para los nuestros, quienes después de un ligero combate derrotaron a la tropa colombiana, tomándole armas y material" (General F. Sarmiento. "El Comercio" 29[6]34). La acción se desarrolló como sigue: Una canoa colombiana de tamaño mayor había conseguido bajar por el río hasta muy cerca de PUERTO ARTURO, burlando la vigilancia del personal de los puestos avanzados. Cuando, tratando de regresar a su lugar de partida, surcaba el PUTUMAYO,

fué avistada, sucesivamente, por dos oficiales. El primero que la vió no pudo perseguirla por carecer de embarcación. El segundo, en cambio, embarcóse en una canoa con parte de su tropa y, ocultándose tras una isla, trató de interceptarle el paso, lo que no pudo realizar a tiempo. Un sargento peruano, que iba en una canoa más chica, fué más feliz. Logró dar alcance a la enemiga y le intimó rendición. Entonces la tropa colombiana se desembarcó a toda prisa en un lugar de la margen izquierda, perseguida por nuestros hombres. De resultas de tal seguimiento quedó muerto un clase colombiano, varios soldados heridos, y en poder de nuestra tropa la canoa con todo el mäterial que llevaba, inclusive un cañón de repuesto de ametralladora, munición, carpa, marmitas, etc. Los colombianos arrojaron al río un fusil-ametrallador.

Examinando estas acciones de armas, puédesse sacar las siguientes conclusiones:

COMO HE DICHO ANTERIORMENTE Y EN VARIAS OPORTUNIDADES, EN LA GUERRA DE SELVA TODAS LAS SORPRESAS SON POSIBLES, TANTO PARA LAS FUERZAS ESTACIONADAS EN TIERRA CUANTO PARA LAS EMBARCACIONES EN TRAVIESA.

EL ÉXITO DE LA SORPRESA DEPENDE DIRECTAMENTE DE LOS MEDIOS FLUVIALES DE DESPLAZAMIENTO DE QUE SE DISPONE. SEGÚN LA CALIDAD DE ESTOS, SERÁ POSIBLE REALIZARLA CON ELEMENTOS MATERIALES DE VALOR Y EN PUNTOS TAN AVANZADOS DE LAS LÍNEAS PROPIAS QUE EL ENEMIGO NO LA ESPERE, O CON EFECTIVOS PEQUEÑOS Y A DISTANCIA REDUCIDA DE LOS NUCLEOS AMIGOS.

LA NAVEGACIÓN POR LOS RÍOS EN ÉPOCA DE GUERRA EXIGE DEL COMANDO DE LAS UNIDADES FLUVIALES LAS MAYORES PRECAUSIONES DADO LO EXPUESTO QUE ESTAS SE HALLAN A ATAQUES SORPRESIVOS DESDE LAS MÁRGENES.

d).—*Acción de PUCA-URCO. La pretendida acción del ALGODON.*

1.—*Situación estratégica y desplazamiento de las tropas colombianas en el BAJO PUTUMAYO.*

Como quedó dicho anteriormente, el General Efraín Rojas partió de TARAPACA hacia PUERTO ARTURO con el propósito de atacar esta posición de acuerdo con el Comandante José D. Solano, quien procedería desde CALDERON. Para cumplir sus designios llevaba consigo las siguientes unidades fluviales: "CORDOVA", "PICHINCHA", "BARRANQUILLA", "SUCRE", "NARIÑO" y lancha "MAGDALENA". Las tres primeras y la última marchaban juntas a la vanguardia conduciendo unos trescientos hombres. Las seguía el "SUCRE", comandado por el General Cortez Vargas. Y cerraba la marcha la otra, en la cual viajaba el General Rojas. El "BOGOTA" debía unirse a la expedición. El 1° de Mayo de 1933 todas, excepto la últimamente nombrada, se encontraban en la boca del IGARAPARANA.

Ante la necesidad de cubrir los varaderos SANTA ELENA-PUERTO ARTURO y ALGODON-AMAZONAS, cuya importancia ya ha sido remarcada, el Alto Comando había situado un destacamento en ALGODON y otro en ERE. El segundo no tuvo ocasión de actuar. Pero fueron fuerzas destacadas del primero las que dieron la sorpresa de PUCA-URCO, PUERTO PERUANO o SARAVIA. Por eso interesa conocer su situación (Ver Croquis Nos'17-A, 17-B, y 17-C.

El destacamento ALGODON se estableció en PURMA FAGUIL, en la margen derecha de ese río, a dos días de bajada de la desembocadura de ese afluente del PUTUMAYO. Disponía de la lancha "AGUILA" y una "albarenga" para sus desplazamientos por las aguas del río. Y, mediante una trocha que unía el lugar de estacionamiento con PURMA GREGORIO (en la confluencia del R. SUPAY-YACU y la Q. HUAPUNA), podía salir a PEBAS, sobre la margen izquierda del AMAZONAS, bajando primero en canoa y

luego en una lanchita ("LIMA") por el AMPIYACU, tributario del Río-Mar. De PURMA GREGORIO a PURMA FAGUIL se empleaban dos días y medio de camino a pie. Entre PURMA FAGUIL y la desembocadura del ALGODON se encontraba NUEVA CHORRERA, puesto de importancia de la Casa Arana. En esta región había ganado, pastos sembríos de plantas alimenticias.

A finales del mes de abril de 1933 salió de PURMA FAGUIL una sección de infantería y un grupo de artilleros llevando un cañón Scheneider de 75 m|m. La fuerza contaba, en total, con cuarentiseis combatientes y tenía a su disposición un bote-motor. A poco se les unió el Teniente 2º José Mosto con una dotación de minas de emergencia. Este oficial había hecho ocho días de viaje en canoa para llegar a su destino, soportando con alto espíritu toda clase de penalidades. Las tropas llevaban la orden de establecerse en el PUTUMAYO, cerca de la desembocadura del ALGODON, en el lugar que prestara más facilidades para sorprender al enemigo mediante un ataque combinado de artillería, fusilería y minas submarinas. El lugar escogido fué PUCA URCO, posición elevada sobre la margen derecha del PUTUMAYO, situada aguas abajo de la desembocadura del ALGODON, y cuyo brazaje permitía las instalaciones de las minas. Estas, de cuyas características hablaremos a su turno, fueron instaladas en tres grupos, de dos cada uno, de fondo y control, de fuego eléctrico mediante acumuladores, perfectamente enfiladas desde el puesto de observación con jalones colocados adrede. En los sondeos realizados previamente se constató un brazaje mayor de treinta metros.

En cuanto al emplazamiento de la pieza de artillería y la sección de sostén, quedaba un poco aguas arriba del barraje, unido a éste por un caminamiento, a unos mil quinientos mts. del lugar donde se habían fondeado las minas.

2.—*La acción*

A 01 hs. 50 m. del día 7 de Mayo de 1933 la avanzada de PUCA URCO comprobó la aproximación de unidades

enemigas. Dada la alarma y preparado el material vióse que se trataba de una lancha pequeña ("MAGDALENA") que navegaba en exploración hacia el grupo de minas N° 1; dos mayores, pegados a la banda derecha, con proa hacia los grupos Nos. 2 y 3; y otros dos que iban a retaguardia, por el centro del río, en la línea de marcación del minado. ("CORDOVA", "PICHINCHA" y BARRANQUILLA", capitana, comandada por el Mayor Collazos) y, posiblemente y muy atrás, "SUCRE", donde viajaba el General Cortez Vargas. Estaba el tiempo muy cerrado. Las unidades enemigas dábanse unas a otras su situación *lanzando al aire luces de bengala*.

En el instante en que la lancha "MAGDALENA" atravesaba la enfilación del grupo de minas N° 1, el Oficial de Marina situado en el puesto de observación que quedaba a ochenta metros de la margen y desde el cual oía las voces del personal de a bordo, fría y valientemente, cerró el contacto. No hubo explosión pero el conmutador quedó conectado. Cuando las dos cañoneras mayores de la vanguardia cruzaron la enfilación de los otros dos grupos, éstos fueron activados. Las minas explotaron levantando una columna de agua de mayor altura que las lanchas mismas.

Entre tanto la "MAGDALENA" avanzó sobre las casas de PUCA-URCO y rompió el fuego contra ellas. Nuestro cañón respondió inmediatamente, la sección de fusileros también puso en funcionamiento sus armas y se generalizó la acción. Las cañoneras que habían sufrido la explosión de las minas se pegaron a la margen, quizás con el propósito de largar sus fuerzas de desembarco. Pero el fuego de la sección de fusileros se lo impidió. Después de un intervalo de combate entre ambos bandos, la escuadrilla colombiana retiróse, dando marcha atrás. En este momento explotó el grupo de minas N° 1 a unos treinta metros de distancia de la "MAGDALENA". Esto apresuró la retirada del enemigo que pronto desapareció tras la primera vuelta, donde permaneció hasta las 15 hs. 30 m. del día siguiente.

Entre tanto nuestras fuerzas se habían replegado por tierra y dado parte de la acción al Alto Comando peruano. Este envió un radio en lenguaje llano felicitándolas por el éxito de la sorpresa. Entonces el General Rojas, quien, como quedó dicho, se hallaba muy atrás, pasó a su flotilla dos radiogramas. El uno, dirigido al Mayor Collazos, en respuesta al despacho en que aquél le daba parte de la acción diciéndole que por falta de apoyo habíase retirado un kilómetro aguas abajo de PUCA URCO, decía, textualmente: "En sus manos están tres barcos con excelentes cañones, ametralladoras y mitad fuerzas de infantería. Ataque nuevamente y amárrense los pantalones". ("El Comercio", 29 Junio 1934). En el otro manifestaba al General Cortez Vargas: "Cogimos ya comunicación peruana en castellano, felicitando a oficial comandante puesto por haber rechazado fácilmente tres cañoneras colombianas con fuerte número de tropas a bordo. Por nuestra bandera empuje a esa gente."

El General Cortez Vargas "empujó a esa gente". A las cuatro de la tarde avanzó la flotilla y comenzó a bombardear PUCA URCO con cañones y ametralladoras. No quedaba allí nadie. El total había evacuado hacia PURMA FAGUIL, llevando, incluso, la pieza de artillería. Esta no pudo hacer grandes estragos a causa de la intensa oscuridad de la noche. Sin embargo tocó a una de las cañoneras.

Desocupada la posición por los nuestros, desembarcaron en ella tropas enemigas. El corresponsal de la prensa colombiana envió un largo y detallado despacho sobre la acción, según el cual habiánsenos tomado 200 fusiles, víveres etc. Tres días después parte de la flotilla remontó el ALGODON hasta CHORRERA y algo más, pero siempre aguas abajo de la posición de cobertura de nuestras tropas. No hubo ningún encuentro con elementos fluviales o terrestres. El Capitán Nieto expresó más tarde en BOGOTA que esa noche "COLOMBIA recibió una afrenta innmerceda por la incapacidad de los altos dirigentes, por la desorganización general y la cobardía de los "jefes". ("Mundo Al Día", BOGOTA).

Al examinar la acción de PUCA URCO precisa:

REMARCAR LO QUE ANTERIORMENTE HA SIDO DICHO SOBRE LAS FACILIDADES DE SORPRESAS DE TODO ORDEN QUE OFRECE LA GUERRA SELVÁTICA.

RECALCAR, IGUALMENTE, LO QUE FUÉ EXPRESADO RESPECTO A LOS CUIDADOS Y PRECAUCIONES QUE LOS COMANDANTES DE UNIDADES FLUVIALES DEBEN PONER EN SUS DESPLAZAMIENTOS POR LOS RÍOS.

INSISTIR EN RELACIONAR LAS FACILIDADES QUE OFRECEN ELEMENTOS DE TRASPORTE FLUVIAL PARA ESA CLASE DE EMPRESAS Y CÓMO CON LA AYUDA DE ELLOS ES POSIBLE CASTIGAR AL ENEMIGO EN LUGARES DONDE NO ESPERE ENCONTRAR FUERZAS OPUESTAS.

NO DEDUCIR CONCLUSIONES SOBRE EL ÉXITO O FRACASO DEL EMPLEO DE MINAS DE FONDO EN LOS RÍOS POR LA CALIDAD INFERIOR DE LAS QUE FUERON USADAS EN PUCA-URCO.

HACER NOTAR QUE, NO OBSTANTE EL NULO VALOR DESTRUCTIVO DE TALES ELEMENTOS, ELLOS AMEDRENTARON AL ENEMIGO.

QUE LA DISPOSICIÓN ADOPTADA FUÉ LA MEJOR PUES LAS MINAS SOLAS NO HUBIERAN CAUSADO EFECTO DE DETENCIÓN DEL ENEMIGO A NO ESTAR COOPERANDO CON UN CAÑÓN EMPLAZADO EN TIERRA Y APOYADAS POR LA SECCIÓN DE FUSILEROS.

3.—*Cesación de hostilidades.*

Tal como acaba de ser descrita estaba la situación en el PUTUMAYO cuando se produjo la cesación de hostilidades, el 24 de Mayo de 1933. Conforme al acuerdo las tropas colombianas entregaron GUEPPI, se internacionalizó temporalmente LETICIA y cesó todo avance enemigo hacia PUERTO ARTURO. De esta manera terminó, prácticamente, la campaña contra COLOMBIA de 1932-1933.

IV

LA EXPERIENCIA EXTRANJERA CONTEMPORÁNEA SOBRE GUERRA FLUVIAL Y SELVÁTICA.

La Guerra Mundial, importante acontecimiento de los tiempos contemporáneos, es la fuente donde indispensablemente debe beber normas y procedimientos el estudioso de temas militares. Suministrando enseñanza de todo orden, no es posible que falle en lo que atañe a la guerra fluvial y en terreno selvático. Por eso el autor de este trabajo cree indispensable hacer un bosquejo de las campañas realizadas durante el período 1914-1919 en dos teatros de operaciones que tienen algunas características geográficas similares a las de nuestra región oriental: MESOPOTAMIA y AFRICA. De esta manera será posible sumar a nuestra experiencia sobre operaciones de guerra fluvial y selvática, la de los ejércitos europeos que actuaron en ASIA MENOR y los bosques africanos. Esto será estudiado dentro de dos partes generales, en las cuales se hará las subdivisiones que sean necesarias:

A)—La guerra en MESOPOTAMIA.

B)—La guerra en las colonias alemanas de AFRICA.

A.—*La guerra en MESOPOTAMIA.*

1.—El teatro de operaciones.

Se conoce como MESOPOTAMIA la región de la TURQUIA ASIÁTICA que se extiende entre el EUFRATES, el TIGRIS y los montes de ARMENIA, Comprende los valiosos de MOSSUL, BAGDAD y BASRA o BASSORA, con 371.000 Kms., cuadrados de extensión. El terreno es montañoso en su parte septentrional donde llegan algunas estribaciones de las cordilleras armenias que alcanzan una anchura de 70 a 100 Kms. El resto es llano y con frecuencia pe-



Croquis N.º 20

dregoso y arenoso, formando una llanura inclinada hacia el sur, con un desnivel de 500. mts. Los ríos han abierto valles de 400a 800 mts. de ancho y de 12 a 15 y aún 30 mts. de profundidad. Los árboles son escasos. Pueden marcarse en MESOPOTAMIA dos regiones bien diferentes, las que corresponden, respectivamente, a lo que en remota antigüedad fué el asiento de los reinos de Asiria y Babilonia.

La zona superior (Asiria), comprende unas cuatrocientas millas. Las tierras descienden en suave pendiente desde las montañas formando un triángulo irregular entre el TIGRIS y el EUFRATES dentro del cual la tierra se hace más y más baja conforme avanza al sudoeste, hasta que se convierte en una ancha estepa que se trasforma en desierto más allá del último río. Esta región no tiene la unidad geográfica de la zona inferior. Por la parte oriental presenta colinas pobladas de bosques, más allá del TIGRIS, por entre los cuales corren ríos importantes como el KURNIB, los dos ZABS y el ADHEM. Por la parte occidental es una vasta meseta ondulada. Hacia el norte escalónanse terrazas sucesivas que se apoyan en el macizo de ARMENIA. Al sur, la llanura de aluviones.

La segunda zona es totalmente diferente en carácter geográfico. Es un gran delta que "se ha creado por los sedimentos traídos de la montaña por los dos grandes ríos" (Baikie). El proceso de formación todavía se verifica en el GOLFO PERSICO, que disminuye en agua a razón de setentidos pies por año. Está limitada esta región por el desierto arábigo al oeste, por la elevada llanura del norte, por los últimos contrafuertes de las colinas que forman la actual frontera de PERSIA al este y por el golfo al sur, el que forma lagunas en la costa. (Delaporte).

Tales las dos regiones capaces de producir inmensas riquezas mediante las obras monumentales que realizaron los pueblos de la antigüedad. Pero que rápidamente pueden convertirse en yermos quemantes al norte y ciénagas al sur. Hoy se presentan a los ojos del viajero de la siguiente manera grandes: desiertos en MESOPOTAMIA, que se visten en primavera de verdura y son desoladores el resto

del tiempo, y planos cubiertos con ciénagas y malezas al sur, donde la malaria y la fiebre acechan inclementes.

En cuanto a los ríos que forman y definen esta región, son diferentes. El TIGRIS rompe los muros de la meseta en el flanco oriental y circula en dirección sudoeste en casi todo su curso. El EUFRATES se abre paso en occidente y corre primero hacia el oeste, gira al sur y se encamina directamente al sudoeste para luego hacer una curva pronunciada al sudeste y seguir un camino gradualmente convergente con el otro río. Por fin, cerca del mar, se unen los dos y desaguan como uno solo en el GOLFO PERSICO. El régimen del uno es diferente al otro. El TIGRIS, encausado entre ribazos altos y resistentes, tiene una corriente rápida; su crecida empieza a principios de marzo alcanzando el máximo en los primeros días de mayo para terminar a mediados de junio; en algunos puntos sus riberas son pantanosas. El EUFRATES lleva dos veces menos agua; su crecida empieza unos quince días más tarde y no acaba antes de setiembre; como sus márgenes no son tan elevadas se extiende más fácilmente por la llanura, desbordándose en inundación bienhechora para las tierras. El terreno por donde corre es inconsistente y los ribazos se derrumban durante la inundación.

En cuanto al clima, es extremado en ambas estaciones (Espasa). Durante el invierno son frecuentes las heladas y en cambio de mayo a octubre reina un calor excesivo apenas mitigado por el rocío de la noche. En las tempestades de arena, que llegan a menudo del desierto W. de ARABIA la temperatura asciende a veces de 50° C. en todo el valle del EUFRATES y el TIGRIS desde el GOLFO PERSICO a las montañas, pues no hay obstáculo alguno que impida al calor procedente de la irradiación extenderse al resto del país. En invierno sucede lo contrario: el frío baja del TAURO hacia el sur, sin que lo puedan aminorar las tibias brisas del MEDITERRANEO, detenidas por las montañas de la costa, y el termómetro desciende en ocasiones a 10° C. La lluvia suele caer en cantidad regular.

2.—La situación estratégica dentro del teatro de operaciones de ASIA MEMOR y especialmente de MESOPOTAMIA.

Dentro de la justa de mutuas inculpaciones sostenida desde que terminó la Gran Guerra hasta la fecha entre los Imperios Centrales y los Aliados, no es posible determinar con claridad las causales de la contienda y, por consiguiente, los objetivos que la política se proponía alcanzar. Por eso, si se quiere proceder con imparcialidad, un observador extranjero tendrá que sopesar las disculpas y acusaciones que al respecto presentan uno y otro bando. Este criterio me obliga a exponer el punto de vista alemán respecto a la guerra de ASIA MENOR y también las declaraciones aliadas.

Las campañas en esa porción asiática fueron sostenidas contra INGLATERRA y FRANCIA principalmente por las tropas turcas comandadas por el célebre y viejo Mariscal von der Goltz, gran amigo de TURQUIA y personaje de influencia en la región, en la misma escala en que el inglés *Lawrence de Arabia* lo era hacia el sur. Estos dos personajes sostenían la lucha de influencia económico-militar de sus respectivos países. FRANCIA se había descuidado al respecto. Apenas si el célebre marino conocido como Pierre Loti había acercado, en amistad romántica y mediante sus libros, el gallo francés a la media luna turca.

TURQUIA no tenía particulares intereses al sur de ASIA MENOR, donde imperaba INGLATERRA. Pero sí en el norte. Si hemos de creer a Volkmann (1), esa nación se juntó en la guerra a las Potencias Centrales para defenderse de RUSIA. Según el citado autor, el triunfo de las tropas zaristas hubiera querido decir que TURQUIA fuera despojada de CONSTANTINOPLA y los DARDANELOS. El hecho es que el Sultanato se unió a ALEMANIA en la contienda. Y dentro del gran plan general

(1).—“Historia de la Conflagración Mundial”.

de operaciones, le correspondió luchar denodadamente contra INGLATERRA en SUEZ y MESOPOTAMIA.

A nadie como al Reino Unido interesaba la guerra en estas regiones. La mantención del canal de SUEZ significaba para él tener la llave de sus posesiones asiáticas. En cuanto a MESOPOTAMIA, el asunto era tan serio como el referente a SUEZ. Según Corda (2), hacía tiempo que ALEMANIA trataba de mermar el poder inglés en PERSIA, las INDIAS y el EXTREMO ORIENTE. Dice Bourragué (3) que por BAGDAG, con la aprobación y después la ayuda de TURQUIA, los alemanes se entregaban a tenaz propaganda anti-británica poniendo en peligro inmediato los intereses ingleses de la frontera. La "Anglo-Persa", compañía por la cual se interesaba de manera particular el Almirantazgo Británico, poseía una refinería en la isla de ABADAN, sobre la ribera izquierda del CHAT-EL-ARAB. Una tubería de abastecimiento tendida a lo largo del valle de KARUN podía entregar 350.000 toneladas de petróleo por año.

3.—Esquema de las Campañas de Mesopotamia. (Croquis N°. 23).

Siguiendo la obra de Corda antes citada y compensando sus apasionadas conclusiones con las de Volkmann (también nombrado con anterioridad), pueden reducirse a tres las Campañas de MESOPOTAMIA. La primera (noviembre 1914 a 28 abril 1916) fué el avance inglés del GOLFO PERSICO a KUT-EL-AMARA. La segunda terminó con la toma de BAGDAD (11 marzo 1917). La tercera fué la marcha sobre MASSOUL (Octubre 1917-Octubre 1918). (Ver croquis N° 23).

En noviembre de 1914 se inició la guerra en MESOPOTAMIA con el desembarco en FAO y la marcha a BA-

(2).—Lieutenant-Colonel H. Corda "La Guerre Mondiale".

(3).—"La Guerre Navale Racontée Par Nos Amiraux".



Croquis N.º 23

SORA de la división india del General Wilson. Estas tropas se apoderaron de KORNAH, en la confluencia del TIGRIS y el EUFRATES, en enero del año siguiente.

Después de este éxito preliminar comenzó el avance sobre BAGDAD. Los ingleses marchaban en dos columnas, cada una de las cuales seguía uno de los grandes ríos que llevan a la capital de MESOPOTAMIA. Pronto la columna del oeste ocupó SOUK-EL-CHEYU, NASARYE y KERBELA, donde llegó en setiembre. La columna del este, que seguía el valle del TIGRIS, entre tanto, llevando consigo la flotilla fluvial, tomó AMARA y derrotó a las tropas turcas en KUT-EL-AMARA el 28 de setiembre.

Las tropas inglesas siguieron su avance. Pero sólo llegaron a CTESIPHON. En este lugar fueron atacadas en noviembre por las fuerzas turcas que comandaba von der Goltz en persona y, derrotadas, tuvieron que refugiarse en KUT-EL-AMARA. Allí capitularon después de ciento cuarenta días de sitio, no obstante los esfuerzos de las columnas rusas que buscaban alcanzar PERSIA, y los prodigios de valor que hicieron las fuerzas inglesas enviadas a ayudarlos. Tres mil británicos y seis mil hindúes cayeron en manos de los turcos.

Aplicando la dura experiencia de esta primera campaña, la segunda expedición fué organizada seria y cuidadosamente. Partió a mediados de diciembre de 1916 y el 24 de febrero siguiente había reconquistado KUT-EL-AMARA, atacando a los turcos que estaban atrincherados en las riberas del TIGRIS, luego en SANNAYRAT y después en la ciudad antes nombrada. Explotando el éxito los ingleses siguieron adelante y se detuvieron en AZIZIE, setenta kilómetros al norte, para establecer sólidamente su línea de comunicaciones y completar sus aprovisionamientos. Cuando esto fué conseguido siguió la marcha sobre BAGDAD, en medio de un calor terrible y teniendo que soportar los peligrosos torbellinos de arena. Fué forzado el pasaje del DIALA y el 11 de marzo entraron victoriosos a la Ciudad de los Califas. Se había efectuado un avance de ciento ochenta kilómetros, habiendo

sido necesario atravesar tres veces el TIGRIS. El General Maude, comandante de las fuerzas, pronto ocupó los valles del DIALA, TIGRIS y EUFATRES y luego las ciudades de BAKOUBA, SAMARA y RAMEDIECH, sobre el EUFRATES.

MOSSUL era el objetivo inglés. Se deseaba operar una junción con las tropas rusas que, bajo el empuje del Gran Duque Nicolás Nicolajewitsch, habían obtenido victorias en ASIA MENOR y esperaban alcanzar el TIGRIS y el EUFRATES. Además, querían los ingleses llegar a un sitio desde el cual pudieran impedir a los grupos armados enemigos penetrar a PERSIA y AFGHANISTAN donde, después de la defección rusa, la propaganda anti-británica era intensa. Por último, el deseo final era echar el puente que uniera el EGIPTO y LA INDIA y poner la piedra final a la supremacía británica en el PACIFICO.

Antes tales objetivos, al mismo tiempo que INGLATERRA atacaba con fuertes efectivos PALESTINA, las tropas de MESOPOTAMIA marcharon sobre MOSSUL por el valle del DIALA desde el mes de octubre de 1917. En marzo de 1918 el ala derecha inglesa alcanzó BAGDADIEH, después de una brillante victoria. En abril los británicos llegaron a TACUK y, por último, en setiembre, al mismo tiempo que se llevaba a cabo la ofensiva victoriosa del General Allenby en PALESTINA, tomaron KERKOUK y el 31 de octubre alcanzaban su objetivo: MOSSUL.

Tales las tres campañas de MESOPOTAMIA. Describirlas una a una significaría alargar demasiado este trabajo. Por eso me voy a limitar a tratar la primera, tanto porque las otras ofrecen variantes ligeras solamente, cuanto porque es la que encierra más enseñanzas para nosotros por haberse empleado en ella las unidades fluviales en gran extensión, más que en la segunda y tercera.

4.—La primera campaña de MESOPOTAMIA.

Según Bourrage (4), de quien traduzco estos datos, des-

(4).—Obra citada.

de mediados de octubre de 1914 el Gobierno Británico había hecho reforzar por la "ESPIEGLE" la pequeña flotilla de CHAT-EL-ARAB, compuesta de las "sloops" "ODIS" y "DALHOUSIE". La primera, fondeada en MAHMERÁ, cerca de la refinería de ABADAN, estaba encargada de defenderla en caso de ataque. Mientras tanto la 16ª Brigada de la Iª División, comandada por el Brigadier-General Delamain, salida de BOMBAY el 16 de octubre, llegaba al fondeadero de la Isla de BAHREIN, bajo la protección del acorazado "OCEAN" comandado por el Capitán de Navío Hayes-Sadler. Esta brigada constituía la vanguardia de la "Indian Expeditionary Force D" que se formaba en BOMBAY.

Aunque las relaciones internacionales con TURQUIA no han sido rotas, están tensas. Por eso el general entrena sus tropas en desembarcos. Sabe que la guerra en MESOPOTAMIA, si se presenta, no podrá llevarse a cabo sino a lo largo de los ríos, únicas vías de acceso y de marcha practicables. Conoce, también, que recibirá la mayor ayuda de los marinos ingleses y particularmente de Hayes-Sadler.

El 5 de noviembre se abren las hostilidades. Ya el "OCEAN" ha venido a fondear sobre la barra del CHAT-EL-ARAB que no puede franquear, pero donde montará una guardia severa, sirviendo de base de retaguardia a la flotilla (que se lanzará por los ríos), vigilando la llegada de convoys y poniendo a su disposición todos sus medios.

Los trasportes han podido franquear la barra, aunque en noviembre las aguas están todavía muy bajas (*la creciente es de marzo a setiembre*). Después de un corto bombardeo hecho por el "ODIN" sobre los emplazamientos de artillería que los turcos han situado cerca del viejo castillo de FAO, un destacamento toma este fuerte, el que será conservado durante toda la campaña con un primer escalón de vigilancia del río. Bajo su protección los trasportes pasan libremente y el 10 de octubre desembarcan las tropas sobre

la margen derecha, a cuatro kilómetros de la refinería de ABADAN. Los ataques turcos son rechazados.

El 14 el General Barret llega con la Brigada 17^a y toma el comando del cuerpo expedicionario que comprende siete regimientos y tres baterías de artillería ligera. Algunos escuadrones de caballería sostienen el avance de la vanguardia.

a).—La marcha sobre BASORA.

El 17 el General Delamain ataca a los turcos atrincherados en SAHIL y los pone en fuga. Las dos sloops, acompañadas de dos chalupas armadas, han sostenido el asalto y persiguen al enemigo que huye. Pero, para felicidad de los turcos, un espejismo disimula a los apuntadores ingleses todo objetivo preciso, tan bien como una nube artificial.

La operación marca un largo compás de espera. El General Barret quiere organizar seriamente su base de partida y recibir el material pesado y el reavituallamiento antes de alejarse de la desembocadura del río. No espera, sin embargo, toda su artillería para avanzar y el 21 de noviembre arranca la marcha, siempre apoyado por las sloops que van a vanguardia. Obliga a los turcos a evacuar BALSANIYAH, donde han presentado resistencia.

El Comandante Hayes-Sadler se lanza adelante con la "ESPIEGLE". Rechaza la cañonera enemiga "MARMARIS", hunde una chalupa armada y explora el barrage puesto sobre el flanco de la posición turca: un vapor alemán de 5000 toneladas, vapores más pequeños y un viejo buquefaro han sido fondeados en el río. Queda libre un paso. La flotilla lo descubre y lo franquea. Delante de ella descenden dos emisarios de BASSORA. La plaza ha sido desocupada por las tropas regulares y la población civil, temiendo el pillaje de los árabes, apela a los ingleses.

El 22 de noviembre dos batallones de la vanguardia, conducidos por dos vapores de ruedas, desembarcan en la ciudad bajo la protección de las naves de guerra. Desde ese momento los ingleses van a disponer de una base im-

portante, puerto de aguas profundas donde vapores relativamente grandes pueden acostarse y desembarcar tropas y material. Su posición con respecto a KARUN facilita la protección del abastecimiento de petróleo.

Pero precisa seguir subiendo. KURNA, en la confluencia del TIGRIS y el EUFRATES, es un punto que urge alcanzar cuanto antes para impedir que la defensa turca tenga tiempo de organizarse.

b).—El ataque a KURNA.

La flotilla marcha a la exploración. Ha sido completada con dos vapores pequeños ("MINER" y "SHAITAN") y un yacht ("LEWIS-PELLY"), rápidamente armados. Reconoce las dos bandas del río, busca el punto más conveniente para el desembarco y regresa a BASSORA. Parte de nuevo el 3 de diciembre convoyando dos trasportes pequeños sobre los cuales se han embarcado dos batallones de infantería. El día 4 estas tropas son desembarcadas en la orilla izquierda y marchan hacia la confluencia del TIGRIS y el EUFRATES. La artillería de las naves, situadas justamente sobre el flanco de las trincheras turcas, permite al Teniente Coronel Frazer alcanzar la villa de MENZERCH. Repelido por un fuerte contraataque, logra mantenerse en las vecindades de la aldea hasta que lleguen los refuerzos procedentes de BASSORA.

El 7 y 9 de diciembre los buques bombardean KURNA. Atraen sobre ellos un fuego muy intenso de artillería de campaña y de infantería. Esta diversión permite a las tropas avanzar a lo largo de la ribera izquierda hasta la segunda línea turca. Para progresar de nuevo hace falta hacer subir las chalupas armadas, en la tarde del siete, a fin de barrer la ribera derecha del TIGRE, sobre la cual el enemigo, disimulado, ametralla los flancos de la posición de los soldados ingleses. Pero el tiro turco encuentra así un objetivo más descubierto todavía y la flotilla sufre serias pérdidas, en particular la del Teniente Comandante Elkes, muerto

sobre el puente del "SHAITAN" mientras dirigía el tiro de su nave.

Reteniendo la atención de los turcos sobre la confluencia misma durante todo el día, los buques permiten a las tropas remontar a lo largo del TIGRE, tirar allí un puente y caer sobre KURNA. Pero el "LEWIS-PELLY" y el "ESPIEGLE" han sido duramente averiados. El "MINER", por su parte, se ha visto en la precisión de vararse para no zozobrar.

El 9 de diciembre, Subhi Bey, viejo gobernador de BASSORA, cuyas tropas habían combatido en KURNA, capitula dejando a los ingleses cuarenticinco oficiales y mil hombres prisioneros. Estos quedan dueños de ciento cincuenta kilómetros del río. La presencia del acorazado "OCEAN" a la entrada no es necesaria. Este buque parte para el MEDITERRANEO y el Comandante Nunn toma el mando de la flotilla.

c).—El invierno 1914-1915.

Las operaciones se suspenden momentáneamente. Mientras tanto realízanse frecuentes escaramuzas. Los turcos, montados sobre pequeñas embarcaciones, bajan el río con la corriente y, a quemarropa, disparan sobre los buques, poniéndolos en peligro. Lanzan desde las posiciones de aguas arriba bidones de petróleo cargados de explosivos. Felizmente no logran hacer daño.

Mientras tanto las fuerzas enemigas se acrecientan y se organizan. Cinco mil hombres se sitúan a diez kilómetros de KURNA. Mahomed-Pacha-Daghistanal está en el valle alto del KARUN con tropas árabes. Sulima-Askeri dispone de 20.000 hombres entre turcos, árabes y kurdos, en NASRIENH, a cien kilómetros al oeste de KURNA.

Para disminuir la amenaza que pesa sobre la línea de abastecimientos de la "Anglo Persa", el General Robinson remonta el KARUN y ataca las tropas de Daghistanal pero es rechazado. En abril el General Fry dá un vigoroso golpe de mano en el weste y pone al enemigo en derrota,

el 14, en BARJISIYAH. La flotilla, compuesta de dos pequeños vapores y una chalana armada con dos piezas de 120, participa en el ataque y la persecución del enemigo.

Mientras tanto llegan refuerzos numerosos. El General Nixon ha tomado el mando del cuerpo expedicionario y recibe órdenes para ampliar la cabeza de puente y apoderarse de KUT-EL-AMAMA. El Gobierno Británico quiere explotar los primeros éxitos en el momento en que se desarrolla el ataque a los DÁRDANELOS.

d).—La "campana anfibia".

La lucha va a revestir un carácter nuevo, adaptado a un terreno particular. En la primavera, el país está inundado en grandes extensiones de terreno. Sólo aparecen algunas pequeñas alturas aisladas, formando islotes de resistencia. Entre ellos el suelo está cubierto de cincuenta centímetros de agua de donde emergen innumerables copos de caña. Las tropas no pueden avanzar sobre este terreno a menos que se desarrolle un nuevo método de marcha.

El árabe utiliza una embarcación pequeña y estrecha que llama *bellum*, fácil de ser maniobrada por un hombre sea al remo en agua profunda, sea a la pértiga en poco fondo. Los soldados ingleses, instruídos por los marinos, aprenden a servirse del *bellum*, en el que instalan pequeña coraza con placas de acero. Para permitir que la artillería siga a las tropas en su avance, se juntan dos *bellums* sobre los cuales se pone una pequeña plataforma. Fijase allí el cañón sólidamente y una cubierta de caña protege las municiones y el armamento contra el sol abrasador. En fin, para trasladar enfermos y heridos se recurre a chalanas indígenas bastante grandes, las *maheilahs*, sobre las cuales se elevan construcciones ligeras: verdaderas canoas-hospitales.

Con este material, el 31 de mayo la 17ª. Brigada del General Townshend comienza su marcha hacia KUT-EL-

AMARA, marcha a la que se llamará después "campana anfibia".

Ya el General Moringe ha conducido una segunda expedición sobre el ALTO KARUN tomando ALWAZ con la ayuda de dos pequeños vapores destacados de la flotilla. El General Townshend, embarcado sobre el sloop "ESPIEGLE", se pone en marcha el 31 de mayo, a la cabeza de su flota de bellums. Los turcos no lo esperan. Sobre chalanas, vapores, maheilahs, etc., remontan el río hacia AMARA. La flotilla inglesa avanza con todos los elementos disponibles: sloops, chalupa armadas y vapores de río con rueda trasera, sobre los cuales se ha embarcado una parte de las tropas de los bellums. Atrás siguen los remolcadores venidos de la INDIA y las chalanas de acero que conducen el reavituallamiento.

El enemigo es alcanzado muy rápidamente. Los turcos son hechos prisioneros. Se hunde al transporte "BULBUL" y a la cañonera "MARMARIZ". El 3 de junio las chalupas armadas y los vaporcitos están en AMARA. Mientras que el "SHAITAN" persigue al último vapor turco, el General Townshend, sin tropa alguna y con una flotilla cuya tripulación no llega a cien hombres, recibe la capitulación de más de mil turcos.

El 6 de junio toda la VIª División acampa en la ciudad y sus alrededores. Se le junta la Columna Moringe que desde ALWAZ ha perseguido las tropas enemigas y limpiado la orilla izquierda del TIGRIS. Se ha efectuado un avance de cien kilómetros casi sin pérdidas. Cuatro mil prisioneros están en las manos del General Townshend.

Pero sobre el EUFRATES queda todavía la amenaza de NARIEH, sólidamente ocupada. Precisa suprimirla si se quiere mantener seguras las comunicaciones con BASSORA. Este será asunto del General Moringe, del 27 de junio al 24 de julio. Esta vez, todavía, la flotilla resultará uno de los elementos principales que contribuirán al éxito. Precisa franquear el lago HAMMAR antes de NASRIEH, cuyas orillas pantanosas se oponen a la marcha y donde el bajo nivel de las aguas impone el uso de

embarcaciones de escaso tonelaje. Más abajo del punto donde el EUFRATES se entrega al lago, los turcos han instalado un barrage eficaz que detiene las aguas del río y paraliza la navegación. Bajo una temperatura de 40°, destrozados por los mosquitos y los enemigos emboscados, los marinos ingleses mandan sus buzos a reconocer el barrage, lo atacan con dinamita y terminan por practicar una brecha de cincuenta metros. El agua se precipita por ésta con tal violencia que, imposibilitadas las naves de franquearlo con sus hélices, son haladas desde tierra mediante cables.

El 5 de julio, el 24° Punjabi, embarcado en bellums, ataca GURNAT SAFAR y apresa a toda la guarnición. Por fin el enemigo es batido y se le corta la retirada por medio de la flotilla, que hunde la última vedetta Thornicoft que le quedaba. NASRIEH es ocupado.

e).—La toma de KUT-EL-AMARA.

La ciudad citada, a ciento ochenta kilómetros de AMARA, era un objetivo político de gran importancia para el Gobierno Británico. En el verano el General Townshend recibe la orden de tomarla. Todavía esta vez pide a la flotilla una participación importante en la empresa. Esta no puede utilizar sino naves muy pequeñas a causa de la escasa profundidad del TIGRIS. Ella ha soportado íntegramente los calores del verano arábigo: su jefatura ha cambiado tres veces de mano. Tres comandantes superiores sucesivos han tenido que ser despachados a la INDIA para gozar de una convalecencia bien merecida. Le toca al Teniente-Comandante Cookson secundar al General Townshend en la marcha a KUT-EL-AMARA. Aquel será muerto la antevíspera de la llegada a la ciudad, en el momento que, el hacha en la mano, salta sobre una gabarra turca que obstruye el río para abrir paso a las embarcaciones que siguen la suya.

Durante la marcha del cuerpo expedicionario la flotilla va en la vanguardia. Ataca de flanco las posiciones

turcas sucesivas y persigue al enemigo en fuga. El 28 de setiembre alcanza KUT-EL-AMARA donde entran las tropas al día siguientes.

Pero la persecución continúa. Bajo las órdenes de las autoridades de la INDIA y del General Dixon, aprobadas por el Gobierno Británico, BAGDAD es el nuevo objetivo, por ser la ciudad santa cuya ocupación tendría para los otomanos un alcance moral que compensaría el fracaso de DARDANELOS. El 3 de octubre Townshend llega a CTETIPHON. Pero se siente ya demasiado alejado de sus bases. La línea de comunicaciones que ha dejado tras sí es débil y vulnerable. El describe así su situación: "El soldado se siente ya muy aislado, demasiado lejos del mar; comienza a mirar hacia atrás por encima de sus hombros".

La flotilla, que en los fondos escasos es de utilización más difícil, está en malas condiciones de eficacia. Sin embargo, después de un tiempo necesario para organizarse, el General empuja la desgraciada batalla de CTESIPHON, el 21 de noviembre de 1915. El combate dura cuatro días y se llega a la última línea enemiga. Pero el viento helado, la falta del reavituallamiento y las pérdidas ya muy pesadas no permiten sostener este esfuerzo más tiempo. El 25 comienza la retirada hacia KUT-EL-AMARA.

La flotilla, que ha rendido su mejor esfuerzo durante el combate, marcha esta vez a retaguardia. Empuja las chalanas del ejército que llevan el material y se bate contra la artillería de campaña turca que se disimula hábilmente y cada vez se hace más mortífera. La "SHAITAN," la "COMET" y la "FIREFLY" deben ser varadas y abandonadas, malamente heridas. Pero la mayor parte de los aprovisionamientos son salvados. Las últimas embarcaciones llegan a KUT el 2 de diciembre. El 9 los turcos invaden la ciudad. Se inicia el sitio que von der Goltz en persona dirige empleando sesenta mil hombres.

La resistencia de los ingleses es tenaz y espléndida. El General Goringe y el General Lake, quien ha reemplazado al General Nixon, hacen vanos intentos para romper el bloqueo. Imposible. Solamente unos cuantos aviones pueden

llevar un ligero socorro a la guarnición. El sitio continúa hasta la primavera.

El 24 de abril el vapor JULMA, armado por catorce voluntarios, intenta penetrar hasta KUT llevando doscientas cincuenta toneladas de víveres. Le hace falta recorrer treinta y cinco kilómetros a través de las posiciones turcas y afrontar las minas fondeadas en el río. Descubierta y ametrallado, tiene que ser hundido después de perder sus dos oficiales y varios hombres. El 29 de abril de 1916, por orden de su gobierno, el General Townshend capitula después de sostener el sitio durante cuarenta y tres días.

Es preciso esperar el invierno para reiniciar la ofensiva. Esta comienza el 13 de diciembre de 1916 y el 11 de marzo de 1917, por acción combinada de fuerzas del cuerpo expedicionario y una flotilla reforzada, BAGDAD es definitivamente ocupada.

Si examinamos la Primera Campaña de MESOPOTAMIA podemos deducir las siguientes enseñanzas:

NO OBSTANTE QUE LAS TIERRAS BAJAS DE MESOPOTAMIA OFRECEN MÁS FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO DE TROPAS QUE UNA SELVA CUALQUIERA (la nuestra por ejemplo), LOS INGLESES ADOPTAN LOS RÍOS COMO ÚNICA VÍA DE ACCESO HACIA LOS LUGARES QUE DESEAN OCUPAR.

LOS RÍOS SE CONVIERTEN, DE ESTA MANERA, EN LÍNEAS DE COMUNICACIÓN, PERO ÉSTAS, A CAMBIO DE LA FACILIDAD DE DESPLAZAMIENTO QUE OFRECEN, PRESENTAN EL PELIGRO DE TORNARSE DÉBILES Y FÁCILES DE SER CORTADAS CUANDO NO SE POSEEN TAMBIÉN LAS ORILLAS.

ANTES DE INTERNARSE EN LOS RÍOS, LOS INGLESES CUIDAN DE FORMAR BASES PODEROSAS EN LAS DESEMBOCADURAS, YA MEDIANTE UNIDADES NAVALES DE CALIDAD, YA POR POSESIÓN DE FUERTES TERRESTRES.

LAS EXPEDICIONES SE HACEN SIEMPRE CONTANDO CON EL APOYO DE LAS MEJORES UNIDADES FLUVIALES DE GUERRA QUE SEA POSIBLE CONSEGUIR.

LOS BARCOS LLEVAN EN SÍ MISMOS LA ARTILLERÍA MÓVIL Y DE SITIO DE LAS UNIDADES TERRESTRES. ÉSTA ARTILLERÍA,

EMPLAZADA A BORDO, DESEMPEÑA TODAS LAS FUNCIONES DE COOPERACIÓN QUE LA INFANTERÍA NECESITA. EN LA OFENSIVA PREPARA EL ATAQUE ANTES DE LA PARTIDA DE LA INFANTERÍA, APOYA DIRECTAMENTE ÉSTE CUANDO AQUÉLLA HA PARTIDO Y LO PROTEGE APLICANDO SUS FUEGOS SOBRE LOS PUNTOS CONVENIENTES. EN LA DEFENSIVA HACE TIROS DE CONTRAPREPARACION Y DE DETENCION.

LOS BARCOS ESTAN SIEMPRE AL DESCUBIERTO ANTE EL FUEGO QUE PARTE DE LAS ORILLAS DE LOS RIOS POR ESTO DEBEN TENER LA MÁXIMA PROTECCIÓN, LA MISMA QUE SE CONCEDE A LAS UNIDADES FLUVIALES PEQUEÑAS COMO LANCHAS, CHALUPAS, etc.

EN EL AVANCE LOS BARCOS VAN A LA VANGUARDIA; EN LA RETIRADA, A RETAGUARDIA.

LOS BARCOS EFECTÚAN SIEMPRE LA EXPLOTACIÓN DEL ÉXITO.

LOS BARCOS SON LOS ENCARGADOS DE LA EXPLORACIÓN TÁCTICA Y LA EXPLORACIÓN ESTRATÉGICA.

LOS BARCOS SE EMPEÑAN DECISIVAMENTE EN LA PROTECCIÓN DE LAS TROPAS DESEMBARCADAS.

LA CALIDAD DE BARCOS ES HETEROGÉNEA: DESDE LOS VAPORES DE RUEDAS HASTA LAS VEDETTAS.

LOS ELEMENTOS FLUVIALES DE LA ZONA DE OPERACIONES SON APROVECHADOS AL MÁXIMO. ASÍ LOS INGLESES EMPLEAN LOS BELLUMS Y LOS MAHEILAHs.

LOS TURCOS USAN CON TODA EFICACIA LOS BARRAGES DE BARCOS FONDEADOS. CONTRA ELLOS LOS INGLESES PROCEDEN MEDIANTE LA EXPLORACIÓN SUB-ACUÁTICA Y LA DINAMITA.

LAS MINAS SON EMPLEADAS POR LOS TURCOS.

LOS MISMOS UTILIZAN DIVERSOS ARTIFICIOS DE DESTRUCCIÓN APROVECHANDO LA CORRIENTE DE LOS RÍOS.

DENTRO DE LA LUCHA FLUVIAL, SE VUELVE AL ABORDAJE Y AL ATAQUE CON ESPOLÓN.

LA TÁCTICA ES CASI INVARIABLE: ATAQUE PREVIO POR LAS UNIDADES FLUVIALES PARA ATRAER LOS FUEGOS DEL ADVERSARIO, DANDO ASÍ OPORTUNIDAD A LA INFANTERÍA



Croquis N.º 21

PARA PROGRESAR CONTRA LA RETAGUARDIA O FLANCO DE LAS
LÍNEAS ENEMIGAS.

B.—La guerra en las Colonias Alemanas de AFRICA

a).—El Imperio Colonial Alemán.

Los exploradores teutones, Barth y Natchigal entre otros, habían tomado una parte considerable en el descubrimiento de los enigmas de AFRICA. Pero la nación alemana estableció colonias en ese continente mucho después de las otras europeas. A pesar de ello, poco a poco, había constituido un vasto imperio colonial que comprendía TONGO, CAMERUN, el SUDESTE AFRICANO ALEMÁN y, sobre todo, el ESTE AFRICANO ALEMÁN. Según Corda, el Kaiser soñaba con realizar en su provecho el sueño de la "Mittel Afrika", del OCEANO INDICO al ATLANTICO, y había llegado a ser rival de FRANCIA, INGLATERRA, BELGICA y PORTUGAL. Por el febril interés con que desarrollaba sus vías férreas de penetración, sus vecinos temían que a la larga tratara de apropiarse los ricos territorios del centro.

Estas colonias (prósperas las unas, en vías de desarrollo las otras) y las de ASIA y el PACIFICO, cayeron en manos de los aliados. Pero "su conquista no fué un paseo militar: si algunas se rindieron a los primeros ataques de las fuerzas aliadas, en otras la lucha fué muy larga y muy dura y comprendió operaciones de gran amplitud". En el ESTE AFRICANO ALEMÁN, sobre todo, fuerzas bien organizadas resistieron desesperadamente durante cuatro años a los asaltos concéntricos de las columnas aliadas. Más todavía que en el CAMERUN y el SUD ESTE AFRICANO ALEMÁN, la floresta tropical fué escenario de heroicos combates.

b).—El teatro de operaciones.

Dado lo extenso del teatro de operaciones, resultaría muy difícil y largo describirlo íntegramente. Además,

AFRICA es bien conocida. Se le sabe la intrincada floresta, la "jungle" de Kipling, donde todo ataca al hombre y tiende a su destrucción: clima, animales, vegetación, enfermedades. Al lado de ella nuestra selva amazónica resulta un paraíso. Las dificultades que en ésta se encuentran para operaciones militares, se hallan en aquélla. Pero triplicadas o cuadruplicadas.

Para ayudar al lector, cuando sea necesario daré ligeras notas geográficas sobre el teatro de operaciones.

c).—Esquema de la guerra colonial africana.

De las colonias africanas, TOGO, que según Volkman, de quien tomo este esquema, sólo disponía de fuerzas policíacas de color, cayó a fines de agosto, después de cortas luchas, en manos de los ingleses y franceses.

CAMERUN resistió más tiempo. Estaba defendida por unos mil europeos y ses mil indígenas. Soldados franceses, ingleses y belgas penetraron al país por todos lados. Las luchas decisivas se trabaron en el sur de la colonia entre DUALA y JAUUNDE. A pesar de su enérgica resistencia, la tropa alemana, inferior en número a la aliada, vióse empujada paulatinamente hacia el MUMI hispano. Hasta enero de 1916 se mantuvo en territorio alemán. Después pasó la frontera y fué internada por los españoles.

En el AFRICA SUD ORIENTAL ALEMANA lucharon las tropas contra las de la Unión Sud-Africana. Al principio viéronse dificultadas las empresas inglesas por una revuelta de los boers. Pero sofocada, la situación se hizo crítica para los alemanes. En octubre de 1914 desembarcaron tropas de la Unión en la ensenada de LUDERIZT y en SWAKOPMUND y empezaron a penetrar hacia el interior siguiendo el curso del ferrocarril. Al mismo tiempo avanzaron fuertes destacamentos por el sur, desde el río ORANGE, en dirección norte, hacia KEETMANSHP. Ante la gran superioridad de fuerzas aliadas, el comando alemán decidió perder parte de la colonia. Concentró la mayor suma de sus tropas en el centro del país, en la vía férrea SWAKOPMUND-WINDHUNK. En constantes

luchas, los destacamentos que estaban en el sur retirábanse hacia el norte. A fines de abril de 1915 los alemanes, reunidos en WINDHUK, viéronse atacados por el oeste y por el sur y el 2 de mayo tuvieron que evacuar la capital de WINDHUK. La debilitada tropa replegóse hacia OTAWI, en el ángulo nordeste de la colonia, siguiendo la vía férrea, entregándose al final de dicha línea, en KORALE, el 9 de junio de 1915.

La bandera alemana ondeó por más tiempo en el AFRICA ORIENTAL.

Al estallar la guerra la tropa auxiliar estaba compuesta de doscientos oficiales y sudoficiales alemanes y trece mil askaris. Hasta principios del año 1916 las luchas fueron favorables a los defensores. Intentos de desembarco de fuerzas anglo-indias, en TANGA, en noviembre de 1914, fracasaron con serias pérdidas. También fueron rechazados los ataques sobre KILIMANDJARO. Los alemanes emprendieron correrías que inquietaron el AFRICA ORIENTAL BRITANICA.

Dándose cuenta los ingleses de que la colonia sólo podía ganarse con efectivos elevados, prepararon un fuerte cuerpo expedicionario. La mayoría de las tropas provenían de la Unión Sud-Africana, tropas que habían terminado con fortuna su campaña en el AFRICA SUD-OCCIDENTAL. Además, suministraron fuerzas auxiliares el CONGO BELGA, la colonia portuguesa de MOZAMBIQUE y la INDIA. El ataque debía efectuarse simultáneamente desde el AFRICA ORIENTAL INGLESA y el mar.

El comandante de las tropas alemanas, General Lettow Vordeck, había concentrado la mayor parte de sus efectivos en KILIMANDJARO. En marzo de 1916, obligado por los ataques de norte y el este, se retiró hacia el sur. Así perdió toda la parte septentrional del protectorado, incluyendo el ferrocarril de DARESSALAAM a TANGANICA.

Lettow Vordeck puso por fin pie firme en RUFIDIE. Pero fué acosado hasta fines de setiembre de 1916. No se llegó a una decisión por el agotamiento general de los

efectivos en lucha y las lluvias obligaron a suspender las operaciones. En el trascurso del invierno 1916-1917 los alemanes se rehicieron y lograron alcanzar la parte norte de la costa, extendiendo su área en dominio por el oeste hasta NJASSASEE.

Estas ventajas perdiéronse pronto. Lettow Vordeck tuvo que retirarse al territorio de MAKONDE, hacia el norte del río limítrofe KOVUMA, en el ángulo sud-oriental de la colonia. Pero los ingleses lo volvieron a cercar. En última instancia franqueó el río, dispersó a los portugueses que se le oponían y se mantuvo toda la mitad de 1918 al norte de MOZAMBIQUE.

Desde entonces comenzó la etapa difícil de procurarse víveres para sus tropas, así como municiones. Luchó repetidas veces. Se dirigió sorpresivamente al AFRICA ORIENTAL ALEMANA, pasó por el ángulo norte del NJASSASSE y entró a la RODESIA INGLESA del norte. Aquí recibió el 13 de noviembre de 1918 la noticia del armisticio y entregó sus tropas al enemigo.

d).—Campanas de CAMERUN y del ESTE AFRICANO ALEMAN.

De la guerra colonial en AFRICA, cuyo bosquejo hemos hecho, nos interesan particularmente, las campañas del CAMERUN y del ESTE AFRICANO ALEMAN, por las enseñanzas que encierran. Vamos a verlas en detalle.

1.—Campana del CAMERUN:

a).—El plan de operaciones.

La conquista del CAMERUN tenía que ser larga y difícil por el clima, las fiebres y las dificultades de los trasportes a través de las florestas tropicales, en las cuales las únicas vías de acceso son los ríos. Además, una ingeniosa utilización de la jungla por parte de los alemanes constituyó un obstáculo más para la empresa.



Croquis N.º 22

El plan de los aliados consistía en encerrar CAMERUN por mar y por la inmensa frontera terrestre de 4.150 kilómetros. En ésta presionarían los ingleses por NIGERIA, los belgas por el estado independiente, los franceses por MABON, el CONGO y el territorio de TCHAD. Para ello seis columnas de tropas debían llevar a cabo ataques convergentes y simultáneos, si esto resultaba posible, sobre puntos juiciosamente escogidos:

Al norte de CAMERUN:

La columna francesa de TCHAD, que partiría de FORT LAMY, y la inglesa de NIGERIA debían converger sobre GARUA.

En el este:

La columna francesa del LOBAYA, que partiría de UBAGHI, y la francesa del SHANGA que partiría del CONGO deberían marchar hacia YAUNDE.

Una columna anglo-francesa importante, partiendo del litoral, debería ocupar DUALA y apoderarse de la región costera.

Por fin, al sur, dos columnas francesas, penetrando por MABON debían conquistar CAMERUN SUR.

b).—La reducción del territorio de MUNI.

Después del acuerdo franco-alemán de 1912, el CAMERUN teutón avanzaba hacia el mar, entre la GUINEA ESPAÑOLA y MABON, una peligrosa punta a lo largo del Río MUNI.

Este, que nace en los montes de CRISTAL y que entra al ATLANTICO por un largo estuario (Bahía de CORISCO), formaba en la desembocadura el puerto alemán de COCO BEACH, directamente opuesto al francés de LIBREVILLE,

El 20 de setiembre la cañonera "SURPRISE" embar-

caba en LIBREVILLE la VIIª Compañía de Tiradores y al día siguiente llegaba con ella a COCO-BEACHE, abriendo el fuego sobre los establecimientos alemanes. Se efectuó el desembarco y el puerto quedó en poder de los franceses.

El ataque al delta del CAMERUN.

Los ingleses creen penetrar fácilmente en CAMERUN por la vía terrestre franqueando la frontera este de su colonia de NIGERIA. Pero su tentativa fracasa ante la resistencia. Su columna del río CROS es casi deshecha a fines de agosto. Resulta preciso atacar y reducir el punto central de la defensa alemana, constituida por el estuario del CAMERUN y los contrafuertes de la montaña del mismo nombre.

Se prepara una operación combinada en el puerto de DUALA. Los gobiernos de FRANCIA e INGLATERRA convienen en dar el comando al General Dobbell. Las tropas se reúnen en DACAR y NIGERIA. Comprenden alrededor de 2.250 franceses y 2.700 ingleses. Sobre todo hay indígenas bien encuadrados.

El 31 de agosto el crucero acorazado inglés "CUMBERLAND" explora la desembocadura del CAMERUN con la cañonera "DWARF", de 700 toneladas. La flotilla del NIGER, compuesta de pequeños buques de río, llega el 5 de setiembre. Después de numerosos reconocimientos y dragajes eficaces, el Comandante Fuller ha escogido como punto de estacionamiento el estuario mismo, donde fondea, diez millas adelante de DUALA. De esta manera interdice definitivamente toda tentativa de salida de los buques alemanes y en particular de los cargos de la "WOERMAN LINIE", refugiados en el puerto.

Pero DUALA tiene muy poca agua para el CUMBERLAND. El Almirantazgo lo releva con el CHALLENGER, de 6.000 toneladas, armado de once piezas de a 152 m|m. El Comandante Fuller reconoce los barrages y, gracias al "DWARF", encuentra un pasaje. El adversario no perma-

nece inactivo. Desarrolla una guerrilla de un tipo especial. Máquinas infernales, construídas por un ardiente misionero, son lanzadas contra el "DWARF". Se trata de cilindros de gas cargados con dinamita y provistos de una espoleta de percusión. El 16 de setiembre, mientras que este último está en reconocimiento en el río BIMBIA, el vapor "NACHTIGAL" sale de noche de la espesura y lo aborda. Pero la cañonera lo hunde rápidamente.

La llegada del cuerpo expedicionario.

El 23 de setiembre el "CHALLENGER" fondea cerca del "CUMBERLAND" con seis transportes y procede a limpiar un pasaje en el barrage colocado por los alemanes. Sobre los vapores, además del cuerpo expedicionario, los ingleses mandan el personal necesario para la organización de la empresa: doctores, administradores, expertos en comunicaciones, empleados de ferrocarril. El convoy francés debe llegar al día siguiente.

El 25 el "CHALLENGER" pasa el barrage y envía al gobernador alemán un ultimátum que obtiene respuesta imprecisa. Entonces se forma el plan de desembarco y operaciones. El 26 la flotilla echa a tierra dos compañías en MBENGA. El "UREMUS" y el "PORPOISE" intentan remontar el afluente LUMASI hasta YAPOMA, por donde pasa la línea férrea que hay que cortar. Detenidas por los pantanos, las tropas no pueden avanzar. Grandes árboles puestos a través del río impiden la marcha. La operación, no obstante el combate, pasa a ser una simple demostración. Pero ésta convence a los alemanes del peligro. La ciudad se rinde.

El alargamiento de la cabeza de puente.

El 6 de octubre los senegaleses alcanzan YAPOMA. El "BRUIX" y el "SURPRISE" bombardean la costa. Regresan a la desembocadura de los ríos NYONG y ZAMA-

GA, donde se unen a las pequeñas unidades de la flotilla inglesa que deben acompañar las tropas.

El 23 éstas desembarcan y empiezan a progresar a lo largo del NYONG hacia IDIA que ocupan el 26. Mientras tanto la columna de YAPOMA y la que remonta el ZAMAGA se unen y se dirigen a CRIBI que ocupan el 3 de diciembre.

Hacia el norte se desarrollan las operaciones de la columna HAYWOOD que acompaña y cubre los buques de la flotilla. SUSAS es ocupada el 14 de octubre y las tropas marchan difícilmente sobre BUEA. Las fuerzas de desembarco navales, abordo del "NIEMEN" y el "PORPOISE" son llevados a VICTORIA y la toman.

Desde este momento la acción militar se aleja de la costa y, como los ríos no permiten la libre navegación, cesa de ser directa la cooperación de la marina.

2.—*Campaña del ESTE AFRICANO ALEMÁN.*

Esta campaña comienza por una acción exclusivamente naval contra la costa, cuyo resultado es la pérdida por ALEMANIA de toda la costa. Sin puntos de apoyo en el litoral, las tropas de Lettow Worbeck son empujadas hacia el interior. Pero nuevas operaciones navales se desarrollan ahora sobre otras aguas: los grandes lagos africanos, a una altura que varía entre quinientos y mil doscientos metros.

En el lago VICTORIA los alemanes tienen armado un vapor, el "MWANZA", cuyas apariciones súbitas e imprevistas impiden los trasportes de tropas y material de los ingleses. Estos equipan a toda prisa los dos vapores "HILL" y "WINIFRED" que, desde setiembre de 1914 buscan al "MWANZA" y lo ponen fuera de combate el 6 de marzo siguiente.

El 22 de agosto el vapor alemán "HEDWING-VON-WISSMAN" bombardea ALBERTVILLE, puerto del CONGO BELGA situada en la desembocadura del LAN-KOUGA sobre el lago TANKANYKA. El vapor "KIN-

MANI" y la cañonera "GOTZEN", que llega desmontada, refuerzan la flotilla alemana y durante largos meses son los amos del TANGANYKA: la cañonera belga "DELCOMMUNE" ha sido averiada y no puede sostener la lucha. En este momento aparecen en escena dos unidades navales inglesas. Las circunstancias de su llegada merecen ser tratadas en párrafo especial.

El transporte de una flotilla a través de la jungla africana.

En el verano de 1915 un señor J. R. Lee llegó a INGLATERRA desde AFRICA y propuso al Almirantazgo Británico que enviara, por tierra y atravesando gran porción del continente negro, dos embarcaciones de guerra para ayudar a los belgas en su lucha contra ALEMANIA en el lago TANGANYKA. El se ofrecía para actuar como guía.

Al principio las autoridades navales pensaron pasar por alto propuesta al parecer tan alocada. Pero en una nueva conferencia y después de una discusión tranquila, fué decidida la expedición naval de AFRICA. Se le dió la jefatura al Comandante Spicer Simson, R. N., quien escogió sus ventiocho hombres, seleccionándolos de las diversas ramas del servicio naval. Separó oficiales expertos en trasportes, un médico con práctica en enfermedades tropicales y artilleros con records excepcionales. Fueron designados dos "motor-boats" de 40 pies, con 8 de calado, capaces de desarrollar 18 nudos de velocidad.

El guía y un oficial fueron enviados con antelación para seleccionar la ruta que debía seguir la expedición desde el momento que las vedettas abandonaran el tren. Esta ruta debía quedar libre de árboles, hondanadas, cerros, etc., y cerca de lugares donde hubiera agua. Ya se supondrá las dificultades que encontraron para seleccionarla y prepararla. Cientos de nativos fueron reclutados y puestos al trabajo. Se rellenaron huecos, se tiraron puentes, árboles gigantescos fueron volados con dinamita, así como las rocas.

Y quedó listo un camino de doscientos setenta kilómetros de largo a través de la selva virgen. “La enormidad de esta tarea” —dice Magas, el oficial destacado con el objeto de trazar la vía— “puede apreciarse sabiendo que era tan densa la selva en ciertos sitios que se trabajaba varios días incansablemente y sólo por ocasión se alcanzaba a ver un pedazo de cielo a través del tupido follaje superior”.

El “MIMI” y el “TOU-TOU” salieron de INGLATERRA el 12 de junio de 1915 y, desembarcados en CAPE-TOWN, fueron montados en ferrocarril. Recorrieron unos 4.000 kilómetros de esa manera y llegaron a ELIZABETHVILLE, en el CONGO BELGA (Ver mapa anexo). Salidos de este lugar alcanzaron el final del ferrocarril y en FUNGURUME (a mitad del camino entre CHILONGO y KAMBOVE), fueron colocados en carros especialmente contruidos con llantas de caucho.

En ese momento comenzó el verdadero trabajo. Las vedettas eran arrastradas por tractores. Delante de éstos marchaba una caravana de nativos que llegaba a ocupar millas de extensión. Llevaban sobre sus cabezas las provisiones, la munición y el petróleo para las embarcaciones. Describir las peripecias de este grupo de oficiales que habían merecido la confianza de su gobierno para llevar a cabo una empresa del tal pujanza, es difícil. Toda clase de dificultades se les presentaron. Y todas fueron vencidas. En ocasiones resultó preciso remolcar los carros que llevaban las embarcaciones mediante cables halados a mano. En otras dos tractores tenían que pegarse al remolque de un solo carro. Emplearon días enteros la tracción de decenas de tiros de bueyes. Todo esto bajo el sol calcinante de AFRICA, acosados por las fieras, picados por los mosquitos y zancudos, temiendo la traición de los nativos y no pudiendo detenerse un solo día por que se acercaba la estación de las lluvias que haría fracasar la empresa si antes de su arribo no se alcanzaba determinada situación.

La tenacidad inglesa lo hizo todo. Después de haber empleado seis semanas para cubrir las 146 millas de ruta, la expedición alcanzó SANKISIA, depósito de ferrocarril

distante 18 millas del río LAULABA. Allí las embarcaciones fueron montadas sobre plataformas y en éstas las llevaron, por la vía ferrea, hasta BUKAMA, sobre el río nombrado, donde fueron lanzadas al agua.

El calor había resecaado las costuras y fué preciso reparar los cascos de las vedettas. Terminada esta faena se comenzó a bajar la corriente. Pero para no exponer la embarcaciones, no se puso en marcha sus motores. Fueron remolcadas por numerosas canoas manejadas por los nativos. Para disminuir el riesgo de varada o encallamiento, así como para aumentar la flotabilidad, se fijaron grandes tambores de petróleo vacíos a los cascos.

En esta forma fueron bajando el LUALABA, entre hipopótamos y cocodrilos. El 11 de octubre llegaron al lago KISALI y a KADJA, puesto belga, al día siguiente. Aquí el comandante de la expedición fué informado de que el río era rocoso y entonces decidió montar al "MIMI" y al "TOU-TOU" sobre un vapor de casco chato. En esta forma llegaron el 22 de octubre a KABAL, después de diez y siete días de viaje por el río. Aquí fueron tomados por el ferrocarril y éste los condujo al TANGANYKA a través de 120 millas de camino. El 23 de diciembre, es decir, siete meses después de salir de INGLATERRA, las embarcaciones fueron lanzadas a las aguas del lago. Se les colocó un cañón de 47 m|m. en proa y una ametralladora a popa.

Las vedettas en acción.

El 26 de diciembre de 1915 comenzó la acción guerrera de las embarcaciones. A las 11 hs. y 40 minutos apareció el "KINGANT" a bombardear la ribera belga, como era costumbre de los alemanes. De pronto advirtió la presencia de las vedettas, que ni soñaba se encontraran allí pues la expedición se hizo con un sigilo enorme, y huyó. Estas salieron a la caza y abrieron el fuego con granadas ordinarias a 2.000 yardas de alcance. Se empeñó el combate y después de unos diez minutos de lucha la cañonera alemana

se rindió. Había perdido su comandante al principio de la acción.

Armada la presa con un cañón de 40 m|m. se esperó el nuevo ataque de las unidades alemanas, mucho más grandes y de cañones más poderosos que los anglo-belgas. El 9 de febrero se empeñó la acción. El "MIMI" abrió el fuego a 3.800 yardas y el "FIFI" (la presa hecha a los alemanes) a 7.500. La acción fué favorable a los ingleses.

Quedaban el "WAMI" y el "GRAF VON GOTSON". El primero fué sorprendido por la flotilla enemiga a incendiado por su comandante. El segundo fué destruido por los alemanes.

Examinando la guerra colonial en AFRICA, resaltan, entre otros, los siguientes hechos importantes:

LAS VÍAS DE AGUA SON LOS CAMINOS POR EXCELENCIA.

PARA RECORRER ESTAS VÍAS ES NECESARIO BARCOS. CUANDO NO SE ENCUENTRA LANCHAS DE GUERRA A LA MANO SE ARMAN LAS MERCANTES, SE TRAEN LAS PRIMERAS EN PIEZAS Y SE LAS LLEVA POR TIERRA, A TRAVÉS DE GRANDES EXTENSIONES DE TERRENO.

COMO SIEMPRE, LA ARTILLERÍA DE LOS BARCOS ES LA DE LAS FUERZAS TERRESTRES Y SE LA EMPLEA EN LAS MISIONES YA ANOTADAS.

LOS BARCOS SON SIEMPRE LOS ENCARGADOS DE LA EXPLORACIÓN.

LA RESISTENCIA ALEMANA DEL CAMERUN Y TANGANIKA MUESTRA COMO, SABIENDO EXPLOTAR EL TERRENO, PUEDE LLEVARSE MUY LEJOS LA GUERRA EN LA SELVA AUNQUE SE DISPONGA DE EFECTIVOS MENOS NUMEROSOS QUE LOS ENEMIGOS.

EN LA GUERRA FLUVIAL AFRICANA SE EMPLEAN MÁQUINAS INFERNALES CONTRA LAS OBRAS VIVAS DE LOS BARCOS.

DENTRO DE LA TÁCTICA, TAMBIÉN AQUI SE VUELVE AL ABORDAJE.

COMO EN MESOPOTAMIA, SE EMPLEAN LOS BARRAJES, CONSTRUIDOS EN AFRICA MEDIANTE TRONCOS DE ÁRBOLES SITUADOS EN EL RÍO.

Fín del Libro Primero (*)



(*).—La aviación como arma de combate no ha trabajado en ninguno de los teatros de operaciones tratados en este libro, excepto en nuestra campaña contra Colombia en 1932, en la cual su actuación no permite tener una experiencia al respecto. ¿Su empleo en el futuro alterará los principios deducidos hasta aquí?. Esta es una pregunta que no puede ser contestada *a priori*. Hasta que veamos de manera práctica de qué es capaz en la selva, tenemos que plantear todo el problema usando sólo dos términos: Marina (lanchas de guerra) y Ejército (Infantería).

LIBRO SEGUNDO

Consideraciones Y Posibilidades
De Carácter Político, Estratégico,
Táctico y Logístico Sobre
La Guerra Fluvial Peruana.

DEDUCCIONES DE CARACTER POLITICO, ESTRA-
TRATEGICO, TACTICO Y LOGISTICO SOBRE
LA GUERRA FLUVIAL PERUANA.
POSIBILIDADES

DEDUCCIONES POLÍTICAS, ESTRATÉGICAS, TÁCTICAS, Y LO-
GÍSTICA DE LA GUERRA FLUVIAL PERUANA.
POSIBILIDADES

Hasta aquí el lector ha seguido conmigo la narración que vengo verificando de lo ocurrido, dentro del orden diplomático y militar, en nuestra región selvática y en el extranjero. Quizás haya resultado cansada. Pero era indispensable consignarla pues basado en ella voy a tratar de deducir las enseñanzas que para el futuro me sugiere nuestra pasada actuación. Adelántome a decir que estas opiniones son personales. Sujetas, por tanto, a error y a la rectificación de quienes poseen más experiencia y capacidad profesional. Tal rectificación, hecha con honradez, redundaría en beneficio de este trabajo,. Por eso declaro hidalgamente que no sólo la aceptaría gustoso, sino que la solicito con toda sinceridad.



PRIMERA PARTE

Política de guerra en el Nor-Oriente peruano y apreciación de la situación

I.—GENERALIDADES

Jomini define la política de la guerra como "las combinaciones que sirven a un hombre de estado para juzgar de la necesidad, conveniencia y oportunidad de una guerra y determinar las diversas operaciones necesarias para lograr el fin propuesto".

El objetivo político es el que define el motivo de la contienda, según Clausewitz. De acuerdo con tal acerto, precisa decir que será la necesidad nacional de hegemonía en el NOR-ORIENTE la que podrá provocar entre nosotros, tarde o temprano, el conflicto. Como el objetivo, por otra parte, "influye en los fines a perseguir con la guerra y en la dirección de ésta" (Clausewitz) y el nuestro es limitado, la lucha que habremos de sostener en la región septentrional selvática también lo será. Tal contienda no demandaría el empleo de la potencia total de la nación porque, de acuerdo con Otto Gross (1), no sería la finalidad principal de nuestros esfuerzos guerreros la destrucción de las fuerzas totales del adversario, sino la apropiación de los objetivos geográficos que aseguren el control económico de la región. Esto, por otra parte, podría tener lugar aún a nuestro pesar. En el conflicto con COLOMBIA quedó demostrado que no siempre que las naciones quieren guerrear de manera ilimitada pueden hacerlo. La concatenación de intereses económi-

(1).—"La doctrina de la Guerra Marítima según las enseñanzas de la Guerra Mundial".

cos mundiales es tal que un conflicto entre dos de aquéllas rebota con cierta intensidad en los intereses comerciales de las naciones poderosas. De aquí que éstas traten de impedirlo ejerciendo toda clase de presiones y amenazas. La economía yanqui y la economía europea, precisando más, llegarían a los últimos extremos de hostilidad contra el PERU si éste, para triunfar en una guerra ilimitada contra los rivales de la selva (ECUADOR y COLOMBIA), explotara su superioridad naval imponiendo el bloqueo a las costas enemigas. Pero esa hostilidad se aminoraría mucho si la contienda bélica se limitara a una lucha armada en la selva únicamente, zona en la cual ESTADOS UNIDOS y demás naciones no tiene empeñados intereses. Las fuerzas militares del PERU, por otra parte, sacarían ventaja de la guerra circunscrita a la llanura AMAZONICA. Nuestros efectivos terrestres, más poderosos que los de los presuntos enemigos, podrían ser empleados casi íntegramente en la selva, dejando al cuidado de la Marina de Guerra el resto del territorio nacional, ya que las unidades más fuertes de ésta (submarinos, cruceros y destroyers mayores) o no podrían trasladarse al AMAZONAS o resultarían en él casi inútiles, pues las campañas se desarrollarán, forzosamente, en los afluentes del Río-Mar.

Pero una guerra limitada, ya la hubiéramos buscado así o ya nos hubiésemos visto precisados a aceptarla en tales condiciones, no dejaría de tener grandes desventajas. Su duración sobre todo. Porque empleándola sería muy difícil llegar rápidamente a conseguir los objetivos que Clausewitz indica hay que perseguir en la guerra: *destruir el poder militar del adversario, conquistar el país y subyugar su voluntad*. Abierto el mar al tráfico entre uno cualquiera de nuestros enemigos y los neutrales, dado el caso de que no fuera posible implantar el bloqueo, como quedó dicho, el poder militar de nuestros contrarios recibiría continuas inyecciones de material de guerra del extranjero. La conquista del país, por otra parte, sería muy difícil o casi imposible partiendo nuestras fuerzas de la selva, por la dificultad misma que nos dá superioridad militar:

la lejanía de los centros vitales ecuatorianos y colombianos de sus estaciones fluviales. Sólo quedaría por jugar una carta: la moral del adversario. Esta podría quebrantarse en dos formas: 1º) Obstaculizando, e impidiendo si fuera posible, toda adquisición en EUROPA de material de guerra, lo que sólo lo puede conseguir la diplomacia. Podrían conseguirlo agentes peruanos bien instruidos sobre su misión, sometidos a un plan lógicamente concebido, capaces de comprar opiniones y resoluciones mediante un gran prestigio o su capacidad de afrontar cualquier gasto, y auxiliados por un servicio de espionaje bien organizado. 2º) Quebrantando la moral del adversario mediante golpes militares durísimos, seguros y continuos, aplicados gracias a una actitud general altamente ofensiva y decidida. Ello sólo sería posible si se llegara a la contienda con planes estratégicos perfectos, medios apropiados y completos, preparación material, servicio de comunicaciones eficiente, logística segura y, sobre todo, personal bien endoctrinado y con inflexible voluntad de ganar.

En resumen, y repitiendo lo dicho respecto a que las ideas adelantadas son personales, nuestros estadistas tienen la obligación de estudiar el problema planteado y entregarnos las respuestas a las siguientes preguntas que asienta Corbett en "Some principles of naval strategy": "¿Cuáles son los objetivos que hasta ahora ha perseguido la política territorial selvática del PERU y hasta qué punto han fracasado aconsejándonos recurrir a las armas?. ¿Hasta dónde hemos de llegar?. ¿Cuál es el fin político de la guerra que iniciaríamos?. ¿Una conquista territorial?". Y si el objetivo político aparece bien claro, aún habremos de preguntar: "¿Cuánto costará al enemigo y cuánto nos costará a nosotros alcanzar ese objetivo?. Para el enemigo, ¿se trata de una cuestión vital o cederá fácilmente?. ¿Es una lucha a vida o muerte o para conquistar algo en prenda con fines posteriores?".

De acuerdo con tales directivas, dadas con la debida anticipación, hay que deducir la actitud general estratégica que deberemos adoptar en la guerra selvática. En caso de

un conflicto será una Junta Combinada de Guerra y Marina la que hará el estudio antedicho. Quiero que se me disculpe por intentar, como voy a hacerlo en este trabajo, hacer un esbozo de apreciación de la situación y por tratar de deducir consecuencias. Sólo me guía mi deseo de cooperación. Encuentro disculpa en los siguientes conceptos de una conferencia pronunciada por el Director de la Escuela Superior de Guerra de la Marina: "La formulación de planes para emplear las fuerzas armadas existentes de manera eficiente en la defensa de las políticas de la nación, equivale a aumentar el poder de ésta y es una función que *puede ser y debe ser* cumplida por los oficiales de las fuerzas armadas".

II.—LA SITUACIÓN POLÍTICA.

1.—*Política enemiga.*—(*)

La política territorial ecuatoriana está perfectamente definida por su deseo de tener como límite con el PERU el río MARAÑON. Esta pretensión, que ha sido la máxima que nuestro vecino sostuvo hasta la fecha, así como el rechazo del arbitraje como medio de dirimir la cuestión, según informaciones de prensa se empieza a modificar. Con fecha 25 de Agosto de 1935 la agencia "Claden" hizo saber al mundo que en la última reunión del Consejo de Ministros el Canciller Ecuatoriano dió a conocer la labor de propaganda que se estaba efectuando en todos los países a favor de ir a la solución mediante la fórmula mixta señalada por el Protocolo Ponce-Castro (21 Junio 1924). Según éste se harán arreglos directos respecto a las zonas que deben pertenecer a ambas naciones y sobre lo que no logren ponerse de acuerdo decidirá como árbitro el Presidente de los EE. UU.

Esta nueva actitud de ECUADOR debe darnos que pensar. Sobre todo si se tiene en cuenta que últimamente se han estrechado mucho las relaciones entre ESTADOS

(*).—Nótese que lo siguiente ha sido escrito en el período enero-julio de 1935.

UNIDOS y nuestro vecino, todo lo cual puede girar alrededor de dos intereses que se conciliarían muy bien: una de las naciones podría obtener seguridades en GALAPAGOS para una posible lucha con el JAPON y la otra esperaría en cambio la promesa de un fallo favorable en su litigio con el PERU. La importancia de un arreglo de esta clase sería grande para nuestro país. Si rechazáramos un fallo desfavorable dado por el Presidente de ESTADOS UNIDOS, la más benévola actitud que adoptaría este país sería la de dar a ECUADOR facilidades para armarse contra nosotros. Si, por otra parte, no existiera un arreglo de esa clase y el laudo fuera desfavorable a ECUADOR, no sería raro que lo rechazara, como ocurrió, prácticamente, con el del Rey de ESPAÑA. Frente a la amistad de los ESTADOS UNIDOS y ECUADOR puede oponerse la del PERU y JAPON. Esta última significa tal peligro para nuestro país, dada la política general, inexcusable en materia de adhesiones territoriales pacíficas o guerreras del JAPON, que el PERU sólo puede estrecharla en última instancia.

Ligada a la cuestión con ECUADOR se encuentra de nuevo la de COLOMBIA, que sólo se resolverá a fines de este año. Las relaciones diplomáticas entre esos dos países, que se habían enfriado a consecuencia del tratado Salomón-Lozano, se han tornado nuevamente cálidas hasta el punto de que el Presidente Velasco Ibarra, en reportaje otorgado a la "United Press" en julio del presente año, habla repetidas veces de la necesidad del pueblo ecuatoriano de ser "grancolombino". Como es sabido, el Protocolo de RÍO cuenta con oposición dentro de COLOMBIA, oposición a la que puede plegarse el elemento militar de ese país, interesado en sostener una política internacional incierta para conseguir su propio auge. Debe tenerse presente que las fuerzas armadas de COLOMBIA atraviesan en estos momentos un período muy característico. Están en estado de relativo poderío material, borrachas con los fáciles triunfos de la pasada campaña y "con las sienas cubiertas de laureles". Además, allá se hace fuerte propaganda sobre la ven-

taja que tiene para COLOMBIA el dominio de la selva, engañando a la opinión pública con frases rimbombantes respecto a lo que allí se llama "la importante y rica región amazónica". Por tanto no sería extraño que una revolución política, con la que siempre hay que contar en SUDAMERICA, diera al traste con los planes pacifistas del partido liberal, hoy en el poder, que fuera rechazado el Protocolo de RIO y el PERU resultara envuelto en una nueva contienda que bien podría realizarse esta vez contra nuestros dos vecinos unidos. Es sintomática la actitud colombiana de desarrollar las vías de comunicación del sur del país, sobre todo las que lo ligarán con el ECUADOR, así como el envío de las misiones de diverso orden que se intercambian entre esas dos naciones y, en general, el estrecho acercamiento que comienza a advertirse, "gran-colombino" con la palabra del Presidente Ecuatoriano.

En cuanto al BRASIL, su política internacional seguiría la misma que en el pasado conflicto con COLOMBIA. Las restricciones que ella impone en la navegación por el AMAZONAS sólo tienen verdadera importancia en el caso de guerra con COLOMBIA, en la cual precisarían operaciones en el PUTUMAYO —y el CAQUETA— para lo cual nuestras fuerzas fluviales armadas tienen que navegar por aguas que controla dicha nación.

2.—*Otras políticas del enemigo.*

La política interna del ECUADOR actualmente es bastante difícil. El Presidente Velasco Ibarra tiene fuerte oposición en el país. El asunto de límites con el PERU es un asidero para éste. Agitándolo se sostendrá con mayor facilidad en el poder. Quizás por necesidad política dicho estadista llegue hasta las pequeñas operaciones en la selva, con ataques a guarniciones, (estilo ANGOTEROS), escaramuzas de indios armados por el gobierno, etc.

La política interna del Presidente Velasco Ibarra está íntimamente unida a los intereses de COLOMBIA, hasta el punto que en ECUADOR se han hecho cargos contra dicho estadista por haber llegado al poder con el apoyo

colombiano. Esto da una idea de lo íntimamente concatenados que pueden estar los intereses de esas dos naciones en un momento dado. (*)

3.—*Resultados de nuestra derrota probable.*

En el caso de que el PERU fuera derrotado en una guerra con ECUADOR, éste haría efectiva su vieja fórmula: TUMBES, JAEN y MAYMAS (de la parte izquierda del MARAÑON hacia el norte). Si en dicha contienda hubiera intervenido COLOMBIA, es difícil precisar la pretensión de esta república al resultar victoriosa. No sería extraño que avanzara sus posesiones amazónicas por toda la margen derecha del Río-Mar, hasta la Boca del UCAYALI, comprendiendo, por tanto, a IQUITOS en el botín de guerra.

4.—*Posibles objetivos geográficos.*

Las exigencias de su política internacional le imponen al ECUADOR como objetivo geográfico toda la zona en litigio. En esta región subsiste el *statu quo*, el que no puede satisfacer al contrincante por que, si sirviera de base para un arreglo, no encontraría en él apoyo para salir al MARAÑON.

En cuanto a COLOMBIA, merced al Protocolo de RIO quedará en posesión de los territorios que le concedió el tratado Salomón-Lozano, que es lo que esa nación deseaba después del conflicto de LETICIA. No es fácil determinar si dicha república está satisfecha con ese objetivo geográfico o si ambiciona ampliarlo con perjuicio para el PERU.

(*) — Escrito lo anterior en julio del año 1935, poco después se ha producido la caída del Presidente Velasco Ibarra. La situación política se ha aclarado. Sin embargo, cualquier régimen gubernativo procederá en forma algo análoga a como lo hizo Velasco Ibarra en su política internacional.

5.—*Actitud de las potencias con respecto a ECUADOR*

La actitud de COLOMBIA sólo podrá definirse cuando se discuta en su Asamblea Legislativa el Protocolo de RIO y se oponga a su ratificación el verbo cálido del Doctor Lozano Lozano, enemigo implacable del PERU y argumentador convincente. Caso de aprobarse aquél, su actitud más probable será siempre de amistad con ECUADOR, tanto por resentimiento contra el PERU, a causa del Conflicto de LETICIA, cuanto porque es su interés como limítrofe que quedemos debilitados al máximo. Esta actitud de COLOMBIA podrá crear ciertas restricciones militares respecto a nuestra zona de SAN MIGUEL DE SUCUMBIOS.

La actitud del BRASIL será la especificada en el acápite 1º, muy probablemente.

6.—*Temperamento del pueblo enemigo.*

Es secular el alejamiento entre el pueblo ecuatoriano y el peruano. Está de por medio la emulación que siempre se suscita entre estados prósperos y pobres. Pero, además, nos separan ideas preconcebidas. Allá se ha hecho creer siempre a la masa, injustamente, que nosotros, abusando de su debilidad, retenemos en nuestro poder las tierras de ORIENTE, que le pertenecen, tierras que son para ECUADOR algo así como las bíblicas prometidas a los judíos del Antiguo Testamento.

Desde 1932 el pueblo colombiano abraza resentimientos contra el nuestro a causa de lo que allá se ha llamado "la alevosa actitud violatoria de un tratado que el PERU había sancionado". No obstante, no existe, en absoluto, una marcada odiosidad entre el PERU y COLOMBIA.

7.—*Política propia.*

Anteriormente he tenido oportunidad de referirme a la política que se verá precisado a sostener el PERU en sus territorios de ORIENTE, la que se sintetiza en el siguiente concepto: adquirir la hegemonía absoluta en la zona ecuato-colombo-peruana del AMAZONAS y afluentes. Para el presente de la nación dicha política no es vital; pero sí para el futuro. Lo mismo sucede en el caso de COLOMBIA. No así en el del ECUADOR, para el cual el problema oriental es de importancia suma a fin de no verse reducido a límites territoriales estrechos. La oposición que de una y otra se debe esperar es, por tanto, diferente. Nuestra vecina del norte pondrá en juego todos sus recursos para impedir el triunfo de nuestra política. La del noreste no se empleará enteramente en ello.

Por parte de nuestro pueblo, mal informado, quizá no es posible esperar desde el comienzo, con un apoyo absoluto y total para nuestros designios. Su escasa cultura cívica le impide valorar la importancia que tiene para el futuro de nuestra nación el sostenimiento por la fuerza de nuestra política territorial selvática. Minado por ideas pacifistas, propagadas actualmente, demostró, en ciertos sectores, poco entusiasmo durante el Conflicto de LETICIA. Si bien es verdad que nuestro pueblo no guarda rencores contra COLOMBIA, hay también que precisar que respecto a ECUADOR su actitud es menos tolerante, aunque tampoco llega a considerarlo un enemigo. Por tanto, salvo en los territorios del norte (TUMBES, PIURA, AMAZONAS, CAJAMARCA, SAN MARTIN y LORETO), no se encontrará popularidad en una guerra contra ECUADOR y COLOMBIA, la cual sería necesario comenzarla por una verdadera "campana de educación."

8.—*Otras políticas nuestras.*

Como en los casos ya considerados, precisa temer los trastornos intestinos que pudieran presentarse en el PERU

y que darían lugar a un cambio en la política pacifista del actual Gobierno. El rechazo del Protocolo de RIO por parte del Congreso Colombiano, por ejemplo, y una actitud débil del Gobierno Peruano ante este hecho, podría dar lugar a una revolución que enarbolara como estandarte la guerra. Igual caso podría presentarse si las negociaciones de límites con ECUADOR llegaran a una situación crítica cualquiera.

9.—*Resultado de nuestra victoria probable.*

Una victoria sobre ECUADOR podría significar imponer a dicha nación la línea divisoria de pretensión máxima del PERU. Es decir, la de las nacientes de los ríos que desembocan en el MARAÑON, apropiándonos así de ricos territorios. Pero tal resultado significaría, a la larga, la continuación de la guerra. Crearíamos así el perpetuo resentimiento de esa nación y su anhelo de venganza, lo que nos obligaría a vivir sobre las armas y redundaría en perjuicio positivo para conseguir la hegemonía comercial duradera e incontrolada que debemos procurar en el PACIFICO. Si la pretensión peruana se reduce a una línea similar a la del fracasado tratado García-Herrera de 1890 (mejorada, por supuesto), sería más fácil alcanzar una solución estable en la delimitación de la zona en litigio. A cambio de tal concesión podríamos obtener ventajas comerciales mediante tratados. Debe tenerse en cuenta que, por ningún motivo, dicha línea de límites debería llegar a la desembocadura de un río.

En el caso de una victoria sobre COLOMBIA, por las razones de interés comercial en ORIENTE que se han expuesto ya, no deberíamos pretender anular íntegramente el tratado Salomón-Lozano. Las tierras del PUTUMAYO-CAQUETA reconocidas a dicho país no tienen tanto valor como para compensarnos de mantener una paz armada perpetua en espera de la agresión colombiana. El trapecio amazónico, en cambio, es de gran importancia para el PERU. La exigencia peruana sería, pues, recuperar LETICIA y la margen TARAPACA-YAHUAS del PUTUMAYO BA-

JO, así como el trapecio comprendido. Las demás imposiciones peruanas serían de tratados comerciales favorables, etc., y a cambio de lo logrado el PERU podría ceder, sin mayor perjuicio, tierras en la región comprendida entre PUTUMAYO y NAPO.

10.—*Nuestros posibles objetivos geográficos.*

En el caso del ECUADOR, las exigencias de nuestra política nos imponen la necesidad de ocupar militarmente la mayor parte de la zona en litigio, donde están establecidas guarniciones de ese país en virtud del *statu quo* existente.

En el caso de COLOMBIA, bastaría con llegar a la posesión efectiva del trapecio amazónico, para lo cual precisarían operaciones en CAUCAYA, LA TAGUA, TARPACA y LA PEDRERA.

11.—*Actitud de las potencias con respecto a nosotros.*

En el caso de una guerra con ECUADOR solamente, la actitud de las potencias interesadas será la que se ha esbozado anteriormente, en lo que respecta a COLOMBIA y BRASIL (desfavorable a nosotros la primera, neutral la segunda). De los otros limítrofes, BOLIVIA se encuentra debilitada por el conflicto del CHACO pero siempre es un vecino de cuidado. CHILE no mirará nunca con buenos ojos la ampliación efectiva de nuestros límites.

En el caso de una guerra con COLOMBIA, si esta fuera provocada por nosotros, la política total de los países estaría en contra de la nuestra. Si la provocación partiera de dicho país, tampoco contaríamos con el apoyo de otra potencia americana.

En uno y otro caso precisa tener en cuenta que el Conflicto de LETICIA, merced a la hábil propaganda colombiana, nos ha presentado al mundo como país belicoso y poco honrado desde el punto de vista internacional. Tal

concepto, sumado a nuestras deudas externas, nos cerraría las puertas de los créditos que fueran necesarios.

12.—*El Derecho Internacional en el teatro de operaciones.*

Salvo en el caso de conflicto con ECUADOR solamente, el teatro de operaciones será interior. En él no existen grandes intereses extranjeros ni una población neutral que por su número nos obligue a respetar rígidamente tratados y convenios. La conducta de guerra, los privilegios y las cuestiones de neutralidad en general, podrán ser resueltas por el PERU de acuerdo con sus intereses.

En el caso de contienda con COLOMBIA, será menester realizar un serio estudio de este asunto con referencia a la navegación en el AMAZONAS brasilero, teniendo como precedente el pasado conflicto.

III.—FUERZAS DEL ENEMIGO.

1.—*Fuerza actual y distribución.*

En el PERU no existen datos seguros sobre la capacidad militar del ECUADOR y las verdaderas fuerzas que éste mantiene en la selva. Pero si se tiene en cuenta que el país sólo puede poner en pie de guerra unos 400.000 hombres, comprometiendo todas sus reservas, que su armamento es anticuado y heterogéneo (los periódicos de QUITO dijeron en 1929 que los depósitos de armas eran "verdaderos museos") y que la carencia de recursos de la zona no permite estacionar efectivos de consideración; lógico es creer que las guarniciones establecidas en la selva cuenten con muy pocos hombres y éstos muy mal armados. Las sedes de los núcleos principales de ejército están en QUITO, RIOBAMBA, CUENCA y GUAYAQUIL. ECUADOR podría poner en pie de guerra unos 400.000 hombres, si su capacidad económica le permitiera adquirir material para ellos.

En cuanto a COLOMBIA, como este país tiene una población igual o ligeramente superior a la nuestra, ha he-

cho adquisiciones de elementos bélicos y ha entrado en período de organización militar, el caso es diferente. Podría poner sobre las armas un ejército de igual potencialidad numérica que el nuestro.

2.—*Tiempos de despliegue.*

Las fuerzas de QUITO pueden ser llevadas a PUERTO NAPO en diez días, en el mejor de los casos, mediante pésimos caminos por algunos de los cuales no se puede transitar a pie. Llegadas al lugar nombrado, estarán sometidas a las dificultades de navegación fluvial que se tratará a su turno.

De PUERTO NAPO a MERA, donde empalma el camino de BAÑOS del que luego hablaré, hay cinco días de viaje, de los cuales unos en canoa y los otros a pie.

La otra vía de acceso al ORIENTE es la que parte de AMBATO y RIOBAMBA y termina sobre el PASTAZA. De AMBATO a BAÑOS se hacen cinco horas a caballo y de este lugar a MERA dos días. Partiendo de MERA se llega a ALAPICOS, sobre el PASTAZA, por un camino de unos ciento cuarenta kilómetros de extensión. De este mismo lugar arranca la vía al SANTIAGO y MORONA, pasando por MACAS, situado a unos ciento veinte kilómetros de ALAPICOS. La confluencia del YAUPI y el CHAPIZA, donde está asentada la guarnición del SANTIAGO, dista unos ciento cincuenta kilómetros de MACAS. Considerando como etapa diaria de marcha de la infantería lo que nuestros reglamentos del Servicio en Campaña señala (24 Ks.), se tiene que de AMBATO al PASTAZA se hará, como mínimo, ocho días y al SANTIAGO catorce. De RIOBAMBA se hará, por lo menos, dos días más. (Escojo los cálculos más favorables al enemigo). Llegada la tropa ecuatoriana al SANTIAGO, no podrá navegar este río por sus condiciones naturales. Arribada al PASTAZA, quedará sometida a las dificultades fluviales de que se tratará a su turno.

El caso de COLOMBIA es diferente. Este país tendrá establecidos en el PUTUMAYO y AMAZONAS al

menor asomo de guerra, como mínimo unos mil hombres perfectamente equipados y armados, con buenos servicios de toda clase y unidos a centros vitales de importancia, como GARZON y NEIVA, por vía fluvial, carretera y ferrocarril. Puede calcularse en dos días y medio el tiempo de traslado de tropas desde los centros de importancia hasta un lugar navegable del PUTUMAYO, donde cuenta esa nación con la flota que se especificará a su turno para efectuar los traslados fluviales que fueran necesarios.

3.—*Reservas.*

ECUADOR no tiene organizadas sus reservas, ni en personal ni en material. Movilizarlas y llevarlas al teatro de operaciones de la selva sería para esa nación largo y difícil.

COLOMBIA, a causa de su reciente conflicto con el PERU, está en igual o superior grado de preparación que éste. Sus reservas de material, sobre todo, son considerables y de calidad.

4.—*Eficiencia y moral de las fuerzas.*

Por parte de ECUADOR la eficiencia técnica de las fuerzas es casi nula, no obstante haber tenido recientemente misión militar italiana. No hay datos concretos sobre la moral de sus tropas en la selva. Puede adelantarse al respecto que éstas intuyen la capacidad militar del PERU y presumen que en caso de guerra su misión sería de sacrificio.

Durante el Conflicto de LETICIA el comando colombiano demostró deficiencia [profesional]. A partir de entonces se han contratado diferentes misiones y han funcionado varias escuelas técnicas. Por tanto cabe esperar una superación en los momentos actuales. En cuanto a la moral, es excelente, debido, en gran parte, al resultado favorable del conflicto con el PERU.

Las tropas de las dos naciones han comenzado a ser preparadas mediante maniobras y trabajos militares muy recientemente.

5.—*Organización y distribución de las fuerzas.*

Las fuerzas ecuatorianas destacadas en la selva pertenecen al Distrito Militar N° 1, que depende directamente del Ministerio de Guerra, cuyo comando reside en QUITO. Su distribución en ORIENTE es desconocida para mí. Pero las guarniciones que hay en la selva son posiblemente en la actualidad las mismas que siempre han existido, a saber:

En el R. SANTIAGO — Confluencia del R. YAPUPIS y R. CHAPIZA.

En el R. MORONA — Confluencia del R. MANGOSISA y R. CANGAIME.

En el R. PASTAZA — Confluencia del R. HUACHI.

En el R. CORRIENTES (afluente TIGRIS)—PLATANO YACU y SOLSOL.

En el R. CURARAY (afluente NAPO)—TARQUI.

En el R. NAPO — ROCAFUERTE (BOCA AGUARICO).

En el R. PUTUMAYO—BOCA SAN MIGUEL.

Las tropas que COLOMBIA mantiene en el Oriente tienen su comando especial con sede en CAUCAYA. En este lugar, EL ENCANTO, TARAPACA y LETICIA están concentrados los núcleos mayores, formados de artillería e infantería en proporciones dadas. Sumariamente, las guarniciones colombianas están distribuidas como sigue:

EN EL PUTUMAYO:

PUERTO ASIS, OSPINA, CHAVACO, PALMAR, MONTCLAIR, CAUCAYA, PUERTO NARVAEZ, TAR-

QUI, BOCA DEL CARAPARANA, LA CHORRERA, EL ENCANTO, LA ENEA, TRES BOCAS, SANTA CLARA, TARAPACA y BUENOS AIRES. De estas guarniciones, son depósitos de combustible: OSPINA, CAUCAYA, SANTA CLARA. Bases navales: PUERTO NARVAEZ y TRES BOCAS. Bases aéreas: TRES BOCAS Y SANTA CLARA.

En el AMAZONAS:

LETICIA, que es base y depósito de todo orden.

En el CAQUETA:

PUERTO BOY, LA TAGUA, ARARACUARA, EL SOL, LA PEDRERA y PUERTO CORDOVA. De estas guarniciones, son depósitos: LA TAGUA (almacén y depósito general), ARARACUARA (de gasolina y aceite), el SOL (de gasolina). Las bases aéreas son PUERTO BOY y LA PEDRERA.

No bajan de ochenta los cañones que posee esta fuerza, tanto terrestres (105,75,47 m|m., acompañamiento, A. A., morteros, etc.), como navales, de mil armas automáticas, ni de unos siete mil los fusiles. Hay abundante parque.

6.—*Cambios y obstáculos para pasar a la organización de guerra.*

Considerando que para pasar el ECUADOR de la condición de paz a la de guerra en la selva tiene que desplazar material y efectivos desde RIOBAMBA y QUITO a sus guarniciones, puede decirse que tal paso será difícil y puede hacerse imposible mediante acciones enérgicas y rápidas. Como se ha especificado, los caminos terrestres son malos, muy largos y fáciles de ser cortados mediante el bombardeo aéreo. Además, sólo permiten llegar a puntos muy altos de los ríos. El desplazamiento posterior tendría que ser hecho por las aguas de aquéllos y puede ser impe-

dido mediante el empleo de unidades fluviales que actuarían sin encontrar oposición ya que ECUADOR carece de lanchas de guerra.

COLOMBIA, provista de buenos caminos y con fuertes núcleos militares cerca de la frontera, podría pasar rápidamente al estado de guerra si sus líneas de comunicación quedaran incólumes. Aún rotas éstas en la troncal de LA TAGUA-CAUCAYA, quedaria el camino AMAZONAS-CAQUETA y las trochas tendidas entre este río y el PUTUMAYO, y la vía de acceso AMAZONAS-PUTUMAYO, por TARAPACA. Cortados estos dos caminos en LA PEDRERA, TARAPACA y LETICIA, los desplazamientos dentro del teatro de operaciones serían todavía posibles merced a la red de caminos y trochas que unen entre sí todas las guarniciones colombianas.

7.—*Unidades fluviales necesarias para el despliegue estratégico.*

ECUADOR tendría necesidad de un porcentaje igual o mayor de unidades fluviales de guerra y mercantes que el poseído por el PERU para poder sostener una guerra en la selva, comenzando desde el despliegue estratégico. Como se verá a su turno, sólo tiene una lancha, estacionada en el NAPO. Esto quiere decir que debería adquirir un tonelaje relativamente grande. Lo que resulta imposible por dificultades de orden económico. A este respecto debe tenerse en cuenta que el PERU debe mirar con prevención todo intento por parte del ECUADOR de meter a los ríos lanchas de cualquier clase.

Como se hará notar en otro lugar, COLOMBIA ha adquirido en los últimos tiempos una cantidad apreciable de unidades fluviales mercantes y ha trasladado a la selva varias de las cañoneras de río que tenía en el MAGDALENA y la COSTA ATLANTICA. La organización dada a sus elementos asegura a COLOMBIA el despliegue estratégico en condiciones si nó excelentes, bastante buenas.

8.—*Trasportes en servicio.*

ECUADOR no posee en ORIENTE ningún transporte en servicio. Tampoco COLOMBIA los tiene. Pero esta última nación, como en el Conflicto de LETICIA, utilizará para el caso sus lanchas de guerra y las mercantes que recientemente ha adquirido.

9.—*Posibles teatros de operaciones.*

En el caso de guerra selvática con el ECUADOR, dada la permeabilidad de la selva y la facilidades que presta para la utilización de las guerrillas, no podrían precisarse exactamente los lugares donde habrían de desarrollarse las operaciones. Sin embargo, hay que hacer notar ciertos hechos categóricos al respecto.

Ha sido el NAPO el río por el que más interés ha mostrado siempre esa nación. Merced a él logra el ingreso a la selva de las tropas que parten de QUITO. En sus márgenes está la más sólida guarnición: ROCAFUERTE. Por tanto puede asegurarse que un eje de operaciones será este río. Como se dirá adelante, para las fuerzas peruanas resultará indispensable cortar los nudos de las comunicaciones de los centros vitales del ECUADOR con las guarniciones. Luego habrá necesidad de romper el tapón de ROCAFUERTE y remontar el río hasta PUERTO NAPO para poner allí una compuerta que controle la infiltración enemiga. El giro de la guerra determinará si es necesaria la prosecución de las operaciones dentro de un aspecto exclusivamente terrestre como etapa posterior, pues bien podría tomarse PUERTO NAPO como base adelantada para un avance sobre TENA, ARCHIDONA, BAEZA, MERA o BAÑOS. En una u otra forma, por aquel lado se presentarán, de todas maneras, dos campañas de importancia: sobre ROCAFUERTE y sobre PUERTO NAPO.

Como ha quedado explicado, la otra vía de acceso a la selva, partiendo de AMBATO y RIOBAMBA, es por BAÑOS-MACAS. Merced a ésta se llega al SANTIAGO,

MORONA y PASTAZA. No obstante todas las dificultades que se encontrarían al remontar uno de los ríos de este lado, aseguraría el cierre del círculo de fuerzas peruanas alrededor de las ecuatorianas que quedarían así aisladas de su patria, débiles y abandonadas. Por tanto ha de pensarse en que la región ANDOAS-BOCA CANGAIME-BOCA YAUPIS es otro posible teatro de operaciones. Una incursión victoriosa por el TIGRE rompería la línea de comunicaciones de las guarniciones del SANTIAGO y MORONA, las que caerían en nuestras manos casi sin lucha. Además, por el CUNAMBO se podría caer sobre el BOBONAZA. De donde resulta que precisa pensar en dos fases de la campaña en este teatro de operaciones. La primera, casi exclusivamente fluvial, tendría lugar a lo largo del TIGRE-CUNAMBO, venciendo las guarniciones ecuatorianas de SOLSOL-BOCA PINTUYACO. La segunda, anfibia, se desarrollaría contra ALAPICOS-CANELOS y la línea de comunicaciones por BAÑOS, PINOY, MERA y MACAS.

Las dos campañas ofensivas del NAPO y el TIGRE presentarían todos los peligros que se encuentran en las de su clase. El avance, el reconocimiento y el despliegue serían peligrosos por la facilidad con que nuestras fuerzas podrían ser sorprendidas. Contando con la inferioridad de efectivos de las guarniciones ecuatorianas, las operaciones tendrían éxito en el caso de que trasladáramos a ese teatro de operaciones fuerzas considerables para compensar las pérdidas y efectuar una ofensiva fulminante.

Conquistadas esas zonas, nuestro objetivo estratégico quedaría asegurado y si a consecuencia de ello pasáramos a la defensiva, ésta quedaría asegurada de manera efectiva, dadas las condiciones de la zona y nuestra hegemonía militar en los ríos, contando con el apoyo de la aviación.

Si consideramos la posibilidad de guerra con COLOMBIA, los teatros de operaciones donde ésta se desarrollará serán, indudablemente, como en el pasado conflicto, el PUTUMAYO y LETICIA. En caso de que tomáramos la ofensiva, sería menester actuar de manera independiente

sobre el último lugar, para fijar al terreno esos efectivos, y sobre los finales del PUTUMAYO: TARAPACA y el camino LA TAGUA-CAUCAYA. Cerrado el río por sus dos extremos, la operación posterior estaría encaminada a tapar el límite inferior del CAQUETA, río por el cual podrían recibir las encerradas tropas colombianas los refuerzos que llegaran por el AMAZONAS. Una excursión al CAQUETA sería inevitable. Realizada ésta con éxito, se pasaría a batir los núcleos dispersos en el río PUTUMAYO y en sus afluentes CARAPARANA e IGARAPARANA. En resumen, la guerra ofensiva contra COLOMBIA impondría las siguientes operaciones fundamentales: finta sobre LETICIA y TARAPACA y ataque a CAUCAYA seguido inmediatamente del ataque a LA TAGUA-PUERTO BOY y, por último, excursión al CAQUETA.

Si tuviéramos que actuar a la defensiva, tendríamos que sostener GUEPPI para evitar un avance sobre el NAPO por la trocha a PANTOJA. Poner en el río una cuña lo suficientemente fuerte para impedir la unión de los efectivos del ALTO y BAJO PUTUMAYO y escoger una posición defensiva en el AMAZONAS, aguas abajo de la boca del NAPO, para detener en ella el avance de los núcleos destacados de TARAPACA y LETICIA.

En el caso de una guerra contra ECUADOR y COLOMBIA unidos, habría que prestar gran atención a la zona comprendida por la margen derecha del PUTUMAYO entre OSPINA y GUEPPI, la margen derecha del SAN MIGUEL DE SUCUMBIOS y la izquierda del COCA. Sería por esa parte por donde los colombianos reforzarían la debilidad de ECUADOR en la selva.

10.—*Condiciones generales de los teatros de operaciones.*

Las condiciones sanitarias de los teatros de operaciones posibles, en el caso de una guerra con ECUADOR, serían diferentes unas con otras. Mientras el NAPO es uno de los ríos más sanos, cierta parte de la región del MARAÑÓN y toda la del PASTAZA son bastante enfermizas.

Igual ocurre con el PUTUMAYO y CAQUETA. Pero no sucede lo mismo en el TIGRE.

Condición similar se encuentra en lo que respecta a los recursos alimenticios pues el NAPO, sobre todo desde ROCAFUERTE para arriba, tiene sembríos, ganado, arroz, etc., mientras los otros ríos carecen de todo.

ECUADOR no tiene fortificaciones de importancia en sus guarniciones. La organización defensiva de ROCAFUERTE, siendo la más completa, no es de las mejores. Pero no sucede lo mismo con COLOMBIA. Esta nación tiene avanzados los trabajos de fortificación a base de cemento, galerías subterráneas, etc., de los siguientes puntos: PUERTO BOY, LA TAGUA, LA PEDRERA, MONTCLAIR, CAUCAYA, ENCANTO, CHORRERA y TARAPACA.

Las líneas de comunicación de los posibles teatros de operaciones con los centros vitales de ECUADOR y COLOMBIA han sido ya tratadas. Además de ellas existen las líneas interiores de unión entre las guarniciones y de éstas con algunos ríos. Las principales de la zona noroeste son: SAN MIGUEL-CUYABENO-AGUARICO-ROCAFUERTE-YASUNI-NASIÑO, ROCAFUERTE-ARCADIA-NASIÑO-TARQUI, CONONACO-ARABELA-TIGRE, ARABELA-REPARTIMIENTO-TIGRE, CORRIENTES-MACUSARI-HUACHI, ANDOAS-HUITO, BOCA CANGAIME, BOCA YAUPIS. Todas estas son trochas. Además, precisa contar las que suministran los ríos.

Entre las guarniciones colombianas existen las siguientes líneas de comunicación: VENECIA-LA TAGUA, LA TAGUA-BAJO CAQUETA, PUERTO ASIS-CAUCAYA, CAUCAYA-TARAPACA, LA TAGUA-CAUCAYA, PUERTO BOY-MONTCLAR, PUERTO PIZARRO-FLORIDA, ARARACUARA-LA CHORRERA-EL ENCANTO, SANTA CLARA-LA PEDRERA, TARAPACALETICIA, PEÑA BLANCA-CAUCAYA-SALADOS-MONTCLAR-CHAVACO, EL ENCANTO-TARQUI, CALDERON-SAN ANTONIO-TARQUI, PUBENZA-EL

ENCANTO, PUERTO ARTURO-ENCANTO. Muchas de estas vías son las antiguas trochas de la "Casa Arana" que han sido reabiertas y mejoradas. La importancia de este trabajo puede apreciarse conociendo que entre LA TAGUA y CAUCAYA, así como entre TARAPACA y BUENOS AIRES, circulan vehículos a motor.

Las bases y las facilidades de transporte han sido ya tratadas.

11.—*Fuerzas navales y su distribución.*

Como antes se ha especificado, ECUADOR sólo posee en los ríos orientales una lancha comercial pequeña, cuyas características particulares desconozco. Tiene, además, canoas de tamaño medio con las cuales hace su servicio de guarniciones. Hasta hace poco éstas no tenían motores.

COLOMBIA cuenta aproximadamente, en el PUTUMAYO, con un desplazamiento total de unidades de guerra de 1.000 tns., formado por tres cañoneras, tres guardacostas, un buque hospital y cuatro botes-patrulleros. De estas unidades tres han sido construidas bajo el mismo tipo el año 1930, dos en iguales condiciones en 1925 y las otras pocos años antes. Forman, pues, dos conjuntos homogéneos, armados con unos ventisiete cañones navales de 76, 47 y 37 mm., antiaéreos, unas veinte ametralladoras A.A. y ametralladoras. Todas las naves quemar petróleo, dan velocidades de quince nudos para el grupo 1930 y trece para el otro. Sus características de eslora y manga son apropiadas para río, así como su calado, el que varía entre 8.5 y 4.7 pies.

Los cañoneros "SANTA MARTA", "CARTAGENA" y "BARRANQUILLA" forman la división de ALTO Y MEDIO PUTUMAYO. Los guardacostas "MARISCAL SUCRE", "CARABOBO" y "PICHINCHA", la del BAJO PUTUMAYO, AMAZONAS y afluentes. Ambas tienen asignados dos botes patrulleros con dos motores de trescientos H.P. c/u. Además, cuentan con número considerable de motores Jhonson de 32 y 16 H. P. (portátiles) y lanchas pequeñas.

12.—*Tiempo de despliegue.*

Estando estas unidades colombianas en el teatro de operaciones, el tiempo de despliegue es prácticamente muy pequeño. ECUADOR, como sabemos, no tiene naves en los ríos.

13.—*Reservas.*

Los poquísimos elementos navales con que cuenta el ECUADOR (yate "ARHA", aviso "PATRIA" y lanchas de policía costera) podrían ser empleados en una guerra contra el PERU para operar en el AMAZONAS. Pero no es presumible que en caso de conflicto nuestro vecino aleje de sus costas del PACIFICO los únicos elementos a flote de que dispone.

En cuanto a COLOMBIA, los cañoneros, y aún sus novísimos destroyers, podrían constituir una reserva de las unidades fluviales de la selva, aunque esto parezca paradójico. Tal desplazamiento de fuerzas a los ríos estaría equilibrado por medio de una maniobra análoga del PERU. Tampoco es presumible tal actitud de COLOMBIA por el temor fundamental que tendría la nación de ser atacada en sus costas del PACIFICO en caso de un conflicto con el PERU. Es de preveer el traslado a ORIENTE de los coastal-motor-boats y vedettas últimamente adquiridas en EUROPA.

14.—*Tiempo de movilización de las reservas navales.*

El tiempo promedio que emplearía ECUADOR en movilizar por mar al teatro oriental de operaciones sus fuerzas del PACIFICO, sería escasamente inferior al que emplearía el PERU y, aproximadamente, treinta días hasta la BOCA DEL NAPO. Esta movilización estaría controlada por el canal de PANAMA.

En el caso de COLOMBIA el tiempo empleado sería unos siete días menor y libre de las restricciones americanas del Canal.

15.—*Moral de las fuerzas navales.*

Considerando la debilidad ecuatoriana con respecto a la relativa fortaleza fluvial del PERU, puede estimarse con certeza que la moral de su personal sería muy baja. Aunque en menor proporción, ocurriría cosa análoga con respecto a la de las fuerzas navales que pudiera presentar COLOMBIA. Por mucho que haya trabajado la misión naval inglesa que hoy presta sus servicios en dicha nación y por mucho, también, que los colombianos hayan aprovechado el aprendizaje, no podrán olvidar el prestigio bien ganado de la Marina de Guerra del Perú, ni tampoco dejarán de considerar que su preparación profesional es muy inferior a la nuestra.

16.—*Preparación del comando naval.*

Como es sabido, éste es casi nulo por parte del ECUADOR, cuyas escasas y débiles unidades se han hecho viejas fondeadas en los puertos. En cuanto al elemento colombiano, precisa recordar que, procediendo de las filas del ejército, nunca hizo práctica naval. Las enseñanzas de los marinos ingleses no habrán podido formar, con toda seguridad, el espíritu de comando de la oficialidad naval colombiana, el que sólo se logra con mucha dificultad en las marinas más adelantadas. A este respecto existe la posibilidad de que sean los mismos marinos ingleses los que en determinado momento tomen el mando de las operaciones fluviales. En tal caso su preparación profesional, quizás superior a la nuestra, quedaría compensada por el hecho de nuestra mejor moral, ya que combatiríamos por nuestra patria.

17.—*Paso de las fuerzas fluviales a la organización de guerra.*

No es necesario considerarlo en el caso del ECUADOR a causa de su carencia de unidades fluviales. En cuanto al de COLOMBIA, salvo el hecho de que dicha nación de-

seara un incremento de fuerzas fluviales en el teatro de operaciones, el paso de la organización en pie de paz a la organización en pie de guerra sería relativamente fácil por encontrarse las lanchas en los ríos donde deberán actuar. El aumento de efectivos, en material de guerra y personal, será posible mientras el PERU no logre romper las líneas de comunicación colombianas. Aún en este caso siempre será dable el incremento parcial mediante el empleo de la aviación, a menos que logremos poseer la hegemonía en el aire.

18.—*Naves auxiliares.*

Como se ha dicho, ECUADOR sólo posee una lancha comercial en el río NAPO. En cuanto a COLOMBIA, tiene actualmente en el teatro de operaciones las siguientes unidades auxiliares que hacen el tráfico fluvial entre MANAOS, CAQUETA, LETICIA y toda la extensión del PUTUMAYO: "NARIÑO", "RIO PUTUMAYO", "RIO CAQUETA", "CIUDAD DE PASTO" y "CIUDAD DE NEIVA", entre todas las cuales suman unas setecientas toneladas. Algunas de estas lanchas son de construcción muy reciente (1934). Además posee COLOMBIA las siguientes embarcaciones pequeñas, con las cuales puede navegar los afluentes de los ríos principales y éstos mismos en vaciante:

En TARAPACA: — "BARBOSA" (remolcador), "HERCULES", "HERNANDEZ", "ALICIA", "LEGUIZANO", "YABUYANOS", "IGARAPARANA", "914" y "195".

En CAUCAYA: — "POLA", "GIRARDOT", "ANTONIA", "TARAPACA", "CORDOVA", "CAQUETA", "GUEPPI", "CAUCAYA", "MERCEDES", "CARLITOS", "Nº 1", "Nº 2" (Cada bote-patrullero tiene dos motores de trescientos H. P.).

En PUERTO ASIS: — "NELLY".

En el BAJO PUTUMAYO:—“CECILIA”, “CALIBEO”, “VICTORIA”, “DOLORES”, “ORTEGUAZA”, “SALAMANCA”, “RICAURTE”, “TARQUI”, “LARA”, “Nº 2” y “Nº 3”.

19.—*Los ríos del teatro de operaciones. — Su valor estratégico.*—

Todos los ríos de la margen izquierda del MARAÑON y AMAZONAS crecen y merman muy aproximadamente al mismo tiempo y en período contrario al de los de la banda derecha.

El RIO NAPO permite la navegación en lancha por un espacio de 900 millas a partir de su boca. Hasta la confluencia del CURARAY las embarcaciones de cinco pies de calado pueden traficar con toda seguridad. Desde dicha desembocadura hasta la del AGUARICO, el viaje es franco para lanchas de cuatro pies durante los meses de marzo a octubre inclusive. Con buenos prácticos se puede fácilmente seguir surcando el río en lanchas de ese calado hasta la BOCA DEL COCA. A partir de ese punto precisa utilizar embarcaciones de muy escaso calado.

De los afluentes del NAPO son navegables aproximadamente todos en la forma que se especifica: el CURARAY durante casi toda la época del año hasta la BOCA del CONONACQ, por lanchas de cuatro pies de calado. De dicho punto a la BOCA DEL VILLANO, sólo en los meses de marzo a octubre inclusive. Al AGUARICO se puede subir en lancha hasta más arriba de SAN MIGUEL y durante quince días en embarcaciones de escaso calado. Todos los afluentes del CURARAY son navegables durante muchos días empleando embarcaciones que calen poco.

Sobre el PUTUMAYO ya se han dado algunas notas, así como respecto al NAPO, en otro lugar de este trabajo. Creo necesario añadir los siguientes datos: hasta la BOCA DEL IGARAPARANA pueden navegarlo embarcaciones que lleguen a las mil toneladas de desplazamiento. La mayor vaciante es de diciembre a marzo. El CARAPARANA es navegable treinta y seis horas durante todo el

año por embarcaciones de poco calado, pudiendo en las crecientes entrar vapores de hasta unas ciento cincuenta toneladas. El IGARAPARANA, todo el año hasta LA CHORRERA. En las grandes crecientes de abril a julio pueden entrar vapores de hasta trescientas toneladas. Tiene vueltas muy cerradas y precisa embarcaciones de poca eslora. En LA CHORRERA está la cascada del mismo nombre que corta la navegación en lancha. Más arriba de ésta se puede navegar en canoa con toda facilidad.

En cuanto a los ríos de la sección nor-occidental de nuestras selva son menos conocidos, si cabe, que aquéllos otros de la parte oriental. Para una mejor comprensión del problema en lo que afecta a una posible campaña con el ECUADOR precisa fijar ciertos datos, labor que paso a desarrollar.

Río MARAÑÓN.—Como es sabido el MARAÑÓN recorre, ya con grueso caudal de aguas, los departamentos de CAJAMARCA y AMAZONAS y resulta en el ATLANTICO, con el nombre del Río-Mar, después de ir recibiendo todos los grandes afluentes de la Hoya. Distínguense en él dos partes denominadas ALTO y BAJO MARAÑÓN, sirviendo el PONGO DE MANSERICHE como límite real entre una y otra.

Según los exploradores de este río, entre los cuales descuellan un marino y un civil (Carvajal y Mesones Muro), el MARAÑÓN es navegable en todo tiempo, por embarcaciones que no tengan más de tres pies de calado, desde IQUITOS hasta SAN FRANCISCO DE BORJA. "Este mismo trayecto puede ser franqueado en toda su extensión por vapores que calen siete pies pero sólo durante nueve meses del año, de setiembre a mayo inclusive ambos".

El trecho de BORJA al PONGO DE MANSERICHE presenta malos pasos difíciles de navegar. En el CAÑO NACACULLAGA el río se divide encontrándose en los canales una brazada y media de fondo y corriente de cerca de ocho nudos de velocidad. CALENTURA tiene unos trescientos metros de fuerte correntada con dos brazadas y

media. SANTA TERESA, ARENILLAS y CANGAZA ofrecen menos dificultades.

El PONGO DE MANSERICHE se ha presentado siempre como obstáculo infranqueable, rodeándolo de una leyenda negra. Si es cierto que pasar por él resulta peligroso y difícil, no es imposible hacerlo, según la época y circunstancias que se escojan para realizar la travesía. En 1909 lo cruzó el "RIMAC"; en 1913, la "ESTEFITA"; el mismo año, la "SAN MIGUEL"; en 1912, la "SAN PABLO" (hoy "PORTILLO"); y en 1918, la lanchita "VICTORIA". Hay al respecto un hecho interesante que hace resaltar Jorge Mesones Piedra en un interesante artículo en que trata este punto. La "SAN MIGUEL" es más larga y cala más que la "ESTEFITA". La primera lo pasó cuando estaba crecido, demorando dos horas. La segunda estando el río en baja, tardando una hora y media.

Aguas arriba de MANSERICHE se encuentran varios pongos similares, aunque menos peligrosos que éste formado por una brecha en los contrafuertes de la cordillera. Tiene unos diez kilómetros de extensión y sesenta metros de ancho en su parte más angosta. En el centro existe una gran piedra que es el verdadero obstáculo pues crea remolinos y correntadas de hasta diez nudos de velocidad. Fué el Teniente de Marina Carvajal quien primero lo exploró, en 1869.

Río SANTIAGO.—Muy poco traficado, por no haber habitantes en sus orillas, ha sido casi desconocido hasta empezar la década actual. Pero el establecimiento de un colono español (de apellido Graña) en las cercanías de su desembocadura y la exploración efectuada por ingenieros del Ministerio de Fomento para hacer las concesiones petrolíferas a la "Standard Oil" han permitido que hoy se sepa con seguridad ciertas particularidades de importancia. Ella se debe, principalmente, a la monografía escrita por el Ingeniero Cabrera La Rosa y a los informes verbales de Graña, quien mantiene comercio con

los jíbaros del río. Existe, incluso, una carta levantada por Cabrera. Resulta comprobado que se puede navegar en canoa desde la boca hasta la confluencia YAUPI-CHAPIZA y también los ríos PAUTE y ZAMORA, muy traficados los últimos durante el coloniaje y sobre el primero de los cuales quedaba la famosa LOGROÑO DE LOS CABALLEROS, destruida por los jíbaros en 1599.

Río MORONA.—Formado por el CANGAIME y MANGOSISA, en cuya unión el río tiene unos ochenta metros de ancho, corre entre orillas altas "que constituyen hermosas planicies propias para la agricultura y ganadería", y dentro de un canal fijo, sin palizadas y casi sin islas ni correntadas. Su clima es saludable, no obstante lo cual está casi completamente deshabitado desde el año 1919 en que indiadas que se creyó fueron empujadas por los ecuatorianos, atacaron por sorpresa nuestra guarnición, la vencieron y masacraron a las tropas. Esta circunstancia hace que no existan datos recientes sobre este río. Sábese, sí, que el punto de confluencia CANGAIME-MANGOSISA ofrece una buena posición para establecer el puesto militar que deberíamos sostener en este río.

Las aguas del MORONA corren mansas a una velocidad promedio de 1 $\frac{1}{2}$ nudos. Mavila halló en 1904, a media creciente, 12 metros de fondo en el canal, profundidad que disminuyó a 5 en el origen del río. Existen dos malos pasos, siendo el peor GASOLINA, donde la corriente hala con fuerza y hay pedrones y explayaduras. Con el río a media creciente se encuentran de 3 a 2 $\frac{1}{2}$ mts. de agua. En la boca el ancho es de unos ciento cincuenta metros.

Por las exploraciones hechas en 1861, 1867 y 1884, así como por el tráfico que hubo durante la época del caucho y mientras nuestra guarnición estuvo en MANGOSISA, se deduce que en creciente se puede entrar con facilidad, en lanchas de cuatro pies de calado, hasta la confluencia CANGAIME-MANGOSISA. Es posible penetrar en vapor por estos ríos, aunque nó en mucha extensión. Pero em-

pleando moto-canoas o embarcaciones especiales se les puede remontar. Aún el MAIZAL y el CUSULINA son navegables con moto-canoas.

Hay 507 kilómetros (273 millas) entre la boca y la confluencia antes mencionada.

Río PASTAZA.—Este río es extendido, correntoso, lleno de islas y playas cuya ubicación cambia en cada creciente, haciendo que el canal varíe muy rápidamente de colocación. A estos inconvenientes hay que añadir los que se derivan de su poquedad de agua, por lo explayado del río, y a las palizadas que lo pueblan. El clima es malsano y palúdico, no escapando a esta situación el lugar donde se encuentra nuestra guarnición militar: PUERTO ALAIZA, frente a la BOCA DEL HUASAGA. El puesto militar ecuatoriano se halla a muy escasa distancia, en HUACHI, sobre la margen derecha, en un sitio mejor que el que ocupan nuestras tropas, por ser alto y con buen campo de tiro. Hay en este río algunos puestos, muchos de ellos ecuatorianos, con regulares sembríos. Se comunica con los centros vitales de ECUADOR por ANDOAS-RIO BOBONAZA-CANELOS-MERA. Las trochas del BOBONAZA al ALTO CUNANBO ligan las guarniciones ecuatorianas del MORONA con las del PASTAZA.

La corriente del río varía entre tres y cinco nudos de velocidad. Su navegación es difícil desde la boca, donde existe una barra. Pasada ésta se puede llegar a HUACHI en tiempo de aguas con lanchas de hasta cinco pies de calado. A partir de este punto las canoas se varan en verano y en creciente son arrastradas por la fuerte corriente y los ramolinos. Esta condición cambia a partir de ANDOAS. Desde este punto se llega a CANELOS, por el BOBONAZA, en catorce días de canoa. Resulta así que este río, aunque es tortuoso, es navegable, por manso, en pequeña extensión.

Río TIGRE.—El Río TIGRE, al cual tenemos que prestar especial interés por el rol que ha de jugar en este estudio, corre entre un canal fijo, sin islas, profundo, des-

de la unión del CUNAMBO con el PINTOYACU hasta su desembocadura en el MARAÑON, es decir, seiscientos setenta kilómetros, aproximadamente. Tiene un clima suave y esta circunstancia, así como las facilidades que ofrece a la navegación han determinado, desde el siglo pasado, el establecimiento de un número de colonos peruanos y ecuatorianos mucho mayor que el de aquéllos que habitan el ALTO MARAÑON, SANTIAGO, MORONA y PASTAZA. En ciertos lugares, como LORENA, por ejemplo, se han reunido familias enteras llegando a formar pequeñísimas aldehuelas. La anterior circunstancia ha hecho que haya en el TIGRE y sus afluentes un tráfico comercial relativamente importante. Los *regatones* llevan mercadería de IQUITOS y la intercambian con los productos naturales que extraen los habitantes del río ayudados por sus indios. De aquí que exista sobre el TIGRE un conocimiento que, sin ser completo, es mayor que aquél sobre los otros ríos de este lado.

Hasta el agitado año de 1910 el PERU sostuvo una guarnición en la BOCA DEL CUNAMBO. Pero como la retirara, los ecuatorianos han avanzado por este afluente en forma peligrosa, situándose en posiciones muy cercanas a IQUITOS. Partiendo de la boca antedicha han ido bajando por el TIGRE y hoy sostienen una *gubernación o tenencia política* en SOLSOL, algo abajo del malpaso de PIEDRA LIZA, en una altura sana y estratégicamente bien ubicada. Estos funcionarios del ECUADOR, así como sus conciudadanos y algunos compatriotas nuestros, están ligados con RIOBAMBA por el CUNAMBO y el BOBONAZA, merced a la ruta de CANELOS, de la cual se ha hablado. Viven de los productos de la selva, abundante en esta región en piezas de caza y en pescado merced a las *cochas* existentes. Los ecuatorianos suelen utilizar actualmente las siguientes trochas y varaderos:

—El que comunica el PUCACURO, afluente de la izquierda, con el NANAY que desemboca a una hora de IQUITOS.

—El que une el TIGRE con su afluente de la derecha CORRIENTES mediante un día de camino, en las cercanías de SÓLSOL.

—El que saliendo del CUNAMBO desemboca, después de un día de camino, en un punto del BOBONAZA situado aguas abajo de SARAYACU, sube por el BOBONAZA y, por CANELOS, va por un lado al CURARAY y PUERTO NAPO y por el otro a MERA, BAÑOS Y AMBATO. CANELOS viene a ser una troncal de trochas y varaderos pues de ese punto se puede también salir a ALAPICOS, sobre el PASTAZA.

Respecto a las condiciones de navegación del TIGRE puede confiarse en los datos suministrados por Mavila en 1904, los cuales consigno a continuación. El curso del río, dice, está formado por largas encañadas y vueltas suaves, en algunas de las cuales se crean remolinos pero de poca consideración. El canal es limpio de palizadas y se puede navegar de noche hasta aguas arriba de SÓLSOL. YACUMA y PIEDRA LIZA son los pasos peores del canal. La "IQUITOS" ha llegado en creciente hasta CUNAMBO. Esto demuestra que el TIGRE es navegable, en llena, por embarcaciones que calen hasta seis pies, de su origen a su desembocadura. En la mayor vaciante este recorrido lo pueden hacer lanchas de dos pies de calado.

Río CORRIENTES.—Afluente del TIGRE, como se ha dicho, tiene tanta importancia como éste en lo que se refiere a caudal de aguas. Hoy está casi íntegramente en manos de los ecuatorianos pues nuestra guarnición única en el TIGRE y sus afluentes reside en la BOCA DEL CORRIENTES, mientras que el ECUADOR mantiene autoridades en la parte alta (ATUMPLATANO o PLATANOYACU).

El ancho del álveo del CORRIENTES varía entre ciento cincuenta y ochenta metros. Su fondo es de ocho metros en el canal, a media creciente, hasta el COPALYACU. Su corriente tiene menos de tres nudos de velocidad. El término de la navegación a vapor para lanchas de tres pies

de calado parece ser CAPIROYACU. "Este río corta en su curso grandes planicies libres de toda inundación, aparentes para la agricultura y ganadería".

Río PUCACURO.—Es otro afluente de importancia. Desemboca en la margen izquierda, a 422 kilómetros de la boca del TIGRE. El ancho de su álveo varía entre cien y ochenta metros. Es encajonado y de curvas suaves. A media creciente presenta ocho metros de agua en el canal. La velocidad de su corriente es de menos de tres millas por hora. Se cree que sea navegable, en las épocas de mayor creciente, por embarcaciones de tres pies de calado, en una extensión de cincuenta y seis kilómetros.

Río CUNAMBO.—Es traficable a vapor por "pequeñas embarcaciones, en una extensión de treinta millas aproximadamente en creciente. *En vaciante, en canoas durante quince días*". Estos datos permiten suponer que cuando este río está en llena es fácilmente navegable en gran extensión por embarcaciones de asalto, moto-lanchas, moto-canoas, etc., que calen unos dos pies. Recuérdese esta circunstancia que va a ser muy tenida en cuenta en párrafos posteriores. Téngase presente, también, que estando actualmente en activo servicio la trocha CUNAMBO-BOBONAZA es de suponer que se encuentre en buenas condiciones.

TODOS LOS RÍOS SITUADOS AL NORTE DEL MARAÑÓN TIENEN REPIQUETES DE OCTUBRE A NOVIEMBRE, CRECEN DE MARZO A JULIO Y SE SECAN DE AGOSTO A FEBRERO. LA ESLORA MÁS APROPIADA PARA NAVEGARLOS ES UNA INFERIOR A NOVENTA PIES.

Teniendo en cuenta que estos ríos son las únicas vías de transporte de la zona, caracterizadas como convenientes o malas de acuerdo con la dirección en que corren, su caudal de agua, condiciones sanitarias y puntos hasta los cuales es posible llegar utilizando embarcaciones capaces de efectuar traslados de personal y material de guerra en caso de un

conflicto, se impone tratar aquí de su valor estratégico, punto de máxima importancia por el hecho de que algunos de ellos están todavía en disputa con nuestros vecinos. Resulta innecesario realizar el estudio militar del PUTUMAYO. El Conflicto de 1932 y las operaciones que en él fueron realizadas nos dan un claro concepto al respecto. No sucede lo mismo, en cambio, con los ríos de la zona nor-occidental. Por eso me aplicaré a ellos en lo que sigue.

La parte del MARAÑÓN comprendida entre la boca del HUALLAGA y BELLAVISTA presenta una especial característica: servir como vía de acceso para que una fuerza ecuatoriana que se descolgara por el SANTIAGO o el PASTAZA invadiera importantes secciones del territorio peruano. Sabido es que el valiente explorador Mesones Muro realizó en 1918 el viaje, en la lancha "VICTORIA", de BELLAVISTA a IQUITOS venciendo los pongos y rápidos (RENTEMA, MUYO, LORICACHI, HUARACAYO etc.) gracias a la destrucción parcial de las cataratas de MAYASI, hecho que se ha producido de manera natural antes de 1913, año este último en que lo constató el citado señor. En esa oportunidad hizo un sondaje de la parte comprendida entre el NIEVA y el ALTO MARAÑÓN encontrando como mínimo trece pies de agua. Fray Bernardo Calle y el Coronel Pedro Portillo, dos exploradores de probada competencia, han reconocido la posibilidad de navegar el ALTO MARAÑÓN. Y aunque *no hay aún un conocimiento exacto de esta sección*, el simple hecho de que se hayan realizado viajes entre MANSERICHE y BELLAVISTA es suficiente para que se conceda importancia militar a esa posible vía de acceso a los departamentos nor-occidentales del PERU.

Pero no sólo es peligrosa para nosotros la pérdida del tramo citado del MARAÑÓN en el sentido antes expuesto. Debe tenerse presente, además, y siempre dentro de lo relativo que son estas apreciaciones a causa de la falta de una geografía completa de la región, que el sector HUALLAGA-BELLAVISTA ofrece un camino, difícil en verdad pero camino al fin, para amagar de revés la importante región de YURIMAGUAS. Entrando por el CAHUAPANAS

(lo que se ha hecho, navegándolo en creciente durante tres días) es posible caer por tierra a BALZAPUERTO y YURIMAGUAS, con lo cual se podría cerrar el tráfico del HUALLAGA, río cuya libertad de navegación es de gran importancia para el PERU porque este sector de la Hoya Amazónica es el granero del ORIENTE.

Como las partes altas del SANTIAGO se encuentran próximas a centros ecuatorianos importantes, no dejan de tener valor estratégico como vía de acceso a la región sur-oriental del vecino norteño. Existe, además, la circunstancia de que este río y el MORONA se acercan bastante en la parte YAUPI-CHAPIZA del primero y MANGOSIGACANGAIME del segundo, lo cual presenta la ventaja estratégica de que la posesión de uno de estos sectores de estos dos ríos por parte del PERU puede permitir, en cierto modo, controlar al otro. Establecido en fuerza nuestro país en los puntos de confluencia YAUPI-CHAPISA o MANGOSISA-CANGAIME estaría en capacidad de controlar ambas vías. Hay una circunstancia que indica como mejor el establecimiento en el último de los lugares de confluencia en lugar del primero. Resulta más efectivo, en efecto, controlar en fuerza el MORONA que el SANTIAGO porque estando en posesión de los pongos del MARAÑON éste río quedaría cerrado en su boca. El PONGO DE MANSERICHE y cualquier otro situado aguas arriba de la BOCA DEL SANTIAGO (HUARACAYO, por ejemplo) pueden ser convertidos en lugares infranqueables con muy poco esfuerzo. Además de que ofrecen los peligros naturales de sus rápidos, remolinos y malos pasos, son elevados, estrechos y rocallosos, lo cual facilita en grado sumo el establecimiento en ellos de una base defensiva. Esta circunstancia será necesario tenerla muy en cuenta en un arreglo amistoso de límites con ECUADOR. Si el país no quisiera o no pudiese llegar a una guerra con ese vecino y el obstáculo para una delimitación pacífica fuera el deseo del ECUADOR de salir al MARAÑON, podría consentirse en que lo hiciera por el SANTIAGO. En esta forma daríamosle una boca; pero con bozal. Nunca podría mor-

der con ella, contemplado el asunto desde el punto de vista exclusivamente fluvial.

Conforme las desembocaduras de estos ríos de la región nor-occidental se acercan a IQUITOS, crece su importancia. Por eso y por carecer de las facilidades que dan los pongos al SANTIAGO, el MORONA tiene gran importancia estratégica. En primer lugar su navegación es franca, como se demostró desde octubre de 1874, época en que la primera lancha de guerra "NAPO" llegó hasta la confluencia MANGOSISA-CANGAIME y exploró el CUSULINA. Por el MORONA entró a IQUITOS el coronel ecuatoriano Proaño en 1861. Este militar había partido de MACAS, lo que permitiría hacer creer que el río de que tratamos ofrece una vía de acceso a esa parte del ECUADOR. Pero si se examina con detención el diario de viaje de ese explorador se verá que las condiciones de su travesía fueron demasiado penosas y duras. El mejoramiento que pueden haber recibido los caminos de ese sector ecuatoriano quizás permitiera actualmente la utilización de esta vía con fines militares. De todas maneras, el MORONA tiene gran importancia estratégica a causa de las posibilidades que ofrece, como he dicho anteriormente, de servir de nudo de ataque y resistencia contra las partes altas del SANTIAGO y PASTAZA merced a las trochas y varaderos terrestres.

El hecho de que el último suba más al norte que los otros ríos y de que el BOBONAZA, el BAÑOS y el PALORA tomen en la parte alta una dirección aproximadamente NE, hacen que presente una especial característica: queda al centro de la red fluvial en litigio. A la derecha y en la parte alta del BONAZA, en efecto, se encuentran las nacientes de los ríos que van al NAPO (VILLANO, CURARAY, NASHIÑO, ARAYUNO). A la izquierda y por debajo del BAÑOS están el MIAZAL y el MATIANACI, que forman el MANGOSISA, y los ríos que hacen al UPANO, que va al SANTIAGO. Además la región CAMINCHA-PINOY resulta una troncal de caminos. A oriente están los que por CANELOS y CU-

RARAY van al NAPO. Arriba el que conduce a MERA, PELILEO y AMBATO. A occidente el que, por ALAPICOS y MACAS, llega al SANTIAGO y al MORONA. Esto quiere decir que la posesión del BOBONAZA y el BAÑOS permitiría al PERU, amagando las rutas mencionadas, desconectar las guarniciones y tropas que el ECUADOR mantiene en la selva de *todos los auxilios* que en caso de guerra le podrían llegar de sus centros de producción y distribución. Resulta inútil remarcar la importancia estratégica que representa la circunstancia mencionada.

El TIGRE, cuya boca es la más próxima a IQUITOS, excepto la del NAPO, se acerca bastante al BOBONAZA en el curso del CUNAMBO y al NANAY en el del PUCACURO. Esto lo convierte en río de gran importancia estratégica, tanto para el ataque al territorio ocupado por el ECUADOR cuanto para la defensa de IQUITOS. El CUNAMBO, en efecto, se puede navegar durante tres días en creciente. Considerando que el PASTAZA es de tráfico difícil, el TIGRE, merced al CUNAMBO, podría ser el río mediante el cual resultara posible efectuar una ofensiva fulminante contra la importante zona CURARAY-CANELOS-PINOY, por una trocha entre este río y SARAYACU, trocha que ha sido muy traficada por los caucheros y entiendo que aún lo es por las tropas ecuatorianas, quienes llegan a las guarniciones del TIGRE por esta vía. En cuanto al PUCACURO, navegable a vapor hasta REPARTIMIENTO, suministra a un atacante a IQUITOS una real línea de acceso, pasando al NANAY por el varadero antiguo y saliendo por el último a una boca situada a media hora de dicha ciudad.

Lo que se ha dicho sobre el NAPO en párrafos anteriores y lo que será expresado luego respecto al mismo, hacen innecesaria la detallada apreciación de la importancia estratégica del río.

20.—*Potencia aérea enemiga.*

La aviación ecuatoriana (unas doce máquinas) está en estado incipiente, tanto en lo que respecta a número y calidad de elementos cuanto en lo que atañe a cantidad y cualidad de pilotos. Además, los pocos de estos últimos que existen no conocen la región selvática, por no haber volado nunca sobre ella y no poseer cartas. Viajan actualmente por territorio de esa nación las compañías comerciales "Panair", "Panagra" y "Sedta", la última de las cuales está estrechamente unida al gobierno. Hay unos seis pilotos ecuatorianos y, contratados, varios extranjeros entendidos en el ramo. Uno de éstos, de nacionalidad americana, ha realizado vuelos a la selva.

La aviación colombiana está en magnífico pie de adelanto material, pudiendo estimarse el número de sus máquinas en unas ciento cincuenta (de las cuales dos terceras partes son de guerra), además del material que poseen las compañías comerciales (la "Scadta", sobre todo), utilizable para servicio de estafetas, como aparatos de reconocimiento y transporte, etc., en caso de guerra. Esta aviación estuvo casi íntegramente en manos mercenarias durante el Conflicto de LETICIA. No actuó en forma decisiva sino cooperando con la marina y el ejército en los ataques sobre posiciones terrestres. Puede, pues, precisarse que ni los pilotos extranjeros al servicio de ese país ni los nacionales recientemente instruidos en el arte, conocen el teatro de operaciones desde el punto de vista aéreo. COLOMBIA no poseía cartas de vuelo durante el Conflicto. Quizás las haya levantado ya.

21.—*Bases y combustible para aviación. Armamento para la misma.*

En párrafos anteriores fueron mencionadas las bases aéreas y los depósitos de combustibles colombianos. Tanto unos como otros están defendidos por artillería C. A. En ECUADOR hay bases aéreas o simples campos de ate-

rrizaje en GUAYAQUIL, RIOBAMBA, QUITO, LATACONCA, CUENCA, AMBATO y MANTA.

El armamento para aviación se encuentra en las mismas condiciones que el nuestro en lo que respecta a subordinación a mercados extranjeros.

MADRID, CALI, GUABITO y PALANQUERO son las bases principales de COLOMBIA. En todo el territorio de ese país hay campos de aterrizaje.

22.—*Recursos económicos.*

Los recursos del ECUADOR son muy inferiores a los nuestros, tanto por la capacidad económica potencial del país cuanto por la real. A igualdad de moneda con nosotros, sus presupuestos son menores que los del PERU, habiendo sido previsto el de 1936 en 53.000.000.00 de sucres. En cuanto a su crédito, no es absolutamente mejor que el que podría encontrar nuestra nación.

El caso de COLOMBIA es diferente. Con moneda de mayor valor adquisitivo que la nuestra, presupuestos más elevados (169.000.000.00 de soles en 1935), y haciendo el servicio de su deuda, no obstante el desequilibrio que ha introducido en la vida económica del país el gasto hecho durante el Conflicto de LETICIA, mantiene espectable situación, debido a las grandes riquezas agrícolas, minerales y de otros órdenes que atesora el territorio.

23.—*Depósitos y ubicación de artículos militares.*

ECUADOR según lo que se supone, no posee reservas de consideración en artículos militares, salvo el armamento demasiado anticuado que se halla en depósito en el Parque de GUAYAQUIL en su mayor parte.

COLOMBIA ha hecho fuertes adquisiciones de material de guerra de toda clase en los últimos tiempos, el que aún no ha terminado de llegar a dicha nación. Por tanto es de preveer que sus depósitos estén bien surtidos.

A causa de la desmilitarización en la región amazónica, que implica un retiro de efectivos personales, parece que este país tiende a depositar en ciertas bases (LETICIA sobre todo) buena cantidad de cañones, municiones, etc., elementos que seríanle difíciles de trasladar en caso de un conflicto con el PERU. Debe, pues, tenerse en cuenta que las guarniciones orientales tienen reserva de material de guerra, con lo cual queda asegurado su rápido fortalecimiento para el *cassus-belli*.

ECUADOR y COLOMBIA están en la misma incapacidad que el PERU para producir artículos de guerra de calidad, salvo cartuchos de fusil, etc. En el PUTUMAYO parece que el último país ha instalado un gabinete y talleres de carga para granadas de mano. Ambos naciones están fabricando en su territorio bombas de aviación.

24.—*Estado y posibilidades de los caminos y ferrocarriles.*

Ya se ha tratado en párrafos anteriores sobre los caminos y vías de comunicación del ORIENTE. Precisa añadir que, de poco tiempo a esta parte, al ECUADOR lo ha poseído una fiebre de obras de esta naturaleza, la cual domina a la Nación en masa. No solamente se empeña en ella el Gobierno sino también diversas sociedades, municipios, colegios, tropas regulares, etc. La reunión de todos esos elementos y su encauzamiento hacia ORIENTE podría producir un desarrollo inesperado en la vías de comunicación de esa zona en caso de conflicto.

Además de los trabajos de importancia que COLOMBIA ha efectuado respecto a carreteras y caminos hacia las regiones amazónicas y dentro de éstas, ha planeado obras de importancia, tanto de mejoramiento de las existentes cuanto de trazado de nuevas.

Este país tiene personal experto en tales trabajos y sus recursos le permiten un incremento rápido y efectivo de las líneas de comunicación que le sean necesarias en caso de unconflicto con el PERU.

Hay asignados actualmente en COLOMBIA varios créditos y rentas para la construcción de carreteras. Según el plan, se ha dado la importancia máxima a las que unirán de manera efectiva BUENAVENTURA con el resto del territorio y las que deberán facilitar la entrada rápida y segura a la selva.

IV.—NUESTRAS FUERZAS.

1.—*Fuerza terrestre actual y su distribución.*

El Perú tiene actualmente en la selva alrededor de dos mil hombres de artillería e infantería. Esta fuerza cuenta con unas ventidos piezas de calibre 75 mm, nó de las más recientes, salvo excepción. Además, se tiene allí diez cañones de infantería de 37 mm. unas doscientas cincuenta armas automáticas, diez y ocho cañones ametralladoras anti-aéreas y la cantidad proporcionada de granadas, proyectiles de toda clase, cartuchos de fusil y de ametralladora, granadas de mano, máscaras antigás etc.

El mayor núcleo militar de Oriente es IQUITOS, donde está el grueso de los efectivos. Además, hay guarniciones peruanas en los siguientes puntos:

BARRANCA, PUERTO ALAYZA (Boca HUASAGA)
Boca CORRIENTES, ARICA (Boca NASIÑO), Boca CURARAY, PANTOJA (Boca AGUARICO), GUEPPI, PIJUAYAL, RAMON CASTILLA.

2.—*Tiempos de despliegue.*

Para llevar las fuerzas de IQUITOS al posible teatro de operaciones del sector, el tiempo a emplear puede calcularse de acuerdo con el que gastan lanchas comerciales, que es, aproximadamente, como sigue:

Surcando. (El tiempo de bajada es, aproximadamente, 1/3 menor).

| | |
|-----------------------------------|----------|
| IQUITOS a la Boca UCAYALI | 17 horas |
| B. UCAYALI-B. HUALLAGA | 56 " |
| B. HUALLAGA-B. PASTAZA | 18 " |
| B. PASTAZA-B. POTRO | 10 " |
| B. POTRO-B. MORONA | 3 " |
| IQUITOS-Boca NAPO..... | 5 " |
| Boca NAPO-B. CURARAY | 47 " |
| B. CURARAY-B. AGUARICO | 26 " |
| B. AGUARICO-B. PAYAMINO..... | 53 " |
| IQUITOS-PEVAS | 10 " |
| PEVAS-CABALLO-COCHA | 11 " |
| CABALLO COCHA — LETICIA | 5 " |
| LETICIA-B. PUTUMAYO | 22 " |
| B. PUTUMAYO- TARAPACA | 25 " |
| TARAPACA- B. IGARAPARANA | 42 " |
| B. IGARAPARANA- B. ALGÓDON | 5 " |
| B. ALGODON- B. CARAPARANA | 42 " |
| B. CARAPARANA- CAMPUYA | 5 " |
| CAMPUYA- YUBINETO | 5 " |
| YUBINETO- CAUCAYA | 20 " |
| CAUCAYA- GUEPPI | 8 " |
| GUEPPI- San MIGUAL | 4 " |
| Boca PUTUMAYO- Boca CAQUETA | 50 " |

3.—Reservas y su despliegue.

Dados los elementos almacenados en la selva, el PERU podría elevar sus efectivos en el teatro de operaciones, apenas iniciada una campaña, a unos seis mil hombres, siempre que la guerra fuera comenzada en momento conveniente, lo que depende de jugar con habilidad las cartas diplomáticas.

Si consideramos la posibilidad de una guerra limitada solamente a la selva, tal como ha sido escrito el presente trabajo, se presenta la paradoja, ya especificada, de que

gran parte de la fuerza armada del PERU, es decir, el núcleo principal, pasaría a ser reserva del ORIENTE, en cuyo caso podría ponerse en ese teatro de operaciones un efectivo relativamente muy elevado.

El despliegue de tal reserva sería de gran morosidad por las dificultades con que se tropieza respecto a vías de comunicación entre nuestra Montaña y el resto del PERU. Tal inconveniente se presentó durante la Campaña de 1932 y no se ha resuelto la forma de eliminarlo, a causa de que la carretera a PUCALLPA no ha avanzado con la ligereza debida. Si bien es verdad que la Carretera Central ha acortado la ruta al ORIENTE, permitiendo el paso de LIMA a SAN RAMON en medio día, a partir de tal lugar se volverán a presentar las dificultades de comunicación que siempre se han encontrado. Salvo la línea aérea, sometida a las contingencias del tiempo atmosférico, merced a la cual se puede hacer el viaje en un día de SAN RAMON a IQUITOS, viaje que resulta acortado por el vuelo directo LIMA-IQUITOS, ya efectuado con todo éxito, salvo dicha línea, repito, las demás son extremadamente morosas para el despliegue, sobre todo si se considera el de fuerzas militares que trasporten su material.

Haciendo el viaje por PUERTO BERMUDEZ se emplea, en el mejor de los casos, diez días entre este punto é IQUITOS. Por la vía CALLAO-PACASMAYO-CAJAMARCA-CHACHAPOYAS-MOYOBAMBA-YURIMAGUAS se hace un mes de viaje por caminos infernales por los cuales resultará caso fortuito el paso de un escaso número de piezas de artillería muy pequeñas.

4.—*Técnica y moral de tropas y comando.*

Contando el Perú, como cuenta, con tropas adiestradas ya en la guerra de selva, valerosas y entusiastas, así como comando bien preparado y con vida militar relativamente activa, puede decirse que en este punto no tienen sus dos posibles enemigos una ventaja apreciable a pesar de que el territorio selvático de ECUADOR y las

traficadas vías fluviales de COLOMBIA han preparado a sus habitantes mejor que a los nuestros (salvo los de SAN MARTIN y LORETO) para luchar contra la naturaleza selvática. La Campaña de 1932 no ha disminuído la moral de las Fuerzas Armadas. Saben bien porque actuaron en ella, que nuestros planes de operaciones, nuestros movimientos y en general, la maniobra estratégica de esa Campaña, salvo contadas excepciones, fué, hecha con toda la lógica y acierto que eran dables dada nuestra falta de preparación y la carencia de caminos. Y que si en realidad no resultamos vencedores, fué, única y exclusivamente, por falta absoluta de medios materiales para combatir y por causas de nuestra agitada política nacional. Sabedoras nuestras Fuerzas Armadas de que hoy contamos con elementos militares materiales de valor, irían a una guerra en la selva con alta moral, aunque conozcan que, por la región geográfica donde se desarrollará, sería penosa en demasía.

5.—*Organización de las fuerzas en pie de paz.*

Existen en tiempo de paz tres organismos independientes que controlan las actividades de las fuerzas: la Comandancia General de la División, la Comandancia de las Fuerzas Fluviales y la de las Fuerzas Aéreas. Cada una de ellas recibe órdenes, directamente, de los Estados Mayores respectivos y está ligada a los diversos organismos en forma análoga a los núcleos similares de fuerzas del resto de la Nación.

6.—*Cambios necesarios para el tiempo de guerra.*

La dependencia estrecha de los comandos citados con respecto a los comandos superiores de las fuerzas respectivas crea situaciones difíciles de resolver, sobre todo debido al hecho de la ignorancia casi absoluta que existe en el PERU sobre la geografía, recursos, comercio, climatología, etc.,

de la selva. Esta es un mundo absolutamente diferente al otro mundo situado entre la CORDILLERA ORIENTAL y el PACIFICO. Los reglamentos, las disposiciones, las doctrinas, los procedimientos y demás medidas normalizadoras y standardizadoras dictadas en la Costa o la Sierra, no se avienen, en la mayor parte de los casos, con la realidad selvática. De aquí que sea indispensable, hasta que las directivas generales para las fuerzas militares de la Montaña estén dictadas, dejar a los comandos respectivos una gran amplitud de funciones á fin de que puedan actuar sin las trabas que significan las consultas y continuos cambios de notas, interrogativas y explicatorias, que hoy son necesarias para resolver aún asuntos de menor cuantía.

Por otra parte, como en el PERU no ha existido, ni existe todavía, una escuela superior que reúna en su seno los elementos personales de las fuerzas militares, navales y aéreas, no se encuentra concordancia entre los procedimientos, doctrinas y puntos de vista de los respectivos comandos. Durante el conflicto de LETICIA, por ejemplo, se han presentado casos de que las órdenes de operaciones dictadas por jefes militares no eran comprendidas por el elemento naval debido al desconocimiento de la terminología empleada, así como han ocurrido situaciones exactamente contrarias. Ante tal circunstancia se hace indispensable preparar desde la paz una comprensión total entre los diversos elementos, lo que podría conseguirse tanto por medio de maniobras de conjunto, de las cuales se tratará a su turno, cuanto por la formación de los estados mayores de las fuerzas de la selva, integrados por oficiales de la Marina y de la Aviación que colaboren con los del Ejército. Una de las funciones principales de estos Estados Mayores sería, en primer lugar, realizar el estudio exhaustivo del desarrollo de posibles operaciones con el fin de determinar el "paramount interest" de cada una, para encontrar, mediante éste, a qué fuerza armada correspondería el comando de aquéllas.

7.—*Trasportes y buques de abastecimientos necesarios.*

El PERU no cuenta con trasportes militares en la selva. Para el despliegue estratégico y para el abastecimiento deberá emplear las naves mercantes existentes en el teatro de operaciones. Estas suman un desplazamiento total de 1.300 toneladas aproximadamente.

Todas las naves consideradas en esa cifra totalizadora existían en ORIENTE durante el Conflicto de LETICIA. Y los servicios de despliegue y los de transporte fueron difícilísimos, tanto por el mal estado general de la flota mercante oriental cuanto por su escaso tonelaje. Esto podrá parecer exagerado. Por eso es necesario insistir sobre ciertos aspectos particulares del ORIENTE, ya tratados en otro lugar.

IQUITOS, la capital de la selva, no produce casi artículos alimenticios. Casi todo lo que allí se consume viene de fuera. Parte del BRASIL y parte de los ríos, siendo los principales productores el NAPO, el UCAYALI y sus afluentes, el MARAÑON y el HUALLAGA. Esta situación hace indispensable sostener sin reservas el tráfico comercial de naves durante un conflicto, tanto para evitar el hambre a la población civil, cuanto para permitir la llegada de los víveres de los centros de producción a los de consumo de las tropas. Tal condición hace muy difícil para el Comando la requisición de vapores o lanchas mercantes para dedicarlas, únicamente, al transporte de tropas y abastecimientos. No es cuestión, a este respecto, de tomar las lanchas comerciales porque al Comando "le da la gana". Sino de sujetarse a un plan lógico de distribución de elementos.

La situación que se presentó cuando el Conflicto en un teatro de operaciones restringido, sería más grave si este teatro creciera. Por lo cual resulta indispensable preveer la ampliación de los elementos de transporte militares para el caso de una guerra contra ECUADOR y COLOMBIA. Tal medida sólo sería posible enviando previamente al AMAZONAS vapores pequeños y de poco calado, tipo

MARAÑON, GUANAY y demás que la "Compañía Administradora del Guano" mantiene en la costa. Estos vapores harían el tráfico con BRASIL y en el AMAZONAS en general y podrían llegar hasta YURIMAGUAS en época de creciente. En esta forma se aliviaría la carga sobre las lanchas mercantes y éstas, además de sostener el tráfico comercial con los afluentes del MARAÑON y AMAZONAS, podrían ser empleadas como transporte militares y aún como cañoneras, como se explicará más adelante.

8.—*Recursos de los posibles teatros de operaciones.*

Como quedó dicho anteriormente, la zona noroeste carece absolutamente de recursos alimenticios y de otros órdenes en los ríos de la margen izquierda del MARAÑON. El centro de producción y distribución que nuestras tropas de ese sector deberán utilizar será YURIMAGUAS. Esta ciudad, de relativa importancia, ofrece la ventaja de su cercanía a los ríos MARAÑON, SANTIAGO y MORONA, y de ser el lugar al que afluyen los productos de los Departamentos de AMAZONAS y SAN MARTIN y parte de las producciones de la sierra de CAJAMARCA, todos los cuales van luego a IQUITOS. De ésta región se saca el ganado que consume la capital de la selva.

En cuanto a la zona del noreste, salvo el NAPO, carece de recursos. El sostenimiento de tropas deberá, pues, hacerse desde IQUITOS, mediante los elementos que se recojan del UCAYALI y afluentes, así como los sobrantes de la región de YURIMAGUAS. Las guarniciones del NAPO y sus afluentes, en lo que respecta a víveres, podrán ser sostenidas en gran parte con los recursos de la zona.

9.—*Fortificaciones y bases.*

Ninguna de nuestras guarniciones tiene obras de fortificación de la calidad de las colombianas. Estando bien situadas, si el terreno es técnicamente explotado con fines defensivos, triplicarán su valor militar, como sucedió con

GUEPPI, no obstante la dificultad suma con que se hizo su organización defensiva durante el Conflicto de LETICIA. No deberá perderse de vista la posibilidad de elevar obras de cemento y piedra en ciertas posiciones, sobre todo en aquellas del AMAZONAS que se tomarán como bases defensivas, con campos de minas y elementos de cierto orden de que se tratará en otro lugar, con el fin de tener un elevado porcentaje de seguridad contra incursiones fluviales sobre IQUITOS en caso de operaciones desfavorables en LETICIA o el PUTUMAYO.

En realidad el PERU no posee bases en la selva, salvo IQUITOS, donde está concentrado nuestro poderío naval, militar y aéreo. Resulta indispensable distribuir en determinadas posiciones tanto bases fluviales cuanto aéreas y militares, para descargar de IQUITOS el trabajo total. — Una de éstas sería, con gran ventaja, YURIMAGUAS, por su cercanía al MARAÑON, MORONA y PASTAZA, así como por sus recursos. Además de ella, precisa dar a determinadas guarniciones el carácter de puntos de apoyo para la flotilla y la aviación. De ésta podrían ser alimentados las bases de los pongos, destinadas a defender el MARAÑON aguas arriba y aguas abajo de la BOCA DEL SANTIAGO. Se hizo un ensayo durante el Conflicto de LETICIA, con la última arma, estableciendo en PUCA BARRANCA la estación avanzada de la escuadrilla que operó en el PUTUMAYO. Debe pensarse en el desarrollo de otras en lugares convenientes, los cuales serían: nuevamente PUCABARRANCA, TEMPESTAD (que fué sub-base durante el Conflicto de LETICIA), unida, hoy por trocha con ARICA (BOCA NASIÑO), un punto situado en la medianía del PUTUMAYO (YUBINETO, por ejemplo) y CABALLO-COCHA o PEVAS en el AMAZONAS y BARRANCA en el MARAÑON.

10.—*Línea de comunicaciones interiores.*

De las líneas de comunicaciones exteriores se ha tratado ya. En cuanto a las interiores, son de vital importan-

cia las dos que unen el NAPO y el PUTUMAYO, mediante las cuales se podría abastecer, aunque con dificultad, como se hizo en el Conflicto de LETICIA, las tropas establecidas en el último río en el caso de que éste quedara cerrado por COLOMBIA en TARAPACA. Me refiero a las trochas SANTA ELENA-PUERTO ARTURO y PANTOJA-GUEPPI. Además de las anteriores existen en todo el teatro de operaciones caminos y senderos que antiguamente usaron los caucheros para pasar de uno a otro río, denominados en general "varaderos". De éstos algunos han sido mejorados por el PERU en los últimos tiempos. Tienen importancia: el de PEVAS a YAHUAS, el de PEVAS a PUCAURCU o PUERTO PERUANO, el de ese lugar, mediante ALGODON, a PURMA FAGUIL, R. SUPAY YACU y AMPI YACU, el de PUCA-BARRANCA á PIEDRAS, el de PUERTO ARTURO al CAMPUYA, el del CAMPUYA al TAMBOR YACU, este río hasta SANTA-ELENA, el del ALTO CAMPUYA a YABUYANOS y su prolongación al YUBINETO, el de este lugar a SANTA MARIA, los de TORRES CAUSANO, ARCADIA y TEMPESTAD al NASIÑO, el de MAZAN, los del ARABELA al TIGRE, el de HUITO a ANDOAS, el de PANTOJA a ANGUILLA.

Dentro del orden de estas vías de comunicación precisa hacer un estudio serio sobre los caños, llenos de agua en creciente, que unen el YARAVI al AMAZONAS.

11.—*Facilidades de transporte.*

Los varaderos y las trochas no ofrecen ninguna facilidad de transporte y son tantos sus inconvenientes que su utilización sólo será necesaria en el caso de imposibilidad de tráfico por los ríos. Para tal caso precisa prepararlos de manera efectiva. La experiencia de lo ocurrido en las trochas GUEPPI-PANTOJA y SANTA ELENA-PUERTO ARTURO durante el pasado conflicto no debe ser olvidada. Creo que ya se ha dicho que la guerra en la selva es guerra de transportes.

Los ríos son la vía real para tal fin. Pero aún el viaje en estos está subordinada a su régimen de aguas. De aquí que las operaciones deberán combinarse en forma de efectuar las ofensivas en época de creciente y las defensivas en vaciante, con el fin de aprovechar en el primer caso los barcos de capacidad máxima de transporte. A este respecto conviene señalar, como se detallará más adelante, la enorme importancia de contar con embarcaciones pequeñas, de escasísimo calado, para emplearlas en aquellos afluentes donde las lanchas no pueden operar por carencia de aguas. Sobre vedettas, canoas-motor y lanchas capaces de tales funciones se tratará a su turno.

12.—*Fuerzas fluviales disponibles.*

La Marina está representada en la selva con un desplazamiento global de 2.855 toneladas, sin contar la flota mercante. Este tonelaje resulta de hacer el total del de las siguientes unidades: "LIMA", "RODRIGUEZ", "LORETO", "AMAZONAS", "AMERICA", "NAPO", "PORTILLO", "IQUITOS" y "CAHUAPANAS". La suma de cañones de esta fuerza es de treinta y seis con calibres que varían del 101 a los 20 milímetros (antiaéreos), pasando por los de 76 mm., 65 mm., 47 mm. y 37 mm. Posee la fuerza unas diez y seis ametralladoras, muchas de ellas antiaéreas.

Tomados estos datos en conjunto, dan a nuestra flotilla un prestigio de potencia del que realmente carece. Si examinamos, en efecto, las unidades que la componen, tenemos que considerar, por ejemplo, que la edad de la "LIMA" y los defectos del montaje de cañones reducen considerablemente su valor militar, en lo que interviene también las pésimas condiciones de habitabilidad del personal, el gran blanco que ofrece al bombardeo aéreo enemigo, el hecho de que queme un combustible difícil de conseguir en la selva y más dificultoso de transportar y almacenar que el petróleo. Además, su calado no le permite operar sino en el AMAZONAS y un poco aguas arriba de las bocas de

ciertos ríos, como el PUTUMAYO. En resumen, su valor militar es escaso. Pero, con todo, es un elemento de gran utilidad en ese teatro de operaciones, tanto por el prestigio moral que dá a la flotilla ante los ojos del enemigo que desconoce su verdadero estado, cuanto por el calibre de sus cañones mayores, con el cual puede decidir un encuentro contra las unidades colombianas del PUTUMAYO, de realizarse tal encuentro en el AMAZONAS, río que presenta estirones largos.

Situación idéntica a la de la "LIMA" se presenta con el "RODRIGUEZ", con la desventaja de que éste, que en los libros de buques de guerra figura como *destroyer*, sólo tiene cañones de 47 mm. y en escaso número, quedando así en situación inferior a algunas unidades colombianas. Desde el punto de vista material, un encuentro con éstas le podría ser desfavorable, pues su facilidad de maniobra es menor que el de aquéllas. Excusado está el decir lo que, dentro del orden moral, representaría para el enemigo la derrota de este pretendido *destroyer* por una o dos cañoneras de río.

"El AMAZONAS" y el "LORETO", por su edad y sus condiciones generales, son las mejores unidades que tenemos en ORIENTE, superiores a cualquier unidad enemiga. Por sus características de calado están capacitadas para operar en los mismos ríos y parajes que las cañoneras colombianas.

"LA AMERICA", a pesar de su edad avanzada, continúa siendo un elemento de valor. Ella puede entrar a formar parte de una división relativamente homogénea con las dos unidades antes nombradas.

Y, en realidad, con ellos termina la Flotilla Fluvial de Guerra pues todos los otros elementos que la constituyen carecen, unos más otros menos, de valor militar. La "NAPPO" posee magnífica maquinaria pero se necesita proveerla de otro casco. Aún en estas condiciones seguiría siendo un yate vistoso y fino, desprovisto en absoluto de defensa, incómodo, con escaso radio de acción y estructuralmente

débil. En cuanto a la "IQUITOS" y la "CAHUAPANÁS", no vale la pena hablar de ellas pues bastante se ha dicho ya sobre esas "inservibles, viejas e indecentes lanchas", como fuerqn calificadas hace treinta y un años. La "PORTILLO", por su parte, es una embarcación mercante pequeña e inútil desde el punto de vista de su empleo en el combate.

En esta forma nuestras unidades del ORIENTE constituyen un conjunto heterogéneo que no puede coordinarse en la acción, salvo el caso de las cañoneras nuevas y la anti-gua, como dije antes. Además, la diversidad de calibres de cañones es tal, aún dentro de las mismas unidades, que resulta desventajosa esa aglomeración. Hay tres sistemas diferentes de artillería. Y todos, salvo los nuevos de las cañoneras, tan antiguos que tienen alcances dos veces inferiores a sus similares modernos, además de presentar desgastes fuertes a causa de su larga vida. Tal conjunto debe sostenerse, con el título pomposo que hoy tiene, hasta que pueda ser reemplazado por elementos de valor, sólo para mantener ante el enemigo la ficción de nuestra potencia fluvial. Pero nosotros no debemos decirnos unos a otros que tenemos en el ORIENTE una fuerza que consta de nueve unidades armadas con cerca de cuarenta bocas de fuego.

Además de las lanchas y naves ya tratadas, la flotilla necesita indispensablemente de otros elementos de los que carece. Me refiero a embarcaciones pequeñas, veloces, bien armadas y protegidas, para la exploración, las misiones en parejas de aguas de poco fondo, la vanguardia en los despliegues estratégico y táctico y el cumplimiento de misiones en lugares donde las unidades mayores no pueden o no deben actuar. No existe ninguna, al revés de lo que pasa con la flotilla colombiana, que tiene a sus órdenes un gran número de lanchas pequeñas, incluyendo cuatro botes patrulleros de alto valor militar.

Todo lo que existe está concentrado en IQUITOS.

13.—*Tiempo de despliegue de las fuerzas fluviales.*

El tiempo de despliegue de las fuerzas mencionadas será el de navegación por los ríos. Pero ésto, que parece fácil, puede no serlo, sobre todo en el caso del PUTUMAYO. Controlada la posición de TARAPACA por las fortificaciones de ese lugar, al menor asomo de conflicto quedará cerrado el río al ingreso de embarcaciones de guerra peruanas. De esta manera, en caso de contienda, podríamos quedar reducidos a la misma situación de 1933: el PUTUMAYO desprovisto de unidades fluviales de combate del PERU y lleno de colombianas, merced a las cuales quedaría el control en sus manos.

Ante tal contingencia, la más elemental prudencia aconseja mantener en ese río al menor asomo de peligro, un núcleo fuerte de lanchas de guerra capaz de medirse con uno cualquiera de los dos grupos colombianos. Tal núcleo deberá estar formado por las "LORETO", "AMAZONAS", "AMERICA" y dos de las otras cuatro lanchas de inferior capacidad militar, escogiéndoles, de preferencia, por su calado y capacidad de transporte ("NAPO" y "PORTILLO" por ejemplo), con el fin de poder navegar ciertos afluentes. Esta escuadrilla daría al PERU posibilidades de acción dentro del río y la seguridad de poder destruir en detalle las fuerzas fluviales colombianas u obligarlas a traslados estratégicos siempre favorables para el PERU. Si COLOMBIA mantuviera la división de fuerzas del río en la forma en que ahora está, nuestra escuadrilla podría salir en busca de una fracción enemiga, dejando su línea de comunicaciones asegurada por el río hasta una guarnición terrestre del PERU (YUBINETO, por ejemplo), apoyada por una red de minas de las varias que precisará utilizar como explicaré luego. Los cañones, las armas automáticas y la fusilería terrestres, apoyando el barrage de minas y otros que podrán tenderse, asegurarán, como quedó dicho, la retaguardia de nuestra fuerza mientras bate la fracción enemiga o efectúa una operación combinada. Conseguido el

objetivo, nuestra escuadrilla puede operar en forma análoga con la otra fracción contraria.

Ante una posibilidad de esta clase, es de esperar que en los preliminares de las hostilidades el comando enemigo traslade una de las media-flotilla hacia la otra, uniendo de este modo sus fuerzas. En este caso nuestra escuadrilla quedaría más débil que el total enemigo. Pero se conseguiría la libertad del río en una gran extensión, sobre todo si tal desplazamiento fuera seguido de otro de nuestras tropas y naves en el mismo sentido, para formar una compuerta compuesta de tropas y elementos de combate terrestre, las naves mismas y los barrages de minas y obstáculos que podrían tenderse. En este caso será posible el éxito en el extremo abandonado por las naves enemigas. Además de las ventajas de carácter estratégico que tendría el estacionamiento de fuerzas en la forma enunciada, se conseguiría otros. Tal, por ejemplo, el mayor conocimiento entre los jefes y oficiales navales y militares, la práctica de navegación por los ríos y el estudio de sus características de brazaje, lugares favorables a los campos de minas, cambios del régimen de aguas, etc.,. Por eso no solamente debería hacerse estacionamiento en el PUTUMAYO, sino también en YURIMAGUAS, base avanzada del teatro de operaciones del nor-este. En este último lugar sería menester almacenar depósitos de aceites, combustibles, etc.

14.—*Reservas navales y distribución.*

En lo que respecta al personal, las reservas navales en la selva son numerosas pues todo montañés es navegante de los ríos. La movilización de estas reservas debe estar prevista, sobre todo en lo que respecta a su empadronamiento por actividades, a fin de que no surja quebranto alguno el tráfico comercial por falta de mecánicos, marineros, prácticos, etc. La Marina no cuenta con depósitos de vestuario, material sanitario, artículos navales, etc., todo lo cual es difícil de conseguir en esta región. Para evitar los trastornos inherentes a la obtención de éstos, sería me-

nester el conocimiento, por parte del comando de las fuerzas fluviales, de las cantidades de artículos almacenados en las plazas comerciales y la reunión de aquellos que no existan o haya en escasa cantidad.

La flota mercante de LORETO constituye la reserva de material fluvial. Como ha sido dicho, el Comando deberá utilizar solamente aquellas naves que le fueran absolutamente indispensables para fines militares. Si una parte de nuestras fuerzas fuera destacada al PUTUMAYO, sería menester, a falta de otras lanchas de guerra, armar algunas mercantes. El Comando deberá escoger con anticipación cuales serán ellas y adelantar trabajos de carácter militar en esas embarcaciones, tales como previsión de emplazamientos de cañones, mástiles para antenas de radiotelegrafía y señales en general, planes de señales, etc. El trabajo de poner las reservas mercantes en pie de guerra durante el Conflicto con COLOMBIA fué largo y duro a causa de que nada estaba previsto. Incluso las naves se encontraban en pésimas condiciones generales, lo que debe ser evitado por la Capitanía de IQUITOS mediante medidas atinadas y órdenes precisas cuyo cumplimiento deberá vigilarse.

15.—*Moral de las fuerzas fluviales y reservas.*

Aunque este punto ha sido tratado en términos generales dentro del estudio relativo al Ejército, precisa añadir algunos conceptos sobre la moral del marinerío montañés, tanto en servicio militar cuanto formando parte de las reservas. Porque hasta aquí ha habido un cargo injusto contra él, como contra los selváticos en general. Es falso, en efecto, que los habitantes de esa región carecen de moral para la guerra. Tipos linfáticos, de sangre pobre, no muestran el entusiasmo bullanguero del costeño ni pueden convertirse en seres disciplinados como el serrano, a causa de su costumbre de vivir libérrimamente. Pero en cambio nadie como ellos soporta las duras faenas de la navegación por los ríos y los trabajos de provisión de leña cuando las

lanchas queman este combustible. Son fríos, les falta tenacidad e iniciativa. Pero saben obedecer, tienen un valor sereno y poseen en grado máximo el instinto de saber explotar todo lo que la selva rinde. Conducidos por jefes cariñosos, entusiastas, valientes y capaces, pueden dar ejemplos de abnegación y valor, como lo demuestra las luchas del NAPO en 1904 y 1905, las del PUTUMAYO en 1910 y la de GUEPPI en 1933.

16.—*Preparación del comando fluvial.*

La preparación técnica del comando fluvial puede considerarse ya tratada en párrafos anteriores. Resta añadir que, siendo la selva un mundo especial, nuevo para casi todos los oficiales, aún para aquellos que han residido en ella algún tiempo, pues precisa largos años para conocerla, es indispensable que los jefes y oficiales que deberán actuar en una campaña en ORIENTE hagan viajes continuos a los ríos y experimenten las particulares características de la navegación fluvial. En otra forma quedan sometidos en campaña a la voluntad de los prácticos de río, con desmedro para el prestigio del comando.

17.—*Abastecimientos de la fuerzas fluviales.*

El problema del abastecimiento de las fuerzas fluviales debe arrastrar nuestra atención, sobre todo en lo que respecta a dos elementos: petróleo y carbón. Estos podrán obtenerse por la vía del BRASIL en caso de que esa nación adopte una política de absoluta neutralidad. Pero, considerando la casi imposibilidad que habrá de trasladar esos combustibles desde la costa en caso de necesidad, deberá mantenerse una fuerte reserva en diversos lugares para afrontar cualquier situación de emergencia. Además, precisará tener en cuenta que la fuerza peruana no posee ninguna lancha carbonera y petrolera para efectuar el aprovisionamiento desde el BRASIL. Por tanto será menester la adquisición de esos elementos o su arriendo por un pe-

río de tiempo determinado. Siempre deberá ser recordado que tales unidades podrán ser presa fácil de las bombas de avión y serán blancos buscados una vez que se encuentren en aguas peruanas. El camuflaje, la navegación de noche y el apoyo constante de la aviación de caza serán indispensables para la navegación de esos elementos fluviales.

18.—*Servicio de comunicación fluviales.*

El desarrollo de la radiotelegrafía será una condición indispensable para las unidades fluviales. Todas ellas, aún las que actúen como trasportes, deberán estar provistas de tales aparatos pues dentro de la selva sólo merced a ellos pueden hacerse las comunicaciones para evitar circunstancias que inevitablemente se presentarán y que pueden ocasionar serios perjuicios en las operaciones, tales como varadas, choques con palos con las consiguientes vías de aguas, vaciantes y crecientes súbitas, roturas de hélices o ejes motores, descomposturas de máquinarias, observaciones generales, peligros de ser bombardeados por aviación contraria, etc.. Para la buena utilización de la radiotelegrafía precisará estudiar los marcados efectos de refracción y las grandes zonas de vacío que se encuentran en el teatro de operaciones, así como de los trastornos tropicales. (Suelen presentarse efectos tan curiosos como el siguiente: una estación situada en el NAPO necesita emplear como *relay* una del CALLAO para comunicarse con otra estación colocada en el PUTUMAYO. La onda terrestre no puede atravesar la zona boscosa intermedia y hay que utilizar la onda celeste).

Al autor de este trabajo corresponde la observación que primero se hizo sobre la imposibilidad de usar en la selva los sistemas de señales por banderas. Junto con ella fué presentado un proyecto de nuevo sistema así como otro para un código. En la actualidad hay en estudio ideas ajenas al autor de éste trabajo, por medio de las cuales se tiende a resolver el problema en forma muy satisfactoria, mediante las señales de cono, cilindro y esfera. Es indis-

pensable que tales iniciativas se hagan obra cuanto antes, para que sean ya conocidos los métodos que se desarrollen, desde antes de la iniciación de posibles hostilidades.

19.—*Potencia aérea propia.*

En cantidad de máquinas nuestra potencia aérea resulta algo inferior a la enemiga. Pero ese desequilibrio se compensa ampliamente con otras ventajas que poseemos. De ellas la principal es el número y la calidad del personal. Por el valor y la tenacidad que demostraron nuestros pilotos durante el pasado conflicto de LETICIA, no obstante actuar en condiciones desventajosas de material, puede esperarse de ella un rendimiento efectivo en caso de guerra. Además, como ha sido personal militar el que ha tenido en sus manos el tráfico comercial aéreo de la Montaña, ha llegado a tener amplia práctica de vuelo en la selva y un conocimiento perfecto de éste. Esto no obstante, deberá procurarse a brevedad el levantamiento rápido de cartas aéreas de la selva, para que sirva a los pilotos nuevos en la región.

Existe la ayuda que, respecto a número de máquinas, puede encontrarse en el material que utilizan las compañías comerciales de aviación que hacen tráfico en el PERU, especialmente la "Fawcet" y la "Panagra".

20.—*Bases y combustibles para aviación. — Armamento de éste.*

Dentro del teatro de operaciones, como es sabido, sólo existe una base de aviación bien instalada: IQUITOS. Además del mejoramiento de ésta, lotándola, sobre todo, de una buen campo de aterrizaje para que puedan actuar aviones y no solamente hidros como ocurrió en el pasado Conflicto, precisa prestar atención al establecimiento de bases auxiliares en determinados sitios de la selva, como PUCA-BARRANCA u otro lugar del NAPO y YURIMAGUAS.

Al tratar de este problema de bases de aviación, no se puede dejar de poner en relieve la gran importancia que

tiene para la guerra en la selva el desarrollo de los trabajos en HUANCAYO y LAMBAYEQUE. Merced al primero podrá hacerse rápida y seguramente el traslado de máquinas de tierra en vuelo directo a IQUITOS. Gracias a la segunda será posible efectuar el desplazamiento de hidros a la selva mediante el cambio de tren de aterrizaje utilizando la vía BELLAVISTA-MARAÑON, bastante segura siempre que se establezcan estaciones emisoras de metecogramas en dichos lugares. En esta forma se podrá lograr concentraciones rápidas y seguras de elementos aéreos en la selva cuando ello fuera necesario.

El problema del combustible para aviación tiene la misma importancia y gravedad en la selva que el del petróleo y carbón para las naves, del que ya se habló. Existen los mismo peligros y deben tomarse similares medidas de seguridad: almacenamiento conveniente y protección efectiva a las naves que lo trasporten por el AMAZONAS.

Respecto a armamento estamos en situación análoga a la de nuestros presuntos enemigos: necesitamos importarlo todo. Sin embargo, es posible esperar cierta independencia si se persiste en los ensayos sobre bombas de aviación, realizados en 1933 con relativo éxito. No se trata solamente del problema económico del costo. Más importante que éste es el que se prefiere a procurarse esos ingenios en tiempo de guerra, sobre todo en estos momentos en que está de moda contra las naciones pequeñas el embargo de armamentos por parte de las poderosas.

21.—*Recursos económicos y financieros.*

Siendo muy superior a la del ECUADOR, nuestra situación económica-financiera resulta desventajosa con respecto a COLOMBIA. El presupuesto de 1935 señala como ingreso máximo la cantidad de 131,314.000 soles. Carecemos aún de crédito en el extranjero y nuestra deuda externa se mantiene elevada.

22.—*Depósitos y ubicación de artículos militares.*

Como es sabido, IQUITOS es el centro armado de la selva. En dicha ciudad se encuentran los depósitos militares de todo orden de la fuerza. Estos están relativamente bien surtidos, aunque nó en la cantidad que debieran. Debe considerarse al respecto la enorme dificultad que encontraremos, una vez comenzadas las hostilidades, para hacer traslados de material de guerra de la costa o sierra a la Montaña, debido a la mala calidad de los caminos. Este inconveniente se presentará también con respecto a ciertas guarniciones del teatro de operaciones, del PUTUMAYO sobre todo. Por eso debiera preverse este asunto con sumo cuidado y, si fuera necesario, hacer concentraciones de material, tal como ha procedido COLOMBIA con ciertos puestos militares. La Marina, sobre todo, ha de tener en cuenta la circunstancia anotada, por la enorme dificultad que se encuentra para pasar cañones navales a la selva. Y urge tener presente que nuestra Institución no tiene almacenadas en IQUITOS las piezas, accesorios y munición que serían necesarios para armar en guerra las lanchas mercantes que fuera necesarias.

23.—*Estado y posibilidades de caminos y ferrocarriles.*

Muy poco se ha avanzado desde 1932 hasta la fecha en el sentido de desarrollar vías de comunicación entre la Sierra y la Montaña. El camino a PUCALLPA, que resolvería en gran parte el difícil problema de la unión entre esas regiones, no ha sido terminado y en los periódicos se expresa a diario que no será posible acabarlo. Precisaría acumular mayor cantidad de energía o tratar con intensidad la derivación al HUALLAGA, mediante la cual se saldría también a la selva.

V.—RESUMEN.

Si hacemos un honrada valuación de las informaciones de que ha dispuesto el autor de este trabajo para hacer la

APRECIACION DE LA SITUACION y el ANALISIS DE LAS FUERZAS, habrá que decir con sinceridad que no suministran una base sólida para sentar sobre ella conclusiones fundamentales. Este concepto bastaría para hacer perder a este trabajo todo valor, si fuera posible que entre nosotros se realizaran otros fundados en informes más concretos y seguros. Desgraciadamente esto no es así. El PERU, cerrando los ojos a las posibilidades de un conflicto con nuestros vecinos del norte, no ha atendido a mantener en el Ministerio de Relaciones Exteriores y los Estados Mayores de los Institutos Armados un servicio de inteligencia o de información que le permitita, en caso dado, saber con absoluta certeza todo aquello que un país necesita conocer antes de que se decida a un empeño bélico. No solamente se ha carecido de servicio de espionaje eficiente desplegado en ECUADOR y COLOMBIA; sino que hasta se han mantenido vacantes en muchas oportunidades las plazas de Adjuntos Militares en dichas naciones. Excusado está el decir que la Marina, ahogada siempre dentro de un presupuesto de hambre, jamás ha podido sostener observadores en dichas repúblicas.

La situación anterior ha traído como consecuencia que los Estados Mayores carezcan de datos de valor sobre la potencialidad enemiga. Toda apreciación, pues, será aproximativa. En menor escala que ésta, en verdad. Pero nunca segura, concreta.

1.—*Misión.*

Si examinamos los datos anteriormente consignados, tendremos que convenir en que la derivación de la misión tendrá que hacerse a base de la situación existente, ya que el PERU no tiene enunciada una política territorial selvática. Así llegaremos a establecer que nuestra *misión mediata* es:

CONSEGUIR LA HEMEMONIA EN EL TERRITORIO PERU-COLOMBO-ECUATORIANO DE LA SELVA AMAZONICA.

Los intereses de esas dos naciones aparecen hoy tan estrechamente unidos que en todo lo que sigue SE SUPONE que han concertado o están por concertar una alianza ofensiva-defensiva. Ante la CONTINGENCIA de las presiones que potencias extrañas pueden ejercer para impedir que el PERU emplee su flota en el bloqueo del PACIFICO, se cree que lo único posible será desarrollar la guerra en el teatro de operaciones selvático solamente.

2.—Poder relativo de las fuerzas opuestas.

De la apreciación de las fuerzas enemigas y propias parece que:

a).—La potencia militar (terrestre) de uno de nuestros enemigos (ECUADOR) es muy inferior a la nuestra. La del otro es ligeramente superior en efectivos y material de guerra pero está muy por debajo en lo que atañe a preparación del comando y la tropa. Este puede llevar reservas al teatro de operaciones con mayor facilidad que nosotros y en intervalo de tiempo menor que el nuestro si emplea sus líneas interiores. Aquél, con mucha mayor dificultad y en mayor tiempo. El PERU está en mejor situación que sus presuntos enemigos para hacer el despliegue estratégico y posee más medios para ello. No poseyendo fortificaciones de importancia, su defensiva sería de menor valor que la colombiana. Pero mucho mejor que la ecuatoriana, ya que está capacitado para negar a ese país las únicas vías de comunicación utilizables: los ríos. ECUADOR carece de bases en la selva. El PERU tiene una de gran importancia pero ninguna en los afluentes del AMAZONAS. COLOMBIA carece de una base semejante a IQUITOS. Pero tiene varias bien dispuestas y bien provistas en el PUTUMAYO.

b).—El PERU posee absoluta superioridad fluvial sobre ECUADOR. También sobre COLOMBIA en el AMAZONAS. Pero la flotilla de este país es más fuerte en el PUTUMAYO. Las reservas fluviales del PERU son infinitamente superiores a las de nuestros enemigos en lo

que respecta a embarcaciones mayores de veinte toneladas, muy inferiores a las de COLOMBIA en lo que respecta a otras embarcaciones. La preparación del comando y las tropas de marina son superiores en el PERU.

c).—El PERU es el único de los tres países que puede sostener sus efectivo a base de las producciones agrícolas de la zona, por lo menos en un 40%.

d).—La fuerza aérea de nuestros enemigos resulta superior en número de máquinas y calidad. Inferior en preparación técnica del comando y conocimiento del terreno, así como en número de pilotos nacionales utilizables.

e).—En lo que respecta a fondos nacionales, créditos y deuda, nuestra situación es superior a la del ECUADOR pero inferior a la de COLOMBIA en forma que la primera ventaja queda compensada. La capacidad de transporte terrestre de la última nación también se inclina a su favor pero sin compensar la gran inferioridad ecuatoriana.

f).—La posición geográfica de nuestros posibles enemigos es mejor que la nuestra a causa de la situación de las costas atlánticas de COLOMBIA.

g).—Ante la posibilidad de un embargo de armas impuesto a los tres beligerantes, COLOMBIA está más preparada que el PERU para soportarlo y puede hacer el contrabando con países extraños más fácilmente.

h).—La voluntad de ganar del pueblo ecuatoriano está quebrantada a causa del prestigio militar del PERU y su prestigio histórico en la selva. La del pueblo colombiano es fuerte una vez empeñada en la guerra. La de nuestra población sería dudosa.

i).—Un fuerte sector de la opinión ecuatoriana no desea la guerra contra el PERU. También en COLOMBIA encontraría repudio tal contienda. Entre nosotros estaría dividida.

j).—La política interna de ECUADOR es vacilante. La de COLOMBIA parece más firme que la del PERU.

k).—COLOMBIA conoce con exactitud nuestra capacidad combativa actual y puede obtener datos durante una guerra merced a la ayuda que encontraría en el elemento

extranjero de IQUITOS. Hasta ahora es posible esperar que nuestros servicios criptográficos suministren noticias concretas sobre el enemigo en toda circunstancia.

3.—*Intenciones probables del enemigo.*

Para el ECUADOR la misión es:

OBTENER EL MARAÑÓN COMO LÍMITE FRONTERIZO.

Para COLOMBIA la misión es:

AGRANDAR SU TERRITORIO AMAZONICO Y CONSEGUIR EN ÉL UN CENTRO DE IMPORTANCIA TAL QUE LE PERMITE, A SU SOMBRA, EL DESARROLLO DE SUS TIERRAS SELVÁTICAS Y, POSTERIORMENTE, SER LA BASE DE LA HEGEMONIA COLOMBIANA EN ORIENTE.

Los medios de acción que cada una de esas naciones puede escoger son:

Por parte de ECUADOR:

a).—Comprar en cualquier forma el laudo del Presidente de E.E.U.U.

b).—Ir a una guerra contra el PERU.

c).—Arrastrar a COLOMBIA a una guerra contra el PERU.

d).—Concertar con COLOMBIA un tratado contra el PERU.

Por parte de COLOMBIA:

a).—Ir a una guerra contra el PERU.

b).—Concertar una alianza con ECUADOR contra el PERU.

El medio a) que ECUADOR puede poner en práctica no le daría absoluta seguridad a causa de que el PERU puede rechazar el laudo.

El medio b) es posible en cierta extensión. ECUADOR sabe que su debilidad no le permite una guerra. Pero si efectuara un avance rápido en los ríos MORONA y PASTAZA, es posible que lograra apropiarse de las bocas de éstos y la del SANTIAGO hasta que intervinieran las potencias neutrales, el árbitro sobre todo, y se reanudaran los arreglos diplomáticos a base de un nuevo *statu-quo* merced al cual

tendría posibilidades de conseguir la salida al MARAÑÓN.

El medio *c*) es posible si se considera que la región de SAN MIGUEL DE SUCUMBIOS es sitio donde se juntan las tres naciones. Promoviendo un incidente en dicho lugar y contando con la ayuda o complicidad de tropa colombiana, se podría producir una situación delicada de la cual resultaría un *casus-belli* si ECUADOR sabe explotar los deseos de guerrear y el actual orgullo del Ejército de COLOMBIA.

El medio *d*) es posible dentro del actual acercamiento "grancolombino".

El medio *a*) que COLOMBIA pondría en práctica traería para esa nación la desventaja de hacer la guerra impopular en el mismo territorio. Además, el conocimiento de nuestra potencia militar da a los colombianos inseguridad respecto al éxito de la guerra.

El medio *b*), en cambio, tiene para ellos la ventaja de que aumentaría su potencia dividiendo la nuestra y, además, les daría la seguridad de que en caso de una guerra ilimitada el territorio colombiano no correría peligro porque todo el peso de la campaña lo soportaría ECUADOR, cuyo suelo sería invadido y cuyos puertos podrían ser bloqueados.

Del análisis resulta que el mejor medio de acción para ambas potencias es concertar una alianza contra el PERU. Habrá que precaverse también contra una guerra hecha por ECUADOR solamente pero sostenida con dinero, armas y personal colombiano.

4.—*Medios de acción propios.*

Considerada nuestra misión, resulta que para cumplirla debemos:

Con respecto a ECUADOR:

a).—Impedirle el acceso al MARAÑÓN como límite.

Con respecto a COLOMBIA:

a).—Desalojarla de LETICIA y TARAPACA.

En término generales, resulta que se puede realizar el medio de acción a emplear en el caso de ECUADOR:

a).—Sosteniendo el *statu-quo* actual como base para una línea territorial de límites, aún contra el laudo del Presidente de E.E.U.U.

b).—Promover una cuestión de fuerza en la frontera de la selva y, aprovechándola, avanzar nuestra línea hasta el máximo posible a fin de hacer concesiones a partir de ella para que ECUADOR no llegue al MARAÑÓN.


El medio de acción con respecto a COLOMBIA sólo se puede realizar mediante una guerra en la selva con dicho país.

Analizando lo establecido en esta parte, resulta que cualquier procedimiento que se adopte para sostener nuestra misión producirá, tarde o temprano, una guerra contra ECUADOR, en la que resultará complicada COLOMBIA.

5.—*Decisión.*

Ante lo que precede el PERU debe:

IMPEDIR EL ACCESO DE ECUADOR AL MARAÑÓN, POR MEDIO DE UNA GUERRA SOSTENIDA EN LA SELVA CONTRA ESA NACIÓN, SI SOLO HUBIERA ESTE MEDIO. SI COLOMBIA INTERVINIERA, ACEPTAR LA LUCHA CONTRA AMBAS NACIONES A FIN DE CONSEGUIR LA HEGEMONIA EN EL TERRITORIO COLOMBO-ECUATO-PERUANO.



SEGUNDA PARTE

Consideraciones sobre estrategia fluvial para una guerra en el Nor-Oriente Peruano. *

1.—GENERALIDADES.

De los considerandos sobre la política territorial del PERU en el NOR-ORIENTE han resultado las deducciones siguientes:

1º.—Es probable que tengamos que sostener una guerra en la selva contra ECUADOR y COLOMBIA, a causa de la oposición de intereses en esa región.

2º.—Si tal sucediera, tenemos la posibilidad de llevarla adelante empleando nuestra potencia máxima.

De estas deducciones se desprende la siguiente misión inmediata para los Institutos Armados:

PREPARARSE PARA TENER ÉXITO EN UNA GUERRA SOSTENIDA EN LA SELVA CONTRA ECUADOR Y COLOMBIA.

Al cumplimiento de tal misión se llega merced al arte de la Estrategia. Esta, con Bonnal, *concibe*; y, con Rubio, *prepara y guía*. Todo con el fin que Clausewitz asigna a

*.—Soy el primero en reconocer que lo siguiente es un estudio "de gabinete", cuyas soluciones son forzadas. Por otra parte, quizás las ideas no estén expuestas con orden lógico, con el criterio clásico de un especialista en Estado Mayor. Téngase presente, abonándoseme en cuenta, que aún no he tenido la suerte de pasar por una escuela superior. Sigo el camino que me resulta mejor para exponer mis ideas. Válgame la buena intención.

ese importante ramo del arte militar: *emplear los combates para conseguir el objetivo*. A los miembros de los Institutos Armados nos toca desarrollar los estudios estratégicos. En el caso concreto que contempla este trabajo, antes de entrar a un conflicto armado con ECUADOR y COLOMBIA, precisa efectuar ciertas apreciaciones que tienen por objeto "preparar la guerra y dirigir su desenvolvimiento, robusteciendo la política externa, dándole confianza para llevar sus resoluciones hasta el fin y provocar la contienda si nó existe otro medio que, sin comprometer la dignidad y el interés de la nación, le permita allanar las dificultades exteriores que se oponen a su tranquilidad o prosperidad. Para ello deben ser alistados y organizados los medios y recursos necesarios, buscar la ventaja inicial valiéndose de una rápida y acertada acción, y conducir, por último, a la situación de predominio que requieren los políticos para imponer su voluntad". El autor de este trabajo se propone llegar a tales estudios por pasos sucesivos. El primero se ocupará del concepto de la guerra. Los demás, basados en éste, contemplarán los diversos planes de operaciones, logísticos de alistamiento, de desarrollo, de bases, etc.

II.—CONCEPTO DE LA GUERRA.

El objetivo de la política territorial del PERU en la selva puede obtenerse, contra los de las naciones que se oponen a ello, si se tienen en cuenta los siguientes hechos fundamentales.

1º.—PRODUCIDA LA CONTIENDA, LA VOLUNTAD DE GANAR DEL ECUADOR SERÁ DÉBIL (por muy fuerte que sea su deseo de poseer, lo cual es bastante diferente). ANTE TAL HECHO PUEDE RESULTAR SUFICIENTE QUE EL PERU ESTABLEZCA SU SOBERANÍA EN EL TERRITORIO SELVÁTICO EN LITIGIO, MEDIANTE LA CONQUISTA, PARA GANAR LA GUERRA. POR OTRA PARTE, EN COLOMBIA NO HABRÁ UNANIMIDAD DE DESEO DE PELEAR, COMO EN EL PERU. LUEGO LA OCUPACIÓN MILITAR DE UNA ZONA VITAL DE LA SELVA COLOMBIANA POR NUESTRAS TROPAS, DESOPINARA ANTE LA

OPINIÓN PÚBLICA DE ESE PAÍS A LA FRACCIÓN PROMOTORA DE LA INTERVENCIÓN COLOMBIANA, DEBILITANDO ASÍ SU CAPACIDAD PARA CONTINUAR ACTUANDO CONTRA EL PERU EN PLENA POTENCIA Y QUIZAS OBLIGÁNDOLA A RETIRARSE DE LA LUCHA. UNA OFENSIVA PERUANA VICTORIOSA INCREMENTARÁ LA VOLUNTAD DE GANAR DE NUESTRO PUEBLO EN LA MISMA PROPORCIÓN EN QUE AMINORA LA DEL ENEMIGO.

2º.—POR LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS LUGARES Y POR LO QUE LA POSESIÓN DE ESTOS REPRESENTARA PARA LA PROSECUCIÓN DE LA CAMPAÑA, LA PRIMERA OFENSIVA DEBERÁ DESARROLLARSE EN LA LÍNEA PUERTO NAPO MACAS DEL FRENTE OCCIDENTAL Y EN LA CAUCAYA, LA TAGUA DEL ORIENTAL, DESPUÉS, SOBRE TARAPACA, LA PEDRERA Y LETICIA DE ESTE ÚLTIMO. LA CAÍDA DE TALES PUNTOS EN MANOS DE LAS FUERZAS PERUANAS SIGNIFICARÍA EL HABER LOGRADO AISLAR LOS TERRITORIOS SELVÁTICOS OCUPADOS POR EL ENEMIGO DEL RESTO DE SUS RESPECTIVOS PAÍSES.

3º.—DADA LA MISIÓN POR CUMPLIR Y EN PREVISIÓN DE LAS PRESIONES EXTERNAS CONTRA EL PERU, LA GUERRA SERÁ LIMITADA A LA SELVA. TENIENDO EN CUENTA EL CASI EQUILIBRIO DE FUERZAS EXISTENTES, LAS TROPAS PERUANAS DESARROLLARÁN UNA OFENSIVA RÁPIDA Y EFICAZ QUE LES DARÁ LA INICIATIVA ESTRATÉGICA DE LAS OPERACIONES CON TODAS SUS VENTAJAS, SIENDO LA MAYOR DE ÉSTAS LA CAPACIDAD DE ELECCIÓN DEL LUGAR Y MOMENTO CONVENIENTES DEL ATAQUE.

4º.—CONSEGUIDOS LOS OBJETIVOS GEOGRÁFICOS, QUE SON PRACTICAMENTE LOS DE LA GUERRA, EL PERU DEBERÁ PASAR A LA DEFENSIVA ESTRATÉGICA HASTA CONSEGUIR EL ARREGLO TERRITORIAL DESEADO, POR LA INTERVENCIÓN DE POTENCIAS NEUTRALES. COMO LA SITUACIÓN ÚLTIMA PUEDE PROLONGARSE, LA RESISTENCIA Y RECURSOS NACIONALES DEBEN SER CALCULADOS, POR LO MENOS, PARA SOPORTAR DOS AÑOS DE GUERRA.

5°.—LAS OPERACIONES SOBRE PUERTO NAPO, LA REGIÓN CANELOS-ALAPICO Y CAUCAYA SERÁN COMBINADAS DE EJÉRCITO, MARINA, Y AVIACIÓN. LA PRIMERA DE ESTAS FUERZAS CONDUCIRÁ A LA SEGUNDA, DEFENDIDA POR LA TERCERA DE ATAQUES AÉREOS. ALCANZADO EL OBJETIVO GEOGRÁFICO, EL SOSTENIMIENTO DE ÉSTE EN PODER DE NUESTRA ARMAS SERÁ MISIÓN DEL EJÉRCITO, APOYADO POR LA AVIACIÓN.

LAS OPERACIONES CONTRA TARAPACA Y LA PEDRERA PODRÁN SER FLUVIALES, SOSTENIDAS POR EL ARMA AÉREA, SI SOLO SE INTENTARA ROMPER ESAS RESISTENCIAS EN LAS RIBERAS DE LOS RÍOS. PERO SI SE PRETENDIERA LA CAPTURA DEL TERRENO, NECESITÁRASE LA INTERVENCIÓN DEL EJÉRCITO.

6°.—LAS OPERACIONES OFENSIVAS EN ALTO NAPO, ALTO TIGRE Y ALTO PUTUMAYO DEBERAN COMENZAR CUANDO LA CRECIENTE DE ESOS RÍOS SE ENCUENTRE ESTABLECIDA (Abril) Y DEBERAN QUEDAR TERMINADAS EN JULIO (comienzo de vaciante). HASTA EL MES DE MARZO SIGUIENTE LAS ORGANIZACIONES DEFENSIVAS FORMADAS EN ESOS LUGARES NO PODRÁN SER SOSTENIDAS EN FORMA POR LA FLOTILLA DE GUERRA PERO SÍ DE MANERA RELATIVA DURANTE LOS REPIQUETES DE OCTUBRE Y NOVIEMBRE. LAS OPERACIONES DE TARAPACA Y LA PEDRERA, A MENOS DE EMPLEAR EN ELLAS NAVES DE ALTO PORTE, PODRÁN SER INDEPENDIENTES DEL ESTADO DE LOS RÍOS.

7°.—NINGUNA OPERACIÓN SERÁ POSIBLE SI NO SE CUENTA CON QUE LA FLOTILLA DE GUERRA DESARROLLE SU POTENCIA MÁXIMA. ÉSTA DEBERÁ TENER PRIORIDAD EN LAS NECESIDADES ANTAGÓNICAS DE LAS TRES FUERZAS ARMADAS HASTA EL MOMENTO EN QUE SE PASE A LA DEFENSIVA ESTRATEGICA YA ESPECIFICADA. A PARTIR DE TAL HECHO, LA PRIORIDAD CORRESPONDERÁ AL EJÉRCITO.

8°.—LAS FUERZAS EXISTENTES EN EL TEATRO DE LA GUERRA NO SON SUFICIENTES PARA LAS PRIMERAS OPERACIONES. POR LO MENOS TRES MESES ANTES DE INICIAR ÉSTAS DEBERÁ AUMENTARSE TODOS LOS EFECTIVOS DE PERSONAL EN 50%. LA ARMADA DEBERA TENER LISTAS LAS

LANCHAS COMERCIALES QUE PRECISARA MOVILIZAR. LA AVIACIÓN HABRA DISPUESTO EN CHICLAYO Y HUANCA-YO LAS MÁQUINAS QUE PASARÁN A ORIENTE. TALES PREPARATIVOS SE HARÁN EN ESTRICTO SECRETO A FIN DE PODER EFECTUAR LA SORPRESA ESTRATÉGICA.

9°.—EL SERVICIO DE INFORMACIONES PROPIO SE HARÁ POR RADIO CON TODAS LAS UNIDADES TERRESTRES Y A FLOTE. SE MANTENDRÁN CONTINUAMENTE ESTACIONES-ESCUCHAS DEL SERVICIO ENEMIGO A FIN DE HALLAR SUS CLAVES. SE PROCURARA ESTABLECER ANTELADAMENTE ESTACIONES ESPIAS EN LAS REGIONES ARCHIDONA-BAEZA-BAÑOS. RIO ORTEGUAZA, RIO PUTUMAYO BRASILEIRO Y RIO CAQUETA BRASILEIRO. SERÁ INDISPENSABLE EL DESARROLLO PREVIO DE LA POLICÍA DE SERVICIO DE COMUNICACIONES EN IQUITOS Y YURIMAGUAS, TANTO POR MEDIO DE OFICINAS CENSORAS CUANTO MEDIANTE ESTACIONES RADIOGONIOMÉTRICAS.

III.—MISIÓN DE LA MARINA EN LA SELVA.

Contemplado el concepto de la guerra en la selva, la Autoridad Suprema deberá formular el Plan Estratégico de esa Guerra. De acuerdo con él, la Marina tendrá una directiva respecto a sus deberes en lo relacionado con el plan general. Esa directiva vendrá a ser la MISIÓN DE LA MARINA EN LA SELVA en el conflicto planteado. Tratemos de encontrarla.

Citando una frase de Ratzel ("El mar es solamente un camino"), Gross enuncia el concepto de la supremacía marítima con estas palabras: "no es otra cosa sino el dominio de las líneas de comunicaciones oceánicas".

La frase del geógrafo citado por Gross merece aclaración. El mar no es solamente un camino sino la síntesis de miles de éstos. Cosa muy diferente sucede con los ríos, muchos de los cuales son las *únicas vías transitables* dentro de determinada extensión geográfica. Tal el caso en nuestra selva. De donde se deduce, con mayor razón que tra-



tándose de estrategia marítima, que debe aceptarse como principio básico de la supremacía fluvial el siguiente:

EL DOMINIO DE NUESTRA RED DE RÍOS NO ES OTRA COSA QUE EL DE LAS ÚNICAS LÍNEAS DE COMUNICACIÓN UTILIZABLES EN ALTO GRADO DENTRO DE LA SELVA.

IV.—EL DOMINIO DE LOS RÍOS PERUANOS. *

Siguiendo siempre a Gross, se *conquista* el dominio del mar por dos métodos: la batalla y el bloqueo. El primero de éstos será también decisivo en los ríos y corresponde a la Táctica el estudio de su desarrollo. En cuanto al segundo, encontrará limitaciones importantes en las redes fluviales. El bloqueo de un río desde su boca, por ejemplo, significa la pérdida de esa vía real para el bloqueador. El que se haga en las nacientes o partes altas, en cambio, disminuye esa pérdida para el bloqueador a la zona comprendida entre el lugar del bloqueo y las márgenes superiores a éste. En cuanto a la forma intermedia (bloqueo al centro o compuerta), bisecciona el río. Lo que vale decir que rompe en dos partes la línea de comunicación. En este caso el viaje fluvial es posible desde la compuerta hasta los lugares situados aguas arriba y aguas abajo de ésta. Pero tales corrientes de tráfico no pueden unirse. Es decir, esta última forma de bloqueo no domina, en realidad, sino parcialmente la vía de comunicación. No es, pues, en toda la acepción de la palabra, un medio de conquistar el dominio del río. Sino, más bien, un método para contrarrestarlo. El que disponga de fuerza fluvial poderosa no lo empleará sino de manera temporal. A fin de cubrir su retaguardia en caso de un avance, por ejemplo. Aquel que, por el contrario, sea débil en unidades fluviales y, por tanto, esté incapacitado para utilizar el río como línea de comunicación, lo utilizará em-

* —Expuesto por el autor en su libro "MARINOS EN LA SELVA (Notas Para Una Historia de la Flotilla Fluvial de Guerra)". Imp. de la Escuela Naval. La Punta-Callao 1935.

peñosamente para conducir a su adversario a su misma situación desventajosa: incapacidad de traficar. Este concepto puede dar lugar a muchas variantes pero queda expuesto en la forma precedente en términos generales. Hay que agregar, solamente, que cabe el caso de un bloqueo de compuerta móvil. Es decir, ésta puede hacerse por medio de tropas trasladadas sucesivamente, de posición en posición, merced al apoyo fluvial. En tal caso se llegará a la batalla.

En los ríos, como en el mar, se *ejerce* el dominio fluvial mediante los métodos que señala Corbett tratando del último por medio de operaciones que no tienen por objeto su conquista. En otros términos, que, sin ir dirigidas contra la flota enemiga, tratan de asegurar las comunicaciones marítimas en beneficio propio y detrimento del otro beligerante.

Impedir una invasión contraria, asegurar o evitar un trasporte de tropas por la vía marítima, proteger ante todo el propio comercio y producir daños al del oponente, son misiones de la flota que utiliza el ejercicio del dominio del mar, dice Gross. Igual concepto ha de tenerse con respecto al ejercicio del dominio del río. Sólo que en éste, en la generalidad de los casos, habrá que eliminar lo que se refiere a la guerra de corso, guerra al comercio y protección del tráfico. Porque producido el conflicto, el viaje de naves mercantes se restringirá completamente por aquellas zonas donde haya peligros de ataques enemigos, desapareciendo así el problema. Sólo ejerciendo de manera efectiva el dominio del río será posible pensar en su explotación comercial. Cuando éste no sea absoluto, las naves mercantes deberán viajar con escolta, como en el mar. Tal hacían las embarcaciones mercantes peruanas que, antes de la caída de TARAPACA, traficaban de IQUITOS a PUERTO ARTURO y TODOS LOS SANTOS. Como se temía que las tropas colombianas que controlaban la Boca del CARAPARANA ejercieran actos hostiles contra aquéllas, una lancha de guerra las acompañaba generalmente para el paso frente a dicha posición. Debe tenerse presente que este hecho

no puede tomarse como precedente para asegurar que, siquiera en forma restringida, cabe el tráfico por un río que no se controla de manera absoluta. El caso citado es bien particular. El Comando sabía que en EL ENCANTO no existía cañones, minas ni grandes efectivos al iniciarse el Conflicto, que fué cuando ocurrieron esos viajes comerciales. La resistencia, pues, que hubiera podido encontrarse en la Boca del CARAPARANA era mínima. La importancia del abastecimiento de las tropas justificaba ampliamente la ligera exposición del material fluvial en esa tarea.

Si tratamos ahora de las operaciones combinadas y el transporte de tropas, se presentará, como en el caso marítimo, la necesidad de discernir sobre el módulo de la precedencia que deben tener en la guerra fluvial las operaciones conducentes a conquistar el dominio de los cursos de agua y aquellas destinadas a ejercerlo. En este sentido habrá que considerar un hecho de importancia que no se presenta sino en los ríos. Es el siguiente: una operación combinada efectuada con éxito sin poseer el dominio de uno de éstos puede proporcionar su conquista en todo o en parte, según la situación geográfica del lugar sobre el que se opere con respecto a la desembocadura. Si aquella se efectúa después de conquistar el dominio, lo asegura en forma efectiva. El primer caso se hubiera presentado para las fuerzas peruanas en Setiembre de 1932. La expedición comandada por el Teniente Coronel Isauro Calderón, destinada a una verdadera operación combinada contra CAUCAYA o PUERTO ASIS, se efectuó audazmente cuando el PERU no poseían el control del PUTUMAYO puesto que la "SANTA MARTA" y la "CARTAGENA" (unidades de combate superiores a las nuestras), se hallaban en fuerza en ALTO PUTUMAYO. Merced a tal operación, que devino simple transporte de tropas, pusimos la compuerta de TODOS LOS SANTOS primero y luego la de PUERTO ARTURO, resultado pobre, en verdad. Pero el único posible si se tiene en cuenta que el río había comenzado a mermar el mes anterior y no se podía remontarlo con los transportes. El segundo caso se presentó durante todo el período de operaciones de

febrero de 1933, en el mismo río. Las fuerzas colombianas, que habíanlo conquistado mediante la acción de TARAPACA y el movimiento de sus unidades de guerra, efectuaron las operaciones combinadas de GUEPPI, PUCA-URCU, BUENOS AIRES, y diversos trasportes de tropas como los de CALDERON, YABUYANOS, etc. Y es que la lucha en la selva, en resumen, es en gran parte guerra de operaciones combinadas y de trasportes por que hay la obligatoriedad de ceñirse en los desplazamientos al curso de los ríos.

Así como respecto a precedencia entre conquista y ejercicio del dominio hay diferencias entre las guerras fluvial y marítima, también se encuentra en lo que concierne a los procedimientos estratégicos de las operaciones combinadas y los trasportes de tropas. En el río, en efecto, los desplazamiento tienen que hacerse entre derrotas que, en forma más o menos limitada (a menos que lo consideremos completamente desprovisto de elementos de guerra) controla el enemigo. La acción combinada, por ser lo que es, tendrá por objeto la conquista de un punto que el contrario defiende, pues si no hubiera potencia defensiva la operación sería simple transporte de tropas. La sorpresa absoluta no cabe, por la dificultad de encubrir un transporte voluminoso. Y la fuerza fluvial tendrá que batirse contra el fuego concentrado de las unidades terrestres y las de las contrarias, pues no es lógico esperar que éstas desperdicien el apoyo de aquéllas. Además, cuando los vapores lleguen al objetivo se presentará, con visos más importantes que en el mar, la muy ardua tarea del desembarco, contra el fuego cercano de armas automáticas y fusilería de las márgenes, que no puede evitarse por el hecho de que las naves necesitarán inevitablemente pegarse al barranco. No se podrán emplear las fintas o diversiones. Los barcos presentarán un blanco preciso y no encontrarán objetivos claros para su fuego. Y, por último, si hay tendida redes de minas, se caerá inevitablemente en ellas, dado lo limitado del campo de maniobras, a menos que se renuncie al desembarco.

En cuanto a los elementos que integran una operación combinada en el río, son análogos a los del mar, a saber: 1) Las tropas; 2) La flotilla de trasportes; 3) Las naves de guerra necesarias para la protección directa de éstos; 4) La flotilla ligera. Se notará que no son consideradas en esta enumeración ni la flotilla de desembarco (remolcadores, barcazas, etc), ni la escuadra de cobertura. La primera se hace innecesaria dada la facilidad que tienen las naves para pegarse al barranco, condición ideal para el desembarco de las tropas. La segunda resulta inútil porque, como se ha dicho antes, la operación se hará casi siempre contra posiciones de las márgenes del río en cuya defensa cooperarán las naves enemigas y las fuerzas terrestres. El ataque a los trasportes, por parte del contrario, burlando la vigilancia de la escuadra de protección, será, pues, imposible. Por lo cual es innecesaria la escuadra de cobertura que se emplea en el mar. Consigno, en cambio, bajo el nombre de flotilla ligera, un cuerpo especial con que deberá contar la fuerza fluvial para estos menesteres. Este, compuesto de botes-motores, moto-canoas, patrulleros y pequeñas lanchas blindadas, estará destinado tanto al transporte de tropas entre las naves y tierra cuando no sea posible el paso directo de éstas a las riberas, cuanto a la defensa contra unidades de igual clase enemigas y la protección inmediata, desde la orilla, del primer escalón de desembarco. En cuanto a la posición de estos grupos en el combate, es materia que concierne a la Táctica. Sólo precisa consignar que, en caso de que las unidades de protección directa de los trasportes encuentren, como antes se ha dicho que será lo más probable, las naves enemigas al abrigo de la posición que se trata de tomar, éstas constituirán su objetivo primario, con el fin de ponerlas fuera de combate o averiarlas seriamente para impedirles la explotación del éxito si se verificara el rechazo del desembarco por las fuerzas terrestres. Como en el caso marítimo, de acuerdo con GROSS, su cometido esencial es la protección incondicional de la expedición frente a cualquier reacción que provenga de unidades a flote. Cuando las naves enemigas no se hallen presentes en

la acción sino en una base próxima, será necesario adelantar fuerzas fluviales hacia ellas para impedir su concurrencia al combate. En este sólo caso dicha fracción destacada de la fuerza de protección directa cumplirá rol análogo al de la escuadra de cobertura marítima.

La elección del tipo de transporte a emplear en la operación combinada tiene que estar de acuerdo con el fin perseguido. Como en el caso de empresa oceánica, grandes naves aseguran, generalmente, elevada velocidad del conjunto expedicionario, mayor capacidad de transporte y menor número de elementos fluviales en el río, lo cual puede ofrecer ayuda desde el punto de vista táctico de permitir la mayor movilidad maniobrera en espacios de suyo restringidos como los ríos. Pero ofrecen, en cambio, serias desventajas, tales como la obligatoriedad en que se hallarán las naves grandes de navegar por el centro del canal para encontrar agua conveniente a su calado, el mayor blanco que ofrecen al fuego enemigo, el mejor efecto destructor que tendrá éste por encontrarse almacenada gran cantidad de gente en dichas naves y, por último, la incapacidad que puede presentárseles de pegarse al barranco en el momento del desembarco, salvo raras excepciones.

Los métodos para *contrarrestar* el dominio del mar son dos, según el concepto de la estrategia: la *fleet in being* y la guerrilla, comprendiendo dentro de la última el empleo de los medios de ataque submarino, en general (torpedo, mina, etc.).

La *fleet in being* (o sea el mantenimiento de la fuerza fluvial en actitud estratégica defensiva) podrá ser mantenida en los ríos, como en el mar, por el más débil de los beligerantes, con el fin de estorbar al enemigo la posesión del dominio fluvial. Como en el océano, "es evidente que semejante actitud no puede conducir a una decisión pero sí podrá impedir al contrario la consecución de sus objetivos o contribuir a prolongar la lucha, evitando que la presión ejercida por el más fuerte pueda lograr sus fines antes de que

ocurran otros acontecimientos favorables, en la guerra terrestre por ejemplo”.

Siendo posible en ciertos casos mantener la fuerza in being, precisa considerar que el valor de esta actitud disminuye en los ríos en elevado porcentaje. En primer lugar, la vigilancia de la flotilla in being será fácilmente hecha, ya que sólo dispone de un camino para desplazarse. Además, en determinadas situaciones no logrará uno de los objetivos que se busca con tal actitud: mantener fija, en misión de vigilancia, parte de las fuerzas fluviales contrarias. Tal el caso en que la nación más fuerte disponga de medios terrestres en cantidad suficiente y de tal calidad que le permitan tender una compuerta en el río con elementos desembarcados, poderosos en artillería, apoyando un barrage y un campo de minas. La fuerza quedará bloqueada y su energía potencial disminuirá en alto grado. Se verá reducida a la espera inútil. No podrá asestar golpes en lugares lejanos y débiles, como la fleet in being marítima. Tal fué el caso de nuestras efectivos a flote a partir de la toma de TARAPACA. Sostenidas in being en LETICIA, no pudieron asestar un sólo golpe al enemigo y tuvieron que permanecer impasibles mientras éste ejercía el dominio del PUTUMAYO. En el caso concreto de este río, dada la ventaja inicial que tuvo el PERU de poseer ambos márgenes desde CAUCAYA hasta TARAPACA, hubiera podido hacerse la explotación del valor de la fleet in being si hubiesen permanecido unidades de guerra dentro del río después de la caída del último de los lugares nombrados. Tales unidades, libres de moverse entre los límites mencionados, no obstante la superioridad fluvial que siempre hubiera tenido COLOMBIA (dada la calidad y número de lanchas de guerra de que dispusimos durante el Conflicto), hubiera representado una constante amenaza para el enemigo, ya que habría estado en capacidad de realizar operaciones perturbadoras del avance de las tropas enemigas: ataques a las unidades de transporte, golpes sobre lanchas aisladas, traslados rápidos de tropas y cañones a lugares convenientes para el procedimiento de sorpresas tácticas que se adoptó, etc..

La guerrilla, el segundo de los métodos de contrarrestar el dominio del mar, tiene en el río una aplicación más importante que el mantenimiento de la fleet in being. Con ella se puede lograr resultados positivos mediante el empleo de torpedos y minas, entendiendo dentro de éstos (con el concepto de Laubeuf-Stroh y de Noalhat) todos los ingenios explosivos destinados a herir las carenas de naves. Con ellos contribuirán los barrages y barreras y las embarcaciones minúsculas. Una nación desprovista de medios fluviales de consideración puede, realmente y con relativa facilidad, negar el acceso de un río al enemigo mediante barrages, o destruir sus unidades con el uso de minas o aparatos de explosión.

V.—LAS OPERACIONES DE GUERRA.

Expuestos, de manera general, los conceptos referentes al dominio militar de los ríos, a los métodos para su conquista y ejercicio, y los procedimientos de contrarrestarlo, se puede contemplar, en forma particular, las posibles operaciones de la Marina en la selva. El plan a que éstas deberán sujetarse estará basado, naturalmente, en el Plan Básico de Operaciones Combinadas que se formule, tarea que no puede intentarse aquí. Sin embargo, del concepto general de la guerra que hemos formulado se desprende la necesidad de determinadas operaciones fluviales. Tratándose será posibles dejar delineadas ciertas características estratégicas de lo que podrían ser las operaciones de la Marina en la selva.

VI.—POSIBLES OPERACIONES EN EL FRENTE ORIENTAL

1.—*Campaña del ALTO PUTUMAYO.*

A.—GENERALIDADES

Siendo la Estrategia, en realidad, el planteo y la dirección de la guerra sobre la carta, resulta inútil decir que

para nuestro propósito sería necesario disponer de buenos mapas sobre nuestra región selvática y la de los vecinos. Ya se ha dicho antes que, desgraciadamente, carecemos de tales elementos. Por eso el esbozo estratégico de las operaciones en ORIENTE resulta muy difícil y sus soluciones serán siempre aproximativas. A una guerra no se puede entrar de tal manera. Para el fuego de artillería serán poderosos auxiliares planos directores. Necesitárase cartas de navegación para surcar los ríos. Exacto conocimiento de distancias, para conocer los intervalos que separan un punto de otro. Por eso el primer trabajo estratégico para la campaña debe ser la acumulación y arreglo de la mayor cantidad de datos que se pueda conseguir sobre la región de ALTO PUTUMAYO comprendida entre PUERTO OSPINA y NARVAEZ, boca del YAGUAS e IPIRANGA y Boca de APAPORIS-PUERTO CORDOBA, si se considera solamente el frente oriental.

Los levantamientos no son labor de un día. Pero existe un poderoso auxiliar para la confección de mapas y cartas, mediante el cual pueden corregirse los trabajos de esa índole ya existentes: la fotografía aérea. Precisa buscar pretexto para hacer volar máquinas de observación provistas de aparatos fotográficos por los lugares convenientes. Conjuntamente con esta medida urge que los oficiales de la Fuerza Fluvial del AMAZONAS, viajando en lanchas de guerra o en las comerciales que hacen el tráfico en dichos parajes, tomen datos de gran interés en lugares que tendrán importancia suma en las operaciones, tales como GUEPPI, YUBINETO, PUCA-URCO, TARAPACA y curso de los ríos AMPIYACU, ALGODON, TAMBORYACU, SANTA MARIA, SAN MIGUEL DE SUCUMBIOS y YUBINETO (sondajes en vaciante, media y creciente; ancho del río; altura y calidad de las orillas; campo de tiro de artillería desde los puntos más altos de las riberas; rumbo del canal, velocidad de la corriente; lugares favorables a los desembarcos; quebradas, caños, tipishcas, explayaduras, palizadas; estadísticas de civiles asentados en los alrededores, ya sean salvajes o civilizados, chacaras, ganado, pastizales, etc.

La obtención de tales datos se traduciría, durante el desarrollo de una posible, guerra, en seguridad y rapidez de las operaciones. El principio general del "movimiento" en la guerra, tiene en el río suma importancia. Operaciones ejecutadas con celeridad darán victorias decisivas. Las lentas, en cambio, permitirán reorganizaciones defensivas por parte del enemigo, muy fáciles de hacer en las riberas, retardando la marcha general estratégica y quizás haciéndola fracasar. Fué merced a la viveza del compás de su avance que el General Townshend logró tomar cien kilómetros de río, defendidos con ardor por cuatro mil turcos, quines también cayeron en sus manos, en una corta campaña. Esa misma celeridad permitió que su flotilla, compuesta solamente de cien hombres, hiciera suya la ciudad de AMARA, defendida por fuerzas diez veces superiores.

B.—SECCIONAMIENTO DEL RÍO.

1.—*Elección del lugar.*

Como anteriormente se ha dicho, será indispensable meter al PUTUMAYO las cinco mejores lanchas de guerra con la anticipación necesaria a fin de que no sean detenidas en TARAPACA. Estas unidades, para poder deshacerse de las fuerzas fluviales enemigas, deberán batirlas en detalle, para lo cual es indispensable dividir el curso de agua con el fin de impedir la unión de las flotillas colombianas de ALTO y BAJO PUTUMAYO. En esta forma quedarían en la primera sección del río las cañoneras "SANTA MARTA", "CARTAGENA" y "BARRANQUILLA", fuertes en tres cañones de 75 mm., nueve de 47 mm., seis de 20 mm. y 12 ametralladoras. Estas estarán auxiliadas por nueve lanchas de quince a treinta toneladas y treinta H. P., y dos patrulleros de 18 nudos de velocidad, armados con un cañón de 10 a 20 mm. En la parte inferior, si suponemos, como es lógico, que la Flotilla del BAJO PUTUMAYO se concentre en TARAPACA para defender esta posición desde el comienzo de las hostilidades, quedarían los siguientes ele-

mentos: guardacostas "MARISCAL SUCRE", "CARA-BOBO" y "PICHINCHA", armadas con tres cañones de 75 mm., dos de 47 mm., dos de 37 mm. y 8 ametralladoras; siete a ocho lanchas de quince a treinta toneladas y 30 H.P. y dos botes patrulleros de iguales características a los anteriormente citados.

La necesidad de seccionar el río resulta evidente con el fin de dar a nuestras unidades fluviales la posibilidad de combatir con las enemigas, pues, como ya se ha dicho, la desproporción de elementos a flote entre COLOMBIA y el PERU es tan manifiesta que resultaría desventajoso para nosotros llevar la batalla con el total de nuestras fuerzas fluviales frente al total colombiano. Aceptada la idea del seccionamiento, precisa estudiar, tanto desde el punto de vista estratégico como desde el hidrográfico, el lugar más conveniente para tender la compuerta del PUTUMAYO.

a).—Estudio estratégico de PUCA-URCO.—(Ver plano N° 1 y croquis 17 A y 17 B). Si se examina con detención la zona del PUTUMAYO comprendida entre YUBINETO y TARAPACA, encuéntrase que la región de los alrededores de PUCA-URCO es la que más ventajas presenta para la instalación de un barrage fluvial que tienda a seccionar el río, por las razones siguientes: 1°. Si bien abandona a su espalda fuerzas enemigas (lo que resulta inevitable dada la distribución de las bases colombianas), se halla suficientemente lejos de las más próximas para no temer golpes de mano de elementos enemigos que se trasladasen por tierra. 2°. Deja aguas abajo del barrage tres núcleos importantes enemigos: LA ENEA-ARICA, TRES ESQUINAS-SANTA CLARA y TARAPACA. 3°. Encontrándose en las proximidades del río ALGODON, remontando el cual es posible llegar a la trocha SANTA ELENA-PUERTO ARTURO, controla las líneas de comunicación de la derecha de nuestra posible posición en el MEDIO PUTUMAYO y, por tanto, cubre este flanco. 4°. Quedando situada la posición en el extremo de las vías de desplazamiento nombradas, se puede comunicar con el resto del frente sin navegar el PUTUMAYO y por tanto, puede ser apoyada

y sostenida desde la retaguardia. 5° Tiene en las proximidades casas y sembríos de cierta importancia. 6° Hace posible la infiltración de elementos de observación hasta TARAPACA empleando el río YAGUAS. 7° Ofrece la posibilidad de controlar la Boca del IGARAPARANA destacando un elemento avanzado a una posición situada sobre la margen derecha frente a dicha boca, para lo cual basta abrir una trocha que una ese lugar con PUCA-URCO. Esta fuerza avanzada podrá hostilizar el tráfico entre LA ENEA y el ALTO PUTUMAYO, replegándose hacia la posición principal en caso de ataque de fuerzas superiores.

b).—Características hidrográficas.— Sin entrar en consideraciones hidrográficas puedo decir, con la seguridad de ser entendido, que en nuestros ríos, como en todos, la profundidad del cauce y la velocidad del agua dependen, entre otros factores, de la distancia entre las orillas. Es decir, el cauce es más profundo (el brazaje será mayor) en los parajes por donde el río corre perfectamente aprisionado entre dos orillas altas y cercanas. En aquellos otros explayados, el agua se dividirá entre tantos brazos que el brazaje será menor. También la velocidad del agua decrecerá en estos últimos tramos de río.

Observando el Croquis N° 19 se notará que en la región comprendida entre la vuelta de SAN PEDRO y TARATA, se encuentra marcada diferencia en las condiciones hidrográficas del PUTUMAYO. En la curva citada y frente a PUCA-URCO o PUERTO PERUANO, por ejemplo, las márgenes están cerca una de otra, el río corre con relativa velocidad y el brazaje en el mes de mayo es de más de treinta metros en ambos lugares. Pero no sucede lo mismo en los sitios intermedios. A causa de la afluencia del ALGODON, el río se explaya en las inmediaciones de la boca y en el lugar marcado en el croquis, yo he encontrado menos de una braza de profundidad el mes de diciembre. Un estudio detallado de esta sección del río mostrará cuales son los emplazamientos más convenientes para la instalación de un barrage. Sobre todo será preciso averiguar la variación que experimenta el nivel del agua de creciente a vaciante

con el fin de determinar si es aplicable la instalación de minas flotantes y el período de tiempo en que éstas serían efectivas en lo que respecta a su visibilidad. Tales datos también son necesarios para el estudio de los obstáculos con que se puede embotellar el río.

No solamente serán indispensables las investigaciones anteriores sino también la medición exacta del ancho del río (unos cien metros en promedio); la velocidad de la corriente (que varía en las vueltas, estirones, etc., de un nudo a cuatro y medio), al comenzar la creciente, al establecerse y durante la vaciante; la clase del fondo (generalmente fangoso); el rumbo del canal (que se ha marcado en el croquis durante el año 1934; tiene cierta variación anual pero en el PUTUMAYO ésta es mucho menor que en otros ríos, el NAPO, por ejemplo); las alturas de las márgenes y la configuración general de éstas con el fin de encontrar los mejores lugares para emplazamiento de artillería (PUCA-URCO, por ejemplo, tiene una elevación muy favorable a este objeto). Tales estudios permitirán, pesando las ventajas y desventajas de instalar el barrage en uno u otro lugar de este tramo, ver cual es el sitio que por sus condiciones hidrográficas resultaría más apropiado para organizar el seccionamiento del río en los alrededores de PUCA-URCO que, estratégicamente, es el punto más conveniente para el objeto.

2.—*Seccionamiento mediante obstáculos.*

Como es sabido, el seccionamiento de áreas marítimas mediante obstáculos se ha empleado con éxito en determinadas ocasiones. Si fuéramos a hacer historia habría que citar, en lugar esencial, el famoso sitio de LA ROCHELLE, hecho por Richelieu con la ayuda del embotellamiento del puerto. Y, con mayor razón todavía, la portentosa operación de los ingleses en ZEEBRUJAS, en abril de 1918, para cerrar al tráfico la base alemana. Pero no toca a este trabajo ese estudio histórico. Si se hace referencia a tales empresas marítimas es para dejar establecida la gran seme-

janza que tendrá la operación fluvial del seccionamiento con aquéllas. Como en éstas, la compuerta que se establezca detendrá las fuerzas fluviales enemigas frente a los fuegos de artillería propia, imposibilitándoles el paso. Deberá ser suficientemente resistente para sostener el choque de las naves a plena velocidad, ser indestructible por el cañón y "tratándose de obstrucciones flotantes, disfrutar de suficiente flexibilidad para seguir las oscilaciones del nivel de agua y ceder al choque de un buque con objeto de amortiguar su velocidad poco a poco". Tales objetivos se pueden conseguir por dos métodos: barreras fijas y obstrucciones a flote.

a).—Barreras fijas.—Las barreras que se utilizan en las áreas marítimas son de tres clases: diques de materiales pétreos; estacadas o empalizadas de pilotes; y buques hundidos. De éstas las dos primeras son difíciles de emplear en nuestros ríos porque para poderlas utilizar sería menester el traslado de grandes cantidades de material a la zona por seccionar, lo que resulta imposible si se tiene en cuenta el gran peso de dichos elementos. Tampoco es dable pensar en la preparación de los mismos en el lugar escogido. Para ello, y para la instalación misma, sería necesario trasladar a la selva un pueblo de trabajadores y una factoría.

La posibilidad de seccionar el río mediante buques hundidos, en cambio, es lógica. Como ha quedado expuesto, han empleado este sistema los turcos durante la guerra de MESOPOTAMIA y los alemanes en AFRICA. El procedimiento general es rellenar el buque con cemento, vigas de hierro, rieles, etc., y fondearlo en el lugar descado. En esta forma a poco de hundido constituirá una muralla de gran resistencia, difícil de ser eliminada por el fuego de artillería del atacante.

No ha de pensarse que este procedimiento dé resultados previstos de antemano. Un vapor de las características generales del "ALBERTO", matriculado en QUITOS (cuarentiseis metros de eslora, tres setenta de puntal, trecientas ochenta toneladas gruesas), relleno con cemento

y materiales de hierro y hundido en un lugar apropiado de los alrededores de PUCA-URCO, opondrá una gran resistencia a la corriente, la cual deberá ser calculada a fin de determinar el momento de derribo y el peso necesario para contrarrestar aquél y evitar el deslizamiento. Pero tal operación, que no viene a ser otra que la que en Hidráulica se denomina vertedero sumergido, dará en este caso resultados complicados, los cuales no pueden preverse con facilidad. Para hallar datos aproximados de lo que ocurriría con tal operación sería necesario trabajar, entre otras fórmulas, la de Bazin para canales, que liga los elementos fundamentales que se deben considerar en este caso, a saber: pendiente, gasto o cantidad de agua, velocidad y sección del río. Fondeado el buque en un lugar determinado puede resultar inútil por dos causas: 1º. El represamiento es ineficaz por quedar suficiente cantidad de agua para el calado de un buque, entre la cubierta del sumergido y el nivel superior del agua. 2º. Es posible esperar que el represamiento hecho al centro del canal determine de inmediato que el agua drague el fondo tan poco consistente en este río, abriéndose así un nuevo paso franco. Fondeado en otro lugar, por el contrario, si las márgenes son bajas, puede producirse la inundación de una extensión de terreno más o menos considerable con lo cual será posible conseguir que no quede en el río ningún canal con fondo suficiente para permitir el paso de un buque. Una tercera situación que es posible esperar, sería la siguiente: fondeado el vapor al centro del canal quedarán a ambos lados pasajes francos en lo que respecta a profundidad. Pero la velocidad del agua aumentará mucho en ellos. Además, las lanchas que pasen por estos canales se verán obligadas a aproximarse tanto a las orillas que soportarán a boca de jarro el fuego de las piezas de artillería, ametralladoras y fusiles de las márgenes.

b).—Obstrucciones a flote.—Para producir en el mar la obstrucción con elementos a flote se hace uso de barcasas, maderos, cables, cadenas y redes sostenidos en flotadores o afirmados a tierra por sus extremos. En los ríos pueden usarse los mismos elementos en similares dis-

positivos, con excepción de las redes, muy difíciles de emplear dada la cantidad de palos que arrastra el río, todos los cuales acumulándose en ellas, terminarían por ejercer fuerte presión, impulsados por la velocidad del agua. En cambio es posible utilizar otro obstáculo que no se usa en el mar y que fué empleado por los alemanes en el CAMERUN: grandes árboles atravesados en el río.

La selección de uno u otro de estos obstáculos debe ser materia de estudio. De primera intención parecen más convenientes los cables y las cadenas. En Noviembre de 1932 el Comando del Destacamento PUTUMAYO hizo un ensayo de obstaculización del río por medio de cable de acero sostenido por grandes árboles de una a otra orilla. No fué sometido a prueba. De allí que no se puede decir nada al respecto. Sin embargo hay que especificar que la carga que tendría que soportar uno de estos cables o cadenas que estuviera simplemente sostenido en sus extremos sería muy grande. Imaginando que una lancha enemiga se tire a toda fuerza de máquina contra el obstáculo, habría que calcular la energía cinética de tal cuerpo en movimiento (dado por el peso en toneladas multiplicado por la velocidad en metros por segundo al cuadrado y dividido por el doble de la aceleración de la gravedad en un segundo) y la carga de ruptura que pueden soportar el cable o la cadena, dado su coeficiente de material y su mena ($R = Kc^2$ para jarcia de alambre, $R = d^2 \times 41.8$ para cadenas con concreto y $R = d^2 \times \begin{cases} 37.2 \\ 46.4 \end{cases}$ para cadena sin concreto).

En los barrajes marítimos se tiene en cuenta las necesidades del tráfico propio, dejando para éste pasajes apropiados a modo de compuerta. En la operación fluvial quizás esto no sea posible. Si así sucediera habrá que pensar en un medio de destrucción de la barrera fijo o los obstáculos flotantes cuando quiera utilizarse el río, como sería el caso si, habiendo obtenido éxito en la operación contra CAUCAYA, pretendiérase proceder contra TARAPACA. Un buen dispositivo será el que teniendo en cuenta tales po-

sibles necesidades disponga en el interior del buque hundido una o varias minas con mechas estancas, las cuales, llevadas a las orillas, permitirán la voladura del obstáculo por medio de una fuente cualquiera de energía eléctrica cuando sea necesario.

3.—*Seccionamiento mediante minas.*

La idea de seccionar un río mediante minas no es nueva ni aún entre nosotros. Como ha quedado referido en páginas anteriores, el año 1933 se preterdió este procedimiento en el PUTUMAYO.

En esta ocasión la primera idea surgió en una reunión de Estado Mayor el mes de setiembre de 1932. Consultados los oficiales de marina sobre la posibilidad de confeccionar en IQUITOS minas de emergencia, absolvieron tal consulta especificando el suscrito que si bien la construcción de tales ingenios era posible, no debía esperarse de ellos grandes resultados a causa de las dificultades que se encontraban para adquirir cascos apropiados, explosivos, alambres conductores y fuente de energía eléctrica, pues desde el primer momento se pensó en utilizar minas de fondo controladas.

Mi primer proyecto sobre construcción de estas minas fué presentado el mismo mes de setiembre. Los explosivos disponibles en plaza eran dinamita y pólvora negra, luego había que emplearlos para la carga. Como cascos se pensó en utilizar cilindros de acero en los cuales se había envasado anteriormente oxígeno y que abundaban en IQUITOS. Batería de acumuladores ordinarios suministrarían la energía eléctrica y ésta sería conducida por medio de un alambre forrado de plomo hasta el fulminante, que era en este caso una mecha estanca de las que se usa en trabajos de minado ordinario.

A causa de la carencia de personal, el autor del proyecto, destinado en colocaciones activas, no pudo ponerlo en práctica. La idea durmió hasta la llegada a IQUITOS del Teniente 1º José Mosto quien, encargado del trabajo, lo hizo

obra efectiva mejorando ventajosamente el proyecto original. Probadas estas minas de emergencia en el río ITAYA funcionaron correctamente.

El mismo oficial citado fué quien se encargó de la instalación de seis minas de esta clase en PUCA-URCO, las mismas que hizo funcionar el día del combate en ese lugar. No se consiguió averiar los barcos enemigos porque los ingenios, de escaso poder en lo que se refiere a su carga explosiva, estaban sumergidas a más de treinta metros por debajo de la superficie del río. Además, el cable que se empleó como conductor eléctrico no reunió las condiciones convenientes y el sistema, en general, era deficiente en grado sumo en lo que concierne al material.

Como resultado de la experiencia de PUCA-URCO se ha producido una injustificada desconfianza sobre el empleo de minas en los ríos. Pero no es posible formar juicios sobre un ensayo hecho en un lugar donde se carecía de todos los recursos necesarios para el caso. El autor de éste trabajo persiste en su antigua idea de que las minas subacuáticas pueden dar al PERU una potencialidad considerable en los ríos de ORIENTE. Los que sigue suministrará al lector elementos de juicio sobre tal asunto.

a).—Minas de uso posible.— Como es sabido, las minas se clasifican, en términos generales, en *controladas* e *incontroladas*, siendo las postreras siempre flotantes y pudiendo ser las primeras de igual clase o de fondo. Las últimas no ofrecen grandes seguridades para su empleo en los ríos. Una vez lanzadas al agua son activas para amigos y enemigos. Necesitando estar cerca de la superficie para que los cascos de los buques choquen contra ellas, lo que determina su explosión, ofrecen dos importantes desventajas: 1°. La dificultad para mantenerlas a una profundidad relacionada con el calado de los buques enemigos, dada la variaciones que experimenta la altura del agua. 4°. La posibilidad de que sean explotadas por los palos que arrastra el río, o de que sus orinques queden cortados por éstos mismos.

La primera desventaja que hemos anotado se puede subsanar. Aún desconociendo el brazaje del lugar donde se arrojan, es dable que el ingenio quede a la profundidad deseada bajo la superficie, merced al dispositivo empleado en la mina desarrollada en 1934 por la Casa Vickers en sus tipos fluviales. Además, se puede adoptar un dispositivo que permita alargar o acortar el orinque desde la orilla, controlando así la inmersión de acuerdo con las variaciones de nivel de agua. La otra desventaja, en cambio, es insalvable. Dados los escasos calados de las unidades fluviales, las minas tienen que quedar muy cerca de la superficie. Es decir, por donde navegan los palos. Por otra parte esta clase de elementos ofrecen ventajas en cierto sentido. Una sola del tipo más pequeño que actualmente se construya (25 Kgs. de T.N.T), basta para destruir la mayor de las naves que puedan entrar al PUTUMAYO, si su casco chocara contra ella. Además, sólo pesa 125 Kg. Por eso no se puede rechazar en absoluto la idea de su empleo. Fondeadas horas antes del ataque fluvial enemigo, por ejemplo, incrementarán en proporción considerable las posibilidades de nuestro éxito. Debe tenerse presente que siempre será posible recogerlas o destruirlas, como se hace con las de fondo, si se teme que escapen río abajo, hacia aguas brasileras.

Las minas controladas son aquellas que estallan a voluntad de un observador, que se activan o se hacen inactivas para su explosión automática. Como establecen los folletos de las casas constructoras, las minas controladas son particularmente aplicables en los barrajes de los grandes ríos y, en general, para minar los lugares cuya navegación por naves propias deba ser segura. El único modo practicable de controlarlas es mediante circuitos de fuego eléctrico, los cuales se conectan, por medio de cables que corren por el cauce, a una estación de control situada en tierra o a un buque fondeado. Pueden ser de *observación* (las que se disparan directamente por la acción de un observador, cuando se nota que la unidad enemiga está sobre ellas) o de *contacto controlado* (que son disparadas cuando la nave, me-

dian­te con­ta­cto con un dis­po­si­ti­vo de la mi­na, cierra el cir­cu­i­to de fue­go del de­tona­dor eléc­tri­co, el que pre­via­men­te se ha ac­ti­va­do desde la es­ta­ción de con­tro­l.

Da­das es­tas dos es­pe­cies de mi­nas, re­sul­ta in­ge­nuo el em­pleo en nues­tros rí­os de las de con­ta­cto con­tro­la­do por­que pre­sen­tan las des­ven­ta­jas de las in­con­tro­la­das sin sus cuali­da­des. Por tan­to, sólo de­be pen­sarse en las de ob­ser­va­ción y de éstas, muy es­pe­cial­men­te en las de fon­do.

Las mi­nas de fon­do, como lo in­di­ca su nom­bre, des­can­san sobre aque­l. El pe­so de la car­ga ex­plo­si­va que ne­ce­si­tan de­pen­de del ti­po de bu­que que se que­ria de­struir y de la dis­tan­cia en­tre el in­ge­nio y el cas­co. No es po­si­ble dar ci­fras de apli­ca­ción ge­ne­ral. Pe­ro es­ti­mo, ba­sa­do en opi­ni­o­nes di­fun­di­das por las ca­sas con­struc­to­ras, que cual­quier ca­ñone­ro co­lombia­no pue­de ser de­struí­do em­plean­do en el PUTUMAYO el ti­po *standard* de mi­na de fon­do con 500 Kgs. de T.N.T. En cuan­to a las flo­tan­tes con­tro­la­das, si siem­pre pen­sa­ra em­pléar­se­las a me­dia a­gua, por du­dar de la efi­ca­cia de las de fon­do, se­rán fon­deadas a tal pro­fun­di­dad que que­den cla­ras de la má­xi­ma in­mer­si­ón de pa­los y ob­je­tos que na­ve­gan a la de­ri­va en el rí­o. Es de­cir, va­rios me­tros ba­jo el cas­co de las na­ves ene­mi­gas, con lo cual, a igua­l­dad de masa ex­plo­si­va, no se­rán tan efi­caces como las mi­nas de con­ta­cto. Las car­gas de los ti­pos nor­ma­les que ac­tual­men­te son con­struí­dos al­can­zan los 150. y 200 Kgs. de T.N.T. El pe­so to­tal de las mi­nas de fon­do Vickers es de 420–700 Kgs., y el de las flo­tan­tes con­tro­la­das, 675–780 Kgs. en los ti­pos ma­rí­ti­mos. Am­bas cla­ses re­qui­eren una fu­ente de en­er­gía eléc­tri­ca con­ec­ta­da a las es­po­le­tas. Los ca­bles que sir­ven para unir las mi­nas a la es­ta­ción de con­tro­l son con­duc­to­res de co­bre ais­la­do con vul­ca­ni­za­ción es­pe­cial. Como la can­ti­dad de ca­ble eléc­tri­co se­ría ex­ce­si­vo si cada mi­na es­tuviera con­ec­ta­da se­pa­ra­da­men­te a dicha es­ta­ción, se las ar­re­gla en el barra­je en gru­pos de cua­tro ge­ne­ral­men­te. Cada uno se con­ec­ta por ca­ble eléc­tri­co, se­pa­ra­do, que corre por el cauce, a la es­ta­ción de con­tro­l, desde la cual pue­de ser dis­pa­ra­do se­pa­ra­da­men­te. Los

grupos se espacian una distancia tal que la explosión de uno no dañe o afecte a los otros.

El problema de la elección de uno u otro tipo debe hacerse de acuerdo con la experiencia extranjera. Al respecto un experto se expresa como sigue: "Donde la profundidad del agua no es tan grande, es preferible usar minas de observación de fondo, las que son sencillas, fáciles de colocar, no afectadas por las corrientes, de máxima durabilidad y no pueden ser barridas por el enemigo. Estas son particularmente convenientes para ser usadas en los parajes de fuerte corriente, y también en los grandes ríos donde la posibilidad de material arrastrado puede interferir las minas fondeadas. Donde quiera que sea practicable, el costo total del barraje con minas de fondo es menor que el de las flotantes, aunque requieran mayores cargas explosivas. Para las profundidades que son muy grandes para el uso económico de las minas de fondo, es necesario usar las flotantes de observación o las flotantes de contacto controlado. Las minas de contacto controlado son las más económicas en el primer costo total y como solamente las minas tocadas por buques enemigos explotan, el minimum de material se gasta en la acción. No es, sin embargo, deseable usar minas de contacto en parajes que deberán ser navegados por buques amigos, y aunque las minas pueden ser puestas inactivas para que no exploten, pueden ser golpeadas y maltratadas hasta llegar a ponerse inefectivas. En estos parajes es preferible usar minas fondeadas de observación que pueden quedar a tal profundidad que resulten por debajo de los cascos de los buques amigos que trafiquen".

Además, de las clases mencionadas hay otro tipo que podría emplearse en nuestros ríos en ocasiones parecidas a aquellas que se refieren a las incontroladas, es decir, inmediatamente antes de una acción. Me refiero a las minas a la deriva. Como es sabido, éstas marchan por sí mismas, y a favor de la corriente, al encuentro del enemigo. Ofrecen las ventajas de ser invisibles y de no poder ser dragadas. Tienen flotabilidad ligeramente negativa.

Se objetará que el empleo de tal artefacto podrá traer como consecuencia complicaciones de orden internacional por el peligro de que explodieren en aguas neutrales. No hay tal. El motor que controla automáticamente la profundidad de la mina tiene un aparato de relojería merced al cual se puede cortar a voluntad la corriente al cabo del tiempo deseado. Cuando tal suceda, la mina se hundirá, a causa de su flotabilidad negativa. Conociendo, pues, la velocidad de deriva de la mina, fácil de calcular empíricamente, puede graduarse el aparato de relojería para eliminar todo peligro. Largadas, por ejemplo, en PUCA-URCO ante un ataque inminente de las unidades enemigas, se hundirán mucho antes de llegar a TARAPACA. También se aminora en gran parte el peligro de que sean explotadas por palos flotantes, por el hecho de que marcharán en el mismo sentido de éstos. Se conseguirá máxima ventaja si se lanzan en grupos de dos o tres unidas por cordel, como los "rosarios de minas" marítimos que se usaron en la Gran Guerra contra los submarinos. Conviene recordar siempre que fueron las minas a la deriva largadas por los turcos las que hicieron fracasar la formidable expedición contra los DARDANELOS.

b).—Elección de minas.—Resumiendo lo expuesto, opino que un barraje de minas en el PUTUMAYO, a más de ser posible, dará al PERU una ventaja apreciable sobre su enemigo. Dadas las condiciones hidrográficas del río, los propósitos tácticos y estratégicos del empleo de tales ingenios y los tamaños y tipos de buques colombianos, creo que deberá escogerse minas *controladas de fondo*. Contra esta opinión se han presentado hasta ahora dos objeciones, 1º) su costo y 2º) los cuidados necesarios para su instalación.

Si examinamos estas objeciones encontraremos que, respecto a la primera ya ha quedado dicho que, a la larga, resultan más económicas que las otras. Repito que el costo total de las fondeadas es siempre inferior al de las de otro tipo, aunque requieran más explosivo. Por lo demás, tratándose de hallar un medio de privar al enemigo de sus

unidades no es posible entrar en regateos de precio. Para eliminarse de tal gasto precisaría comprar dos o tres cañoneras poderosas, lo que resulta más caro y difícil.

En cuanto a la segunda de las objeciones, es feble. No hay peligro en el manejo de estas minas. Fondearlas sería, solamente, realizar un trabajo que, así fuera difícil, no puede constituir una imposibilidad en momentos de angustia para la patria. Se hace el fondeo de estas minas bajándolas desde la cubierta de un buque mediante un cabo que lleva gancho de escape en el chicote, el cual safa cuando el ingenio toca el fondo. Para operación tan sencilla se dispone de lanchas, como la "LORETO" o la "AMAZONAS", provistas de medios adecuados. El Teniente 1º José Mosto fondeó las minas a su cargo empleando caños y cabo manila. Y pesaban tanto como una de las standars de Vickers. Además, aquéllas eran difíciles de manejar dada su forma y el río estaba controlado por el enemigo. ¿No ha de ser posible realizar ahora con facilidad una operación de clase similar, sobre todo tratándose de minas más fáciles de manejar?

Aún se presenta otra objeción contra el empleo de minas: la que se refiere a la energía eléctrica. En 1933 fué posible llevar una fuente de ésta hasta PUCA-URCO. ¿No se podría hacer lo mismo en otra oportunidad?. Indudablemente que sí. Considerando solamente la corriente necesaria para hacer explosionar las minas Vickers fluviales y no tomando en cuenta los circuitos de iluminación (de los que luego trataré), basta con tener una batería de acumuladores de tipo ordinario para conseguir el amperio de corriente que necesita el detonador para hacer explosión. Si el número de minas que se fondea es elevado, la intensidad aumentará en proporción al incremento de resistencia del cable conductor, función de su longitud. Puede hacerse el cálculo aproximado considerando que la resistencia de los conductores para la mina VICKERS de río es de 2.6 ohms por mil metros y 4.75 ohms, por mil metros, según se trate de las dos clases de cable que hay que emplear. El diámetro de éste es de 16.5 mm. y su peso 600 Kgs. por mil metros.

Este tipo de minas, cuya carga es de 500 Kgs. de T.N.T., pesa 680 Kgs. y es efectiva contra unidades de hasta tres mil toneladas de desplazamiento que naveguen a una distancia vertical sobre la mina de 20 metros. Los ingenios deberán fondearse en grupos de a cuatro, con las minas separadas 33 metros entre sí y los grupos a la misma distancia. El precio aproximado de cada elemento es de £ 35.

Así como opino por la mina de fondo para el barraje mismo, creo que debe adquirirse para nuestros ríos una cantidad conveniente de minas de contacto y minas derivantes.

c).—Brulotes y máquinas infernales.—Como ha quedado expuesto al tratar las operaciones fluviales en el extranjero, en los ríos es posible volver al anticuado método de los brulotes y las máquinas infernales. Tales ingenios no han dado resultados definitivos. Pero no por ello deberá desecharse su ayuda. Durante la guerra del 79 obtuvimos relativo éxito en el empleo de los dispositivos de la última clase, instalándolos en botes abandonados. Tal procedimiento podría rendir mejores resultados en los ríos ya que se trata de producir averías en naves de estructura muy débil.

4.—*Barraje mixto.*

Tal como se hace en las radas, puertos y parajes marítimos, podrá emplearse el barraje mixto en los ríos, de acuerdo con sus condiciones hidrográficas. En tal caso habrá que tener en cuenta que si resulta posible y fácil combinar las barreras fijas y las obstrucciones a flote (fondeando barcos al centro del canal y cerrando los pases laterales con cadenas sobre flotadores para permitir el paso de los troncos a la deriva, por ejemplo), deberá tenerse mucho cuidado al combinar en un sólo barraje las minas y los obstáculos, pues la explosión de las primeras puede ocasionar la destrucción de los segundos. Las necesidades por satisfacer, los elementos de que se disponga y la seguridad que se tenga sobre la eficacia de las minas serán las condiciones que habrá que tener en cuenta al emplear, por ejemplo, la combinación

del buque hundido y compuerta minada. En los casos en que no se espere con absoluta certeza la destrucción de los elementos enemigos a flote con tal combinación, será preferible emplear dos pasos de baraje. El primero, formado de minas, a distancia conveniente aguas abajo del segundo, hecho de obstáculos. De ésta manera si fracasa el minado será posible parar el ataque del enemigo en el segundo paso acumulando en éste el total de los elementos de apoyo, ya que éstos no son necesarios en el paso anterior. Por supuesto que en este caso se considera que el enemigo ignora la ubicación de la red de minas y que los puntos de observación y control de fuego eléctrico están mimetizados, como se expondrá luego.

5.—*Apoyo a los barrajes.*

Como en las áreas marítimas, en el río un barraje abandonado así mismo resulta tan debilitado que no se le concibe en esta condición. De aquí que al hablar de compuertas fluviales haya que tratar de los elementos de apoyo indispensables para el barraje de minas y el de obstáculos cuando se emplea únicamente uno de ellos y para este último solamente cuando se use ambos en combinación. Tales apoyos serán de dos clases: activos y pasivos. Los primeros estarán constituidos por las fuerzas armadas instaladas en tierra y en las aéreas ubicadas en la base más próxima. Los segundos, por el servicio de iluminación del barraje y los elementos de mimetización o *camuflage*.

a).—Iluminación.—Es obvio decir que un barraje, sobre todo de minas, necesita contar con un sistema de iluminación si se quiere obtener de él su máxima eficacia. Tal servicio deberá suministrar dos proyectores. Uno para alumbrar la superficie del agua que quede sobre la línea de minado y el otro para buscar y mantener iluminado al barco que navegue en la zona. Tratándose de barrajes de obstáculos, el número de proyectores será el mismo, empleado con idénticos fines. En el caso de barraje mixto

en dos pasos, habrá que aumentar dicha cantidad en uno, dada la distancia entre ellos.

El problema de los proyectores para la iluminación del barraje deberá ser considerado con sumo cuidado a fin de encontrar los que, cumpliendo los requisitos de potencia luminosa, sean fácilmente trasportables y requieran pequeñas fuentes de energía. Esta tendrá que ser un grupo electrógeno, el que podrá instalarse en tierra o a bordo de una embarcación, lo cual es más ventajoso y conveniente para trasladarlo a los puntos donde sea necesario. Para el servicio de iluminación bastará con un proyector portátil de 40 cms., fácilmente trasportable, y uno de 75 cm., más pesado que el anterior. Los del último tipo que se encuentran en plaza son de carbones horizontales, poseen pantalla para señales Morse, son fáciles de orientar y tienen un sector de iluminación comprendido entre mas 90° (lo que facilita la búsqueda de objetivo aéreo) y menos 70°. El grupo electrógeno anexo está formado por un motor a gasolina de cuatro cilindros y 16 H.P. acoplado a un dinamo de corriente continua que da 14 Kws., con 110 v. Tratándose de campos de minas, este grupo suministrará la energía necesaria para la explosión de los elementos.

b).—Camouflage.—El peligro del bombardeo por parte de la aviación enemiga, del cual habrá que cuidarse en toda forma por razones que expondré, impondrá la necesidad de mimetizar en la mejor forma posible todos los elementos que constituyen el barraje así como los de apoyo. En el caso de un campo formado por minas de fondo, esto resulta fácil manteniendo las estaciones de control de fuego eléctrico en pleno bosque, en comunicación segura con los puntos de observación, que estarán en la orilla. Para casos de empló de obstáculos será preciso tener en cuenta que si los troncos, grama, etc. que arrastra el río se detienen en éstos, quedarán ubicados por los observadores aéreos y sujetos a sus ataques. Por tanto es preciso un servicio de limpieza constante.

c).—Apoyo aéreo.—Conocida y aún presentida por el enemigo la existencia de barrajes, tratará de destruirlos

por los medios a su alcance. Ya que en el río no es posible ni dragar ni contraminar, siempre que se ejerza vigilancia, el método más conveniente para anular el barraje será el ataque aéreo empleando granadas y cargas de profundidad, las cuales destruirán los obstáculos y provocarán la ruptura de los cables eléctricos de conexión y aún la explosión de las minas, ya se trate de uno u otro sistema de barraje.

La defensa contra tales empresas enemigas, a más del camoufflage ya mencionado, lo constituyen las baterías contra aeronaves los escuchas y la aviación propia. Una base aérea deberá quedar en la proximidad del barraje, unida al comando de éste por radio, para que acudan aviones de caza a una llamada urgente, apenas aparezcan unidades enemigas, con el fin de impedir no sólo el bombardeo sino aún el reconocimiento.

d).—Fuerzas de apoyo inmediato.—Las fuerzas de apoyo inmediato del barraje procederán del Ejército o de la Marina pero en el último caso tendrán que emplear los procedimientos de la artillería e infantería terrestres o de sus similares que tienen a su cargo la defensa de costas. Es decir, el problema es militar más que naval. Por eso deberá resolverse con ese criterio. En el interesante libro del Teniente Coronel Oscar Torres, tantas veces citado; hallamos expuestas ideas básicas sobre éste asunto.

Para cerrar la navegación, dice este distinguido militar, se necesita "tener fuegos potentes de artillería sobre el río, de tanta mayor potencia cuanto mayor sea la de los barcos adversos que puedan tentar el pasaje, y de un alcance que esté en relación, a la vez, con el ancho utilizable del río y con el estirón que éste presente delante de la posición ocupada". Teniendo en cuenta que todo punto de la orilla de un río debe organizarse con capacidad para su defensa sobre todos sus frentes, el Comandante Torres expone en la forma que sigue el plan de fuegos de la posición. El conjunto, dice, deberá: "batir el río con las armas más potentes (artillería, piezas de acompañamiento) —constituir una barrera sólida sobre la orilla del río mis-

mo, para impedir los desembarcos y aniquilar las tropas adversas que se atrevan a penetrar, en sus embarcaciones, a la zona batida por las armas de infantería;—constituir barreras de fuego y callejones de fuego, en el interior del bosque, sobre los flancos y la espalda de la posición. Esto obligará a abrir anchos senderos, establecer talas, palizadas, etc., que estén bajo el fuego de las armas emplazadas en dos direcciones casi opuestas (cuidando sí, con ponerlas frente a frente, en lo que no necesito insistir);—permitir, que los puntos de apoyo que se flanquean o conjugan, estén en aptitud de concentrar sus fuegos —salvo imposibilidad absoluta— sobre uno de ellos que pudiese caer eventualmente en poder del enemigo.—Permitir por tiros bien estudiados y referidos, mantener la barrera de fuego sobre las direcciones peligrosas o que se consideren tales, aún en el caso de que el adversario emplee granadas de humo o haya neblina baja. En cuanto a las armas automáticas que tiran sobre el río, aunque se trate de *palos de ciego* deberán barrer la superficie del río, utilizando para ello las referencias y consignas establecidas, con tiros segadores horizontales y verticales; aunque este sistema encierre el peligro de un consumo exagerado de municiones”.

Poco resta que añadir al planteo del problema tal como lo hace el Comandante Torres. Hay que anotar, sin embargo, que para la defensa de la posición podrán emplearse las minas y las alambradas eléctricas utilizando las líneas eléctricas terrestres, ya que el barraje debe contar con una fuente de energía, la cual sería utilizable. La defensa antiaérea, por otra parte, estará sólida y bien organizada. Y, por último, los fuegos más potentes deberán ser suministrados, de preferencia, por cañones navales enclavados en tierra, ya que éstos por su trayectoria tendida son el más eficaz elemento de destrucción contra unidades a flote, superando en este sentido a los cañones de ejército, de trayectoria curva y menor alcance.

C.—Servicio de seguridad.

Establecido el barraje, la fuerza fluvial que tuviera

por objetivo CAUCAYA, tendría la seguridad de no ser atacada por retaguardia por los cañones enemigos, mientras el río estuviera seccionado. Pero de PUCA-URCO a CAUCAYA hay una distancia considerable. Tan larga línea de comunicación ofrece los peligros de las de su clase y extensión, agravados, en este caso, por la subsistencia de las fuerzas enemigas establecidas en el CARAPARANA, frente a CAMPUYA, en TARQUI, CALDERON y PEÑA BLANCA, bases casi todas unidas por trochas entre sí. De tales puntos podrían partir golpes de mano contra los núcleos peruanos establecidas en la margen derecha del río, como contra éste mismo, con el fin de situar y destruir el barraje. La consideración del "principio de seguridad", aplicable también a la guerra fluvial, indica que tal estado hace indispensable el mantenimiento de una vigilancia estricta en la línea de comunicación, con el fin de anular la sorpresa y obtener informes sobre las intenciones del enemigo con suficiente anticipación para que sea posible parar sus golpes.

1.—*Forma del servicio de información y seguridad en el río.*

De dos maneras podría establecerse, según se empleen medios terrestres o fluviales. Si se quisiera establecerlo con los primeros sería preciso desparramar pequeños efectivos de tropa armada a lo largo del río, provistos de transmisores radiotelegráficos, en constante comunicación con agrupamientos más fuertes intercalados entre aquéllos. Estos deberán estar capacitados para trasladarse rápidamente hacia las zonas amagadas. Como se comprende, el radio de vigilancia de tales pequeños núcleos será tan limitado como lo es su círculo de alcance visual. Además, a menos que se establezca una red de caminos terrestres, si los destacamentos no disponen de embarcaciones quedarán prácticamente inmovilizados.

El segundo sistema consistiría en hacer la vigilancia mediante pequeñas unidades a flote, unas estacionadas en determinados puntos y otras mantenidas en crucero frente

a otros lugares, como se hace en la mar en los servicios de observación y reconocimiento. Tales elementos, por su movilidad, pequeñez, su casi imperceptibilidad y la rapidez de su marcha, así como por su armamento, cumplirían la misión de vigilancia e información y serían más aptos que los grupos terrestres para parar los golpes enemigos. Estos golpes, por la necesidad que tienen las fuerzas adversas de cruzar el río, tendrían que ser hechos mediante el empleo de unidades fluviales de categoría similar a la mencionada (elementos de los que COLOMBIA se ha provisto en abundancia), para destruir y atacar los cuales sería necesario el empleo de las lanchas exploradoras.

A raíz del Conflicto de LETICIA se ha hablado bastante sobre la necesidad de disponer en los ríos de unidades pequeñas, de la utilidad de los servicios que pudieran prestar y de las características que deben reunir. Algunas opiniones son lógicas y aprovechables, tal la del Comandante Oscar Torres. Otras, en cambio, expuestas por personas que no conocen la MONTAÑA, son precipitadas y aún descabelladas. No ha de creerse, de todos modos, que la idea es nueva. Como dejé dicho, desde setiembre de 1932 se pensó en la utilización de estos elementos. Tres lanchas pequeñas fueron llevadas por el Destacamento PUTUMAYO en su avance de IQUITOS a TODOS LOS SANTOS.

2.—*Características de las pequeñas unidades fluviales.*

Con el fin de fijar ideas, no sólo para tratar el problema de la exploración y vigilancia, sino también para aclarar lo que seguirá en breve, conviene estudiar con cierta extensión las características y el posible empleo de las lanchas pequeñas en nuestros cursos fluviales.

a).—Clases de embarcaciones pequeñas usadas en los ríos.—Si recordamos lo leído anteriormente sobre las operaciones efectuadas en la Hoya AMAZONICA y aquellas otras realizadas en MESOPOTAMIA y AFRICA, veremos que ha sido usada en los ríos toda una escala de pequeñas

embarcaciones. Los turcos y los ingleses, en efecto, han empleado vapores de rueda a popa o de hélice, cañoneras especialmente diseñadas, vedettas en el TIGRIS y el TANGANYKA, chalanas de acero para el traslado del avituallamiento y toda clase de embarcaciones propias del lugar donde se actuaba. Mientras nosotros, por otra parte, hemos utilizado, algo limitadamente la canoa y la motocañoa; COLOMBIA en cambio, las usó durante el Conflicto en grande extensión. Esta nación, seguramente por consejo de la misión naval inglesa que actualmente se halla en el país, se ha preocupado de la adquisición de lanchas y embarcaciones diversas, de desplazamientos comprendidos entre seis y treinta toneladas, comprando, además, unas ocho vedettas o botes de asalto, de las cuales cuatro se hallan en el río PUTUMAYO.

b).—Empleo general.—Recordando siempre lo leído, e imaginando el total de una campaña fluvial, puede decirse que las embarcaciones de pequeño tonelaje emplearánse en los ríos con muy diversas misiones, de las cuales, seguramente, serán principales las siguientes:

—para operaciones ofensivas en las partes altas de los ríos de cabecera y aquellos otros que, sin serlo, se encuentran en vaciante;

—para realizar golpes de mano audaces contra naves y lugares de las orillas, como lo hicieron los turcos;

—para llevar a remolque brulotes y máquinas infernales hasta cerca del enemigo, como lo realizaron los mismos.

—para exploración y reconocimiento, en la forma ya tratada, del tramo del río comprendido entre los núcleos principales de las fuerzas enemigas;

—para la explotación del éxito de la batalla fluvial, como se expondrá al tratar de la persecución en la parte de este trabajo correspondiente a la Táctica Fluvial;

—para cortinajes, como será dicho luego;

—para el servicio de informaciones urgentes, enlaces durante la batalla, traslados de pequeños efectivos y elementos de estado mayor y comando, órdenes, partes, etc.

En resumen, los extranjeros han empleado con diversos fines una escala de unidades que varía desde las embarcaciones de asalto hasta las balsas y canoas, pasando por los botes-motores en general. Dadas las adquisiciones que ha hecho COLOMBIA, es de esperar que esas mismas embarcaciones y, con idénticos fines, serán utilizadas en una guerra fluvial sostenida por esa nación contra el PERU. De allí que precise estudiar las características materiales y de empleo de esas unidades, que tendremos que comprar y utilizar.

c).—Las embarcaciones de asalto.—Las embarcaciones de asalto se caracterizan por las siguientes condiciones: manga y eslora pequeñas para que resulten relativamente invisibles; poco calado, para no temer a las minas flotantes; gran velocidad y movilidad, que aumentan la invulnerabilidad proporcionada por las pequeñas dimensiones, motores silenciosos para no delatarse; posibilidad de observar a distancia al enemigo, colocarse en sus vecindades para reconocerlo, espiar sus actitudes y examinar los dispositivos de vigilancia y los pasos, obstrucciones, zonas muertas de proyectores y baterías; posibilidad de navegar por fondos muy escasos, colándose en los intersticios dejados libres por el enemigo; ser maniobreras hasta el punto que el material obedezca fielmente las impulsiones de quien lo dirige quizás por medio de maniobras brutales. Las dimensiones generales están comprendidas entre doce y veinte metros y su desplazamiento entre cuatro y veinte toneladas. Con tales características, en los ríos la embarcación de asalto podrá meterse por caños, sacaritas, etc.

En cuanto a la construcción misma de la embarcación de asalto marítima, como es sabido es ligera y posee a ambos lados de la quilla dos planos inclinados que se apoyan en el agua desde que el bote arranca, elevando la proa. Esta última condición hará que una varada a gran velocidad signifique la posible pérdida de la embarcación por efectuarse la colisión en la parte trasera. El empleo eficaz del bote de asalto en el río hace necesaria la modificación del plano inclinado así como el reforzamiento general del casco para dar al bote mayor resistencia estructural que aquella

que se necesita en los tipos marítimos. Esto significará una disminución en la velocidad, lo que no implica gran desventaja como se dirá después.

Las embarcaciones de asalto marítimas emplean para su propulsión motores de explosión en unos casos y eléctricos en otros, existiendo tipos que llevan ambas clases. Para alcanzar cuarenta nudos de velocidad en los botes de veinte metros que usan motor de explosión, se necesita unos setecientos cincuenta caballos. La perfección alcanzada por los motores durante la Guerra Europea ha permitido encerrar potencia tan alta dentro de un casco tan reducido. Como se ha conseguido un peso por unidad de potencia de cinco kilogramos por H. P., el peso del motor de setecientos cincuenta será solamente de 3.75 toneladas, quedando un amplio margen para el casco, armamento, etc.

Las muy altas velocidades que las embarcaciones de asalto desarrollan en el mar no son absolutamente posibles en los ríos a causa de los peligros de choques contra palos a la deriva y enclavados en las orillas, perspectivas de varada, etc. Tal circunstancia deberá tenerla en cuenta el PERU para la adquisición de esas unidades recordando al mismo tiempo la posibilidad de emplear estas mismas embarcaciones en el PACIFICO en caso de una guerra marítima. Las embarcaciones de asalto colombianas alcanzan ventitrés nudos de velocidad como máximo. Esto corresponde a un tipo anticuado. Utilizando una menor potencia que la que poseen esas unidades es fácil sobrepasar la velocidad que obtienen, pues con motores de 250 H. P. se consigue hoy día desarrollar más de trenticuatro nudos de velocidad disponiendo de unas 160 millas de radio de acción. Y ya que se trata de éste, precisa decir que se le obtiene mediante el compromiso entre las necesidades y el tonelaje. Los C. M. B. de finales de la Guerra Europea tenían doscientas millas de radio de acción, con las siguientes características: 18 metros de largo, 5 toneladas de peso, dos motores de 375 H. P., 40 nudos de velocidad, cinco hombres de dotación, dos torpedos de 450 mm. y un aparato de radiotelegrafía. Creo que nuestras embarcaciones de este tipo

necesitarán, por lo menos, disponer de una autonomía de acción de 100 millas. Considérase, por ejemplo, las necesidades de un avance de YUBINETO a CAUCAYA, tal como lo estamos tratando, y veráse que tal radio de acción es indispensable.

Como es sabido, el armamento de las embarcaciones de asalto marítimas es el torpedo. Ya hablaremos de la posibilidad de emplear este medio ofensivo o algún similar en el río. Por ahora basta hacer notar que, para las misiones generales que hasta aquí se han señalado a las lanchas de esta clase, les bastará poseer uno o dos cañones de diez o veinte mm. y dos o tres ametralladoras. La posibilidad de que las embarcaciones fluviales de asalto lleven morteros, proyectores y aparatos fumíferos, será tratada posteriormente. Respecto al armamento protectorio deberán tener sus motores acorazados contra las balas de fusil y armas automáticas y, en la medida de lo posible, tal blindaje deberá cubrir al personal. Un tiro de fusil perfora una chapa de acero cromado (de la mayor resistencia) de 10 mm. a 200 mts.

d).—Lanchas y botes motores.—En lo que respecta a esta clase de embarcaciones, su primera condición será que estén construídas de metal, dado el clima en que deben actuar y la posibilidad de estar a menudo bajo el fuego de fusilería proveniente de las márgenes de los ríos. Además, deberán poseer una buena capacidad de transporte a fin de que sirvan para el traslado de vitualla y personal; en este último sentido precisa tener en cuenta las reglamentaciones del "United States Coast Guard Services", que probablemente tiene más experiencia respecto a botes que cualquier otra institución similar del mundo, las cuales establecen que son necesarios diez pies cúbicos de espacio para cada persona embarcada. La flotabilidad de diez por ciento de la capacidad cúbica del bote, conseguida por tanques de aire internos en los botes de mar, no se requiere en los ríos. Dada la eliminación del oleaje etc., al hacer adquisiciones de botes deberá rebajarse este porcentaje.

En cuanto al sistema de propulsión, deberá desecharse en absoluto el de remos. Todas estas embarcaciones poseerán motores de explosión, combustión o eléctricos. Si se quiere atender a la economía antes que a otra condición, deberá pensarse en los Diessel. La Exposición Motonáutica de 1935, realizada en NUEVA YORK, ha mostrado los magníficos tipos que hoy día están en plaza poseyendo dichos motores. En esa exposición se han presentado embarcaciones muy económicas, con hélice simple o doble, capaces de alcanzar 25 kilómetros por hora de velocidad a muy bajo costo. El siguiente acápite, tomada de un artículo del corresponsal de la "Nación" de BUENOS AIRES, dará al lector ideas generales sobre las máquinas presentadas a la exposición nombrada. "El peso de los motores varía de 10 a 85 kilogramos en los casos extremos y la potencia oscila entre 1 ½ y 85 H.P. En los nuevos modelos es posible aplicar la marcha atrás mediante un sistema que permite levantar la barra del timón cuando sea necesario para dar una vuelta en redondo al motor portátil".

Si se quiere atender al trabajo sin ruido de las embarcaciones, para que no se delaten en el río, deberá proveérselas de motores a gasolina muy silenciados, lo cual resulta caro, o de motores eléctricos, los que no son tan costosos como pueden suponerse. En la Exposición Motonáutica de 1935, ya nombrada, ha aparecido un tipo de botes de paseo con propulsión eléctrica que indica la posibilidad de que nos proveamos a bajo precio de embarcaciones similares para nuestros ríos, dada la gran ventaja táctica que nos proporcionaría. Dicho tipo trabaja con dos series de baterías de acumuladores y el costo total de las muestras hoy en plaza es de 950 y 750 dólares. El radio de acción de estas unidades llega a 195 millas en unas 40 horas de funcionamiento. La velocidad varía entre 3 y 9 millas. Un dispositivo conveniente haría posible que las baterías fueran recargadas por las dinamos de nuestras cañoneras y lanchas de guerra en general.

Las dimensiones de esta clase de embarcaciones se obtendría por compromiso entre sus características. Puede decirse, en general, que una lancha de unas 4 toneladas, que desarrolle 8 nudos, que pueda llevar 25 hombres y que tenga un motor Dutz de 35 H.P. (lo cual le permitirá actuar como remolcadora), tendrá, aproximadamente, unos 32 pies de largo y 8 de manga.

En adición a las características generales dadas anteriormente, las lanchas y botes-motores deberán tener, en lo posible, protección contra los proyectiles de fusil y armas automáticas.

e).—Selección de tipos.—En resumen, para poder desarrollar las operaciones de exploración, observación y reconocimiento que son necesarias para el éxito de un avance por el PUTUMAYO, teniendo en cuenta los medios de que dispone el enemigo, debemos contar con embarcaciones de asalto y lanchas que reúnan las siguientes características generales:

Botes de asalto de cualidades superiores a las enemigas (las cuales tienen 18 metros de eslora, 2.10 de manga y 1.05 de puntal, poseen un cañón de 10 a 20 mm. en proa y dos ametralladoras, tienen dos motores "Mercedes" de 300 H.P. clu. con los cuales obtienen 23 nudos de velocidad, estando protegidos estos motores con vestiduras de acero de 3 mm.). Las nuestras deberían desarrollar mayor velocidad y tener más radio de acción. Siquiera dos de ellas deberán estar provistas de motor eléctrico para su empleo en la destrucción, por sorpresa, de las cañoneras enemigas, como se dirá luego. En general, las que más se acomodan a estos requisitos serán las Thornycroft inglesas y las M. A. S. italianas.

Teniendo en cuenta que COLOMBIA tiene en el PUTUMAYO unas veinte lanchas, deberemos adquirir un número parecido de tales embarcaciones, las que serán metálicas; de unas diez toneladas, en promedio, de desplazamiento; blindadas; con buena capacidad de transporte; un radio de acción de 30-50 millas; una velocidad de 8-10 nudos; unas con motores Diessel, otras a gasolina y otras eléctricas;

armadas con ametralladoras; de 4-10 metros de eslora y calado mínimo.

Además, deberá disponerse de unos veinte motores portátiles a gasolina (tipo Jhonson o similar) capaces de ser acoplados a canoas, monterías, batelones, etc., y con potencias de 8, 16 y 32 H. P.

D.—PREPARACIÓN DEL ATAQUE A CAUCAYA.

Seccionado el río por el barraje de PUCA-URCO y habiendo establecido entre éste y YUBINETO un apropiado servicio de exploración y seguridad, las fuerzas peruanas de ALTO PUTUMAYO estarán capacitadas para actuar sobre CAUCAYA. La preparación de la acción comprenderá: el trazado del plan de ataque, el esquema del plan de transporte de tropa y el análisis de los operaciones combinadas que quizás sea necesario realizar antes de alcanzar el objetivo final.

1.—*El plan de ataque.*

Encontrándose la posición de CAUCAYA entre las peruanas de GUEPPI y YUBINETO, la operación más lógica para el ataque será la que en el arte militar se conoce con el nombre de "la tenaza". Es decir, se tratará de obtener de todas maneras la conversión sobre CAUCAYA de las fuerzas peruanas que tomarán como base de partida GUEPPI, situado aguas arriba de la posición por atacar, y YUBINETO, que queda aguas abajo.

Entre GUEPPI y CAUCAYA se halla una posición colombiana: MONTCLAIR. Será preciso destruirla o darle la vuelta. Igual situación se presenta en el tramo comprendido entre YUBINETO y CAUCAYA, en el cual se encuentran las posiciones colombianas de PEÑA BLANCA y NARVAEZ.

2.—*El transporte de tropas.*

Como se ha dejado establecido, el único medio rápido y eficiente de transportar tropa en el río es mediante el con-

curso de unidades a flote. Tal medio será el que deberemos emplear. Pero para utilizarlo se presentan dificultades de consideración. Las cañoneras colombianas de ALTO PUTUMAYO, al abrigo de los cañones de esa pequeña fortaleza, quedan al centro de las posiciones peruanas. En esta situación pueden acudir a parar cualquier transporte de tropas que se realice aguas arriba o aguas abajo de CAUCAYA, dejando su retaguardia defendida por los cañones de la posición terrestre.

Si el comando peruano, durante el despliegue estratégico, dividiera su núcleo de unidades fluviales de guerra en dos grupos mandando el uno a GUEPPI, por ejemplo, para atender con él el transporte de tropa, y dejando el segundo en YUBINETO con el mismo objeto; se presentaría la misma situación estratégica que se ha buscado crear para el PERU en todo el río PUTUMAYO estableciendo entre las cañoneras de ALTO PUTUMAYO y las de BAJO PUTUMAYO un núcleo fluvial capaz de batir en detalle cada uno de estos grupos, pero inferior a la suma de los dos.

Las consideraciones anteriores indican, entonces, que la desventaja sería evidente para las fuerzas peruanas si dividieran su célula fluvial enviando parte de ella al YUBINETO. La necesidad de tenerla concentrada para poder aplicar sobre el objetivo, en el momento de la ofensiva, en el punto y en el momento decisivos, la mayor suma de fuerzas; hace necesario desarrollar un sistema especial para el transporte de las fuerzas terrestres que, partiendo de GUEPPI, deben caer sobre CAUCAYA. Estos elementos de transportes, además, si son débiles deben tener en cuenta que los cañones de MONTCLAIR constituyen para ellos una valla infranqueable y un peligro evidente, apenas pierdan el apoyo de la artillería peruana de GUEPPI, a cuyo amparo podrán haberse concentrado.

Dada la distancia que separa MONTCLAIR de GUEPPI, la más lógica solución del problema consiste en dar la vuelta a la posición colombiana. Una trocha terrestre tirada cerca de la margen derecha pondrá a nuestras tropas

en capacidad de alcanzar un lugar de la orilla que queda aguas abajo de MONTCLAIR, estableciendo frente a dicha posición un núcleo de fuerzas provistas de artillería, con el objeto de fijar en ella a los efectivos enemigos a fin de impedirles que concurren a la defensa de CAUCAYA, y, si el desequilibrio de elementos en aquella posición nos fuera favorable, tomarla a fin de amargar el flanco derecho de CAUCAYA y la retaguardia de dicha posición, mediante la trocha MONTCLAIR-PUERTO BOY.

Conseguida la vuelta a MONTCLAIR se presentará el verdadero problema: el transporte a CAUCAYA de las tropas que hayan llegado a la orilla. Esto no se podrá efectuar sino mediante el empleo de lanchas pequeñas, moto-botes, moto-canoas y quizás una o dos albarengas que se haya conseguido pasar anteladamente. Tal concentración de elementos, en un lugar posiblemente vigilado, no podrá hacerse sino de manera progresiva y en un tiempo relativamente largo para no llamar la atención del enemigo. Por eso deberán elegirse con toda anticipación las unidades que se necesiten emplear, adaptarles ciertos elementos defensivos, instalar los afustes para la colocación de cañones de uno o dos centímetros y armas automáticas y, verificado todo esto en una base, trasladarlos lentamente a la zona de concentración, por medio de lanchas comerciales o en viajes nocturnos, internándolos en los caños y quebradas donde deberán quedar perfectamente mimetizados e ignorados aún por el común de las tropas propias a fin de obtener con ellos todos los efectos de sorpresa que se consiguen cuando en una operación se presentan elementos ofensivos que el enemigo no esperaba y que ocasionan su confusión, la destrucción de su iniciativa, el debilitamiento de su esfuerzo, el resquebrajamiento de su moral y la elevación de la propia potencialidad.

Precisa añadir que para obtener el máximo rendimiento de estos elementos de transporte es necesario cubrirlos de ataques que pueden producirse por su retaguardia si el enemigo utiliza las ocho o diez unidades de clase similar que COLOMBIA tiene entre PEÑA BLANCA y PUERTO

ASIS. Las barreras de fuegos establecidas en GUEPPI y frente a MONTCLAIR aseguran tal protección en lo que respecta a los trasportes empleados aguas arriba de CAUCAYA.

En cuanto al traslado de las tropas que tengan YUBINETO como punto de partida, el problema es menos complejo. Tal operación deberá realizarse mediante las cinco lanchas de guerra que constituirán la flotilla PUTUMAYO, una o dos unidades comerciales que será preciso mantener en el río y las fuerzas sutiles de que este núcleo deberá estar provisto. El transporte no será tan sencillo por el obstáculo que a la progresión de la fuerza peruana pueden presentar PEÑA BLANCA y NARVAEZ. Si éste es de consideración, será preciso ejecutar una o dos operaciones combinadas contra esos lugares si no se consiguiera eliminarlos mediante un ataque aéreo de consideración.

3.—*Las operaciones combinadas contra puntos no fortificados de las orillas.*

Dada la actual distribución de fuerzas colombianas en PEÑA BLANCA y NARVAEZ, en lo que sigue trato el ataque a estas posiciones como uno *combinado* efectuado contra una posición que carece de fortificaciones de concreto, defensas fluviales pasivas, etc., y sólo cuenta con el fuego de los cañones terrestres, el de armas automáticas y el de fusiles. La distribución estratégica de las fuerzas colombianas y el plan de bases que parece seguir esa nación en el PUTUMAYO, indica como muy posible que PEÑA BLANCA y NARVAEZ sean por mucho tiempo lo que hoy son: destacamentos de cobertura del núcleo principal de CAUCAYA.

Considero que la operación se desarrollará solamente contra fuerzas terrestres porque creo que no es de esperar que las cañoneras colombianas, inferiores en fuerza a nuestra flotilla del PUTUMAYO, dejen el amparo que le prestan los cañones de CAUCAYA para bajar a impedir el ataque a PEÑA BLANCA, desamparando, a su vez, dicha posición, sometida a la contingencia de un golpe de mano, posible y esperado por COLOMBIA, que provenga de GUE-

PPI. No obstante tal concepto, a continuación se considera el caso de un combate de encuentro entre el convoy peruano y las cañoneras colombianas, producido a causa de la salida de éstas de CAUCAYA. La contingencia de una batalla sostenida en PEÑA BLANCA o NARVAEZ por nuestros elementos contra la fuerza combinada de los elementos fluviales y los de tierra colombianos, no ha sido tratada porque asumirá características similares a las que ha de adquirir el ataque a CAUCAYA, el cual será estudiado en detalle.

a).—Constitución de las fuerzas.—Precisando mediante valores globales, puede decirse que la fuerza que va a efectuar la operación combinada se compone de los siguientes grupos:

El grueso:—Formado por la escolta ("NAPO" y "PORTILLO"), fuerte en seis cañones de 47, cuatro de 37 mm. y seis ametralladoras. Los trasportes (lanchas X, Y, Z, de un desplazamiento comprendido entre cuarenta y ochenta toneladas), posiblemente armados con cañones, si se dispusiera de reserva de éstos en el PUTUMAYO al iniciarse las operaciones.

La escuadrilla de protección:—("LORETO", "AMAZONAS" y "AMÉRICA"), fuerte en ocho cañones de 76, dos de 65, tres de 47, seis de 20 mm. y seis ametralladoras.

La flotilla ligera:—Formada, por lo menos, de dos embarcaciones de asalto, seis moto-botes o moto-lanchas y diez moto-cancas y embarcaciones similares. Las mayores de éstas unidades dispondrán de cañones ametralladoras de 20 a 10 mm. y de ametralladoras de 7.65 mm., armas éstas últimas de que estarán dotadas también las embarcaciones más pequeñas.

Las tropas:—En número determinado por la capacidad de transporte total de las unidades fluviales. Todas ellas serán, seguramente, de infantería y estarán provis-

tas de cañones de acompañamiento, ametralladoras pesadas, fusiles-ametralladoras y fusiles.

b).—Plan de la operación.—Como todo golpe contra una posición terrestre que está situada en la orilla de un río, la operación comprenderá un ataque frontal, para fijar al enemigo, y dos de flanco para maniobrarlo. Para conseguir este resultado será indispensable que una parte de la fuerza rebese la posición para operar desde aguas arriba. Esto sólo será posible, en el fragor del combate, para las unidades de la flotilla ligera y, quizás, para un transporte y un buque de escolta, siempre que los dos últimos puedan desarrollar alta velocidad.

Los cañones de la fuerza fluvial forman la artillería del núcleo expedicionario. Ellos deberán batirse contra la posición terrestre, en un duelo que es algo diferente a los combates de unidades marítimas contra las fortificaciones costeras y más bien similar a la operación de apoyo de desembarco naval. Nuestra Marina no tiene formada una doctrina que regule tal operación. Mientras se desarrolle, deberá ceñir su comportamiento en el combate aplicando de la mejor manera posible las enseñanzas que contiene el "Reglamento Provisional de Artillería" (Instrucción General para el Tiro) (1933) del Ejército. De acuerdo con éste, *preparará* el tiro (formación del haz, adaptación de éste al objetivo, organización, etc.); *lo ejecutará* (repartición de la zona por batir, observación, ejecución del tiro percusiente sobre personal ligeramente abrigado, ejecución del tiro de tiempo, depuración, transporte, etc.); y *conducirá* el fuego (tiro contra personal y tiro de destrucción). Es decir, el tiro naval deberá hacerse considerándolo como un grupo de artillería terrestre.

c).—Misiones de los elementos que forman la fuerza.—En término generales, y en la medida de lo posible, la artillería de la flotilla de protección actuará como *artillería de acción de conjunto*, enlazada mediante comunicaciones navales con los buques de escolta que actuarán como *artillería de apoyo directo*, comunicándose, a su vez, con las tropas desembarcadas. La primera ejecutará tiros de

destrucción contra baterías y, excepcionalmente, de *protección*. La artillería de los buques de escolta hará tiros de apoyo directo y protección. Se requerirá gran coordinación entre la infantería y los buques, para lo cual deben desarrollarse métodos de enlace, tomando por base los que señala el reglamento ya citado de nuestro Ejército.

La flotilla de protección estará destinada a batirse con los cañones terrestres y a ejecutar el ataque frontal. Sólo deberá usar en sus cañones granadas explosivas u ordinarias. Los buques de escolta estarán destinados a echar a tierra el segundo escalón de desembarco, protegiendo la progresión de las fuerzas por medio de sus cañones, que emplearán también granadas ordinarias. La flotilla ligera trasladará a los flancos el primer escalón de desembarco, apoyándolo con el fuego de sus cañones y armas automáticas en general. Las tropas darán el combate en tierra, de acuerdo con los principios tácticos del empleo de la infantería. Todas las unidades mantendrán la vigilancia del cielo y sostendrán el combate contra los elementos de aviación enemigos en caso de carecer de apoyo aéreo, lo cual no es de esperarse pues dicho sostén es indispensable no sólo para el ataque sino también para toda la progresión de la fuerza en el río.

d).—Plan de fuego naval.—Los cañones de 76 mm. de la flotilla de protección serán los encargados del fuego de destrucción y de contra-batería. Emplearán granada ordinaria. Procurarán quedar en situación que les permita herir las obras enemigas por fuego de flanco o enfilada. Se calcula como necesarios diez disparos por metro de trinchera y cien por nido de ametralladoras, corregidos éstos últimos después de disparar veinticuatro. Habrá que emplear fuego por baterías en haz convergente.

Los cañones de 65 y 47 mm. de la flotilla de protección harán tiro de apoyo directo y protección, empleando granada ordinaria. La misma clase de tiro, y con la misma munición, será efectuado por los cañones de 47 y 37 mm. de los buques de escolta.

Los cañones de 20 mm. y las ametralladoras anti-aéreas harán tiro contra aviones. Si éste no es necesario cooperarán en el apoyo directo y protección.

Todas las armas automáticas dispararán contra el personal enemigo.

e).—Efecto del fuego de los cañones navales sobre la posición terrestre.—El efecto del fuego de los cañones navales sobre las trincheras y nidos de ametralladoras no será decisivo. Dada la heterogeneidad de calibres y clases de munición y el diverso número de cañones que, según las posiciones adoptadas por los buques, harán fuego; precisará a veces determinar el efecto destructor en términos numéricos. Esto podrá hacerse empleando la fórmula que da el volumen, en metros cúbicos, del embudo producido en tierra por una serie de tiros que constituyen una rosa que no tenga una dispersión lateral mayor de diez y seis metros, a saber:

$$W_2 = 0,115 \times n \times W \left(1 + \frac{5,477}{10 \frac{n}{400}} \right) \text{ en la cual,}$$

precisa obtener el valor de W para una sola granada, mediante la fórmula:

$$W = Q \times Q_1 \times N_2 \times p^{1,2} \times v^{0,9}$$

f).—Ataque de noche.—Si se cuenta con una carta a gran escala de la posición enemiga, o un plano director, y aún a veces sin estos elementos, desde el punto de vista fluvial es ventajoso desarrollar el ataque en la noche. Las lanchas desaparecen en la oscuridad colcándose así en igualdad de condiciones de visibilidad con el enemigo, lo que no sucede de día pues durante éste, enmascarado, es prácticamente invisible, mientras que las naves destacan bien en el fondo del río. En la noche, en cambio, ambos

referirán su fuego por los fogonazos de los cañones de su enemigo. Además, durante la oscuridad es muy fácil desbordar la posición terrestre para atacar desde el flanco superior.

E.—CONSIDERACIONES SOBRE UNA POSIBLE BATALLA FLUVIAL.

En lo que sigue se hace consideraciones de orden estratégico sobre una batalla fluvial. Se encontrará junto con ellas algunas notas tácticas, que no pueden ser eliminadas al tratar tal punto.

1.—*Posibilidad de la batalla de encuentro.*

En los párrafos anteriores he expresado que será difícil que las lanchas enemigas abandonen la posición de CAUCA-YA para salir a batirse contra nuestras unidades fluviales que se hallen en progresión ascendente por el río. Es de esperar que esto ocurra. Pero en la guerra muchas veces sucede lo que no considerábamos posible. El enemigo puede ceñir sus acciones a planes insospechados por nosotros. Puede disponer de elementos ofensivos que ignoramos. Puede juzgar su misión con criterio diferente a aquel que nosotros hemos empleado. Puede intentar sorpresas audaces. Y puede, por último, maniobrar equivocadamente. En cualesquiera de estos casos, si adelanta sus unidades por el río las nuestras podrán encontrarse bruscamente ante ellas. Si tal sucede, aunque en fuerzas materiales seamos más poderosos, la falta de un plan que contemple esta eventualidad podría sernos fatal. De ahí que sea menester estudiar la forma de evitar ese encuentro sorpresivo, si así se deseara, o de afrontarlo en caso necesario, empleando nuestra fuerza de la mejor manera posible y con máxima energía para provocar la destrucción del enemigo.

a).—Medios de evitarla.—El medio que nos permitirá evitar la batalla sorpresiva es la información constante sobre el enemigo. Esto se puede lograr mediante un sistema de exploración protectiva.

La limitación de caminos que puede emplear el enemigo y el exacto conocimiento de su punto de partida y destino hace muy fácil en el río el desarrollo de esta forma del servicio de seguridad naval. Para ponerlo en práctica sólo será preciso desarrollar una doctrina que determine exactamente la posición de la fuerza exploradora con relación al grueso, la coordinación del avance de ambos, el modo de asegurar un contacto temprano y la forma de disponer los exploradores para que se apoyen mutuamente y puedan pasar a la exploración de contacto estratégica y táctica. Mediante la exploración protectiva será posible conocer exactamente (bien por transmisión verbal de uno de los exploradores o por el empleo inmediato de la radiotelegrafía) los datos que el grueso necesita para disponerse a la batalla y para el despliegue de la escuadrilla de protección. Tal como se hace en la mar, el contacto no deberá ser perdido pues es indispensable que nuestras fuerzas, mediante la exploración táctica, conozcan durante el desarrollo de la acción las maniobras de las naves enemigas, las averías que sufran, los desembarcos de fuerzas en las orillas, etc., hechas en zonas que pueden estar fuera del alcance visual de las unidades mayores.

Ya que se ha hablado de la exploración, conviene dar aquí algunas ideas respecto a las posibilidades y ventajas de los cortinajes. No es posible pensar en tender alrededor de las unidades fluviales mayores los cortinajes que se disponen en la mar en torno de los buques de línea. Sin embargo, hay que meditar seriamente en que es preciso defender a las lanchas de guerra de los ataques que, con elementos desconocidos, puedan provenir de las unidades sutiles enemigas. De ahí que los elementos ligeros que formarán la línea de exploradores deben tener, además de la misión propia de los que cumplen tal función, otra especial. Esta será la misma que se encarga a las unidades que forman la cortina ofensiva en el mar: destruir los elementos de exploración del enemigo. Pero esto no se hará solamente para negar la información propia, como ocurre

en el océano, sinó también para evitar la aproximación de esos exploradores a las unidades de protección, de transporte y de escolta. Además de tal especie de cortina ofensiva, deberá preverse la formación de otra defensiva cercana a nuestras lanchas de guerra, tanto para batir a los elementos ligeros que hayan conseguido infiltrarse, cuanto para que, trasladando órganos de estado mayor de uno a otro punto, mantengan el enlace efectivo entre exploradores, cortina, unidades de protección, transportes y fuerzas terrestres.

2.—*Modo de afrontarla.*

Si no obstante las precauciones tomadas fuera necesario sostener la batalla fluvial o si lo último se hiciera por considerarlo favorable, su desarrollo deberá realizarse de acuerdo con consideraciones que precisa tener en cuenta. Son éstas las que procuro tratar a continuación.

a).—Plan de la organización ofensiva-defensiva.— En el area fluvial donde se desarrolle la batalla naval se encontrarán, por nuestra parte, tres clases de elementos bien diferentes: unidades de guerra en general, mercantes utilizadas como transportes y elementos de infantería del Ejército. Naturalmente que son los primeros los llamados a sostener la acción. Los segundos deben evitarla para no ser destruidos. Queda por establecer el papel de los terceros.

La capacidad combativa de los elementos terrestres embarcados disminuye en elevado porcentaje. Metidos los infantes dentro del estrecho campo de una nave apenas si podrán emplear sus armas automáticas y sus fusiles para defenderse. Contra una pequeña posibilidad de herir mediante tal procedimiento, presentan, en cambio, una gran facilidad para ser destruidos ya que están verdaderamente hacinados en naves débiles y prácticamente indefensas. De primera intención parecerá que lo más lógico es hacerlas retirar en los barcos que los conducen, mientras las fuerzas fluviales sostienen el encuentro. En tal caso su suerte queda siempre ligada a las alternativas del duelo fluvial. Si las

lanchas de guerra son destruidas, el enemigo explotará su éxito persiguiendo a los transportes hasta hundirlos.

Mayores posibilidades de mantenerse íntegras encontrarán las fuerzas terrestres interviniendo en la acción, lo cual, por otra parte, estará más de acuerdo con sus deseos y con la necesidad de mantener su moral. Esto no podrá ser posible si no se prepara un plan mediante el cual pueda hacerlos intervenir en la batalla cooperando con las unidades a flote. Para ello es preciso lanzarlas a tierra a fin de que se organicen en la orilla (en ambas márgenes si esto es posible), de tal modo que puedan hostilizar al enemigo con sus cañones de acompañamiento, sus armas automáticas y sus fusiles, mediante fuegos dirigidos, especialmente, contra las lanchas pequeñas, moto-botes, canoas, etc. Deberá, por tanto, estudiarse un plan de desembarco y fuegos para que sea puesto en práctica por las tropas transportadas en caso de una batalla de encuentro.

b).—Empleo de los elementos fluviales mayores.— Su misión es eliminar los elementos fluviales enemigos. Para ello las cañoneras pueden emplear tres métodos: destrucción por el fuego de cañón, destrucción por el choque (similar al empleo del espolón en la mar, aunque no tengan dicho dispositivo) y apresamiento mediante el abordaje. Parecerá que el estudiar tales métodos no corresponde por completo a estas notas, que son estratégicas, hasta ahora, en su mayor parte. Esto es relativamente cierto. Tratarlos, en efecto, corresponde a la Táctica. Pero también a la Estrategia en ciertos aspectos, con el concepto de Darieus en "La Guerra Sur Mer" (págs. 19 y 418). De allí que aborde tal estudio creyendo que no tiene mayor importancia el que me adelante a presentar aspectos tácticos en esta parte de mi trabajo, cuando debiera dejarlos para otra sección. Esto no excluye, por lo demás, el hecho de que posteriormente haga el estudio con mayor detención, en todo lo que concierne al combate y demás temas tácticos. Creo que no es inútil decir que no es anacrónico hablar aquí del espolón y el abordaje. Como he expuesto, en el avance a KUT-EL AMARA Cookson murió, con el

hacha en la mano, cuando saltaba a una gabarra turca que obstruía el río para lograr un pasaje por donde se colaran sus unidades. Y en las operaciones del CAMERUN, el "MACHTIGAL" fué hundido cuando se lanzaba al abordaje del "DRARF".

3.—*Consideraciones sobre los tres métodos de combate de las unidades fluviales mayores.*

Para afrontar el combate en las tres formas anotadas, provocándolo o resistiéndolo, las unidades mayores necesitan ciertos requisitos y características. Examinémoslos y hagamos un breve estudio sobre si los poseen los nuestros y los enemigos.

a).—*Consideraciones generales.*—En lo que respecta a las condiciones generales de resistencia estructural, maniobrabilidad, compartimentaje, potencia para remolque y medios de combatir incendios, según el uso que se ha de hacer de ellas en el combate, las lanchas fluviales deberán poseer condiciones en el porcentaje aproximado que sigue:

Para el duelo a cañón:—Resistencia estructural: La necesaria para dar máxima garantía al trasporte del armamento y a sus fuegos por salvas.

Maniobrabilidad: La conveniente para las escasas evoluciones que serán necesarias en el río durante el combate.

Compartimentaje estanco: El máximo para no hundirse por pérdida de asiento debido a averías producidas por el fuego de cañón. Medios accesorios para reparar averías.

Potencia de remolque: Media, para poder sacar de combate a las unidades de la propia fuerza que hayan sido heridas.

Medios para combatir incendios: Máximos.

Las unidades enemigas reúnen estas condiciones en mayor porcentaje que las nuestras, salvo "LORETO" y "AMAZONAS".

Para el combate de espolón:—Resistencia estructural: Máximo para provocarlo.

Maniobrabilidad: Máxima para provocarlo y para evitarlo.

Compartimentaje estanco: Inútil si se es herido por el contrario. No afecta para herir.

La resistencia estructural de la "LORETO", "AMAZONAS" y "AMERICA" les permite procurar el hundimiento de otras unidades atacándolas por choques en el través. La "NAPO" y la "PORTILLO" no deberán intentar tal sistema a causa de su debilidad estructural.

Cualquier cañonera colombiana está capacitada para atacar en esta forma.

Apresamiento mediante el abordaje: Resistencia estructural: Media para intentarlo.

Maniobrabilidad: Máxima para provocarlo y rehuirlo.

Capacidad de remolque: Máxima para poder sacar a la unidad abordada a lugar seguro.

La "AMERICA" y la "PORTILLO" son las más capacitadas para proceder al abordaje. En menor extensión la "AMAZONAS" y la "LORETO". La "NAPO" no reúne requisitos, por su escasa resistencia estructural.

En lo que atañe a la velocidad, su influencia será como sigue:

Para el duelo a cañón: No influye en la misma proporción que en el mar porque realmente en el río no se logra posiciones mejores para concentrar desarrollando mayor velocidad. La única ventaja que puede proporcionar el poseerla en mayor grado que el enemigo, es que servirá para mantenerse fuera del alcance de sus cañones, o ponerlo bajo el alcance propio, tratándose de un estirón del río.

Para el ataque de espolón y el abordaje: Da más facilidad de maniobra para provocarlo o evitarlo.

Las tres unidades de guerra colombianas de ALTO PUTUMAYO tienen mayor velocidad que cualquiera de las nuestras.

En lo que atañe a las comunicaciones y enlaces para actuar mediante uno cualquiera de los tres métodos, precisa desarrollar la doctrina en tal forma que aquéllas se puedan evitar en grado máximo. Se ignora si esta situación se presenta en el enemigo. Pero sí se sabe que no existe entre nosotros.

Respecto a las condiciones de iluminación necesarias para el combate, éstas serán empleadas:

En el duelo a cañón: Por proyectores: Para cegar al enemigo y facilitar el tiro.

Por *tracers*: Para facilitar el tiro.

En el ataque con espolón y el abordaje: Por proyectores: Para alumbrar al buque que va a ser esponeado, haciéndose tal iluminación por otro buque. Lo mismo para el que va a ser abordado.

El sistema de iluminación de nuestras unidades es malo, así como el del enemigo. Con proyectores de 10" a 18" sería mejorada esta situación que se hace más difícil si se tiene en cuenta que sólo los cañones de 20 mm. y las ametralladoras tienen proyectiles trazadores.

En cuanto al armamento que será necesario tener para esta clase de combate, habrá que considerar:

Para el ataque por espolón: Será menester poseer fuerte armamento de cañones para neutralizar el fuego del contrario, ya que mediante éste tratará de impedirse la aproximación para el ataque. Además, naturalmente, será de gran ventaja tener montado en la proa un verdadero espolón de ataque.

En el ataque para abordar: Como en el caso anterior y con los mismos fines, será necesario disponer de

potencia de cañones. Además, deberá tenerse a bordo las antiguas armas de abordaje (hachas y machetes) y otras modernas como revólveres—ametralladoras y granadas de mano de infantería.

Nuestras unidades fluviales no están preparadas, desde el punto de vista de armamento, para emplear estos dos sistemas de anular al enemigo. En cambio precisa saber que en las condiciones de compra de la "SANTA MARTA" y "CARTÁGENA" se estipuló que estarían provistas de "espólón de acero—níquel de quitar y poner". Se ignora si dicha cláusula fué cumplida y, de haberlo sido, si aún existen a bordo de las cañoneras enemigas tales aditamentos.

En cuanto a las condiciones generales que son necesarias, respecto a armamento, para el duelo a cañón, deberán tratarse en acápite especial.

b).—Armamento ofensivo y defensivo necesario para el duelo a cañón.—Como es natural, el armamento que se necesita para tal empeño son cañones, considerando el asunto desde el punto de vista ofensivo. Veamos qué condiciones son necesarias y cuáles reúnen nuestras piezas y las del enemigo, teniendo siempre en cuenta que se trata de combates entre unidades solamente.

Disposición de los cañones a bordo.—Es preciso adoptar la mejor distribución de cañones en las cubiertas de las lanchas para lograr arrojar sobre el enemigo, simultáneamente, el mayor peso de metal posible. Considerando que el ancho del río casi nunca permitirá el combate de través, cada lancha debe tener concentrados en proa sus cañones de mayor calibre, para lo cual la mejor disposición es el tresbolillo. Los cañones pequeños podrán ser dispuestos en las bandas con sectores de tiro lo más hacia proa que sea posible.

Alcance.—Con tener importancia el menor o mayor alcance de los cañones que actúan en el río, no tiene éste asunto la máxima importancia que en el mar. Si poseerlo en la primera condición capacita a una lancha de guerra

para combatir en cualquier lugar, el carecer de él puede compensarse mediante una situación apropiada, como se tratará después. Esta última condición será la nuestra pues nuestros cañones de 76 mm. (con sus 8600 mts.) tienen menor alcance que los Bofford colombianos de igual calibre. Ese alcance es el mayor que poseemos, siendo el menor, el que corresponde a los cañones de 37 mm. (3000 mts.).

Número de piezas.—Es indispensable poner en fuego el mayor número de piezas que sea posible, para lo cual se deberán armar las lanchas mercantes de transporte tal como lo hicieron los ingleses en MESOPOTAMIA y como se realizó en nuestro Oriente en 1933. Sin considerar el armamento que posiblemente se instalará en los transportes para realizar la operación que venimos tratando, nuestra flotilla del PUTUMAYO podría poner 32 cañones en fuego contra los 20 ó 22 que presentarían las cañoneras o los vapores colombianos.

Calibre.—No existe, prácticamente, una limitación de calibre en el río. Los monitores fluviales ingleses, por ejemplo, calando cinco pies, llevan cuatro cañones de 120mm. Diseñadas nuestras lanchas para portar piezas más pequeñas, tendremos que contentarnos con poseer el mayor número posible de los de 76, 65 y, quizás, 80 mm. La artillería de éste calibre jugará el papel de artillería primaria.

Además de los cañones de tales calibres poseemos en el río los de 47, 37 y 20 mm. Los del primero de estos calibres son inapropiados para el combate fluvial y deberá tenderse a eliminarlos de las lanchas de guerra.

Los de los dos últimos, en cambio, son de gran utilidad y en caso de preverse el incremento en número de piezas de esta clase, deberá tenderse hacia la adquisición de los "Pom-Pom" ingleses de 40 mm. Los cañones pequeños formarán las baterías secundarias, las que siempre serán utilizables contra las lanchas mayores enemigas, dada la distancia a que se combate en el río.

Y ya que se habla de calibres y cañones en general, precisa decir, de paso, que es indispensable uniformar aquel y los tipos usados en el Oriente. Tenemos en nuestras lanchas de guerra cinco calibres y cuatro marcas diferentes en los treinta y dos cañones de las cinco unidades que constituirán, posiblemente, la flotilla del PUTUMAYO. Tal heterogeneidad es peligrosa y hay que eliminarla. Deberá tenderse a que las lanchas de guerra sólo tengan cañones de 76 y 37 (ó 40) mm. Vickers.

Velocidad de tiro.—La velocidad de tiro de los cañones que forman la baterías principales debe ser tan alta como sea posible, lo que no ocurre con los tipos anticuados que tenemos en Oriente. Esta condición es aún más necesaria con los cañones de pequeño calibre, los que deberán arrojar verdaderos chorros de proyectiles para hacer barrajes. Es difícil obtener con nuestros Vickers de 37 mm. una velocidad de fuego constante de cien a trescientos tiros por minuto, cifra que dió la casa constructora al entregarnos ese material hace muchos años. Los modernos cañones ingleses de 40 mm., en cambio, dan una velocidad constante de doscientos tiros por minuto.

Calidad de proyectil.—*a).*—Penetración. Como ninguna cañonera enemiga posee coraza, no precisa que los proyectiles de nuestros cañones tengan gran penetración. Es bastante con los 270 mm. (en la boca) de los de 76 mm., y aún con los 84 mm. (en la boca) de los de 37 mm. Hay que considerar que también se encuentran en esta condición los proyectiles de los cañones enemigos pues nuestras lanchas de guerra no están acorazadas. *b).*—Clase de proyectil. Como no hay corazas que batir no se necesitará utilizar la granada perforante. El schrapnell, usado contra personal al descubierto, tampoco deberá usarse pues aquí se presentará siempre abrigado. Luego el mejor proyectil contra las unidades fluviales enemigas será la granada explosiva u ordinaria que produce efectos decisivos contra el material ligero de los cascos y contra el personal abrigado, por los fragmentos que dispersa. B—33

Posibilidades de emplazar cañones en tierra.—Considerando que el tiro curvo de los cañones que utiliza el Ejército no los hace aptos para batir naves, deberá pensarse en la posibilidad de desembarcar cañones navales y emplazarlos en tierra, cuando sea indispensable hacer fuego desde ésta contra las embarcaciones enemigas. Para ello en el futuro deberá preverse una clase de montaje naval que pueda adaptarse fácilmente a los accidentes de las orillas de los ríos. Reclamo como propia la idea de utilizar troncos de árbol para colocar sobre ellos los cañones, aprovechando la resistencia que ofrecen las raíces. Tal se hizo, por primera vez, en el PUTUMAYO, en 1932.

En cuanto al armamento defensivo que deben poseer y que poseen nuestras lanchas fluviales y las enemigas, precisa considerar lo relativo a la coraza y lo que se refiere a la defensa de los cañones y el personal.

Como he de decir en otro lugar, hace tiempo que se construyen *monitores* de río porque tales unidades son necesarias para ciertas operaciones fluviales, como expondré a su turno. Los monitores, por ser tales, tienen coraza. Nuestras lanchas, en cambio, no la tienen ni tampoco las del enemigo y no existe la posibilidad de que uno u otro la adapten. No deberá pensarse, entonces, en la coraza como elemento protector. La mejor doctrina respecto a la defensa de nuestras lanchas es aquella que señala que toda la ventaja está en suprimir al adversario atacándolo furiosamente.

Si el casco mismo no puede tener protección, hay órganos vitales que sí deberán poseerla. Tales las máquinas, los guardines, los puestos de comando, etc. A menos de que se adopte un plan de modificación de nuestras unidades, precisará tener muy en cuenta que todas ellas tienen órganos vitales al descubierto, al contrario de lo que sucede con las lanchas de guerra enemiga,

Los cañones y el personal han de estar protegidos, contra lo que ocurre actualmente, del fuego adverso. Deberá disponerse manteletes y pequeñas corazas para librar a nuestros tripulantes de los proyectiles de ametralladoras y

fusiles enemigos, así como de los fragmentos de granada. Hay que recordar que las cañoneras colombianas son algo así como unas cajas cerradas. De nuestros buques, por el contrario, hay algunos, como el "NAPO", que exhiben a su personal ante el enemigo en condiciones similares a como estaría embarcado en una balsa.

4. — *Desarrollo del duelo a cañón.*

En el combate fluvial a cañón, como en el marítimo, se presentan tres problemas distintos, que nuestro "Reglamento de Tiro" señala y determina, y que vamos a analizar, a saber: a).—Tiempo y lugar en que las unidades irán a combatir. b).—Utilización del máximo poder ofensivo. c).—Dificultar al enemigo el empleo de su poder ofensivo y hacer que su efecto disminuya lo menos posible la propia potencialidad.

a).—Tiempo, lugar y condiciones en que la flotilla deberá combatir. No es necesario considerarlo, ya que los supuestos estratégicos hechos desde el principio de este trabajo los señalan de manera clara.

b).—Empleo del máximo poder ofensivo.—Como he dicho anteriormente, dado el armamento de que disponen nuestras unidades, puédesse considerar, sólo para los efectos del estudio de su comportamiento, que poseen artillería principal y media. La primera estará formada por los cañones de 76 y 65 mm. La segunda, por los de 37 y 20 mm. Los de 47 quedan en situación imprecisa.

Se conseguirá el máximo poder de la artillería principal cuando ésta funciones de acuerdo con el principio básico de su empleo: "hacer impacto en el enemigo tan pronto como esté a la vista, con la mayor frecuencia y con el mayor peso de metal posible."

Para hacer impactos en el enemigo tan pronto como esté a la vista, precisa:

1º).—Romper el fuego a la mayor distancia dable. En la mar esto depende de la posibilidad de observación de los spotters y las condiciones de tiempo. Entre nosotros

aún no se ha creado la doctrina de observación del tiro en los ríos. Antes de ir al combate ésta deberá ser estudiada, desarrollada y aprendida.

2°).—Tener el más simple y mejor control de fuego. Precisa examinar cuál debe ser el método de control de fuego en nuestras unidades fluviales, tanto para una nave cuanto para un conjunto de éstas.

Para hacer fuego con la mayor frecuencia, precisa:

Poseer la máxima velocidad de fuego, lo cual es producto de la velocidad de carga de los cañones en el sistema de control. Sólo el entrenamiento puede asegurar ambas condiciones, siempre que se haya desarrollado un método apropiado de control de fuego.

Para hacer fuego con el mayor peso de metal posible, precisa:

1°).—Estar en capacidad de poner el mayor número de cañones en fuego, simultáneamente, en cada buque. Esto es efecto de que cada lancha posea un buen sector de máxima ofensiva. Como se ha dicho, las posibilidades más generales del combate fluvial son de que el fuego se haga en caza. De acuerdo con ello deberán disponerse las piezas dentro del buque y adoptarse la posición de combate en el río que permita la máxima utilización.

2°).—Tener el mayor número de buques en fuego, simultáneamente, y éstos efectuando concentraciones sobre el enemigo. Deberá, pues, estudiarse la forma de concentrar de manera similar a como se hace en la mar. Se encontrará para ello grandes dificultades. Hay que pensar, sin embargo, en la posibilidad de escoger un punto del río y una formación tales que den una ventaja decisiva en ciertas condiciones. Tal sería el caso, por ejemplo, de una reunión de buques que esperara a otra pegada a la margen saliente de una curva brusca. Dado el ancho del río, la última tendría necesariamente que presentarse en columna

o a lo más en columna de secciones (dos unidades por sección). Al doblar la curva el buque o los buques de la cabeza encontraríanse súbitamente frente al total de unidades enemigas recibiendo el fuego de todas ellas mientras que se verán precisados a dividir el propio. Para conseguir el éxito de tal concentración, precisará planes de fuego bien estudiados así como desarrollar métodos convenientes de corrección de tiro en cada buque, de acuerdo con el tiempo de vuel del proyectil, a menos que se estudie un sistema de disparos de buque por orden sucesivo.

En cuanto a los cañones de pequeño calibre, emplearán su máximo poder ofensivo en las mismas condiciones en que se desarrolla el fuego anti-torpedo en la mar. Su misión será destruir las lanchas pequeñas. Teniendo en cuenta el escaso blanco que éstas presentan, su velocidad y su facilidad de maniobra, se impone la necesidad de que el fuego de los cañones menores se haga con gran velocidad de carga, con precisión, dentro de un alcance relativamente largo, empleando un control de fuego muy sencillo y dividiendo el horizonte en sectores de vigilancia. A estas exigencias pueden responder los cañones de 37 mm., de 20 mm. (si los últimos no están empeñados contra aviones) y las ametralladoras. No habrá unidad pequeña capaz de resistir los efectos destructores de las granadas ordinarias de 37 mm. En aquellas lanchas que carezcan de cañones de este calibre (como la "AMERICA"), la misión que antes se especifica quedará encomendada a los de 47 mm. Siempre debe tenerse en cuenta que, dados los efectos seguros y considerables que producirá el fuego de los cañones menores sobre las lanchas grandes del enemigo, como se ha dicho, ellos deberán cooperar al fuego de los cañones de 76 y 65 mm. en cuantas ocasiones se le presenten, siempre que esto no implique el abandono de su misión defensiva contra unidades pequeñas, de existir éstas en el campo de batalla y de ser posible que puedan actuar.

c).—Modo de dificultar al enemigo el empleo de su poder ofensivo y hacer que su efecto disminuya lo menos posible la propia potencialidad.—Se conseguirá tal condi-

ción mediante ciertos procedimientos, los principales de los cuales, además del fuego incesante y preciso de nuestros cañones son:

1º).—Anular las ventajas del mayor alcance, buscando posiciones de combate favorables, como las curvas de los ríos, según se dijo.

2º).—Presentar el menor blanco individual. A este respecto cabría discutir la agitada cuestión de la presentación de banda o de proa que tanto preocupa a los entendidos al tratar del fuego entre buques y fortalezas costeras, dada la similitud del problema. Pero como las ventajas ofensivas se obtienen en el río con cañones en caza, lo general será que se combata de proa, no obstante las desventajas que esto entraña si el tiro enemigo es contra las cubiertas.

3º).—Presentar el menor blanco total. Para ello será preciso diseminar los buques en el río a fin de dividir el blanco total que se presente al contrario pero en tal medida que permita la concentración propia. A este respecto deberá estudiarse también cuales son los mejores métodos para dificultar el fuego: si el camouflage de buques amarrados a las orillas o el combate en movimiento. También será materia de análisis la capacidad de utilizar ñagazas para obligar al enemigo a una máxima dispersión.

5.—*Empleo de las unidades fluviales ligeras*

Los exploradores de protección, que pasaron a ser de contacto estratégico y de contacto táctico durante el avance, así como constituyeron la cortina ofensiva contra elementos similares enemigos, deberán estar capacitados durante la batalla para asestar al grueso contrario golpes mortales o desorganizadores como lo hacen los submarinos y destroyers en la mar. Para ello necesitan disponer de un arma que, por sí sola, sea temible y decisiva, capaz de hundir una lancha grande, lo que no podrá pretenderse con las ametralladoras y cañones de 10 a 20 mm. que, por lo que hasta ahora se ha dicho, son las armas que normalmente

usarán las fuerzas sutiles del río. Veamos cual podría ser esa arma.

a).—Los torpedos de botalón y los lanzados.—Como es sabido, durante la Guerra Mundial volvió a ponerse sobre el tapete y nuevamente con éxito, la posibilidad de que David venciera a Goliath, de que el Microbio anulara al Mastodonte. Gracias a las embarcaciones de asalto, en efecto, frágiles botes de madera de 12 tons., lograron hundir unidades poderosas como el "SVEN-ISTVAN", de 20.000 tons. El torpedo, la más perfecta máquina de ataque moderna, hizo este prodigio. El puede producir que igual situación se consiga en nuestros ríos. Es decir, que sencillas y pequeñas lanchas pongan fuera de acción las cañoneras contrarias.

El torpedo tal como se usa en el mar no es utilizable en los ríos. Pero han existido ciertos tipos de éste que se prestarían para las tareas fluviales. Estudiándolos y mejorándolos quizás consiguiéramos encontrar un arma poderosa e inesperada por el enemigo que nos proporcionaría el triunfo si, llevada cerca de sus unidades mayores por botes pequeños y silenciosos, desarrollara grandes efectos destructivos. Veamos los torpedos de botalón y lanzados, por ejemplo, cuyas características pueden servir para dar una idea de los caminos que nuestros inventores deben seguir si desean proporcionar a las fuerzas fluviales del Oriente un elemento que asegure su incuestionable triunfo.

b).—Empleo y efecto de los torpedos.—Porta-torpedos.—Los torpedos de botalón son máquinas que se fijan en los extremos de perchas colocadas en los torpederos, que pueden ser a vapor, de motor y aún de remos. Las perchas se maniobran a una distancia determinada del buque que se va atacar y sumergen el torpedo a cierta profundidad bajo el agua, quedando la máquina explosiva a unos siete metros del casco de la embarcación atacante para que esta última no tenga nada que temer de la explosión.

Los torpedos adoptan diversas formas. Su casco es de cobre o de plancha de acero muy delgada. Su carga fué,

durante el tiempo que se empleó este ingenio, de 20 a 25 Kgs. de algodón pólvora y su sistema de inflamación electro-automático y automático-eléctrico. El peso del aparato de maniobra no pasa de 200 kilos y este dispositivo resiste sin ninguna avería la explosión del algodón pólvora.

Para evitar la excesiva aproximación de la embarcación portatorpedos a la atacada, Mac-Evoy desarrolló la variedad automóvil mediante la cual consiguió una potencia de locomoción capaz de hacer recorrer al torpedo una distancia que no excediera de cien metros. Naturalmente que con este tipo la distancia de lanzamiento será la nombrada.

En cuanto al torpedo lanzado, es una especie de granada alargada y que termina en dos aletas. El torpedo lanzado es arrojado al mar por medio de un tubo aéreo o uno submarino comparable a los de los torpedos automóviles. Su trayectoria submarina no puede pasar de una centena de metros. Se evita así el fuego a boca de jarro de las naves atacadas y se facilita un poco la maniobra para retirarse pero el torpedero no deja de quedar expuesto.

F.—EL ATAQUE A CAUCAYA.

Vencidos los pasos de PEÑA BLANCA y NARVAEZ mediante las operaciones combinadas de que se acaba de tratar, las fuerzas peruanas procederán a realizar la importante operación del ataque a CAUCAYA, eje de toda la Campaña del PUTUMAYO.

1.—*Plan de ataque.*

Como antes se ha dicho, sobre CAUCAYA deberá cerrarse la tenaza que formen las fuerzas salidas de GUEPPI y de YUBINETO. En tal empresa será necesaria una concordancia absoluta de movimientos. El ataque de infantería partirá de los flancos debiendo tener prioridad en el tiempo el realizado aguas abajo de la posición por estar en tal situación el núcleo más fuerte de nuestros efectivos. Los desembarcos se realizarán en las proximidades de la organi-

zación defensiva enemiga, mientras las fuerzas fluviales proceden al ataque frontal mediante sus cañones. Este duelo tendrá que ser sostenido contra dos clases de elementos: los cañones terrestres abrigados en obras de cemento y las unidades fluviales colocadas al amparo de aquéllos.

2.—*La acción contra las unidades fluviales.*

Naturalmente que nuestras naves de guerra serán las encargadas de eliminar a las enemigas de la acción pues son ellas las capacitadas para el objeto, tanto por su facilidad de maniobra cuanto porque disponen de los cañones de tiro rasante que son indispensables para ese objeto. Esto no se podrá realizar sino mediante un duelo a cañón, de cuyas características generales en el río ya hemos tratado

En cuanto a las unidades pequeñas, tendrán las dos misiones que se les ha asignado con anterioridad: defender nuestras cañoneras de los ataques de unidades sutiles (a lo que contribuirán las naves mismas mediante el fuego de su artillería ligera) y hundir las enemigas por ataques con los torpedos especiales de que deberán disponer. Esto último sólo será posible si las embarcaciones de asalto, aprovechando su velocidad y pequeñez, y con audacia y valor, se escurren entre el contrario para averiar sus cañoneras a boca de jarro. No debe olvidarse que Pellegrini con el "GRILLO" se coló en POLA durante la campaña del ADRIATICO (1918) y hundió el "VIRIBUS-UNITIS" asestando un golpe terrible al poder naval austriaco

3.—*El plan de fuegos.*

Dado la potencia del núcleo de naves contrarias, la totalidad del fuego de los cañones de la flotilla de protección y quizás si hasta el de las naves de escolta, quedará absorbido en el duelo entre unidades fluviales. Si la cooperación de los cañones de las últimas no fuera indispensable, éstos y los de las lanchas mercantes armadas serán los únicos que podrán apoyar el avance de la infantería mediante tiros

de neutralización y de apoyo directo, en el que también deberán tomar parte las piezas terrestres de acompañamiento.

4.—*El fuego contra las obras de concreto.*

Como se notará inmediatamente, el plan de fuegos anterior deja libres para actuar a los cañones terrestres y brigados en concreto para actuar contra nuestras unidades de guerra, transportes y elementos de infantería. En tales condiciones el combate sería desequilibrado. Por ello y porque los cañones navales de 76 mm. son ineficaces sobre fortificaciones de concreto ("los cañones de 155 mm. sólo pueden romper abrigos de ametralladoras o puestos de comando de fortificación pasajera, las obras betonadas requieren calibres superiores a 250 mm."), por ello, repito, precisará que la fuerza de ataque cuente con una artillería especial que, bien emplazada, sea la que haga el tiro de destrucción contra tierra.

Si no hubieran elementos modernos capaces de realizar tal operación, sería necesario volver al proyectil-torpedo disparado por cañón neumático de finales del siglo pasado. Felizmente los obuses y morteros de infantería pueden encargarse de la misión, suponiendo que las obras terrestres no sean de primera clase. Debe pensarse en el empleo de tales elementos.

Los morteros que usa hoy la Infantería son tan ligeros y manuales que su movilidad es, prácticamente, la de las tropas mismas. Son relativamente pequeños, fáciles de armar y en cualquier fábrica se construyen ahora de los calibres 75, 81, 105 y 120 mm. Los de 81, que son los más populares, disparan a 1500 metros granadas explosivas de gran potencia y gran capacidad. Tales condiciones de las citadas armas deben hacernos pensar en la posibilidad de llevarlas a bordo de nuestras lanchas o en embarcaciones especiales para que sean ellos los encargados de la destrucción parcial o total de las obras terrestres enemigas. También podríase desembarcarlos en la orilla peruana.

na del río, exactamente enfrente de la posición principal, para que hagan su fuego desde allí ya que el ancho del río lo permite. El inconveniente que traerá esta última medida será que con tal procedimiento una fracción de tropa quedará aislada del total y prácticamente inutilizada en el lugar de desembarco.

M.—LA CONTRA-PARADA.

Hasta ahora hemos considerado que la posición de CAUCAYA se defiende con medios corrientes. Puede suceder que presente a nuestro ataque poderosas organizaciones de medios fáciles de proveer y algunos otros que no podemos imaginar.

1.—*Contra-barrajes.*

Hay que pensar que es posible, por ejemplo, que CAUCAYA tenga el apoyo de barrajes fluviales. Estos podrán estar formados, como los hemos proyectado nosotros, de obstáculos o de minas. Contra los primeros será necesario el reconocimiento sub-acuático efectuado por buzos. Ellos los localizarán y pondrán sobre éstos, o en sus cercanías, cargas de dinamita conectadas a tierra por cables conductores estancos, a fin de que explosionadas por corriente eléctrica desde tierra o desde las lanchas, destruyan los obstáculos. Contra las minas no será posible emplear otro sistema de destrucción que la granada, lanzada por avión o por mortero. Esta deberá tener una carga capaz de provocar su explosión. Deberá tenderse, por tanto, a modificar una *carga de profundidad* marítima para su eficaz empleo en el río.

2.—*Contra la aviación enemiga.*

El contrincante más serio que tienen que afrontar las unidades fluviales es el avión. Una sola bomba de demolición de 80 Kgs. es suficiente para sacar de combate una

cañonera. De aquí que, estén las naves amarradas o fondeadas en puerto propios, se hallen navegando o se encuentren frente al enemigo, la vigilancia del cielo debe ser constante así como deberá desarrollarse al máximo los medios de defensa contra aviones. Estos son dos, pasivo el uno (camouflage o mimetización) y activo el otro (fuego anti aéreo).

Es relativamente fácil mimetizar las lanchas en el río para ocultarlas de los aviones. La selva suministra las hojas de la yarina y otras palmeras merced a las cuales se puede construir fácilmente techos de ese material sobre las embarcaciones, disponiendo en los palos ramas de árbol, a fin de dar a las lanchas la apariencia de tambos. Tal procedimiento exige ciertos cuidados. El principal será evitar los incendios que puedan producirse por el contacto de las chispas escapadas de las chimeneas y las ramas y hojas secas. Aunque las lanchas "AMERICA", "NAPO" y "PORTILLO" serán seguramente provistas de carbón para las operaciones de guerra, puede presentarse el caso de que tengan que quemar leña y en esta condición el peligro aumenta. El temor del incendio que pueden producir las granadas enemigas vedará este procedimiento en combate. Contra el fuego de artillería deberá estudiarse la mejor disposición y colores de la pintura sobre el casco de las embarcaciones.

3.—*Artillería contra-aeronaves.*

Es sabido que la mejor defensa contra el avión es el avión mismo. Sin embargo, no ha de esperarse que en un frente tan grande como el del tramo comprendido entre GUEPPI y YUBINETO siempre se tengan a mano los aviones propios para que defiendan las lanchas de los ataques contrarios. La unidades fluviales, por tanto, confiarán principalmente su defensa al fuego de sus piezas anti-aéreas.

Nuestras lanchas disponen de cañones de 20 mm. y ametralladoras A.A. en número que las capacite para establecer

su defensa contra la aviación enemiga. Pero para ello deberá desarrollarse una doctrina de tiro contra-aviones y ésta deberá emplearse para la preparación del personal. Tal doctrina debe preveer la vigilancia permanente de los sectores celestes, la guardia A.A. constante, los planes de fuego, etc.

H.—EMPLEO DE HUMO Y GAS.

No sólo desde el punto de vista defensivo sino también desde el ofensivo, precisa preveer el empleo del humo y el gas en la selva, lo que hasta el momento no se ha hecho entre nosotros.

1.—*Empleo del humo.*

El embotellamiento de ZEEBRUJAS y OSTENDE demostró todo lo que puede esperarse del empleo del humo en ataques navales contra posiciones terrestres. Las ventajas que mediante ese artificio se obtiene en el mar resultarían incrementadas en el río, debido a que la ausencia de corrientes de aire hace más persistente la nube de humo una vez lanzada.

Como es sabido hay varios dispositivos para tender las cortinas de humo en la mar. En la selva no será aplicable la producción y orientación de la cortina mediante los aviones, dada la estrechez del río. Tampoco producir el humo en las calderas de las cañoneras y tenderlo mediante maniobras. Ni el colocar la cortina mediante bombardeos, ya aéreos o ya de artillería, por el elevado porcentaje del material que absorbería tal operación. El sólo método de *tender* que será aprovechable en el río es el que podrían desarrollar las unidades sutiles. Ellas, provistas de aparatos convenientemente elegidos, estarían capacitados para lanzar las cortinas de humo con el objeto de sustraer las naves propias de las vistas de los artilleros enemigos y, al mismo tiempo, para favorecer los desembarcos, ocultando a los trasportes cuando se vayan a pegar a la orilla para lanzar a tierra a las tropas.

2.—*Empleo del gas.*

La falta de corrientes de aire en la selva, el fuerte sol y la gran humedad, hacen complicado el empleo del gas. No es cierto, como alguien ha dicho, equivocando el mecanismo de aplicación de gases de combate, que éstos "se depositarían en finas gotas sobre el follaje tupido de la selva, gotas que se mantendrán mucho tiempo a causa de la escasa evaporación y de la humedad constante al abrigo de los árboles." Lo anterior no es verdadero por lo siguiente: 1º Hay un porcentaje elevadísimo de humedad atmosférica en la selva. 2º. El fuerte calor produce evaporación abundante con la consiguiente difusión de los gases. 3º. Casi todos los gases de combate son solubles en el agua y algunos hidrolizables. 4º. Una atmósfera cargada de vapor de agua no favorece el empleo de gases, máxime cuando hay evaporación constante debido a la fuerza de los rayos solares. 5º. Más son los inconvenientes que las ventajas que puede ofrecer la selva para empleo de gases de combate, pudiendo decirse, en resumen, que el comportamiento de estos resultará del compromiso entre los factores favorables (de los cuales la carencia de corrientes de aire es el único, y sólo en ciertos casos) y aquellos otros, como los anotados, que no lo son.

Sobre la forma de emplear los gases (bombas de aviación, nubes u ondas, artificios de trinchera u obuses); la clase de aplicación (ofensiva, neutralización o preparación de ataques); la calidad de gases (fugaces, persistentes o rompe máscaras) y, en fin, sobre todos los problemas relacionados con la táctica del gas, no se puede opinar antes de que sean hechas experiencias especiales en la selva. Lo que sí precisa decir es que urge realizar tales pruebas para saber cómo emplear dichos elementos en el ataque, y cómo defenderse de ellos, si nos viéramos precisados a usarlas o si los utilizara el enemigo, respectivamente.

I.—PROSECUSIÓN DE LA OFENSIVA.—(Ver Croquis 12 y 13).

De la toma de CAUCAYA no se derivarían todas las ventajas que es dable esperar si no fuera seguida de otra operación destinada a obtener que las tropas peruanas controlaran otra posición estratégica de importancia: LA TAGUA. Este lugar, en efecto, por su especial situación geográfica, de no ser tomado por el PERU, sería un centro colombiano de resistencia del cual partiría la contra-ofensiva que podría poner en peligro el dominio de CAUCAYA.

La operación contra LA TAGUA sería exclusivamente terrestre y, por tanto, ejecutada por tropas de nuestro Ejército. La única forma de cooperación naval posible es la que podría prestar el personal de nuestra Institución trabajando como los cuerpos de infantería de marina que FRANCIA utilizó en el frente belga.

1.—*El control del CAQUETA.*

Pero la situación cambiaría cuando nuestras tropas terrestres hubieran conseguido romper la organización defensiva de LA TAGUA y apoderarse de ese lugar. En tal momento, para organizarse de manera definitiva, como tendría forzosamente que hacerlo, el comando militar necesitaría cubrirse en el Río CAQUETA. Aguas arriba y aguas abajo de LA TAGUA quedarían en fuerza núcleos colombianos de consideración. PUERTO BOY, la base aérea de ese río, armada con cañones y con efectivos en personal relativamente elevados, es el remate de la principal vía de acceso de COLOMBIA a la región amazónica, mediante el camino terrestre y fluvial de NEIVA—FLORENCIA—VENEZIA. Dado el desarrollo que ha tomado tal línea de comunicación en los últimos tiempos, y la posibilidad de que sea mejorada, habría que esperar que por ella pretendieran filtrarse a la selva los efectivos armados con los cuales COLOMBIA trataría de reconquistar el territorio perdido, contando, sobre todo, con debilitar nuestras tropas mediante bombardeos sucesivos efectuados por la aviación. De aquí que la posesión de LA TAGUA no estaría asegurada si el PERU no lograra controlar el sector del CAQUETA

comprendido entre este lugar y VENECIA por el que, indispensablemente, avanzarían las tropas enemigas.

Situación parecida se presentará con respecto al tramo de río que se encuentra aguas abajo de LA TAGUA, hasta los saltos de ARARACUARA. En esta zona no hay fuertes efectivos colombianos. Pero éstos pueden llegar a tal sector fluvial filtrándose desde el CARAPARANA, y el PUTUMAYO en general, mediante las trochas existentes. De allí que el comando peruano deberá considerar necesario cubrirse hacia DELICIAS y PUERTO PIZARRO.

2.—*Necesidad de embarcaciones en el CAQUETA.*

La forma más efectiva de hacer tales coberturas será mediante el empleo de unidades fluviales en el CAQUETA. Estas, como hemos visto, son las más capacitadas para la información, el reconocimiento y aún para detener los golpes de mano. De allí que, seguramente el comando militar deseará contar con ellas en el río. Será tarea de las fuerzas navales la de colocar embarcaciones de pequeño tonelaje en el CAQUETA, armadas con cañones de 37 ó 20 mm. y con ametralladoras, tripuladas y provistas de todo el material que necesitarán para el desempeño de las misiones que se deriven de las necesidades militares.

La única forma de llevar a cabo tal tarea será mediante el traslado por tierra de las embarcaciones, desde CAUCAYA, a LA TAGUA. Por cierto que efectuarlo no será empresa fácil. Pero tampoco será imposible. Anteriormente he tenido oportunidad de exponer cómo los ingleses llevaron a través del AFRICA dos vedettas que debían actuar en el TANGANYKA. Se objetará que los recursos económicos del IMPERIO BRITANICO para llevar a cabo empresas de esa clase no son los mismos que los del PERU. En efecto, es así. Pero hay que considerar que en nuestro caso se trata solamente de menos de treinta kilómetros de camino terrestre. Que la vía por recorrer reúne mucho mejores condiciones que aquella otra de AFRICA pues ha sido convertido en una carretera bastante aceptable. Y

que, por último, esta operación no es nueva entre nosotros. El Comandante Asín armó en el PICHIS dos lanchas que luego prestaron servicio durante muchos años. Fitzcarrald y el Comandante Stiglish pasaron por tierra embarcaciones, arrastrándolas, por el istmo que lleva el nombre del primero. ¿Por qué no pensar entonces en que tal tarea podrá cumplirla la Marina en el caso particular que tratamos?. El éxito de la operación estará en su antelado estudio a fin de preveerlo todo. Por lo demás, COLOMBIA trasladó embarcaciones por tierra en 1933 empleando la vía CAUCAYA-TAGÜA.

3.—*El servicio de vigilancia en el PUTUMAYO.*

En lo que respecta al PUTUMAYO, la Marina tendrá como función asegurar el completo control del río desde CAUCAYA hasta PUCA URCO. El comando podrá decidir que se efectúen operaciones combinadas contra las guarniciones colombianas situadas en las orillas. En tal caso éstas se llevarán á efecto según el procedimiento general ya tratado. Pero, de no decidir tales operaciones, la principal tarea naval será la de observación y vigilancia en el río, tanto para impedir golpes de mano enemigos contra nuestros efectivos cuanto para neutralizar cualquier intento que hagan los primeros de barrage o minado. La forma de cumplir tal tarea ha sido ya esbozada en términos generales.

J.—LA DEFENSIVA.

Así como la operación sobre CAUCAYA puede tener éxito, empresa guerrera al fin y al cabo, está en la contingencia de fracasar. Para tal caso deberá tenerse preparado un plan defensivo hasta que sea posible resumir la ofensiva que es la única que da la victoria.

1.—*La retirada.*

Fracasada la operación combinada contra CAUCAYA, nuestras fuerzas se verían precisadas á efectuar una reti-

rada. Como se sabe, en tales casos las unidades fluviales de guerra enemigas se lanzarán a la explotación del éxito. Las nuestras serán las encargadas de sostener la retirada, marchando a la retaguardia de los elementos a fin de que se haga organizadamente y con un mínimun de pérdidas. El plan de repliegue que esboza el Comandante Torres en su interesante trabajo es el que mejor puede prestarse al objeto. Por eso me limitaré a citarlo, ya que puede servir para desarrollar sobre su base una doctrina de retirada en el río: "En el primero—dice el citado jefe refiriéndose a acciones cuyo eje está constituido por una vía fluvial—, se trata más de una acción fluvial que se realizará con el auxilio de embarcaciones de guerra y de trasporte; y consistirá en establecer posiciones sucesivas en ciertos puntos importantes del río; posiciones en las que se emplazará artillería y armas automáticas para una defensiva momentánea que podrá durar un día o menos; contando con las embarcaciones que deberán estar listas a partir, al otro lado de la curva del río, en cuanto al enemigo comience a hacer sus preparativos para un ataque serio. Con tal fin, se establecerán, por lo general, dos escalones: uno en posición y el otro ya en marcha hacia atrás y que deberá ir a ocupar otra posición en idénticas condiciones. Como la marcha del adversario será normalmente lenta en su conjunto, y al llegar a una posición que el cree en condiciones de resistir, realizará desembarcos para maniobrarla por tierra, etc., se dispondrá de tiempo suficiente para esperar la caída de la noche, que se aprovechará para el salto atrás; debiendo cuidarse, si, que se embarque en las lanchas todo lo que más se pueda, mientras haya luz, dejando para lo último sólo pequeños elementos de fácil embarque, que se habrá estudiado y regulado de antemano. Para mantener la ilusión del adversario sobre la permanencia en la posición, se utilizarán hasta último momento los fuegos de artillería de los barcos que habrán estudiado su plan de fuegos en función de la dirección del río por la cual progresa el adversario. Esto será difícil, a veces, y hasta casi irrealizable; en cuyo caso es como si nada hubiéramos dicho al respecto. Pero

podrán, sí, quedar unas dos o tres ametralladoras y uno o dos cañones de 37 mm. hasta el último momento”.

2.—*El bloqueo del río.*

Una retirada efectuada en tales condiciones no podrá ser prolongada durante mucho tiempo. Deberá detenerse en algún lugar. Si éste se hallara en las proximidades de CAUCAYA y aguas arriba de PEÑA BLANCA, se conseguiría mantener los efectivos enemigos separados. La única posibilidad de establecer el bloqueo en esta forma es contando con el poder de las lanchas de guerra. Si, de resultas de la acción, éste no ha quedado excesivamente debilitado, gracias a él y escogiendo una posición geográfica conveniente, se podrá instalar una compuerta formada por las fuerzas terrestres bien emplazadas en tierra y las fluviales en movimiento aguas arriba y abajo de aquélla para cubrirla de los núcleos enemigos. Una organización defensiva de esa clase y situada en las cercanías de CAUCAYA, facilitaría en grado sumo la reanudación de la ofensiva cuando ésto fuera decidido, bien por haberse logrado un aumento de los efectivos propios o una disminución de los contrarios mediante los bombardeos aéreos.

3.—*Métodos para compensar un posible desequilibrio de fuerzas.*

Pero puede presentarse también el caso de que las unidades fluviales peruanas hayan salido tan debilitadas de la acción ante CAUCAYA que sea imposible pensar en una reanudación próxima de la ofensiva. En tal caso se varán precisadas a replegarse, con el total de fuerzas, hasta la posición más organizada del PUTUMAYO MEDIO, la cual sería, indudablemente, YUBINETO. En tal sitio sería indispensable establecer un barrage de minas para impedir o frustrar la contra-ofensiva que, seguramente, desarrollaría el enemigo después de nuestro fracaso frente a CAUCAYA.

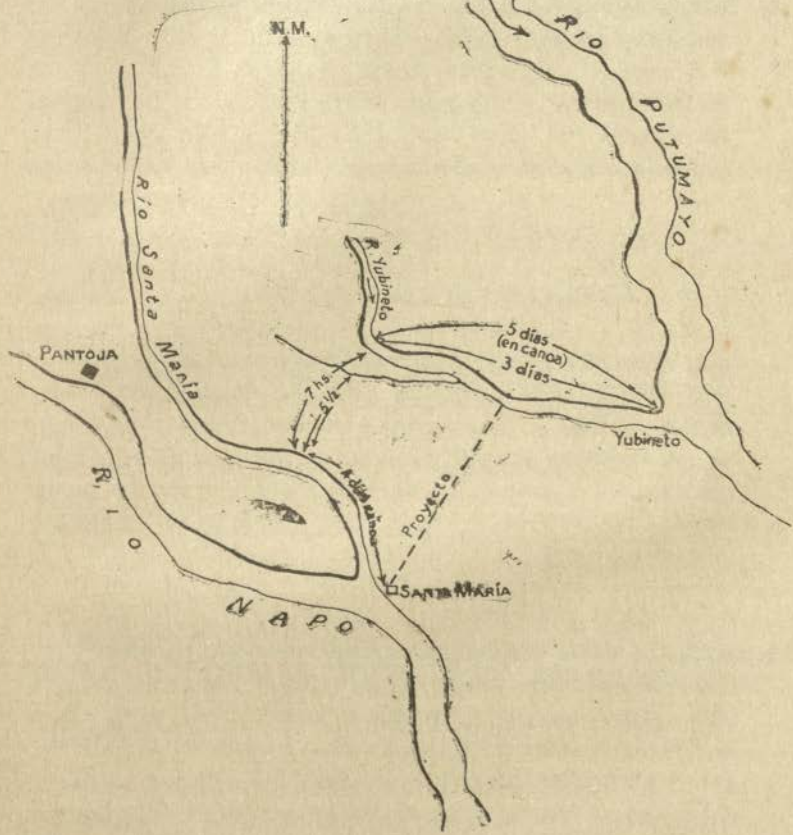
Tal barrage libraría nuestras fuerzas de las contrarias.

Pero no puede pensarse que nos suministre un medio de atacar, que será nuestro objetivo primario. Para poder obtenerlo precisará fortalecer nuestro poder fluvial. Y esto no se conseguirá sino pasando del NAPO embarcaciones pequeñas, en tal número que compensen la pérdida o inutilización que hayan sufrido las mayores.

Sobre el traslado de unidades fluviales menores por tierra, ya se ha hablado anteriormente. El método de trabajo será similar al tratado cuando se expuso lo relacionado con el control del CAQUETA. Pero, cambiando el teatro de acción, cambiarán también las características del trabajo. Para este nuevo caso, por ejemplo, se tiene que hay dos rutas que permiten el paso entre el NAPO y PUTUMAYO. Una de ellas, la de SANTA ELENA-PUERTO ARTURO (ver Croquis 16), siendo la más larga en lo que respecta a viaje por tierra de las embarcaciones, sería la que indispensablemente tendría que utilizar la Marina para el traslado de lanchas de regular tamaño o embarcaciones de asalto. También la ruta TAMBOR YACU-ALGODON es conveniente. Ante tal contingencia sería preciso desarrollar esa vía en la mejor forma posible a fin de que quede en condiciones de ser recorrida por tractores pues tendría que emplearse el sistema de halar por medio de éstos los carros en que las embarcaciones deberían ser montadas. Además, precisaría hacer en cada terminal de la ruta los arreglos convenientes para el paso fácil de las embarcaciones del río a los carros y viceversa.

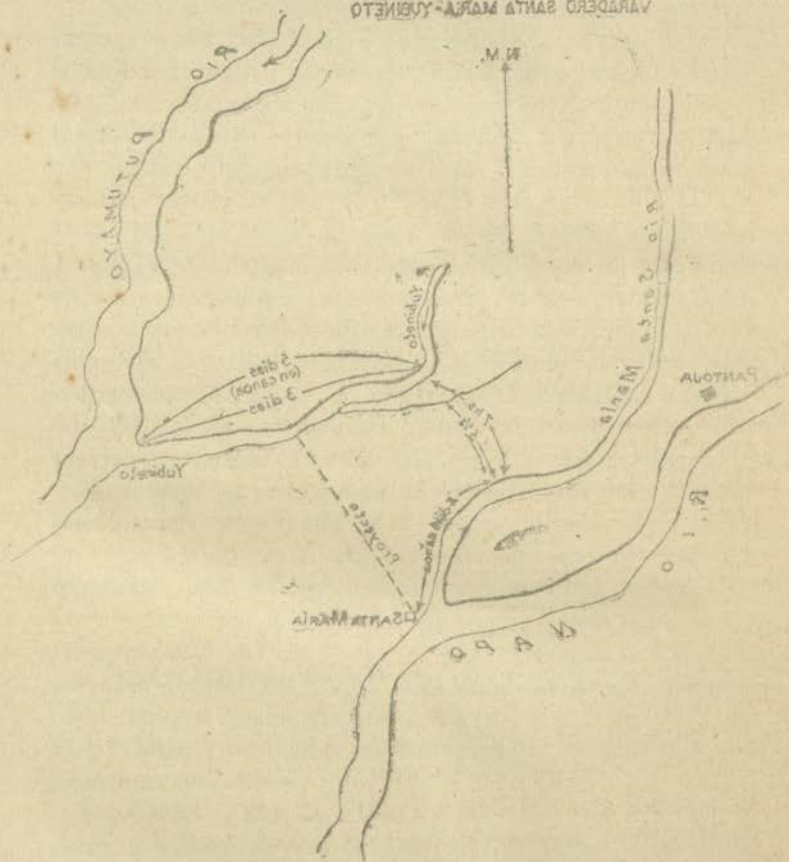
Con respecto a las embarcaciones de menor tamaño, como lanchas pequeñas, moto-canoas, etc., existe otras vías mediante las cuales podría hacerse el traslado de tales elementos con menos dificultad. Me refiero a los varaderos SANTA MARIA-YUBINETO (Croquis N° 24) y AMPIYACU-ALGODON (Croquis N° 17B). Si se utilizara el primero, las moto-canoas remontarían el Río SANTA MARIA (afuentes del NAPO), en este lugar serían pasadas a tierra y luego volverían al agua sobre el YUBINETO que, como se sabe, desemboca en el PUTUMAYO. La otra vía por emplearse sería la que, partiendo de PEBAS,

VARADERO SANTA MARÍA-YUBINETO



Croquis N.º 24

VARADERO SANTA MARÍA-YUENETO



Croquis N.º 24

sobre el AMAZONAS, remonta el AMPIYACU, toma tierra en la unión del río SUPAY-YACU y la Q. HUAPAPA, y vuelve a entrar al agua sobre el ALGODON, afluente del PUTUMAYO.

Tales trasportes por la vía fluvial no podrían ser hechos con facilidad si previamente no se hubiera tenido cuidado de limpiar los riachuelos de las peligrosas palizadas que los pueblan. Esta operación deberá hacerse empleando dinamita. El hecho de que la "AGUILA" hiciera viajes por el ALGODON hasta el cruce de la trocha SANTA ELENA-PUERTO ARTURO, en 1933, sin limpiar el río no es una razón para creer que sea innecesaria tal faena en ese y otros cursos de agua.

II.—CAMPAÑA DE TARAPACA

Dentro del plan general según el que se desarrolla este trabajo, conseguido el éxito en ALTO PUTUMAYO y ALTO CAQUETA, debería procederse a operar contra TARAPACA a fin de cerrar a las fuerzas enemigas el extremo inferior del PUTUMAYO. Esto puede conseguirse por dos métodos: el sitio y el ataque a la posición.

A.—EL SITIO.

Tarapacá puede ser sostenido por tres lados, a saber: 1º) Por el sector fluvial situado aguas arriba de la posición. 2º). Por el que se encuentra aguas abajo. 3º). Por LETICIA merced al camino que une este lugar con la posición, por el COTUHE. Un sitio en regla sólo podrá hacerse si se logra controlar estas tres vías de acceso al lugar.

Efectuada con éxito la operación sobre CAUCAYA, el control de la primera queda asegurado. Para que se obtenga la máxima ventaja será solamente necesario correr hasta SANTA CLARA, por ejemplo, el barraje que se instaló en PUCA URCO. Para impedir el reforzamiento

de TARAPACA desde LETICIA será indispensable sitiar la última posición, ya que por ella pueden entrar elementos de apoyo que provengan del BRASIL. Dada la situación de esa ciudad amazónica con respecto a las fronteras brasileña y peruana, el sitio no se podrá realizar si no se consigue que BRASIL cierre el pasaje entre TABATINGA y las ISLAS CLETO y ARAMAZA. Abierto éste, en efecto, las embarcaciones procedentes de los puertos brasileños podrán entrar libremente a LETICIA sin navegar por aguas peruanas. En caso contrario deberían pasar frente a la márgen del YAVARI que pertenece al PERU. Desde ésta podría, entonces, detener cualquier embarcación que pretendiera llegar a LETICIA, sin temor a complicaciones diplomáticas ya que la destrucción de tal nave sería hecha en aguas peruanas.

El problema más difícil consistiría en controlar el ingreso a TARAPACA de los barcos que remontaran el BAJO PUTUMAYO desde su boca. Como es sabido ésta pertenece al BRASIL, así como las márgenes del río hasta la línea de fronteras que, partiendo del APAPORIS, pasa muy cerca de esa plaza y termina en TABATINGA, línea que fué la limítrofe entre PERU y BRASIL y que hoy lo es entre esta nación y COLOMBIA como consecuencia del tratado que concertaron en 1928. En tales condiciones el establecimiento de naves peruanas bloqueadoras en el sector de río comprendido entre la línea del APAPORIS y TARAPACA, no podría hacerse sin el consentimiento del BRASIL y es dudoso que esa nación acudiría a ello si se tiene en cuenta que perjudicaría los intereses comerciales de MANAOS y PARA, ciudades que se harían cargo del abastecimiento de TARAPACA apenas se produjera el conflicto con el PERU (como fué el año 1933), y que, además, puede dar lugar a múltiples rozamientos de carácter diplomático. Es de esperar, en efecto, que los efectivos colombianos estacionados en ese lugar no soportarían pacientemente el sitio. Intentarían golpes de mano contra las naves sitiadoras de BAJO PUTUMAYO, procederían al bombardeo aéreo de las mismas, actos que los

nuestros repelerían en forma análoga. Esto produciría un combate casi permanente en la zona fronteriza, del cual nacerían dificultades con los ribereños, quejas de éstos ante el Gobierno del BRASIL y muchas complicaciones de carácter análogo.

Las consideraciones que acaban de hacerse respecto a la dificultad de mantener estrechamente el sitio, ya que existe una zona peligrosa y difícil de ser controlada, hacen pensar que debe desecharse la idea de hacer caer la guarnición de TARAPACA mediante este procedimiento. Contribuye a tal creencia otro aspecto del asunto. El que se refiere a su duración. Un sitio, en efecto, no es asunto de días y a veces ni de meses. Y mientras éste se desarrolla, púedese presentar la presión de potencias extrañas para la conciliación de la paz entre los beligerantes. Si tal sucediera, sería difícil que el PERU consiguiera en el tratado de paz la desocupación del lugar por las fuerzas colombianas.

B.—EL ATAQUE.

Dada la fortaleza material de TARAPACA, destruir los elementos de esta posición por el ataque sería empresa bastante difícil y que requeriría la aplicación de efectivos poderosos. Tales efectivos deberían estar formados de análoga manera a los empleados en CAUCAYA, con el fin de efectuar la operación en la forma general en que ésta se hace en los ríos: ataque por los flancos de la posición, mediante tropas de infantería conducidas por trasportes apoyados por lanchas de guerra, las cuales asumirán la importante tarea de destruir los elementos fluviales enemigos y las fortificaciones terrestres.

Las fuerzas que podríamos poner en el ataque a TARAPACA estarían formadas, desde el punto de vista fluvial, por el núcleo del PUTUMAYO, el mismo que actuara en CAUCAYA, para el ataque de la posición desde las aguas superiores del río, y otro de mayor consideración que de desempeñará igual función en el otro extremo. Este último deberá llevar como principal elemento el B. A. P. "LIMA",

a fin de obtener el máximo rendimiento de sus cañones de 101 mm., el cual estará acompañado por los mejores vapores de la matrícula de IQUITOS convenientemente armados de cañones de 80, 76 y 40 mm., además del armamento secundario de A. A. de 20 mm., ametralladoras, etc., los cuales llevarán consigo las unidades ligeras que son indispensables en las operaciones de esta clase. Ambos grupos de fuerzas deberían estar provistos de morteros en cantidad considerable, para tratar de debilitar las fortificaciones de cemento de la plaza. No debería dejar de pensarse en la posibilidad de que tropas salidas de PEBAS amenazaran TARAPACA por el COTUHE, empleando las antiguas trochas. Como ya se ha tratado, en términos generales, del problema de las operaciones combinadas sobre posiciones defendidas por obras betonadas, no precisa insistir aquí en tal asunto. Pero sí en el aspecto internacional particular que tal operación implicaría.

Como es sabido, BRASIL impuso restricciones serias al tráfico de lanchas de guerra por el ICA durante el conflicto de LETICIA. Tales restricciones obligan al PERU á solicitar en el futuro un permiso especial del gobierno de aquella república para meter naves de guerra en el PUTUMAYO en el caso de un conflicto. Esta situación nos pone en un caso de subordinación con respecto al BRASIL, altamente perjudicial en lo que respecta a las operaciones militares. Para obtener el permiso es necesario declarar las naves que pasarán, si transportan tropas, día de salida, etc., datos que alertarán al enemigo sobre el ataque, impidiendo en lo absoluto todo intento de sorpresa en la operación. A nuestros internacionalistas toca estudiar este serio problema a fin de eliminar o aminorar, por lo menos, las desventajas que ocasionan al país tales restricciones diplomáticas.

3.—*Campaña del CAQUETA.*

Como se ha establecido anteriormente, la Campaña del CAQUETA tendría un carácter secundario. No se pre-

tendería por medio de ella la ocupación y el control total de ese río, ya que tales hechos no se traducirán en un aumento de poder ofensivo, como en el caso del PUTUMAYO. Sino simplemente disminuir la capacidad defensiva del enemigo.

En otro lugar he dejando dicho que, dado el regular estado de mejoramiento de las trochas que unen los ríos antes nombrados, si el PERU lograra el control de CAUCAYA y TARAPACA, quedaría una tercera vía mediante la cual COLOMBIA, aunque de manera restringida, podría fortificar la capacidad de defensa de sus tropas del PUTUMAYO: esta es el CAQUETA. Según últimas noticias la vía PEDRERA-SANTA CLARA que los colombianos comenzaron a construir es de primer orden entre las de la selva. Cortarla, entonces, sería cerrar el círculo que aislaría los efectivos del enemigo de sus posibles centros de distribución. Ya que la operación de CAUCAYA se traduciría en el control del ALTO CAQUETA, mediante el forzamiento de LA TAGUA, precisaría una operación sobre la PEDRERA para cerrar el otro extremo del río.

¿Es indispensable, entonces, una operación combinada contra LA PEDRERA?. Ciertamente nó, aunque sea deseable desalojar al enemigo de tal lugar. Y no es indispensable la operación combinada porque se podría obtener el objetivo que se pretende sin emplear el combate. Una lancha de guerra o mercante convenientemente armada, en efecto, que se estacionara aguas abajo de la posición colombiana antes mencionada, estaría capacitada para impedir el acceso de unidades fluviales a LA PEDRERA y, con ello, el PERU obtendría la seguridad de que COLOMBIA no podría alimentar sus guarniciones del PUTUMAYO mediante infiltraciones por este río.

El estacionamiento de una unidad de guerra en el lugar elegido, por otra parte, deberá ser contemplado desde dos puntos de vista: el de su seguridad y el de la posibilidad de hacerlo, desde el punto de vista internacional. La unidad bloqueadora quedaría expuesta a los ataques de

tuerzas fluviales enemigas que, remontando el AMAZONAS, entraran al CAQUETA, donde hallarían a nuestra nave absolutamente aislada y, por ende, expuesta a ser destruida sin posibilidades de socorro. Además, tal estacionamiento no podría hacerse sin contar con la tolerancia del Gobierno Brasileiro. El nuestro veríase precisado a solicitar el permiso de aquél para bajar el AMAZONAS y remontar el tramo de CAQUETA brasileiro. Este permiso significaría casi un acto hostil del BRASIL con respecto a COLOMBIA puesto que, no teniendo el PERU ningún derecho sobre el CAQUETA, el viaje a tal río sería, ostensiblemente, una operación de guerra.

El bloqueo del CAQUETA en la forma propuesta, en resumen, sólo podría realizarse contando con la parcialidad del Gobierno Brasileiro y siempre que el PERU dispusiese en PARA y MANAOS de agentes que vigilaran el ingreso de naves colombianas al AMAZONAS y estuvieran capacitados para suministrar informaciones mediante el empleo de transmisores radiotelegráficos.

VI.—POSIBLES OPERACIONES EN EL FRENTE OCCIDENTAL

1.—*Campaña del TIGRE.*

A.—GENERALIDADES.

Pocos ríos de nuestra región selvática son tan desconocidos para el PERU como el SANTIAGO, MORONA, PASTAZA y TIGRE. En ellos se ha navegado muy poco, los intereses comerciales peruanos han sido siempre escasos y, en resumen, aquello de la geografía aproximada de que he tenido oportunidad de hablar en otra parte de este trabajo, se aplica de manera total a esta zona selvática. De allí que todo intento de operaciones en uno de estos ríos deberá ser precedido de una búsqueda, depuración y acumulación de datos, lo que sólo puede obtenerse con seguridad enviando oficiales de marina a navegarlos, en lanchas comerciales con el fin de no despertar sospechas. El pre-

texto para tales viajes es fácil de encontrar. Es posible finjir el descubrimiento de una mina de oro, trabajos de investigación sobre zonas petrolíferas, etc., circunstancias todas imaginables en la región que se trata de estudiar y las que disimularían perfectamente un tráfico desusado de embarcaciones peruanas en tales ríos. La fotografía aérea, por su parte, sería la llamada a abreviar este trabajo. Toda tarea que se efectuara al respecto, como he dicho tratándose del PUTUMAYO, se traducirá más tarde en la posibilidad de efectuar operaciones de guerra rápidas y decisivas, las cuales deben, de todas maneras, tener tal cariz en el río TIGRE.

B.—LOS PUNTOS DE APOYO.

El PERU necesitará desarrollar indispensablemente puntos de apoyo militar en la región occidental. Estos, indiscutiblemente, deberán ser YURIMAGUAS, BARRANCA y el punto más alto posible del TIGRE. Respecto al primero, ya se ha dicho algo en lo que atañe a su importancia desde el punto de vista de la facilidad que hay en él para conseguir alimento para las tropas. En cuanto a BARRANCA, constituirá la base aéreo-fluvial militar de MARAÑON, tanto por encontrarse en un punto especial respecto a la vía aérea CHICLAYO-BELLAVISTA-MARAÑON-IQUITOS, cuanto porque su posición estratégica le permite dominar fácilmente el MORONA y el PASTAZA.

CORRIENTES u otro lugar aguas arriba del TIGRE, a su vez, por su situación dentro del PASTAZA, deberá ser fortalecido convenientemente para que sea la cobertura de las fuerzas del sector occidental. En esta guarnición deberá tener la Fuerza Fluvial del Nor-Oriente una lancha de guerra o mercante armada, la cual efectuará reconocimientos constantes, tabulará sondeos, compilará datos y procurará, mediante una labor de acercamiento con los naturales, tener dispuestos los prácticos del río que deberán cooperar durante la campaña tripulando todas las

unidades fluviales que sean empleadas. Será también HUASAGA el depósito de combustible de la fuerza fluvial del TIGRE.

C.—EL TRASPORTE DE TROPAS.

La concentración de tropas para la campaña deberá hacerse sobre YURIMAGUAS y NAUTA, procurando el mayor secreto. Las unidades de transporte deberán repartirse entre estos dos puntos, de acuerdo con los efectivos que sean reunidos en uno y otro lugar. Su número, naturalmente, estará en relación con las necesidades. Pero hay que considerar que en el caso concreto de este transporte de tropas deberá despreciarse la ventaja que ofrecen, en cuanto a capacidad, los barcos grandes; prefiriendo las que se encuentran, en lo relativo a menor calado y manga más pequeña, en las unidades chicas. Se trata de ríos poco conocidos. Las embarcaciones deberán remontarlo hasta donde lo permita su calado; luego será este el factor determinante para la elección de tipo de nave.

Las operaciones de transporte, en general, se efectuarán teniendo en cuenta los mismos factores que se consideraron en el caso del PUTUMAYO. Como en aquél, será menester la organización de una competente flotilla de embarcaciones de asalto, lanchas, moto-botes y moto-canoas, no solamente para hacer la exploración estratégica, como era el caso en el PUTUMAYO, sino también para servir de unidades de transporte cuando las lanchas mayores se vean imposibilitadas de seguir remontando el río porque su calado no se los permita.

Si se tiene en cuenta que, dado el empleo de las unidades de guerra en otros frentes, será necesario recurrir a naves mercantes convenientemente armadas para ejecutar la operación en el TIGRE, se comprenderá que el combustible que necesita almacenarse es leña, ya que todas las embarcaciones de comercio de la matrícula de IQUITOS emplean en sus calderas tal material. Al tratar de la Logística en la selva será abordado este tema. En él se hará notar la

importancia que tiene el almacenaje de leña en los ríos si se quiere evitar el fracaso de una operación, como llegó a ocurrir en el NAPO durante el conflicto con COLOMBIA. Pero no es demás decir aquí que deberá tenerse en cuenta que, dado el escaso poder calorífico de ese combustible, precisa almacenar grandes cantidades para lograr la alimentación que necesitan las calderas para hacer recorrer al buque distancias relativamente pequeñas. Que esa misma causa impone depositar grandes lotes de combustible a la orilla de un río, los cuales, siendo visibles, darán síntomas inequívocos al enemigo de que se proyecta una operación de envergadura. Que cortar en la selva una cantidad apreciable de leña es moroso. Que tal corte tiene que hacerse utilizando, generalmente, a los indígenas, los cuales podrán llevar al enemigo la noticia de la faena que se está realizando. Y que, por último, los depósitos de combustible deberán ser mantenidos constantemente llenos, lo que impondrá el trabajo incesante. Además, la distribución de depósitos deberá estar de acuerdo no sólo con el consumo de las unidades, para hacer verdaderas estaciones de etapas; sino también con la calidad de árboles que se encuentran pues no todos suministran la misma calidad de leña.

D.—POSIBLE OPERACIÓN COMBINADA CONTRA SOL-SOL.

A juzgar por los escasos informes que existen sobre la proporción en que los ecuatorianos han ocupado el TIGRE, el más serio obstáculo que encontraría la progresión de nuestras fuerzas por este río sería la guarnición que, apenas hubiera indicios de conflicto, instalaría ECUADOR en SOL-SOL. Considerando que los efectivos que allí podría establecer el enemigo no serían considerables, es bien de esperar que al primer movimiento peruano se produjera el repliegue de estas fuerzas hacia la confluencia CUNAMBO-PIN-TOYACU. Pero también es posible que encontremos resistencia. En tal caso será necesario desarrollar contra

SOLSOL una operación combinada del tipo general que ya se delineó.

En una u otra forma la fuerza expedicionaria deberá impedir por todos los medios a su alcance, que, empleando canoas, el enemigo remonte el río y lleve a CUNAMBO-PINTOYACU la noticia del avance peruano. Como tal novedad podría también ser transmitida por medio de estaciones emisoras de radio, será indispensable saber si existen mediante un período antelado de escucha radiotelegráfico y búsqueda con radiogoniómetro. De contar el enemigo con tales medios, y pudiéndose interferir sus transmisiones, tomado SOLSOL deberá proseguirse aceleradamente la ofensiva hacia adelante para evitar la organización defensiva de CUNAMBO-PINTOYACU. Antes será conveniente destacar un núcleo de fuerzas al CORRIENTE para detener cualquier amago que provenga de este río.

E.—PROSECUCIÓN DE LA OFENSIVA.

Como quedó dicho, la marcha sobre el ALTO TIGRE será a un rápido compás. Para ello precisa enviar una eficiente vanguardia de unidades pequeñas que limpie el río de obstáculos de todo orden. Estas, muy adelantadas al grueso, no solamente harán servicio de vigilancia y seguridad respecto a las orillas, sino también de información hidrográfica. Provistas de buenos prácticos sondarán de manera continua el canal y transmitirán sus datos a las lanchas de mayor tonelaje, sobre todo en los malos pasos que pudieran encontrarse. Tal información sería eficientemente hecha mediante estaciones de radiotelegrafía instaladas a bordo de una embarcación de asalto de propulsión eléctrica, aprovechando la fuente de energía de que ésta estaría provista. En caso contrario será menester contar con un gran número de canoas para ir las dejando escalonadas en el río con los partes que deben ser transmitidos al grueso, o destacar individuos a las orillas, provistos de señales de reconocimiento convenientes, a fin de que vistos desde las

lanchas sean recogidos abordo, donde suministrarán sus informes.

La operación contra las fuerza de la BOCA DEL PINTOYACU no tendrá un carácter especial. Será hecha con relativa facilidad contando con el elemento sorpresa que es la base en que se funda toda ofensiva de esta clase. Tomada esta guarnición deberá impedirse de todas maneras que vaya la noticia del avance por el CUNAMBO. Esto se conseguirá con lanchas veloces y silenciosas que irán a la caza de las canoas que estuvieran remontando el río.

Recorridos los seiscientos setenta kilómetros que separan la BOCA DEL PINTOYACU de la del TIGRE, la navegación por lanchas de un calado superior a cuatro pies es, si no imposible, difícil en el CUNAMBO, lo que depende del estado de la creciente. Poniéndonos en el peor de los casos, a partir de la BOCA DEL PINTOYACU será preciso comenzar a enviar aguas arriba las fuerzas en las lanchas más pequeñas, embarcaciones de asalto, moto-canoas y unidades de estilo similar. Como en todo transporte de esta clase, se organizarán diversos escalones. Seguramente el primero estaría compuesto por las tropas más escogidas, las piezas de acompañamiento, etc. Es decir, todo lo necesario para que la infantería se pudiera organizar defensivamente en el comienzo de la trocha que va de CUNAMBO al BOBONAZA hasta la llegada de los demás escalones, con el fin de parar cualquier contragolpe proveniente de las tropas ecuatorianas de ese río y de CANELOS. Establecidos en tierra estos efectivos, las unidades ligeras tomarán el resto y lo trasportarán como segundo escalón.

F.—LA ORGANIZACIÓN DE LA ZONA.

Una vez que nuestros efectivos estén reunidos en cantidad suficiente para emprender la ofensiva terrestre, procederán a llevar ésta a cabo hasta el BOBONAZA, tarea netamente encomendada a las fuerzas del Ejército. Llegadas a este río será menester nuevamente del auxilio de la Marina para seguir adelante. Habrá que pasar por tierra

embarcaciones al BOBONAZA y remontarlo hasta CANELOS, labor verdaderamente difícil en su conjunto pero no imposible porque el BOBONAZA es perfectamente navegable desde su entrada al PASTAZA hasta la población últimamente nombrada.

Suponiendo alcanzada la posición de CANELOS será menester reforzarla con la mayor potencia posible para que esta base pueda resistir con éxito los ataques que provengan de MERA, CURARAY y ALAPICOS. Precisa considerar que cuando llegue la sequía resultará muy difícil ayudar a estas fuerzas, establecidas en pleno territorio enemigo, por la vía del TIGRE-CUNAMBO. Debe recordarse, sin embargo, que a la boca del CUNAMBO se podrá llegar aún en vaciante con embarcaciones de menos de dos pies de calado y que ese río permitirá que naveguen por sus aguas las moto-canoas y botes similares.

Excusado está el decir que dentro del BOBONAZA deberán quedar elementos fluviales para efectuar los trasportes en este río, su vigilancia y faenas similares.

Como no corresponde a este trabajo el estudio de las posibles operaciones que desarrollarán las fuerzas terrestres en esta zona, ni aquéllas que tocará a la Aviación desempeñar, no serán tratadas por el autor. En términos generales, todas las campañas que se desarrollen en este sector tenderán a cortar el acceso de los elementos ecuatorianos al SANTIAGO, MORONA y PASTAZA ocupando la ruta ALAPICOS-MACAS; y a lograr que los elementos de esta zona se den la mano, por CURARAY-VENECIA, con los que deben llevar a cabo la campaña del NAPO, que tendrá como objetivo PUERTO NAPO. En esta forma quedará cerrado un círculo de tropas peruanas en torno a los efectivos ecuatorianos de los ríos orientales, merced al cual éstos no podrán recibir ningún auxilio de su país.

Tampoco corresponde a este trabajo el estudio de las operaciones defensivas desarrolladas en tierra ni las ofensivas de cooperación de la Aviación, por eso no serán tratadas por el autor.

2.—CAMPAÑA DEL NAPO.

A.—*Generalidades.*

La Campaña del NAPO, como ha quedado dicho en partes anteriores de este trabajo, se desarrollaría simultáneamente con la del TIGRE y ambas tendrían por efecto, como ya se expresó, cerrar en torno de las guarniciones acuatorianas de la selva un anillo que impidiera, como respecto a las guarniciones colombianas, que fueron sostenidas desde los centros vitales de su país para obligarlas a rendirse por falta de elementos y víveres.

En lo que respecta a las condiciones generales del río NAPO, con no ser completamente conocidas, como sucede con todos los accidentes geográficos de la selva, están muchísimo más divulgadas que las del PASTAZA, por ejemplo. Hay en IQUITOS muchos prácticos de río que hacen tráfico regular por el NAPO, embarcados en lanchas comerciales que efectúan transacciones de carácter económicos en los hacendados ecuatorianos establecidos en ALTO NAPO. Estos serán la fuente donde habrá que beber las informaciones indispensables para el desarrollo de la campaña.

B.—*Puntos de apoyo.*

Como en el caso de las operaciones anteriores, será menester desarrollar uno o más puntos de apoyo a lo largo del BAJO NAPO. Ya se ha hablado de PUCA BARRANCA como posible base aérea de carácter auxiliar. Conjuntamente con ésta habría que contemplar la organización de una posición situada más arriba, para que sirviera de punto de apoyo a las tropas terrestres y a las naves fluviales. PUERTO BOLOGNESI o TORRES CAUSANO, así como TEMPESTAD, ofrecen ciertas ventajas, tanto por su proximidad a PANTOJA cuando por su situación respecto a la trocha al NASIÑO. Allí sería necesario efectuar las primeras concentraciones de tro-

pas y los depósitos de combustible que necesitarán las naves. De allí, también, partirá la expedición que deberá desbordar ROCAFUERTE.

B.—El obstáculo de ROCAFUERTE.

Conmo se sabe, ROCAFUERTE es el punto de mayor resistencia que el ECUADOR tiene en los ríos. Tanto por su magnífica situación en lo que respecta al terreno cuanto por los efectivos allí concentrados, esta posición podrá constituir un obstáculo serio para la operación proyectada, ya que por sus fuegos o por medio de barrajes podría seccionar el río impidiendo la progresión de nuestros elementos hacia ALTO NAPO. De aquí que la primera consideración que hay que hacer para el éxito de nuestra operación, se refiera a este núcleo de tropas enemigas.

La necesidad de destruir la posición de ROCAFUERTE está ligada a la potencia de que disponga. Si los medios con que cuenta son suficientemente poderosos para sostener el ataque que proceda de PANTOJA y, al mismo tiempo cerrar el río a nuestras embarcaciones, se impone la operación combinada contra la posición, a fin de eliminarla. Si por el contrario, su debilidad es tal que, atacada desde PANTOJA tendrá que emplear en su defensa toda su potencia, dejando libre el río al paso de nuestras naves, sería inútil empeñar una batalla total ya que ésta traería por consecuencia el debilitamiento y quizás la pérdida de algunas unidades fluviales, con lo cual disminuiría la eficiencia de la expedición que debe proceder contra ALTO NAPO. La situación de PANTOJA y ROCAFUERTE en el río permitirá al comando de nuestra guarnición tener una información casi exacta de los efectivos enemigos y, de acuerdo con ésta, preparar el ataque terrestre a fin de fijar los fuegos del contrario mientras los transportes de tropas y las unidades de protección desbordan la posición situada a la orilla del río.

Con respecto a PANTOJA existe la posibilidad de efectuar un ataque sobre la retaguardia de la posición uti-

lizando el AGUARICO, como muy acertadamente me ha hecho notar el señor Mayor Dn. Luis Vildoso, de reconocida capacidad. Si se lograra meter a este río una o dos motocanoas, éstas podrían cojer PANTOJA por detrás. Las embarcaciones pueden llegar al AGUARICO bien por el SANTA MARTA o por GUEPPI, pasándolas por tierra hasta INFANTE, donde tomarían LAGARTO COCHA y el AGUARICO. Estas embarcaciones deberían quedar en el último río, en misión de vigilancia, para cubrir el NAPO del lado de SUCUMBIOS y ALTO AGUARICO.

C.—*La marcha sobre PUERTO NAPO.*

Rebasada ROCAFUERTE la expedición deberá hacer un avance muy rápido sobre PUERTO NAPO sin importarle dejar tras sí los efectivos enemigos de TARQUI, los que pueden llegar al NAPO por el NASIÑO y YASUNI con el propósito de cortar el río una vez que nuestra fuerza haya pasado. De esta manera procurará solamente su máxima velocidad de desplazamiento para efectuar la sorpresa sobre PUERTO NAPO, dejando en manos de nuestra guarnición de ARICA, por ejemplo, la vigilancia y el contraataque de las fuerzas de TARQUI en caso de que éstas abandonaran su posición.

Para alcanzar una elevada velocidad de progresión en el río, la fuerza fluvial deberá proceder de manera análoga a cómo se esbozó la operación del TIGRE. Es decir, mediante el empleo de exploradores avanzados que deberán hacer un estudio rápido de las condiciones en que se hallare el ALTO NAPO en lo que respecta a sondajes, malos pasos, etc., datos que serán transmitidos al grueso para que éste avance con relativa seguridad.

D.—*La toma de PUERTO NAPO.*

Como las lanchas que deberán haberse escogido para el transporte de las tropas habrán de tener un calado máximo de tres pies, será muy posible que todas lleguen hasta PUER-

TO NAPO sin encontrar obstáculo, pues la cantidad de agua aquí durante la creciente así lo permite. Como aquella población carece de tropa, su conquista será relativamente fácil, así como la organización de su sistema defensivo por los efectivos conducidos a bordo de los transportes. El aumento de este primer escalón deberá hacerse posteriormente. Esta es empresa relativamente fácil cortando con el varadero que lleva del YANAYACU a ARCADIA. Mejorando esta trocha, las tropas peruanas podrían dar la vuelta a ROCAFUERTE y salir por tierra al ALTO NAPO, de donde las tomarían las embarcaciones fluviales para llevarlas a PUERTO NAPO.

E.—El servicio de vigilancia en ALTO NAPO.

Dejando nuestra organización defensiva de PUERTO NAPO fuerzas enemigas, a la espalda, correrá el riesgo de que su larga línea de comunicación sea cortada en cualquier punto del ALTO NAPO. Esto no se podrá evitar si no se mantiene en el río, en la forma ya tratada anteriormente con respecto al PUTUMAYO, el más estricto servicio de vigilancia, misión que corresponderá a las fuerzas fluviales. A ellas también les tocará la requisa de productos de las haciendas del río, obligar al desalojo a los civiles ecuatorianos y, en general, todas aquellas misiones de cooperación que sean necesarias.

VII.—LA ETAPA DEFENSIVA.

Establecidas las tropas peruanas en CANELCS, PUERTO NAPO, PUTUMAYO y puntos extremos del CAQUETA y atacada LETICIA por todos sus frentes, lo que ocasionará su segura caída, se pasará a sostener de la manera más eficiente que sea doble la defensiva estratégica, a fin de mantener la soberanía de la zona en disputa hasta conseguir el arreglo de límites que reconozca los derechos peruanos sobre los lugares cuyo control interesa al País, a saber: los territorios situados al sur de una línea similar

a la del tratado GARCIA-HERRERA (del actual punto del CHINCHIPE a la confluencia del YAUPIS-CHAPIZA, a la confluencia CANGAIME-MANGOSICA, confluencia del PINCHES con el PASTAZA, una recta a las nacientes del MANTA, el MANTA hasta su confluencia con el CURARAY, orilla izquierda de este río hasta ARICA, una recta a PANTOJA, una recta a GUEPPI, la orilla derecha del PUTUMAYO comprendiendo TARAPACA y el trapicio amazónico. A cambio de TARAPACA y LETICIA, el PERU podría reconocer a COLOMBIA los territorios comprendidos entre la recta PANTOJA-GUEPPI, la orilla izquierda del NAPO y el meridiano que pasa por la boca del CUEMBI hasta su encuentro con el NAPO, comprendiendo el triángulo de SUCUMBOS.

El medio de sostener eficazmente la defensiva estratégica no tiene por qué ser contemplado aquí. Lo único que al respecto será necesario anotar es la gran importancia que tendrá el empleo de la Aviación durante las épocas de sequía en los ríos. Será con el apoyo de ésta que el enemigo tratará de asestar los más fuertes golpes a las organizaciones defensivas de las partes altas de los ríos ocupados, aprovechando la imposibilidad en que se hallará el comando peruano de auxiliar a sus efectivos mediante embarcaciones fluviales. En tal caso sólo la Aviación, mediante ataques continuos y masivos a los centros enemigos de importancia, aunque estén desprovistos de medios de defensa y constituyan por tanto lugares sobre los que el bombardeo aéreo está prohibido por la Ley Internacional, sólo la Aviación mediante tales bombardeos, repito, estará capacitada para impedir la reunión de elementos capaces de atacar nuestras organizaciones. Tal acción deberá ejercerse principalmente, sobre MACAS, MERA, BAÑOS, BAEZA, ARCHIDONA, TENA, MOCOA, FLORENCIA y VENECIA.

NOTA FINAL

El presente trabajo ha sido escrito por su autor en las horas de descanso de sus obligaciones profesionales. Aunque era su deseo tratar de manera exhaustiva todos los problemas conexos con la guerra en la selva, no ha tenido tiempo para llegar a estudiar algunos de ellos. A continuación señala los tópicos más importantes que precisa tratar para que este estudio pueda ser más útil, tópicos que serán abordados por el que éste escribe en mejor oportunidad o que podrán ser desarrollados, quizá de manera más perfecta, por alguno de los lectores.

IX.—PLANES DE ALISTAMIENTO, DESARROLLO, MOVILIZACION Y DE BASES DE LA FUERZA FLUVIAL DEL NOR-ORIENTE

1.—*Plan de alistamiento.*

El Plan de Alistamiento, basado en el Plan Básico de Alistamiento Combinado, deberá dejar establecido, como lo señala el "Esbozo de un Plan de Guerra", lo siguiente:

a).—El estado normal de alistamiento para la guerra que deben mantener las fuerzas fluviales en lo que respecta a organización, disposición y estado de preparación material. Las maniobras, prácticas y ejercicios que deberán hacer continuamente, sobre todo trabajando con el Ejército y la Aviación en el entrenamiento de tareas de conjunto, como las operaciones combinadas.

b).—Las fuerzas que deberán mobilizarse, incluyendo las lanchas mercantes. Lugares y fechas en que deben estar listas, sobre toda las últimas.

c).—Cantidad de víveres y municiones que debe mantenerse como tipo, considerando, para los fines de almacenamiento, las dificultades para hacer los trasportes una vez declarada la guerra.

2.—*Plan de desarrollo.*

Considerando, las necesidades de las fuerzas fluviales de acuerdo con las operaciones que deberán realizar, el plan de desarrollo indicará, en orden de prioridad, las unidades y dependencias que deben ser aumentadas o desarrolladas en el Nor-Oriente, incluyendo:

a).—Las características que deben reunir las unidades fluviales del futuro y su tipo, tales como monitores ligeros con protección antiaérea, embarcaciones de asalto, lanchas, moto-canoas, etc.

b).—Los artificios y armas nuevas con que se deberá dotar a la fuerza fluvial, tales como minas, cañones que usen proyectiles lanzados a corta distancia pero con gran carga de ruptura, morteros, granadas de mano, proyectores, etc

c).—La necesidad de desarrollar una factoría naval importante y el grado de eficiencia que se le debe exigir.

d).—La conveniencia de disponer de una pequeña lancha-taller para que sirvaa la Marina, el Ejército y la Aviación en las bases o puntos de apoyo que se establezcan.

e).—La urgencia de establecer un departamento naval en el taller de carga de proyectiles y reparación de armamento que el Ejército mantiene en IQUITOS.

3.—*Plan de movi ización.*

Teniendo en cuenta la rapidez y eficiencia que debe obtenerse en la movilización, este plan debe contemplar el detalle de las fuerzas fluviales que precisa movilizar, cuotas para el personal naval, adquisición de material navales e industrias puestas a disposición de la Fuerza, en todo o en parte, para el servicio de guerra (Factoría "Melita", factoría "Astoria" etc.).

4.—Plan de bases.

De acuerdo con las ventajas estratégicas que representan, el Plan de Bases debe hacer, respecto a YUBINETO, PUCA-URCO, YURIMAGUAS, BARRANCA, BOLOGNESI, PIJUAYAL y otros lugares, el estudio detallado de la localidad, las construcciones para depósitos o talleres que serán precisas, las obras de defensa y fuerzas necesarias para su desarrollo y seguridad.

| | |
|---------------------------|-----------|
| MARINA DE GUERRA DEL PERU | |
| Sistema de Bibliotecas | |
| Clas: | 985.072TR |
| No: inv: | — 0437 |
| Fecha: | |
| Inst: | |