

Las Operaciones Navales durante el conflicto con el Ecuador de 1941: apuntes para su historia



0710866
8

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

547

Las operaciones navales durante el Conflicto con el Ecuador, 1941: apuntes para su historia

*Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti*

254/56

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAS
Clasif. 985.0710866/R74
Nro. inv.: 547
Fecha: 254/56

Dedicado a mi esposa Fiorella
y a mis hijas Luciana y Daniela

D: DINAMAR 06/11/2009

*Las Operaciones Navales durante el Conflicto con el Ecuador, 1941:
apuntes para su historia*

John Rodríguez Asti

Marina de Guerra del Perú,
Dirección de Intereses Marítimos e Información

Av. Insurgentes s/n alt. cdra 36 Av. La Marina, La Perla, Callao

1° Edición

Callao, noviembre 2008

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú: 2008-14218

ISBN: 978-9972-764-17-2

Impreso por: Corporación Gráfica Noceda S.A.C.
Jr. Varela 2030 Pueblo Libre

© John Rodríguez Asti 2008

Derechos de autor de edición reservados de acuerdo a ley.
Ninguna parte de esta publicación podrá ser reproducida y/o
transmitida total o parcialmente en ninguna forma o a través
de medios electrónicos, mecánicos, incluyendo fotocopias,
sin autorización escrita del autor.



Contenido

Presentación.....	9
Prólogo	11
Agradecimientos.....	13
Introducción	15

Parte I

Las Operaciones Navales durante el Conflicto con el Ecuador de 1941	17
1. Antecedentes inmediatos del conflicto peruano-ecuatoriano	19
2. El inicio de las hostilidades.....	29
3. Intervención de las fuerzas navales de ambos países en el desarrollo de los acontecimientos en el ámbito marítimo y fluvial	31
4. El cese del fuego y actividades finales de la Armada.....	53
5. Principales acciones desarrolladas por la Flotilla de Patrulleras.....	57
6. Principales actividades desarrolladas por la Flotilla de Cañoneras en el Teatro de Operaciones Nor-Oriental.....	63
7. Principales acciones efectuadas por las unidades de la Armada del Ecuador.....	69
8. El final del conflicto.....	73
9. Algunos aspectos importantes observados durante el desarrollo de las operaciones.....	75
10 Conclusiones.....	79

Parte II

El incidente naval de Jambelí.....	83
---	-----------

ANEXO 1

Trascripción de las dos versiones del Informe del comandante del cañonero ecuatoriano <i>Abdón Calderón</i> sobre los hechos ocurridos el 25 de julio de 1941	85
---	----

ANEXO 2

Reproducción del folleto <i>XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí</i> , Armada de Ecuador, Guayaquil, 1974.....	93
---	----

ANEXO 3

Trascripción del Informe del comandante del destructor peruano BAP <i>Almirante Villar</i> sobre el incidente naval de Jambelí del 25 de julio de 1941.....	96
---	----

ANEXO 4	
Reproducción facsimilar del Libro de Bitácora del destructor peruano BAP <i>Almirante Villar</i>	98
ANEXO 5	
Análisis de la veracidad del contenido de las versiones ecuatorianas acerca del incidente naval entre el destructor peruano <i>Almirante Villar</i> y el cañonero ecuatoriano <i>Abdón Calderón</i> ocurrido el 25 de julio de 1941	102
ANEXO 6	
Reconstrucción del incidente naval entre el destructor peruano <i>Almirante Villar</i> y el cañonero ecuatoriano <i>Abdón Calderón</i> ocurrido el 25 de julio de 1941	110
ANEXO 7	
Explicación gráfica del incidente naval de Jambelí	116
PARTE III	
Apéndices	121
APÉNDICE 1	
Ubicación, estado de operatividad el día 5 de julio de 1941 y movimientos iniciales de las unidades navales peruanas durante el Conflicto con el Ecuador.	123
APÉNDICE 2	
Relación de Jefes y Oficiales con mando operativo durante el Conflicto con el Ecuador de 1941.....	125
APÉNDICE 3:	
Características de los buques de la Armada Peruana.....	126
APÉNDICE 4	
Características de los buques de la Armada del Ecuador.....	139
APÉNDICE 5	
Cronología del Conflicto con el Ecuador de 1941	143
Bibliografía	147

Presentación

El conflicto armado librado entre el Perú y el Ecuador en el año 1941, constituyó, sin lugar a dudas, el episodio de mayor envergadura en el largo proceso vivido por ambos países para lograr establecer finalmente sus fronteras, que tuvo su culminación definitiva en los Acuerdos de Paz de Brasilia de 1998, y que significaron la ratificación del Protocolo de Paz Amistad y Límites suscrito el año 1942.

Si bien es cierto que durante el conflicto de 1941 las operaciones se dieron mayormente en el ámbito terrestre, hubo una serie de acciones de importancia llevadas a cabo por personal de la Marina de Guerra del Perú, que a bordo de las unidades de la Escuadra, de la Flotilla de Patrulleras de Esteros y de la Flotilla Fluvial del Amazonas brindaron un valioso apoyo, contribuyendo de manera decisiva a la obtención de la victoria peruana, ya sea cumpliendo misiones de patrullaje en nuestro dominio marítimo, en misiones contra objetivos terrestres en costas ecuatorianas, interceptando las líneas de comunicaciones y las rutas de reabastecimiento en la zona de los Esteros, transportando material y pertrechos del ejército peruano o desalojando y capturando puestos de avanzada infiltrados en nuestra amazonía entre otras tareas.

El presente libro, cuya autoría corresponde al Capitán de Fragata John Rodríguez Asti, es fruto de una paciente labor de investigación en archivos y nos presenta una versión breve, pero renovada, de las principales acciones llevadas a cabo por la Marina de Guerra del Perú durante el conflicto de 1941, acciones poco conocidas o difundidas, o que han sido materia de especulación por parte de la historiografía en el Ecuador. Sobre esto último, cabe señalar que uno de los aportes más importantes de la obra del comandante Rodríguez se halla en el análisis documental y técnico del incidente naval de Jambelí, trabajo para el cual el autor, limitándose estrictamente a presentar las pruebas documentales de ambas partes, esclarece de manera contundente lo ocurrido en dicha acción, dejando en claro que tal suceso no tuvo ninguna trascendencia ni la magnitud con la que se ha pretendido presentarlo durante tanto tiempo.

En estas páginas el lector podrá conocer y valorar el gran esfuerzo desplegado por los marinos peruanos durante el conflicto de 1941, en las diferentes operaciones efectuadas en los tres escenarios en los que la Armada se vio involucrada: las aguas del litoral Norte, comprendido entre Tumbes y el Golfo de Guayaquil; los Esteros del Norte y los ríos de la Amazonía.

Gracias a la rigurosa investigación y acuciosidad del historiador, aunado a los conocimientos técnicos del marino -cualidades que reúne el Autor- tenemos una nueva versión de los hechos, lo que permitirá al lector apreciar la manera en la que los marinos peruanos, fieles a la tradición de valor y heroísmo legada por personajes de la talla de Martín Jorge Guise, Manuel Villar, y de nuestro máximo héroe, el Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario, supieron cumplir con su deber una vez más, en momentos en que la Patria requirió de ellos.

El Almirante
Comandante General de la Marina

Prólogo

El Capitán de Fragata John Rodríguez Asti me honra al permitirme prologar su libro *Las operaciones navales durante el Conflicto con el Ecuador, 1941: apuntes para su historia*, obra que incrementa la extensa lista de trabajos históricos que el comandante Rodríguez ha escrito en los últimos años.

Las operaciones bélicas del conflicto entre el Perú y Ecuador de 1941 se desarrollaron principalmente en la frontera terrestre, ámbito donde el Ejército y la Aviación peruana tuvieron una protagónica participación. Esta característica ha merecido un marcado interés por parte de la historiografía militar para centrar su estudio en las diversas fases de la campaña terrestre que concluyeron con la victoria de nuestras armas. Sin embargo, los trabajos hasta hoy escritos abordan tangencialmente las operaciones navales o destacan hechos particulares que no permiten tener una idea del desempeño de la Marina en la consecución de los objetivos de la guerra. Al adolecer de un análisis histórico-crítico desde la perspectiva naval, muchos desconocen la problemática logística, el planeamiento, las operaciones y los enfrentamientos que tuvieron los marinos, tanto en el Teatro de Operaciones Norte como en el Teatro de Operaciones Nor Oriente.

Esta notoria ausencia en la historiografía naval es abordada por el comandante Rodríguez a través de un estudio basado en fuentes históricas primarias irrefutables que se guardan en los diversos repositorios documentales que cita el autor con milimétrica precisión. Este abundante material histórico le ha permitido reconstruir los acontecimientos con ejemplar rigurosidad y estructurar el relato histórico -sumamente complejo por la diversidad geográfica- con una lógica que permite al lector descubrir cómo se encontraba la Armada al inicio del conflicto y cómo respondió a las necesidades de la guerra.

Resulta importante señalar también que el trabajo del comandante Rodríguez no sólo se ocupa del relato histórico. Con el equilibrado juicio que distingue al autor, en este libro encontramos una valiosa comparación de versiones que nos permite comprender la particular visión de nuestros antiguos contrincantes y verificar cómo se tejieron mitos alrededor de hechos que para nosotros pueden resultar intrascendentes pero que para otros pueden llegar a ser cimiento de nacionalidad.

Al titular el comandante Rodríguez su libro, modestamente considera que se trata de un texto de apuntes, pero el lector encontrará que se trata de un trabajo erudito, con un análisis desapasionado y con todos los elementos que hacen de él un libro fundamental para el estudio de las operaciones navales peruanas y para la historia del Perú.

Capitán de Navío
Francisco Yábar Acuña

Agradecimientos

Muchas personas han brindado directa o indirectamente su apoyo para la elaboración del presente libro. En tal sentido, deseo expresar mi agradecimiento, en primer lugar, a mi esposa Fiorella, quien me ha acompañado de manera paciente y comprensiva durante el tiempo empleado en investigar y preparar este trabajo, brindándome su valiosa ayuda y apoyo moral.

En la tarea de obtención de información y revisión del texto, ha sido relevante la participación de algunos miembros del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú. Deseo mencionar de manera especial a dos historiadores que ya no nos acompañan, el Doctor Percy Cayo Córdova, y la Licenciada Alicia Castañeda Martos, quienes tuvieron ocasión de revisar el primer borrador del presente trabajo, dándome su valiosa opinión y recomendaciones. Del mismo instituto, deseo agradecer el valioso apoyo de la historiadora Rosario Calmet Aranguren, en la consulta del Archivo Oral; y a Esperanza Navarro y Neil Cárdenas, con el material bibliográfico.

Del Archivo Histórico de Marina debo mencionar a Elia Chávez, y de la Biblioteca Central de Marina a Liliana Alarcón y a Paola Parodi.

Algunas de las fotos publicadas en el libro han sido obtenidas gracias a la colaboración desinteresada de personas como el Embajador José Antonio Bellina Acevedo, el Capitán de Navío Luis Polar Figari y del Capitán de Fragata Juan Carlos Llosa Pazos, a quienes les agradezco su apoyo.

Debo mencionar también los valiosos aportes del historiador y amigo Enrique Flores Rosales, quien tuvo la complicada tarea de revisar el texto y darme algunas importantes sugerencias en cuanto al contenido del mismo. Igualmente, a Víctor Lecaros Villavisencio quien tuvo a su cargo las correcciones. De manera similar, debo reconocer la importante labor desplegada por el Técnico Primero Jorge Cerrón Castro y el Señor Fernando León La Torre, quienes tuvieron a su cargo la diagra-

mación y elaboración de los gráficos del libro, respectivamente, así como al Técnico Segundo Julio Quiñones Custodio, en el apoyo con el material fotográfico.

Finalmente, mi más sincero agradecimiento al distinguido historiador Capitán de Navío Francisco Yábar Acuña, quien ha prologado el presente libro, al Capitán de Navío Jorge Vargas Guerra, Sub-director de Intereses Marítimos y de manera muy especial, al Contralmirante Reynaldo Pizarro Antram, Director de Intereses Marítimos e Información por la confianza depositada al acoger este proyecto para su divulgación, y al Almirante Carlos Gamarra Elías, Comandante General de la Marina por incentivar la investigación y divulgación de nuestra historia naval.

Callao, noviembre 2008

Capitán de Fragata
John Rodríguez Asti

Introducción

El Conflicto con el Ecuador de 1941, ha sido uno de los episodios de la historia del Perú que hasta la fecha no ha tenido un estudio que cubra de manera integral los diversos aspectos que en su conjunto involucró. Sin embargo, se debe indicar que transcurridos 67 años, hasta el día de hoy, se han publicado diversos trabajos sobre temas relacionados al mencionado conflicto, de manera especial sobre aspectos diplomáticos y militares. Si bien es cierto que las principales y decisivas acciones de esta “guerra a pequeña escala” se desarrollaron en un teatro de operaciones eminentemente terrestre, no existe ningún trabajo que se dedique de manera específica a describir las acciones efectuadas y la importante contribución de la Armada Peruana al desarrollo de las operaciones, ya sea en el Teatro de Operaciones Norte como en el Teatro de Operaciones Nor-Oriente.

Es el propósito del presente trabajo, servir como base a un estudio más detallado del tema y presentando de manera breve y resumida la participación de la Armada Peruana durante el Conflicto con el Ecuador de 1941, para lo que se revisará principalmente la organización y composición de las fuerzas navales involucradas en el conflicto, así como sus actividades durante el desarrollo de los acontecimientos.

Para este breve estudio, se ha recurrido a fuentes primarias y secundarias de ambos países, tratando con ello, ser lo más objetivos posible en el tratamiento de la información histórica.

Sin embargo, no se puede dejar de mencionar el hecho que, revisando la también escasa bibliografía ecuatoriana referida al accionar de su Armada, llame la atención la manera de cómo se han sobredimensionado ciertas acciones y acontecimientos que no tuvieron mayor relevancia, ni por sus resultados en lo material, ni por sus implicancias estratégicas en el desarrollo del conflicto.

Si bien es cierto que lograr la objetividad en un relato histórico es una tarea difícil,

pero no imposible, en la medida que para reconstruir los hechos del pasado se cuente con las fuentes documentales primarias que contribuyan al logro de dicho objetivo, se podrá llegar a una versión de los hechos lo más veraz posible. Sin embargo, cuando un hecho histórico se reconstruye sobre la base de rumores o falsedades formulados intencionalmente para distorsionar lo que realmente ocurrió, la única manera de descubrir tales versiones para el historiador, es a través del análisis de las propias fuentes documentales, si ellas existen, para poder lograr determinar la veracidad de las mismas. Y en ese sentido, el lector podrá verificar con documentos peruanos y ecuatorianos, cuanto de verdadero o falso, se ha escrito respecto a ciertos eventos ocurridos durante el conflicto materia del presente trabajo. Al final será Ud. apreciado lector, quien saque sus propias conclusiones sobre lo que realmente aconteció con el accionar de las fuerzas navales de ambos países en el conflicto de 1941.

El presente trabajo, ha sido dividido en tres partes. En la primera, se presentan los hechos acaecidos durante el conflicto, con especial énfasis en las operaciones navales efectuadas por las unidades de la Escuadra, de la Flotilla de patrulleras de Esteros y por las de la Flotilla de Cañoneras en el Teatro de Operaciones Nor-Oriental. Asimismo, se hace una reseña de las acciones efectuadas por las unidades de la Armada del Ecuador.

La segunda parte, está dedicada al incidente naval de Jambelí del 25 de julio de 1941. Sobre este suceso, se ha considerado efectuar un análisis de lo realmente ocurrido, puesto que mientras en el Perú, se le considera como un simple intercambio de disparos contra un cañonero ecuatoriano que huyó ante la presencia de un destructor peruano, en el Ecuador, en dicha fecha, se celebra el día de la Armada Nacional, en conmemoración de lo que para ellos fue un combate naval. Para tal propósito, se ha transcrito y reproducido documentos con las versiones ecuatorianas sobre el particular, así como el informe del comandante del buque peruano, con el propósito de tener las suficientes pruebas documentales para determinar con certeza lo que realmente ocurrió en aquella fecha.

Finalmente, en la tercera parte, se ha incluido un primer apéndice en el que se consigna información de la ubicación de los buques de la Escuadra Peruana al inicio del conflicto y su estado de operatividad, el segundo, con la relación de comandantes de los buques de la Armada Peruana en julio de 1941; el tercer y cuarto apéndice, en los que se consignan las características de los buques peruanos y ecuatorianos que tomaron parte durante el conflicto; y finalmente un quinto apéndice, en el que se presenta una breve cronología de los principales acontecimientos relacionados al conflicto.

Parte I
Las Operaciones Navales
durante el Conflicto con el Ecuador
de 1941

1. Antecedentes inmediatos del Conflicto Peruano-ecuatoriano

Revisando los principales acontecimientos en torno al diferendo limítrofe entre el Perú y el Ecuador, desde que el Rey de España se inhibiera en noviembre de 1910 de continuar en el proceso arbitral, transcurrieron varios años hasta que en 1924 ambos países reiniciaron la búsqueda de una solución definitiva al problema.

Este periodo, inmediatamente anterior al conflicto de 1941, estuvo caracterizado, por un lado, por el intento de llegar a un acuerdo por la vía diplomática y en el otro, por una permanente infiltración en territorio peruano por parte del Ecuador. De igual manera, las actitudes de cada gobierno dependían directamente de la situación interna que se vivía en cada país. Para una cabal comprensión del problema, a continuación se efectuará un recuento de los antecedentes en el orden diplomático, político y militar que condujeron al enfrentamiento de ambos países en julio de 1941.

Antecedentes y gestiones en el orden diplomático para solucionar el problema limítrofe. La suscripción del Acta de Lima (Protocolo Castro Oyanguren-Ponce)

Transcurridos 14 años desde el frustrado laudo arbitral del Rey de España, el Perú y Ecuador suscribieron en Quito el 21 de junio de 1924 el Protocolo Castro Oyanguren-Ponce, en el que se acordó con la venia de los EE.UU., que ambos países debían enviar a Washington sus respectivas delegaciones para tratar amistosamente el asunto de límites, y que si no se lograba fijar una línea definitiva, debían determinar de común acuerdo las zonas que se reconocieran recíprocamente cada una de las partes, sometiendo dichos acuerdos al arbitraje del presidente de los EE.UU., así como que, sin perjuicio de las negociaciones, los dos gobiernos procurarían avanzar en la solución del litigio¹. Por otro lado, en este acuerdo se había establecido que el inicio del proceso arbitral debía ocurrir luego que el Perú concluyera sus negociaciones con Chile res-

¹ Wagner de Reyna, Alberto. Historia Diplomática del Perú 1900-1945. Ed. Universitaria. Lima, 1961. Vol. II, p.171.

pecto a Tacna y Arica, que como sabemos, culminaron con el Tratado de 1929.

El siguiente paso dado por Ecuador y el Perú en relación al tema fronterizo, fue llevar a cabo una serie de reuniones en la capital peruana, que concluyeron con la suscripción el 6 de julio de 1936 de la denominada "Acta de Lima"², mediante la cual ambos países se comprometían a definir el arbitraje previsto en el Protocolo de 1924 como un arbitraje de derecho, debiendo dicha definición ser incorporada al acta de instalación de las delegaciones cuando se reuniesen en Washington, y además se acordó también que ambas repúblicas tendrían que mantener el *statu quo*³ de las posiciones territoriales de ese momento hasta el término de las negociaciones en Washington y del proceso arbitral, sin que ello implicara reconocimiento por una de las partes del derecho de la

2 Para una mayor ilustración de los lectores, a continuación se transcribe el texto del Acta de Lima:

Las Repúblicas del Perú y del Ecuador, deseosas de solucionar las dificultades a que ha dado lugar hasta ahora la divergencia de sus puntos de vista respecto de la ejecución del Protocolo de 21 de junio de 1924, y considerando que han mantenido a través del largo debate de su cuestión limítrofe el propósito de resolverla por medios pacíficos y la confianza en lograr una solución total y definitiva de la controversia, han designado sus respectivos Plenipotenciarios, a saber: Su Excelencia el señor General Oscar Benavides Presidente de la República del Perú al Excelentísimo señor don Alberto Ulloa, su Ministro de Relaciones Exteriores, y su Excelencia el señor Federico Páez, Encargado del Mando Supremo del Ecuador al Excelentísimo señor don Homero Viteri Lafronte, su Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno del Perú, quienes, después de canjear sus respectivos poderes, que han encontrado conformes, han convenido en lo siguiente:

1. El Perú y el Ecuador se comprometen a definir que el Arbitraje previsto en el Artículo primero del Protocolo de 21 de junio de 1924 sea un Arbitraje de Derecho. Esta definición será incorporada al Acta de instalación de las Delegaciones a que se refiere el artículo siguiente.
2. Las Delegaciones que establece el Artículo primero del citado Protocolo, se compondrán de tres Delegados Plenipotenciarios cada una y se instalarán en Washington, el día treinta de setiembre del año en curso. Los dos Gobiernos se comunican por escrito, en este acto, los nombramientos de sus Delegados y se participarán, oportunamente, cualquier sustitución que hicieren.
3. El Perú y el Ecuador mantendrán el statu-quo de sus actuales posiciones territoriales hasta el término de las negociaciones en Washington y del proceso arbitral, sin que esto implique reconocimiento, por una de las Partes, del derecho de la otra a los territorios actualmente poseídos.

En fé de lo cual, los Plenipotenciarios arriba nombrados firmaron la presente acta y pusieron en ella sus sellos en doble ejemplar en la ciudad de Lima, el 6 de julio de 1936.

(F.) Alberto Ulloa
Ministro de Relaciones Exteriores del Perú.

(F.) Homero Viteri Lafronte
Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Ecuador ante la República del Perú.

- 3 La importancia de esta línea de *statu quo*, la destacó Alberto Wagner de Reyna cuando afirmaba que "la línea de *statu quo* señala, pues, la posesión efectiva en 1936.....ella no significa en modo alguno la renuncia a otros territorios peruanos ocupados por Ecuador...ni tácito abandono del título que la posesión durante el sXIX añadía a los saneadísimos que teníamos en zonas que el Ecuador había invadido últimamente, como era el caso de Andoas y el Aguarico. El objetivo del *statu quo* era defensivo, y con él, nuestro país detenía la presión ilegal que el Ecuador ejercía sobre la Amazonia peruana, su silenciosa invasión y su continuada, subrepticia y precaria invasión de ella". Wagner de Reyna, Alberto. *Historia de los límites del Perú*. Lima, Ed. Universitaria. Lima, 1981, pp. 78-79.

otra a los territorios que en esos momentos poseían⁴. Por otro lado, estando expedito el camino hacia las conversaciones en Washington, el Gobierno peruano, considerando que a pesar de las negociaciones, el Ecuador continuaba de manera constante y sistemática su infiltración en territorio peruano, dispuso que la Cancillería, en virtud de lo estipulado en el citado artículo 3° del Acta de Lima, cursara un memorándum a sus similares americanas, con la finalidad principal de precisar en detalle el *statu quo* territorial al 6 de julio de 1936, y además, entre otras cosas, evitar que continuara el avance ecuatoriano en territorio peruano, demostrar que el Perú ocupaba de manera efectiva los territorios reclamados por el Ecuador desde mucho tiempo atrás, así como dejar en claro que para esa fecha, el Ecuador no ejercía soberanía ni ocupaba territorio adyacente a las márgenes de los ríos Marañón y Amazonas.



Línea fronteriza provisional establecida con el statu quo de 1936. Las continuas infiltraciones ecuatorianas hacia el lado peruano violando lo acordado en el Acta de Lima, fueron a la larga una de las causales del conflicto de 1941.

Las Conferencias de Washington (1936-1938) y el fracaso del arbitraje norteamericano

Las conversaciones entre los representantes del Perú y Ecuador se llevaron a cabo entre setiembre de 1936 y agosto de 1938 en Washington. En estas conferencias

⁴ Este acuerdo era precisado en el artículo 3° de la mencionada Acta. Wagner, *Historia Diplomática del Perú*.... p.217.

ambos países presentaron sus propuestas para la definición de la línea fronteriza. Ecuador basó las suyas en una falsa interpretación del Tratado Larrea-Gual de 1829, en el pseudo-protocolo Pedemonte-Mosquera y en una peculiar interpretación del principio del *uti possidetis* de 1810⁵.

Entonces, la invariable posición ecuatoriana, a pesar que el Perú ofreció a Ecuador no sólo acceso a la parte alta de algunos ríos, sino a la parte navegable de éstos, fue la que llevó al fracaso definitivo de estas conferencias, antes que el asunto pudiera llegar a conocimiento del Presidente de los EE.UU., quien debió actuar como árbitro en el diferendo. Con esta actitud del Ecuador, sumada a la ya mencionada infiltración territorial en el Perú, quedarían abiertas las puertas para el conflicto que llegaría tres años después.

Antecedentes inmediatos en el orden político: la situación interna del Ecuador y del Perú

Para el Ecuador, la década de los años 30 fue económicamente crítica, siendo la causa de gran inestabilidad política al punto que, entre 1933 y 1943, el país tuvo doce jefes de gobierno. De los diferentes factores que intervienen en la vida de una nación, se puede afirmar que los políticos y los económicos son los que generalmente tienen mayor influencia en la sociedad.

La economía ecuatoriana en esta etapa se caracterizó por un comercio exterior deprimido, un sector importador incontrolable y una política económica y monetaria errática.⁶

Ante la permanente crisis de gobernabilidad, los sucesivos gobiernos en el Ecuador, a manera de distraer la atención del pueblo, hallaron en el centenario problema fronterizo con el Perú, una manera de lograr la cohesión y el respaldo de la descontenta población⁷. De manera particular, los adversarios políticos del Presidente Carlos Alberto Arroyo del Río -quien había asumido el mando en 1940 bajo la acusación de fraude y estuvo en el poder en el año del conflicto, especialmente el ex Presidente José María Velasco Ibarra, lo culparon de recurrir a la manipulación del problema fronterizo, fomentando los ataques de Perú para distraer la atención de los problemas de política interna.

5 Cayo Córdova, Percy. *Historia de una frontera*. Banco de Crédito del Perú. Lima, 1997. p.27.

6 Miño, Wilson "La economía ecuatoriana de la gran recesión a la crisis bananera", en: *Nueva Historia del Ecuador*, Quito, 1995. Vol.X,p. 55.

7 Denegri, Félix. Perú y Ecuador. *Apuntes para la historia de una frontera*. Instituto Riva-Agüero. Lima, 1996. pp.271-272.

Esta política se había incrementado en los años 1939 y 1940, cuando destacamentos ecuatorianos ocuparon posiciones al sur de la línea del statu quo, en territorio peruano.

Otro factor que se sumó a la crisis política que se vivía, fue el predominante rol político de los militares que se manifestaba en su intervención para inclinar la balanza a un lado u otro de quienes se disputaban el poder. Como lo manifiesta el historiador ecuatoriano Hernán Ibarra, en cuanto al fomento de un nacionalismo exacerbado, los militares tenían mucha capacidad de influir en la opinión pública. Su constitución en fuerza deliberante era muy clara en la lucha política⁸.

Tal fue la injerencia en asuntos políticos por parte de los militares en Ecuador que, como lo menciona Félix Denegri al citar al historiador norteamericano William R. Krieg, los militares estacionados en la zona fronteriza comenzaron a actuar con creciente independencia, incluso negándose a cumplir las órdenes de su Estado Mayor General para que se replegasen.⁹

En efecto, los militares ecuatorianos alentaron manifestaciones en la provincia de El Oro para respaldar su política de implantar puestos militares en la meseta del Caucho, zona considerada en disputa por ellos con el Perú. Esto provocó un conflicto entre la Cancillería y el ejército en torno a las medidas que se debían tomar frente al Perú¹⁰. Esta situación interna en la que la manipulación de falsos nacionalismos, y la pretensión de buscar la cohesión a través del fomento de un conflicto, serían precisamente los antecedentes con los que se llegaría al año del conflicto.

En el Perú, a diferencia del Ecuador, a pesar que en los inicios de la década de 1930 se vivió dentro de una atmósfera política, social y económica convulsionada; se experimentó un cambio a partir de 1933, con la ascensión a la presidencia del general Óscar R. Benavides, luego del inesperado magnicidio del Presidente Luis M. Sánchez Cerro.

Desde el inicio de su gestión, el nuevo gobernante supo rodearse de colaboradores calificados y solucionó con habilidad algunos problemas nacionales, como lo fue el conflicto con Colombia por el denominado “Trapecio Amazónico”.

El general Benavides, con el respaldo de la Fuerza Armada y de conservadores e independientes, logró calmar la situación de política interna del Perú. Una vez logrado

⁸ Ibarra, Hernán. *La Guerra de 1941 entre Ecuador y Perú: una reinterpretación*. Ed.Caap. Quito, 1999. p. 29.

⁹ Krieg, William. *Ecuadorean-Peruvian rivalry in the Upper Amazon. A Study prepares for the department of State under its External Research Program*. Citado en: Denegri, Félix. op. cit. pp.272.

¹⁰ Tobar y Donoso, Julio. *La invasión peruana y el Protocolo de Río. Antecedentes y explicación histórica*. Ed ecuatoriana. Quito, 1945.pp.118-119.

esto, mejoró la situación económica del país. La única dificultad importante con la que tuvo que lidiar fue el accionar del partido aprista, el cual tuvo que ser proscrito.

Prorrogado su mandato en 1936 por tres años más, la segunda etapa de su gobierno fue muy similar a la primera, en cuanto a que mantuvo un crecimiento sostenido que le permitió al país seguir mejorando en muchos aspectos, especialmente el económico y el social, a través –entre otras cosas– del fomento y creación de nuevas industrias, así como un saneamiento del crédito nacional restableciéndose los servicios de amortización de la deuda interna y externa.

Con la lección que dejó al país el carácter imprevisto del Conflicto con Colombia, el Gobierno del general Benavides hizo un gran esfuerzo en mejorar el material de las FF.AA. En esta línea fueron adquiridos por vez primera tanques para el ejército, artillería, y aviones de combate para el Cuerpo Aéreo del Perú.

El reequipamiento bélico peruano fue entonces sustancial, pero con fines preventivos. Con conocimiento de ello, la actitud provocadora demostrada por los gobernantes ecuatorianos del periodo podría ser juzgada de irresponsable.

Cuando asumió la presidencia Manuel Prado Ugarteche en diciembre de 1939, de inmediato dio muestras de su propósito de continuar con la política preventiva ante la eventualidad de un futuro conflicto, considerando que la situación con el Ecuador no mostraba signos de mejoría.

A diferencia de lo que ocurría en el país del Norte, los militares peruanos tuvieron la confianza y respaldo del gobierno, y éstos a su vez pusieron en práctica mucho de lo aprendido bajo el legado de la Misión Militar Francesa. En el caso de la Armada, la presencia de la Misión Naval Americana entre 1919 y 1930 había dejado su huella en las notables mejoras tanto en su organización como en su capacidad operativa.

Por otro lado, con fines de incrementar la preparación e interoperabilidad de las fuerzas propias, el Gobierno dispuso, principiando el año 1940, se efectuaran maniobras conjuntas al Norte de Lima, ejercicios que tuvieron el propósito adicional de tener un efecto disuasivo ante cualquier intento de agresión por parte del país vecino del Norte.

En lo que se refiere al equipamiento, calidad y cantidad del mismo, así como a preparación de su personal, la situación de los tres componentes de las FF.AA. peruanas se hallaba en una condición muy por encima de las del Ecuador. Sin embargo, al

otro lado de la frontera esta apreciación al parecer no era muy tenida en cuenta, llevando a sobredimensionar sus verdaderas capacidades, especialmente en lo que se refiere al elemento humano. Un ejemplo de ello es la opinión vertida por el propio canciller ecuatoriano Tobar y Donoso, quien era de la creencia que “*el Ecuador está en superioridad al Perú por el elemento raza; los ecuatorianos son de índole guerrera, mientras que los peruanos son pacifistas. Los oficiales peruanos son buenos a causa de los regulares contingentes de jóvenes que van a estudiar en las escuelas de guerra del exterior; por consiguiente, el Estado Mayor Peruano es eficiente y preparado, pero la tropa es inferior en todo a la ecuatoriana.*”¹¹.

Esta subestimación del profesionalismo y capacidad de los militares peruanos, así como la creciente impopularidad de su gobierno, llevó al Gobierno del presidente ecuatoriano Arroyo del Río a crear situaciones cada vez más comprometedoras.

En el aspecto de política interna, durante el gobierno de Prado, el orden y una mayor estabilidad democrática fueron de la mano con una mejora en el aspecto económico. La economía, en especial el comercio exterior fue reorientado a establecer mayores vínculos con los EE.UU., y a partir de 1940 se iniciaría el retorno de los capitales norteamericanos¹², lo que se incrementaría posteriormente a consecuencia de la guerra mundial.

Las acciones militares en torno a la frontera: la infiltración ecuatoriana en territorio peruano

A mediados de la década de los años 30, más precisamente en julio de 1936, mientras ambos países entablaban negociaciones para resolver el diferendo fronterizo y a pesar del *statu quo* aceptado por Ecuador, un destacamento de dicho país penetró en territorio peruano dirigiéndose por el río Santiago hacia un punto situado aproximadamente a 30 km. del río Marañón, ante lo cual el comando militar peruano en Iquitos ordenó al comandante de la guarnición de Borja desalojar a las tropas invasoras. Esta disposición pudo ser cumplida gracias al apoyo de la cañonera *Coronel Portillo*, logrando desalojar a los ecuatorianos en la primera quincena de julio. Para el cumplimiento de la orden, los soldados peruanos debieron trasladarse por la trocha hasta ocupar la boca del río Santiago, mientras que por otro lado se había dispuesto el apoyo de la cañonera *Coronel Portillo*, la misma que al mando del Teniente Primero Guillermo Prentice se dirigió hacia dicho lugar para dar el encuentro a las tropas peruanas. La *Coronel Portillo* efectuó el cruce del Pongo de Manseriche el 10 de julio para luego navegar hacia el río Santiago, en donde de manera coordinada con las

11 En: Tobar y Donoso, Julio. *op.cit.* pp.160-161.

12 Yepes, Ernesto. *Perú Ecuador 1941 – 1942: tres días de guerra, ciento ochenta de negociaciones*. Lima, 1998.p.XXV.

tropas peruanas al mando del capitán Rigoberto Serván, atacaron por sorpresa al destacamento invasor, capturando al mayor ecuatoriano Washington Patiño y a 25 soldados a su cargo.¹³

Luego de este episodio, dos años más tarde, se registraron en la Amazonía otros incidentes que requirieron la participación de unidades de la Armada, en ocasión de ser detectados varios puestos ecuatorianos “de avanzada” en los ríos Morona y Pastaza, cuyo desalojo se hizo efectivo con la intervención de las cañoneras *Amazonas* y *Coronel Portillo*.

Mientras que ocurría lo anterior en la selva, en la costa Norte efectivos militares ecuatorianos se apoderaron de la isla de Matapalo (mayo de 1938), de la isla de Noblecilla (julio de 1938) y de la Meseta del Caucho (19 de setiembre de 1940).

Ante estas evidentes violaciones del *statu quo*, el Perú inició gestiones para el retiro de las tropas ecuatorianas de los lugares indebidamente ocupados, nombrando ambos países delegados ante una Comisión Mixta, la que no llegaría a reunirse por la inasistencia de los representantes del Ecuador según el general De la Barra¹⁴.

La reacción militar peruana: la creación del Agrupamiento Norte

Ante la permanente actitud hostil ecuatoriana, la creciente tensión fronteriza y con el propósito de tomar las precauciones necesarias para contrarrestar una posible agresión militar, el Gobierno determinó la conveniencia de establecer una organización militar permanente en la región norte del país. El 11 de enero de 1941, mediante decreto supremo, se creó el Agrupamiento del Norte¹⁵, designándose al general de brigada Eloy Ureta como comandante general del mismo y al teniente coronel Miguel Monteza como jefe del Estado Mayor General, teniendo como cuartel general la ciudad de Piura¹⁶.

13 Para mayores detalles, ver: Camino de la Torre, Jorge. “La Marina de Guerra del Perú en el Conflicto Peruano-ecuatoriano de 1941”. En: *Revista de Marina*, ed. julio-agosto 1979. p.106.

14 Respecto a esta reunión, debemos mencionar que Alberto Varillas, en la obra ya citada (p. 169), hace referencia a una divergencia de opiniones entre lo escrito por el general de la Barra en su obra *Tumbes Jaén y Maynas* (pp.34-35) quien indica que los ecuatorianos no asistieron, y el coronel Monteza en *El Conflicto Militar del Perú con el Ecuador* (p.30), afirma que la reunión si se llevó a cabo, pero sin llegar a ningún acuerdo.

15 El Capitán del ejército Humberto Araujo en su valiosa recopilación documental “Antecedentes y choques fronterizos, ocupación y desocupación de territorio ecuatoriano”, precisa las razones de su creación fueron las que a continuación indicamos:

“Los incidentes provocados en la frontera norte, periódicamente, por las tropas ecuatorianas, las pretensiones de ese país, la campaña de su prensa, la ocupación ilegítima de territorio netamente peruano, han ahondado los sentimientos de animadversión contra nuestro país.

Con el fin de mantener la inviolabilidad de nuestra frontera y aun, hacer frente a una acción en fuerzas por parte del Ecuador, el Supremo Gobierno, dispuso por decreto del 11 de enero de 1941, la constitución del Agrupamiento Norte, que corresponde al Agrupamiento de “Emergencia caso A”, previsto en el plan de movilización vigente”.

16 Monteza, Miguel. *El Conflicto militar del Perú con el Ecuador, 1941*. Lima, Editorial Arica, 1976..p.84.

Tal como lo menciona el General Eloy Ureta, en su obra *Apuntes sobre una Campaña*, en las directivas correspondientes, se establecía que el Agrupamiento tenía como misión garantizar la inviolabilidad de la frontera, rechazando cualquier agresión de tropas ecuatorianas:

La finalidad de la misión impuesta al Agrupamiento era reincorporar al territorio nacional la Isla Noblecilla, la Isla de Matapalo y la región S.E. del Caucho, indebidamente ocupadas por las tropas ecuatorianas, a la vez de mantener la intangibilidad de nuestra frontera. Analizando el espíritu de esta misión y escalonándola según su urgencia, podemos descomponerla en tres partes:

1º Mantenimiento de la frontera actual; es decir, adopción de una actitud defensiva, para impedir cualquier penetración ecuatoriana en territorio nacional.

2º recuperar la frontera definida por el statu-quo.

*3º En caso de reacción ofensiva del enemigo, rechazarlo del territorio nacional, y si las circunstancias son favorables, perseguirlo en su propio territorio, a fin de alcanzar y conservar bases de valor estratégico que faciliten las operaciones futuras, asegurando la cobertura para la concentración del ejército nacional.*¹⁷

En lo que se refiere a la misión que fue encomendada a la Armada, puede ser resumida en dos tareas generales: acción local en la zona fronteriza de los Esteros del Departamento de Tumbes mediante el empleo de la Flotilla de Patrulleras y el uso de las unidades de la Escuadra para asegurar la libre navegación y, en caso de actuar ofensivamente, para interceptar las comunicaciones marítimas de la provincia de El Oro con Guayaquil mediante el bloqueo del litoral ecuatoriano.

Sin embargo, las tareas desempeñadas por unidades de nuestra Armada durante el conflicto fueron más amplias y su escenario incluiría también la región amazónica, como se verá más adelante.

En cuanto a la organización del Agrupamiento, se debe efectuar una observación relevante, y es que si se le estaban asignando tareas específicas a la Marina, en su organización debió contar con un Oficial naval dentro de su Estado Mayor. Esta omisión, consideramos, sería motivo de algunas descoordinaciones entre el mando del Agrupamiento y el de la Escuadra durante el conflicto, como se apreciará posteriormente.

¹⁷ Ureta, Eloy. *Apuntes sobre una Campaña (1941)*. Madrid, España, 1953..p.68.

La agudización de las tensiones fronterizas

El primer semestre de 1940 fue un periodo en el que las tensiones entre ambos países se agudizaron desembocando inevitablemente en un conflicto armado.

Este recrudecimiento de tensiones no solo se dio en el campo diplomático y militar, sino que afectó también a la opinión pública. Las acciones ocurridas desde algunos años atrás, tuvieron gran eco en los medios de prensa radiales y escritos, que conllevaron a que en distintos lugares cercanos a cada lado de la línea fronteriza, se produjeran manifestaciones que contribuyeron a hacer más denso el ambiente reinante en la población¹⁸.

En vista de esta situación, el 8 de mayo de 1941 los gobiernos de Argentina, Brasil y EE.UU. ofrecieron sus “amistosos servicios” a través de un documento destinado a “*promover la pronta solución equitativa y final del diferendo, juntamente con los de aquellos otros gobiernos que ambos países desearan invitar en la forma que juzguen más adecuada*”. El Perú aceptó con condiciones dicho intento de mediación, dejando en claro que “...*estaba dispuesto a resolver la cuestión de límites, pero no a admitir una controversia sobre la nacionalidad de las provincias que los integraban*”¹⁹.

A pesar de los esfuerzos diplomáticos, los incidentes limítrofes continuaron y a principios de junio las conversaciones que sostenían en Washington los representantes de ambos países con las tres naciones mediadoras, concluyeron nuevamente en un fracaso debido a la actitud renuente del Ecuador por lograr una solución negociada. Ante esta situación, las fuerzas peruanas del Agrupamiento Norte desplegadas en la región Zarumilla-Marañón a lo largo de la frontera ecuatoriana, fueron puestas en alerta.

En aquellos momentos las tropas peruanas y ecuatorianas se hallaban ubicadas a lo largo de gran parte de la frontera, con una mayor concentración en la zona occidental, comprendida por los territorios limítrofes de la costa y sierra; y la zona oriental, que iba en forma paralela a los Andes Orientales ecuatorianos, introduciéndose en la Selva Amazónica, en donde los ecuatorianos habían establecido puestos en los ríos Santiago, Morona, Pastaza, Corrientes, Tigre, Curaray y Napo. Lo cierto es que hacia fines de junio, los aprestos militares en ambos lados de la frontera indicaban la proximidad de un conflicto entre los dos países.

18 Granda, Juan. “Testimonios orales e identidad: Los discursos patrióticos y la guerra peruano-ecuatoriana de 1941”. En: *Estado de los estudios histórico-sociales sobre el Perú a fines del siglo XX, Encuentro Internacional de Peruanistas*. Universidad de Lima. Lima, 1996. p.379.

19 Denegri, Félix. Perú y Ecuador. *op.cit.* p. 279.

2. El inicio de las hostilidades

Ante los aprestos bélicos a cada lado de la frontera, el 2 de julio, los gobiernos de los países oferentes de los buenos oficios, reanudaron sus intentos de evitar el enfrentamiento y dirigieron un llamado a los gobiernos del Perú y Ecuador a favor de la paz²⁰.

Sin embargo, el desencadenamiento del conflicto llegó el 5 de julio, fecha en que se iniciaron las hostilidades a gran escala entre ambos países. La versión de la Cancillería ecuatoriana en un comunicado cursado a sus similares americanas se refirió a "*elementos civiles peruanos, protegidos por la policía del Perú, que cruzaron la frontera entre Huauquilla y Chacras y repelieron a tiros a la patrulla ecuatoriana que se acercó a inspeccionar*"²¹. La versión peruana, en cambio, indicaba que el 5 de julio fuerzas ecuatorianas habían atacado en forma simultánea las posiciones peruanas de Aguas verdes, Pocitos, Las Palmas y Lechugal, siendo repelidas por las peruanas²².

Luego, el día 8, efectivos ecuatorianos atacaron otros puestos peruanos en el Oriente ubicados sobre los ríos Tígre y Pastaza. Ocurridos estos ataques y analizada la situación, el gobierno peruano dispuso el inmediato desalojo de los invasores ecuatorianos que se habían infiltrado en territorio peruano, para retrotraer la situación a la que existía en 1936²³, es decir que las tropas ecuatorianas fueran expulsadas detrás de la línea del *statu quo*.

Para el 9 de julio, Argentina, Brasil y EE.UU. propusieron el establecimiento de una zona desmilitarizada de 15km de ancho. El Perú condicionó su aceptación a esta propuesta que el Ecuador presentara sus excusas por el ataque que había ocurrido

20 Ministerio de Relaciones Exteriores. *Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Alfredo Solf y Muro. Julio 1941-julio 1942*. Lima, 1943. p. XLV.

21 Tobar y Donoso. *op.cit.*p.174.

22 Ministerio de Relaciones Exteriores.*op.cit.* p.210.

23 Zanabria, *La Campaña de 1941 (Perú-Ecuador)*. Ed. Amarilys. Lima, 1996. p.55.

contra el consulado en Guayaquil²⁴, y presentadas estas, el Perú aceptó tal propuesta. Sin embargo, el Ecuador mostró una actitud dilatoria, buscando, probablemente, que los gobiernos de los países mencionados presionasen al Perú, alegando observaciones en torno al ancho de la zona desmilitarizada y la forma que debía continuar la negociación, pero esto tan solo llevó a prolongar inútilmente las conversaciones.

El recrudecimiento de las hostilidades se produjo después que tropas ecuatorianas atacaran la guarnición de Lechugal, incursión que se produjo entre la noche del 22 de julio y la madrugada del día siguiente, atacándose también posiciones peruanas ubicadas en Pocitos, al sur de Huaquillas, en lo que pareció ser el inicio de una nueva ofensiva por parte de las fuerzas militares del Ecuador. Ante ello, el mando del agrupamiento Norte decidió iniciar esta vez una acción ofensiva a gran escala el 23 de julio, en un frente de 50km, en lo que se ha conocido como la Batalla de Zarumilla. Esta acción de armas, importante y decisiva por los resultados estratégicos que tuvo a favor del Perú, así como otros hechos posteriores en los que el Ejército Peruano y el Cuerpo Aéreo del Perú tuvieron destacada actuación, no serán desarrollados en el presente libro, sino que se hará mención de los mismos, en la medida que nuestro tema se circunscribe al accionar de la Armada. Como manera de complementar dicha información no desarrollada, en el apéndice 5, se presenta un cuadro cronológico con los principales hechos acontecidos durante el conflicto.

24 Julio Tobar Donoso y Alfredo Luna Tobar, *Derecho Territorial Ecuatoriano*. Ministerio de Relaciones Exteriores. Quito, 1994. p.206.

3. Intervención de las fuerzas navales de ambos países en el desarrollo de los acontecimientos en el ámbito marítimo y fluvial

Si bien es cierto que las operaciones militares de mayor envergadura durante el Conflicto con el Ecuador de 1941 se dieron en la frontera terrestre entre ambos países, en el ámbito marítimo y fluvial se produjeron una serie de acciones que involucraron a las fuerzas navales peruanas, ya sea para apoyar al esfuerzo en tierra, cortar las líneas de comunicaciones y las rutas de reabastecimiento en los puestos fronterizos ubicados en la zona de los Esteros, así como también desalojar tropas invasoras y reestablecer la soberanía en el territorio amazónico peruano. En tal sentido, y como se ha explicado en la introducción del presente libro, nuestro trabajo se centrará fundamentalmente a la intervención y papel desempeñado por las fuerzas navales peruanas durante el conflicto.

Composición y estado de las fuerzas navales de ambos países

En lo referente a los elementos navales ecuatorianos, el material a flote de su armada se hallaba conformado por el cañonero *Abdón Calderón*, el aviso *Atabualpa*, el transporte y buque escuela *Presidente Alfaro* y el remolcador *Cotopaxi*²⁵, con base en el puerto de Guayaquil. En la región oriental sus elementos fluviales eran nulos. En el aspecto profesional, la preparación y entrenamiento se hallaba en un nivel elemental por carecer de un centro académico adecuado, esto debido a que a principios de 1939, el ministro de defensa Galo Plaza, invocando razones de orden económico había decidido la clausura de la Escuela Naval²⁶. Ante esta medida, por un lado se consideró enviar a un reducido grupo de cadetes a la Escuela Naval Arturo Prat en Chile y, por otro, se procedió a establecer a bordo del buque escuela *Presidente Alfaro*, un curso de pilotines con los ex-cadetes que decidieron seguir la profesión de marinos mercantes.

²⁵ Para apreciar detalles acerca de las características de las unidades de la armada de cada país, ver apéndices N° 3 y N° 4 del presente libro.

²⁶ Monteverde, Carlos. *Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana*. INHIMA. Guayaquil, 1990. p.39.



Buque escuela ecuatoriano *Presidente Alfaro*. La carencia de medios navales adecuados y la falta de preparación de su personal, relegó a la Armada del Ecuador a cumplir un rol intrascendente durante el conflicto. (AHM)

Por su parte, en materia naval, el conflicto hallaba al Perú en una condición óptima bajo todo punto de vista en comparación al Ecuador. En lo que refiere a su organización administrativa y operativa, era mucho lo que se había avanzado, en especial gracias a los aportes de la Misión Naval Americana, que había estado presente apoyando a la Armada entre los años 1919 y 1930, y que desde el 6 de noviembre de 1940 retornó al Perú luego de haberse suscrito un convenio con el Gobierno de los EE.UU para cooperar con el Ministerio de Marina para aumentar la eficiencia de la institución²⁷.

Refiriéndonos a sus elementos operativos, en el Pacífico la Armada estaba organizada con una Escuadra, conformada por los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*; por los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar*; por los cuatro submarinos “R”; el transporte *Rímac*, el petrolero *Pariñas* y el remolcador *Guardián Ríos*, así como un transporte adjudicado a la Armada, el *Irland*. Cabe anotar que no obstante la carencia de recursos y de la antigüedad de sus naves, la Escuadra peruana, en especial a lo que a personal refiere, se hallaba con un aceptable nivel de entrenamiento y con la experiencia ganada durante el Conflicto con Colombia de 1932-33, en el que la Armada operó simultáneamente sus unidades en el Pacífico, en el Caribe, y en la cuenca del Amazonas.

27 Garaycochea, León. Legislación Naval y de Aviación. Imp.Segrestán. Lima, 1940.T.XI. p.640.

La Armada Peruana tenía para ese entonces como base de operaciones el puerto del Callao, en donde se hallaba el Arsenal Naval, que era la única base naval que poseía, establecida en dicho lugar recién en 1936. Contaba con un dique seco y talleres de reparaciones para servicio de las unidades de su Escuadra. Adicionalmente, en la isla San Lorenzo existía una estación naval que en aquel momento tenía a su cargo el depósito de municiones de la Armada.

En el Oriente peruano, la armada estaba organizada bajo la Flotilla Fluvial de Loreto, cuyo centro de operaciones era la Base Fluvial de Itaya, y su Comandancia se hallaba en el puerto y ciudad de Iquitos. Tenía a sus órdenes las cañoneras *Amazonas*, *Loreto*, *América*, *Napo*, *Iquitos* y *Coronel Portillo*.



Vista aérea del Arsenal Naval del Callao a principios de 1942, mostrando el Dique Seco, los talleres de reparación, los muelles antedique y de submarinos. En el muelle antedique se hallan amarrados el transporte BAP Rimac y el crucero BAP Almirante Grau. El establecimiento de esta Base Naval luego de la inauguración del dique en 1936, constituyó un gran paso adelante para la Armada, lográndose con ello, entre otras cosas, poder efectuar reparaciones a las unidades de la Escuadra sin tener que depender de astilleros extranjeros. (AHM)

Como se puede apreciar, la ventaja en el ámbito naval era favorable al Perú, y esto, sumado a la experiencia y capacidad profesional de los marinos peruanos, sería un factor importante durante el desarrollo de las operaciones en el conflicto.

El teatro marítimo en el área del conflicto

El área de operaciones asignada a la Armada, estuvo comprendida por tres zonas claramente diferenciadas: el área marítima, asignada a la Escuadra, que comprendía

el litoral frente al Golfo de Guayaquil, hasta el puerto de Paita en la costa Norte del Perú. La zona costera correspondiente al Ecuador se diferencia claramente de la peruana, por ser una zona en donde hay varias islas con espesa vegetación tipo manglar y su relieve hidrográfico muestra aguas poco profundas. En esta área se encuentran el Canal del Morro que se adentra en la ciudad de Guayaquil con el nombre de Estero Salado y el Canal de Jambelí, que es más ancho y profundo. Su prolongación se confunde con las aguas del río Guayas. Entre el Estero Salado y el río Guayas se forma una larga península en cuya base se asienta la ciudad de Guayaquil. Entre la isla Jambelí y el continente, se halla el Estero de Santa Rosa, en cuya margen derecha se asienta Puerto Bolívar, lugar desde donde se efectúa el tráfico y comercio marítimo de la cercana ciudad de Machala.

La otra zona de operaciones, asignada a la Flotilla de Patrulleras, correspondía a la zona de los Esteros, ubicada sobre la frontera de ambos países y comprendida entre la Boca de Capones y Noblecilla, a la que los ecuatorianos llaman isla Alto Matapalo.



Mapa que muestra las tres áreas de operaciones asignadas a las fuerzas navales peruanas durante el conflicto con el Ecuador en 1941

Los ríos Zarumilla y Santa Rosa al desembocar al Pacífico forman una serie de canales e islas de abundante vegetación, que se ven afectadas notablemente por una gran variación que tienen las mareas en la zona, constituyendo los denominados esteros, los que sirven como vías de comunicación mediante el uso de embarcaciones de muy poco calado. El ancho de los esteros es variable entre 40 y 100 metros y sus orillas están cubiertas de espesísima vegetación de mangle, muy aparente para ocultar la tropa y francotiradores.

La tercera zona se hallaba en la Amazonía peruana, región dominada por una intrincada red fluvial y espesa vegetación. Los ríos allí existentes requieren una amplia experiencia y pericia para ser navegados. Durante algunas épocas del año, la ausencia de lluvias hace casi imposible la navegación en muchos de ellos debido a la formación de playas al bajar el nivel de los ríos en lo que se conoce como “vaciante”. Para la época del Conflicto con el Ecuador, el medio de transporte más rápido era el fluvial: de allí la importancia de contar con los medios adecuados para la defensa y el transporte de las tropas.

Alistamiento y envío de las unidades de la Escuadra al Teatro de Operaciones Norte

El 5 de julio, cuando se produjeron los incidentes en la frontera norte, la mayoría de las unidades de la Escuadra se hallaban en el puerto del Callao, a excepción del transporte *Rímac* que se hallaba en el puerto chileno de Valparaíso en viaje comercial, el petrolero *Pariñas*, que se encontraba efectuando cabotaje entre el Callao y Pimentel²⁸, y los submarinos *R-1* y *R-2* que habían zarpado del Callao hacia Zorritos el 9 de mayo, y que al momento de iniciarse las hostilidades estaban en Talara.

El 6 de julio, en cumplimiento de las órdenes del Jefe del Estado Mayor General de Marina, el comandante general de la Escuadra, capitán de navío Grimaldo Bravo Arenas, dispuso a las 21:00 horas del mismo día, el alistamiento del destructor *Almirante Villar* y del crucero *Coronel Bolognesi*, trasladando su insignia a este último, con el propósito de zarpar a Zorritos, para apoyar en las operaciones militares del Agrupamiento Norte. Las órdenes específicas fueron las siguientes:

“La situación en frontera Norte no satisfactoria, pues tropas ecuatorianas han atacado nuestras guarniciones frontera región Huaquillas-Carcabón.-Bolognesi y Villar zarparán inmediatamente para Zorritos donde esperarán instrucciones.-Bolognesi hará escala en Salaverry donde embarcará

²⁸ Para conocer la ubicación y estado de operatividad de las unidades navales peruanas el día 5 de julio, ver apéndice 1 del presente libro.

tropa ejército destino Zorritos.- Almirante Villar proseguirá directamente Zorritos. Comunicaciones reglamentarias.-Informe cuando zarpe..”. El propio comandante Bravo Arenas se encargó de supervisar los trabajos a bordo de los dos buques²⁹.

Aunque el problema fronterizo venía agudizándose desde varios meses atrás, lo sorprendente del inicio de las hostilidades, puso en evidencia que no existía un plan de operaciones para una contingencia como la que estaba ocurriendo, lo que de alguna manera explicaría que sólo el 50% de las unidades de la Escuadra se hallaran en capacidad para zarpar de inmediato³⁰. En todo caso, tampoco se debe descartar una aparente descoordinación entre el Jefe del Agrupamiento Norte y la Armada, como al parecer existió, según testimonios de oficiales de la época³¹, lo que de ser cierto se explicaría por la ausencia de oficiales de la Marina dentro del Estado Mayor del Agrupamiento³².

Retornando a nuestro relato, concluida la faena de víveres y agua, a las 11:30 hrs del 7, zarpó el *Villar* con rumbo a puerto Villar (Zorritos) con órdenes de reabastecerse de petróleo allí. Luego, a 13:29 hrs, hizo lo propio el *Bolognesi* con destino a Salaverry, puerto al que arribó el día 8 a 09:10 hrs. En este puerto procedió al embarque del Batallón N°3 de Infantería del ejército, conformado por 22 oficiales y 513 hombres de tropa, más 450 bultos como parte de su equipo de campaña. Concluido el embarque, el *Bolognesi* reemprendió su viaje, dirigiéndose hacia Talara, donde llegó a 15:55 hrs. del 9, iniciando de inmediato el desembarco del contingente militar.

29 Archivo Histórico de Marina (en adelante AHM). *Diario de Bitácora B.A.P. Coronel Bolognesi*. Historial de guardias correspondiente al día 6 de julio.

30 Lo explicado, sería el motivo por el que el General Eloy Ureta, escribiera al referirse acerca de la cooperación de la Marina que: “La mayor parte de las unidades de la Escuadra estuvieron presentes en el Teatro de Operaciones del Norte, pero fueron puestas a disposición muy tarde, motivo por el cual se hicieron notar desde el primer momento graves deficiencias de enlace, subsanadas después con la presencia en este Cuartel general de un jefe de Enlace de la Escuadra, cuando ya las operaciones principales habían terminado. No obstante, facilitó grandemente el enlace subsiguiente entre el agrupamiento y la Escuadra”. Véase: Ureta, *Eloy. Apuntes sobre una Campaña*. Por su parte, en un informe presentado el 15 de octubre de 1941 por el Comandante General de la Escuadra al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, detallando las actividades de la fuerza a su mando, indicó, refiriéndose a las comunicaciones con el Jefe del Agrupamiento, que fueron deficientes durante el mes de julio, no obstante los esfuerzos realizados, pero que finalmente fue la propia Marina la que le dio solución al problema. Para mayores detalles acerca de este informe ver: Centro de Estudios Histórico Militares del Perú (en adelante CEHMP). Comisión Catalogadora. *Colección Documental del Conflicto y Campaña Militar con el Ecuador en 1941*. Vol. VII p.1923.

31 Ahondando más en el tema, las descoordinaciones entre el General Ureta y el Comandante Bravo Arenas, coinciden con los testimonios al respecto del V.Alm.(r) Carlos Monge G. y del Tte1° Jaime Saavedra Pinón, existentes en el Archivo Oral del IEHMP.

32 Ahondando más en el asunto, esta aparente descoordinación para contar con apoyo de la Escuadra y atender los requerimientos del Agrupamiento Norte, debieron tener origen desde que cuando se creó esta unidad operativa, el propio ejército, quien estaba a la cabeza de dicha organización, no consideró la presencia de oficiales de marina en su Estado Mayor, y que además, el posterior nombramiento de un oficial naval de enlace con el Agrupamiento, se produjo luego del inicio del conflicto. Este oficial fue el capitán de corbeta Ernesto Rodríguez.



El crucero BAP Coronel Bolognesi, fue con el destructor Almirante Villar, una de las primeras unidades de la Escuadra en ser movilizadas hacia el Norte, tan pronto se iniciaron las hostilidades contra el Perú. La fotografía, corresponde al año 1942 y muestra al buque con el camuflaje adoptado cuando las unidades de la Escuadra patrullaban el litoral Norte durante la Segunda Guerra Mundial. (IEHMP).

En este puerto, el comandante Bravo Arenas sostuvo una reunión a bordo del *Bolognesi* con el general Eloy Ureta, informándole acerca de las instrucciones de brindar cooperación con las unidades bajo su mando en las operaciones por realizarse³³. En dicha reunión, con el propósito de mantener la más adecuada y estrecha relación con los elementos terrestres y aéreos, el comandante Bravo Arenas solicitó al general Ureta las claves de comunicaciones, los indicativos de llamada para sus estaciones de enlace, una carta de la zona de guerra terrestre, y la misión que se le encomendaría, ante lo cual, el general se comprometió a remitirle todo antes de dos horas. De este ofrecimiento, tan sólo se recibiría una sola clave³⁴, pero un resultado concreto e inmediato de la reunión que redundaría en beneficio de las operaciones, fue la designación del capitán de corbeta Ernesto Rodríguez, a quien se le encomendó la labor de servir como oficial de enlace ante el Cuartel General del Agrupamiento Norte, coordinando todos los aspectos relacionados al accionar de la Marina.³⁵

33 Mientras ambos jefes conferenciaban, el *Bolognesi* era abastecido en muelle con 197 toneladas de petróleo, 45 toneladas de agua dulce, lubricantes y otros artículos indispensables. Esta medida se adoptó como precaución en razón de contarse tan sólo con suficiente combustible para llegar hasta Zorritos. Véase "Informe sobre las operaciones realizadas por la Escuadra al Jefe del Agrupamiento Norte de fecha 23 de octubre 1941". En: Araujo, Humberto. *Antecedentes y Choques Fronterizos, ocupación y desocupación peruana de territorio ecuatoriano en 1941-1942*. p.222.

34 CEHMP. *op.cit.*, p.1912.

35 Zanabria, *op.cit.*p. 302.



Contralmirante Grimaldo Bravo Arenas, quien siendo capitán de navío, desempeñó el cargo de Comandante General de la Escuadra durante las operaciones navales llevadas a cabo en el Conflicto con el Ecuador de 1941. (Cortesía C. de F. Juan Llosa Pazos)

Continuando con su progresión hacia el norte, el día 10, a 06:50 hrs., el *Bolognesi* inició la maniobra de desamarre del muelle, zarpando hacia Zorritos, en donde fondeó nueve horas después, hallando que el *Villar* no había podido iniciar su faena de petróleo debido a que las mangas del terminal de la refinería se hallaban ocupadas abasteciendo al petrolero *Pariñas*.

A las 17:55 el comandante Bravo Arenas recibió por un despacho órdenes para que una de sus unidades diera encuentro, escoltara y protegiera el desembarco de tropas que eran llevadas a bordo del vapor *Irland* a Paita y del vapor *Mantaro*, que se dirigía a Talara. En vista que el *Villar* no contaba con el combustible necesario, el comandante de la Escuadra dispuso el envío del *Bolognesi*, buque que cumplió con la misión retornando a Zorritos el 13 al amanecer³⁶. En los días sucesivos, ambos buques fueron reabastecidos de petróleo por el terminal de la refinería, permaneciendo en alerta en previsión de cualquier contingencia y a la espera de órdenes.

Cabe precisar que conforme a las órdenes recibidas, la presencia de unidades de la Escuadra en el puerto de Zorritos, se debía a que una de sus misiones era la de brindar protección a la refinería de Villar, ubicada en el área productora de petróleo más importante del Perú en aquel entonces. Y este producto, para la época,

³⁶ El *Bolognesi* dio encuentro al vapor *Irland* a 12:50 del día 11, con el que arribó a Paita 3 horas después, permaneciendo en ese puerto hasta que culminó el desembarque. Al día siguiente, zarpó de madrugada, pero esta vez en demanda del *Mantaro*, con el que se encontró en su puerto de destino, procediendo a dar protección a la maniobra de desembarque de tropas. Concluida esta misión, el *Bolognesi* retornó a Zorritos, en donde fondeó a 06:48 hrs del 13 de julio.

era de vital importancia en la economía peruana, puesto que se había constituido como uno de los productos de exportación más importantes del país, generando alrededor del 80% de todos los impuestos a la exportación, constituyendo una de las principales fuentes de ingreso para financiar el presupuesto del Estado. Como muestra de ello, entre los años 1940 y 1944, el Perú produjo un promedio anual de 13,3 millones de barriles de petróleo, de los que destinaba un aproximado de 71% para ser exportado.

Teniendo en cuenta que hacia mediados de los años 30, la producción de la zona norte de la costa peruana, específicamente de los yacimientos de la Brea y Pariñas, representaba un 83% de la producción nacional, y que dichos productos tenían como puerto de salida la refinería de Talara, podremos entender el porqué la defensa y protección de dicha región costera resultaba ser de vital importancia.

Por otro lado, producida la Segunda Guerra Mundial, esta zona cobró importancia estratégica, debido a que era en ese entonces el principal centro de producción y refinación de petróleo en la costa del Pacífico sudamericano (con capitales de los países aliados). Debido a ello, desde principios de 1940, la Armada había dispuesto el envío regular de submarinos con el propósito de establecer patrullajes en el litoral Norte.

En lo que se refiere a la logística durante las operaciones, el principal problema que tuvo que enfrentar la Escuadra desde el inicio y durante su permanencia en el Norte, fue la carencia de una base o estación naval debidamente equipada con sistemas de comunicaciones³⁷, en los puertos de Paita, Zorritos, Talara y Puerto Pizarro, facilidades para ser reabastecida de víveres, munición, repuestos y otros pertrechos necesarios para el sostenimiento de las operaciones en aguas lejanas de la base principal. Tan sólo se pudo contar con las facilidades ofrecidas por las empresas a cargo de las refinerías de Talara y Villar, que normalmente se hallaban a disposición de los buques petroleros que cargaban combustible allí.

³⁷ Esta deficiencia fue observada por el comandante Bravo Arenas en su informe final al término de las operaciones.



Vista del puerto de Talara, en la que se aprecia en primer plano al vapor Mantaro de la CPV, al destructor Almirante Villar y a un submarino Tipo "R". Durante el conflicto, este puerto cobró importancia vital para el desarrollo de las operaciones, debido a que era el único de los puertos en el norte peruano que contaba con las facilidades necesarias para reabastecer a las unidades de la escuadra. (Archivo IEHMP)

El recrudecimiento del conflicto en la frontera terrestre

Como ya se mencionó, en el frente diplomático el Gobierno peruano se hallaba negociando con su similar ecuatoriano en torno a un cese de las hostilidades con el apoyo de Brasil, Argentina y los EE.UU.

Desde las acciones de los días 5 y 6 de julio, ambos países habían efectuado la concentración de sus tropas en las márgenes del río Zarumilla, y para el 22 de julio, era incuestionable que se produciría un choque de mayor envergadura³⁸. Tropas peruanas se habían dedicado a recuperar territorio capturado por el enemigo.

Sin embargo, el avance peruano más importante tuvo lugar entre el 23 y el 25 de julio, durante la Batalla de Zarumilla, cuyo resultado, favorable a todas luces para el lado peruano, permitió recuperar los puestos de Matapalo, Noblecilla y El Caucho, restableciéndose la línea de frontera de Huaquillas a Casitas que había sido violentada³⁹, y esta acción contó con el apoyo de la Escuadra desde el flanco marítimo y de la Flotilla de Patrulleras en la zona de los Esteros, con el propósito de cortar las líneas de reaprovisionamiento enemigas y una posible reorganización de sus fuerzas, como se describirá a continuación.

38 Zanabria, Rómulo. *op.cit.* p.82.

39 Varillas, *op.cit.* pp.184-185.



Vista aérea del Puerto de Zorritos hacia 1941. Durante el conflicto con el Ecuador, la actividad de este puerto cobró mucha importancia debido al movimiento de tropas, viveres y pertrechos para el Agrupamiento Norte y por haberse establecido allí una Base Avanzada de la Escuadra. (Archivo IEHMP)

El planeamiento y desarrollo de las operaciones navales en el Norte y principales acciones de la Escuadra a partir del 22 de julio

Con la finalidad de hacer un adecuado planeamiento de las operaciones navales en el Norte, luego de un estudio de la situación, el Estado Mayor General de Marina, con fecha 21 de julio emitió el Plan de Campaña N°1 que comprendía cinco fases a ser desarrolladas en coordinación con el ejército y la aviación, ante la eventualidad que las operaciones en el frente se prolongaran, considerando como la última de sus fases el asedio a Guayaquil, luego de haberse desembarcado y capturado las islas Puná, Santa Clara y haber bombardeado y desembarcado en Santa Helena (Bahía Salinas)⁴⁰.

Por otro lado, el día 22 de julio, hallándose en Zorritos, el comandante Bravo Arenas recibió por intermedio del capitán de puerto de Puerto Pizarro C.de F. Víctor Cortez, la Orden de Operaciones del Agrupamiento Norte N°3, de fecha 20 de julio, que especificaba la cooperación de la Marina en los siguientes términos: *"Las unidades de la Escuadra se mantendrán en aguas territoriales, listas a cortar las comunicaciones de Puerto Bolívar con Guayaquil, interceptando el Canal de Jambeli"*⁴¹. En la misma orden se indicaba también que la 1° División Ligera del ejército efectuaría una acción local para desalojar a las tropas invasoras, la misma de la que tuvo conocimiento al detalle el comandante Bravo Arenas por informaciones recibidas que le indicaron como fecha de su realización el día 23, es decir, al día siguiente.

40 AHM. Serie Misceláneos COMGEMAR Subserie Conflictos Internacionales. Caja N°7 Sobres 101-03. Plan de Campaña N°1. ff.47-50.

41 Idem.

Entonces, con la finalidad de dar protección a las tropas del ejército en sus operaciones de avance hacia el norte por el lado de mar, así como para dar cumplimiento a las órdenes recibidas, el *Bolognesi* y el *Villar* dejaron sus fondeaderos en Zorritos a 09:10 hrs. del 23, efectuando un recorrido de exploración hasta Boca Capones (lugar considerado como límite del dominio marítimo peruano), navegación durante la cual ambos buques efectuaron diversos ejercicios.

Como durante la navegación no hallaron ninguna novedad, las dos naves se dirigieron a Puerto Pizarro, en donde fondearon a 13:57 horas. En dicho puerto, el comandante Bravo Arenas tomó contacto con el coronel Luis Vinatea, jefe de la 1° Región Militar, manifestándole su preocupación por no haberse proporcionado hasta esa fecha los indicativos de llamada de las estaciones del Agrupamiento Norte, la carta de la zona de guerra terrestre, tal como habían sido ofrecido por el general Ureta 14 días antes. Al respecto, el comandante Bravo Arenas, en su informe fechado en Zorritos el 5 de agosto dirigido al Jefe del Estado Mayor General de Marina sobre las actividades de la Escuadra, le indicaba que algunos días después de esta reunión le sería remitida una clave, pudiendo establecer tan solo enlace con la estación inalámbrica de Tumbes, agregando que sus comunicaciones fueron muy deficientes y difíciles⁴². Concluida la reunión, dos horas más tarde, el *Bolognesi* partió hacia Talara para reabastecerse de víveres que habían sido solicitados con anticipación, quedando el *Villar* en Puerto Pizarro, con el fin de apoyar en las operaciones que se pudieran intentar en las proximidades de la costa⁴³.

Mientras el *Villar* se quedaba en Puerto Pizarro, el *Bolognesi* arribaba a Talara a las 07:31 del 24, procediendo a reabastecerse, regresando a Zorritos por la noche⁴⁴.

El intercambio de disparos entre el *Almirante Villar* y el *Abdón Calderón*

Uno de los hechos más controvertidos durante el conflicto, debido fundamentalmente a la divergencia absoluta en las versiones oficiales de ambos países, es el que ocurrió el día 25 de julio, a consecuencia de un incidente producido entre el destructor peruano *Almirante Villar*, y el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón*, el mismo que se relata a continuación.

42 CEHMP. *op.cit.* p.1912.

43 *Idem.*

44 En Talara, el *Bolognesi* embarcó de 4.500 raciones frescas y 40 toneladas de agua dulce, recibiendo la orden de partir hacia Zorritos ni bien concluyó las faenas, lo que se hizo efectivo después del mediodía, fondeando en Zorritos a 22:18 hrs. del mismo día.

El citado día, la Comandancia General de la Escuadra recibió instrucciones del Jefe del Agrupamiento Norte, para el envío de unidades navales con el propósito de interceptar a los convoyes ecuatorianos que trasladaban abastecimientos hacia Puerto Bolívar, designándose para esta misión, conforme a lo establecido, al destructor *Almirante Villar*.

El *Villar* zarpó de Puerto Pizarro el mencionado día a 07:29 horas con rumbo hacia el Norte. A 10:55 horas, encontrándose en aguas ecuatorianas, se ordenó a bordo cubrir puestos de zafarrancho de combate y a 11:03 horas se avistó a un buque que navegaba por proa y que cruzaba el Canal de Jambelí con dirección de Sur a Norte, por lo que el *Villar* aumentó la velocidad.

El buque avistado, luego de reconocérsele, resultó ser el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón*⁴⁵, que se hallaba retornando de Puerto Bolívar hacia Guayaquil, el que, al verse descubierto por el *Villar* (al que confundió con el *Gnise*)⁴⁶, viró 180° respecto a su rumbo, izando el pabellón ecuatoriano.

A las 11:19 horas, el *Villar* efectuó un disparo de advertencia al aire, que fue contestado de inmediato por el *Calderón*. Cabe resaltar que la iniciativa de efectuar el primer disparo, fue del buque peruano, tal como se registró en su Diario de Bitácora.

Luego, como el buque ecuatoriano había variado su rumbo con intenciones de buscar protección por el lado de tierra, el comandante del *Villar*, capitán de fragata Hernando Tudela y Lavalle, ordenó virar hacia estribor, con la finalidad de tener al enemigo bajo el alcance de sus armas, abriéndose fuego ni bien concluida la maniobra, con los cañones de 101 mm de proa, por la banda de babor. Como la velocidad del buque era de casi 20 nudos y hallándose en cercanías de la costa, con la finalidad de evitar una posible varadura dada la poca profundidad de la zona al ser un estuario fluvial, el comandante peruano estimó conveniente caer 90 grados a babor, continuando los disparos hacia el enemigo por el sector de estribor. Dicho cambio de rumbo dificultó la puntería de los artilleros peruanos de cuyos tiros, los piques estuvieron correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos⁴⁷.

45 Para conocer las características principales del cañonero *Abdón Calderón*, ver apéndice 4 del presente libro.

46 Considerando las controversias suscitadas a raíz de haberse magnificado y falseado lo realmente ocurrido en este intercambio de disparos, hemos creído pertinente transcribir las dos versiones oficiales de la Armada del Ecuador existentes acerca del incidente de Jambelí en los anexos 1 y 2 de la parte II del presente libro, el informe del capitán de fragata Hernando Tudela y Lavalle, comandante del *Almirante Villar* en el anexo 3, para luego en el anexo 4, efectuar un análisis de la veracidad del contenido de los documentos ecuatorianos, así como una apreciación desde el punto de vista naval.

47 Armada del Ecuador. Departamento de RR.PP. de la Comandancia General. XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí. Quito, 1974. pp.10-11. Véase la transcripción de dicho informe en el anexo 1 del presente libro (pp.87 y 88) y reproducción facsimilar en el anexo 2 (p. 96).

Continuando su escape, el buque ecuatoriano logró ocultarse tras el mangle de los esteros, mientras que el *Villar* realizaba tiros indirectos utilizando como referencia la gran humareda negra proveniente de la chimenea del *Calderón*, que en su huida forzó sus máquinas.



Destructor BAP Almirante Villar, buque que con otras unidades de la Escuadra, estuvo destacada en el Teatro de Operaciones Norte, operando ininterrumpidamente entre julio y octubre de 1941. (AHM)

La orden de cesar el fuego se dio a 11:40 hrs., veinte minutos después del primer disparo, habiéndose efectuado 41 tiros, que no lograron impactar por la gran refracción existente en la zona. Después, a 11:50 hrs. y luego de avistar al *Bolognesi*, se recibió la orden de retornar hacia Puerto Pizarro, variando su rumbo y ocupando estación en una formación de columna con el crucero. Ambos buques fondearon frente a Puerto Pizarro a 15:00 hrs. sin ninguna novedad.

Contrariando la versión ecuatoriana, que sin ninguna prueba verdadera durante años ha sostenido que el *Villar* resultó seriamente dañado, el destructor peruano, como veremos más adelante, continuó operando normalmente durante el resto del conflicto.* Cabe anotar, también, que este encuentro no tuvo ninguna significación ni varió el resultado final de las operaciones.

Los aprestos para el envío del *Almirante Grau*, el *Rímac* y los submarinos *R-3* y *R-4* hacia el área de operaciones.

El *Almirante Grau*, que como hemos visto, a principios del mes de julio se hallaba en reparaciones, concluyó sus trabajos en dique el 10 de ese mismo mes, para ama-

* En el anexo 4 del presente libro (pp. 100-103), se reproducen facsimilarmente cuatro páginas del Libro de Bitácora del destructor BAP *Almirante Villar*, dos correspondientes al día 25° de Julio de 1941, fecha del incidente, y otras dos correspondientes a la fecha en la que retornó al Callao (1° de octubre del mismo año) luego de permanecer durante 85 días ininterrumpidamente en la zona de conflicto.

rrar al muelle antedique del Arsenal Naval del Callao⁴⁸, iniciando de inmediato el alistamiento necesario para partir hacia el norte y apoyar a las otras unidades de la Escuadra que se hallaban en el teatro de batalla.

Cuando el *Grau* estuvo listo, el día 23 de julio recibió órdenes de zarpar conjuntamente con el transporte *Rímac*, buque que había retornado tan solo cuatro días antes de una navegación comercial desde el puerto chileno de Valparaíso desde donde había traído trigo y ganado que fue descargado en el puerto del Callao⁴⁹, luego de lo cual iniciaría su alistamiento para la campaña. Cabe resaltar que los preparativos finales de ambos buques fueron supervisados por el propio presidente de la República, Manuel Prado, quien efectuó una visita al *Grau* y al *Rímac* la noche anterior al zarpe, pudiendo verificar una intensa actividad.⁵⁰ A bordo del crucero se embarcó al personal del Batallón de Infantería N°17 destinado a Paita y al Batallón de Zapadores N°2 para Salaverry, mientras que el transporte hizo lo propio con más efectivos y material de guerra del ejército⁵¹, también del B.I. N°17, y del Regimiento de Caballería N°3 consistente en 12 tanques, 40 caballos, ganado, munición y otros pertrechos⁵².

Ambos buques dejaron el primer puerto después del amanecer del día 24, iniciando su viaje al puerto de Paita, lugar al que llegaron el 26 a 07:20. El *Rímac* tenía instrucciones de desembarcar lo más pronto posible las tropas, caballada, ganado y material del ejército, para luego zarpar hacia Talara a fin de desembarcar al Batallón de Tanques y su material, lo que hizo entre los días 27 y 29 de julio⁵³. En este último día, partió por la noche con dirección a Puerto Pizarro llegando al día siguiente.

En el caso de los submarinos *R-3* y *R-4*, ambos se hallaban en recorrido y carena al inicio del conflicto, por lo que su alistamiento fue apurado, quedando listos para dirigirse hacia el Norte, lo cual ocurrió el 25 de julio, llegando a Paita el 27, poniéndose a órdenes de la Escuadra.

48 AHM. *Diario de Bitácora del B.A.P. Almirante Grau*. Enero-Diciembre 1941. Historial de guardia correspondiente al día 10 de julio 1941.

49 AHM. *Diario de Bitácora del B.A.P. Rímac*. Julio-Agosto 1941. Historial de guardia correspondiente al día 19 de julio 1941.

50 En: *Diario de Bitácora del B.A.P. Almirante Grau*. Enero-Diciembre 1941. Historial de guardia correspondiente al día 23 de julio 1941.

51 AHM. *Diario de Bitácora del B.A.P. Rímac*. Julio-Agosto 1941. Historial de guardia correspondiente al día 23 de julio 1941.

52 CEHMP. *op.cit.* p.1830.

53 AHM. *Diario de Bitácora del B.A.P. Rímac...* Historial de guardia correspondiente a los días 27, 28 y 29 de julio 1941.



Destructor BAP Almirante Guise, buque que efectuó varias misiones de reconocimiento y bombardeo a costas ecuatorianas. En la foto, se muestra con el tipo camuflaje adoptado por los buques de la Escuadra, durante la Segunda Guerra mundial. (AHM)

El viaje del *Almirante Guise* hacia el área de operaciones en el norte

Otro de los buques que fue enviado al norte con posterioridad al inicio de las hostilidades fue el destructor *Almirante Guise*, buque que entre el 11 y el 25 de junio había estado en dique seco haciendo carena como parte de los trabajos de recorrido programados para ese año. Luego de conocidos los acontecimientos producidos en la frontera con el Ecuador del día 5, al igual que en otras unidades de la Escuadra, a bordo del *Guise* se impartieron órdenes al día siguiente para su alistamiento. Siendo el caso de este destructor similar al del crucero *Almirante Grau* por hallarse en recorrido, su dotación trabajó febrilmente con apoyo del personal del Arsenal Naval para poder disponer del buque al más corto plazo. Así, entre el 21 y el 24 de julio se efectuaron los preparativos finales en el *Guise*, alistando todo el material de artillería, realizando faenas de munición, combustible y víveres lo que sumado a las respectivas pruebas de las máquinas, dejaron el buque expedito para partir hacia el norte.

De esa manera, ni bien estuvo listo, el *Guise* zarpó hacia Zorritos en la medianoche del 25, fondeando allí el día 26 a 18:10 en espera de nuevas instrucciones.

La Orden de Operaciones N°1 del 26 de Julio y actividades posteriores de la Escuadra

Considerando que para el día 26, los elementos de la Escuadra que se hallaban operando en el norte se verían reforzados con la llegada del crucero *Almirante Grau*, el destructor *Almirante Guise*, y los submarinos R-3 y R-4, así como por el incremento de las acciones en el teatro de operaciones, de acuerdo a los lineamientos estableci-

dos en el Plan de Campaña N°1 del Estado Mayor General de la Marina, el Comandante General de la Escuadra, emitió la Orden de Operaciones N°1⁵⁴.

En esta orden se establecía la conformación de dos bases y un grupo de exploración: la base Zorritos a cargo del comandante general de la escuadra con el *Gran*, el *Villar*, el *R-3*, y el *Rímac*; la base avanzada de Pizarro a ordenes del Comandante de la división de submarinos con el *Bolognesi*, el *Guise*, el *R-1* y el *R-2*; y el grupo de exploración en Paita conformado por el *R-4* y tres hidroaviones de la fuerza aérea a ser asignados para conformar el escuadrón de cooperación de la Marina.

La misión encomendada a los tres grupos consistía en cooperar con el Agrupamiento del Norte, establecer patrullajes en la zona comprendida entre la desembocadura del río Guayas hasta la altura de la boca del Canal de Jambelí, proteger el movimiento y desembarque de tropas, y brindar protección a la refinería Villar ubicada en Zorritos.

En cuanto a las tareas específicas a las unidades con base en Zorritos se les indicó la prioridad de proteger las refinerías de petróleo y los desembarques de tropas en ese puerto. Asimismo, recibieron órdenes de permanecer listas para zarpar con una hora de aviso. Cabe precisar que el principal motivo por el cual el comando más antiguo, es decir, el comandante general de la escuadra se hallaba en dicho puerto, se debía a que allí contaba con mayores medios para comunicarse con el jefe del Agrupamiento Norte cuya sede se hallaba en Piura, con el jefe de la 1° división ligera en Tumbes así como por el telégrafo y teléfono que facilitaba sus comunicaciones.

En el caso de la base avanzada de Pizarro, sus unidades tenían órdenes específicas de permanecer siempre listas para zarpar e interceptar cualquier tráfico de naves en la boca de Jambelí. Para tal propósito tenían que establecer un servicio de vigilancia sobre la boca de Jambelí de día con submarinos, sólo para información, y durante la noche con una unidad de superficie la que podría entrar en acción procurando hacerlo a la mayor distancia posible considerando la ventaja del mayor alcance de los cañones propios. Otra tarea era establecer un servicio nocturno de vigilancia de la bahía con submarinos o botes. Para facilitar su misión la aviación de cooperación tenía el encargo de informar de inmediato a esta fuerza el resultado de sus exploraciones diarias.

54 Al respecto, así como es opinión del autor que el Agrupamiento Norte cometió una omisión al no contar con oficiales de marina en su Estado Mayor, las operaciones encomendadas a la Escuadra debieron ser dispuestas con una mayor anticipación, puesto que ello hubiera permitido una adecuada preparación en lo que a comunicaciones y logística de la propia Armada refiere, así como en lo relacionado a las coordinaciones tanto con el ejército como con la aviación. Por otro lado, ello hubiera permitido que nuestros buques tuvieran órdenes más precisas en caso de tener que batirse con buques ecuatorianos, tal como había ocurrido con el incidente entre el *Almirante Villar* y el *Abdón Calderón* el día anterior.

Finalmente, con respecto al Grupo de Exploración en Paita, la permanencia de los hidroaviones allí era provisional y tenía como tarea la exploración de las unidades en tránsito entre Guayaquil y Puerto Bolívar.

Con las nuevas órdenes y conforme a lo previsto, en la tarde del 27 el *Grau* arribó a Zorritos procedente de Paita, encontrando allí al *Bolognesi*, al *Guise* y a los submarinos *R-3* y *R-4*. Acto seguido, el Comandante general de la escuadra se trasladó con su estado mayor al *Almirante Grau*, disponiendo la redistribución de las unidades bajo su mando: el *Bolognesi* y el *Guise* zarparon hacia Puerto Pizarro, mientras que el *Villar* recibió instrucciones de retornar a Zorritos debiendo efectuar previamente un bombardeo sobre la guarnición ecuatoriana de Capones, que se llevó a cabo con éxito.

De acuerdo a lo previsto, en adición a los elementos navales, el Jefe del Agrupamiento Norte dispuso la asignación de tres hidroaviones de la Escuadrilla 82 de la aviación para apoyo a las tareas de la Escuadra, los que llegaron a Paita el 27, siendo trasladados posteriormente a Puerto Pizarro, lugar en donde quedó instalada su base⁵⁵.



Patrullera P-103 con tres hidroaviones de la Escuadrilla de Cooperación Marítima, frente a Puerto Pizarro, agosto de 1941. El empleo de aeronaves en misiones de exploración y reconocimiento marítimo fue crucial para el desarrollo de las actividades de las unidades de la Escuadra y de la Flotilla de Patrulleras. (Archivo IEHMP)

⁵⁵ A su llegada, el jefe del Escuadrón solicitó el apoyo de dos oficiales observadores, petición que fue atendida por el comandante Bravo Arenas, habiéndose asignado a los alferoces de fragata Hernán Corpancho y Oscar Mavila. *Oficio O.200-18 (S) del 5 agosto 1941 del Comandante General de la Escuadra al Jefe del EMGM.* AHM. Serie Misceláneos, subserie COMGEMAR. Caja 7, sobre N°101-03. f.38.

El día 27 arribaron a Zorritos otros dos submarinos, el R-1 y el R-2, que como mencionamos se hallaban en el Norte desde el 9 de mayo, bajo el mando del capitán de navío Mariano Melgar como Comandante de la División de Submarinos, recibiendo este jefe órdenes de trasladarse a Puerto Pizarro con ambos para dar encuentro al *Bolognesi* y al *Guise*, y allí hacerse cargo como oficial superior de la Base Avanzada de Pizarro, debiendo entre otras tareas, distribuir los turnos de vigilancia que se habían establecido en la Base de Jambelí, y dictar las disposiciones que fueran necesarias en caso de cualquier emergencia que pudiera presentarse.

Por otro lado, siempre en concordancia a la mencionada Orden de Operaciones N°1, el R-3 permaneció en Zorritos con el fin de utilizar su estación de radio para los despachos interceptados. Al R-4, que fuera asignado a Paita, se le encomendó igual tarea.

Con esta redistribución de las unidades, se cumplió con lo ordenado, pero se suprimió la estación de informaciones que había sido establecida en Paita, que quedó instalada en Puerto Pizarro con positiva ventaja⁵⁶. Esta estación de radio y telefonía pudo establecerse en el mencionado puerto, con personal y material traído desde el Callao a bordo del *Guise*, habiéndose dispuesto además la construcción de una caseta para su funcionamiento. En la implementación de la estación, le cupo una destacada actuación al Tte. 1° Miguel Flórez y al personal bajo sus órdenes, y esta labor, como se verá más adelante solucionó uno de los principales problemas que obstaculizaba la adecuada coordinación y transmisión de órdenes con las fuerzas navales y con las del Agrupamiento Norte.

Reconocimiento de los submarinos R-1 y R-2 en la boca del Canal de Jambelí

El día 28 de julio los submarinos R-1 y R-2 efectuaron un reconocimiento diurno a la boca del Jambelí, principal acceso al canal que conduce a Puerto Bolívar, lugar de entrada de abastecimientos de todo género para las poblaciones de Machala, Arenillas y fuerzas militares ecuatorianas a lo largo de su frontera⁵⁷.

Como resultado de la exploración, se comprobó que Puerto Bolívar podía ser bombardeado desde el mar, que en las proximidades de la base del Jambelí existía artillería enemiga⁵⁸, observándose también que amarrado a un muelle en dicho puerto se hallaba un buque enemigo reconocido como el aviso *Atahualpa*⁵⁹.

⁵⁶ *Idem*, f.39.

⁵⁷ En su navegación, los submarinos llegaron a un punto distante tres millas del faro Jambelí a las 17:45 horas del indicado día pudiendo avistar desde este lugar Puerto Bolívar. Al iniciar su retorno ambos submarinos recibieron cuatro disparos de cañón desde un punto situado a la izquierda del faro, los que resultaron cortos. Siguiendo la misión ordenada de efectuar reconocimiento continuaron viaje a su base de Puerto Pizarro donde fondearon a las 22:50 horas del mismo día.

⁵⁸ *Ibidem*, f.36.

⁵⁹ Informe del Comandante Superior Fuerzas Base Avanzada Pizarro al Comandante general de la Escuela, de fecha 31 julio 1941. En: Araujo, Humberto, *op.cit.* T.III.p. 227.

Patrullaje frente a Jambelí, bloqueo y bombardeo a Puerto Bolívar por el *Coronel Bolognesi*

Otro hecho de cierta importancia protagonizado por una unidad de la escuadra se produjo el día 29 de julio, mientras el *Bolognesi* se hallaba patrullando en cercanías del Canal de Jambelí. El crucero había zarpado a 23:35 hrs del 28 para efectuar patrullaje en el río Guayas frente a Jambelí, con el objeto de bloquear Puerto Bolívar y evitar que el enemigo llevara refuerzos a su tropas por vía marítima.

Encontrándose en condición de zafarrancho de combate desde las 06:50 a 07:11 hrs., desde las vecindades del faro ubicado en Punta Jambelí, empezaron a disparar contra el crucero, pero cayendo los tiros a una distancia aproximada de 1.000 m del buque. En vista de la actitud tomada por el enemigo, el comandante del *Bolognesi*, C.de F. Pedro Mazuré ordenó de inmediato abrir fuego contra la artillería enemiga con su batería secundaria de 76,2mm a una distancia de 4.500m así como bombardear Puerto Bolívar con sus cañones de 152mm a una distancia de 10.500m. En vista que el enemigo no contestara a los disparos del *Bolognesi*, se ordenó cesar el fuego a 07:30, habiéndose disparado 17 tiros de 76,2mm y 3 de 152mm. El buque continuó con su exploración tratando de ubicar las baterías enemigas, pero considerando el hallarse tan sólo a 2 millas de costa y la dificultad de observación por lo espeso de la vegetación, se emprendió el retorno a Puerto Pizarro.

Patrullaje frente al Canal de Jambelí, bombardeo a Punta Jambelí y Puerto Bolívar por el *Almirante Guise*

El siguiente buque en desempeñar una misión en aguas ecuatorianas fue el destructor *Almirante Guise*. El día 29, el *Guise* recibió órdenes de zarpar a 19:00 de Puerto Pizarro en dirección a la boca de Jambelí con el propósito de bombardear a horas diferentes las defensas emplazadas en Punta Jambelí y Puerto Bolívar, neutralizar los cañones enemigos, investigar su número e interceptar también cualquier barco enemigo que se avistase en dicha zona, así como impedir y cortar las comunicaciones y cualquier provisión del enemigo.

El *Guise* efectuó su tránsito nocturno entre Punta Payana y Punta Jambelí sin mayor novedad, y a 06:37 fue atacado por las baterías emplazadas en la Punta Jambelí, en Puerto Bolívar y en la Boca del Río Rompido, repeliendo inmediatamente la acción el buque peruano disparando sobre esos emplazamientos.

Como resultado de dicha acción, se produjo la evacuación de la población civil de Puerto Bolívar, la anulación del tráfico de cabotaje y de los servicios militares de

transporte de tropas y abastecimientos, hechos que pudieron ser conocidos por mensajes que fueron interceptados a los ecuatorianos⁶⁰. Concluida su misión, el *Guise* puso rumbo hacia Puerto Pizarro, fondeando a las 15:50 del día 30.



Vista aérea del Estero de Santa Rosa, Puerto Bolívar y la isla de Jambelí captada desde una aeronave de reconocimiento peruana el 31 de julio de 1941. Para esa fecha, debido bombardeo efectuado por naves de la Escuadra en los alrededores del puerto en mención, la población había evacuado el lugar y las naves ecuatorianas se habían retirado hacia Guayaquil, sin efectuar acción alguna en defensa de su territorio. (AHM)

El siguiente movimiento dispuesto para las unidades de la Escuadra fue la reasignación del *Villar* a Puerto Pizarro el día 30, con el fin de aliviar el servicio de vigilancia desempeñado por los demás buques, y también para que el *Guise* navegara hacia Zorritos, para reabastecerse⁶¹.

⁶⁰ El informe de esta acción del *Guise*, así como los mensajes interceptados, se reproducen en: Araujo, Humberto, *op.cit.* T.III.p.228.

⁶¹ En adición, el *Guise* llevó al retornar a puerto Pizarro a oficiales recién llegados de Lima, destinados a la Base establecida en dicho lugar, así como víveres para el *Bolognesi* y el *R-2*, lo que se llevó a cabo entre el 1° y el 4 de agosto.

4. El cese del fuego y actividades finales de la Armada

El día 31 de julio se recibió una comunicación verbal del Jefe del Agrupamiento Norte de cesar los fuegos a las 18.00 horas, debido a una orden del Gobierno en Lima⁶². Esta medida fue retransmitida a todas las unidades de la Escuadra mediante un despacho. Esta orden era la consecuencia de una serie de negociaciones que como vimos anteriormente, iniciaron delegados de Argentina, Brasil y EE.UU., apenas transcurridos cuatro días desde el inicio del conflicto. Cabe mencionar que sin embargo, debido a que el día 24 de julio el Ecuador había decretado la movilización de 40.000 reservistas mediante un decreto expedido en esa fecha, el Gobierno del Perú consideró que dicha medida era un despropósito en medio de las negociaciones de paz, por lo que condicionó la aceptación a un nuevo pedido de cese de fuego a la derogatoria de la movilización, dando como plazo hasta las 12 horas del día 31 de julio. Finalmente, ante el contundente avance efectuado por las tropas peruanas iniciado el día 25, el Ecuador accedió al pedido y decretó la derogatoria. Con conocimiento de estas medidas, el Gobierno peruano dispuso el cese de las hostilidades para las 6 de la tarde del día 31, lo que como comentamos, fue transmitido a todos los comandos involucrados en el teatro de operaciones.

La Ocupación de Puerto Bolívar

Antes de conocerse el cese de las hostilidades, a 15:58 horas del 31, la Comandancia de la Escuadra recibió del Jefe del Agrupamiento Norte un despacho urgente solicitando el envío inmediato de sus unidades a Puerto Bolívar con el propósito de cooperar en su captura con las tropas del ejército peruano que se hallaban en Machala, en su avance en territorio ecuatoriano.

Ante este urgente requerimiento, el comandante Bravo Arenas dispuso el envío inmediato del *Coronel Bolognesi* que se encontraba en las inmediaciones de Puerto Bolívar acompañado del remolcador *Guardián Ríos*, desembarcando tan sólo una

⁶² Ministerio de Relaciones Exteriores. *op.cit.* p.XLV.



Vista aérea de Puerto Bolívar, captada el 3 de Agosto de 1941. Amarrado a muelle, se encuentra el remolcador BAP Guardián Ríos, acompañado por dos patrulleras "P" y un balandro capturado a ecuatorianos. (AHM)

sección con 20 hombres a cargo del Tte.2º Jesús Polar Valdivia de la dotación del *Bolognesi*, acción efectuada a bordo del *Guardián Ríos*. A su llegada a tierra, los marinos hallaron a tres paracaidistas peruanos que habían sido lanzados a las 05:45 por un avión del CAP, a quienes relevaron. Esta sección de marinos permanecería en Puerto Bolívar hasta el 18 de agosto, en que se ordenó retirarlos.

La eficacia de las acciones de los buques de la Escuadra y los ataques de la aviación los días previos a la captura de Puerto Bolívar, quedó patente al momento de ingresar los efectivos peruanos.

En sus informes posteriores sobre dichas acciones, tanto el comandante Mazuré del *Bolognesi*, como el teniente Polar, pusieron de manifiesto que a consecuencia de dichas acciones, Puerto Bolívar y Machala, que era la capital de la provincia de El Oro, fueron prácticamente abandonadas por los ecuatorianos, y que posteriormente no hubo dificultades para su ocupación, convirtiendo en una debacle la retaguardia enemiga, con sus vías de comunicaciones y aprovisionamiento destruidas⁶³.

63 De acuerdo a los testimonios del contralmirante Jesús Polar Valdivia y del contralmirante Guillermo de las Casas, quienes participaron en la Campaña del 41, cuando el *Bolognesi* bombardeó el día 29 posiciones ecuatorianas en Punta Jambelí y en Puerto Bolívar, el Comandante General de la Escuadra impartió órdenes precisas para que los tiros pasaran largos sobre el mencionado puerto, con el propósito de no afectar a la población, pero sí amedrentar a las tropas allí acantonadas. Esto fue determinante para que

En Puerto Bolívar los ocupantes hallaron acumulados en los almacenes de la Aduana y del ferrocarril, más de mil cajas de munición, fusiles, ametralladoras, cañones Breda con sus cintas para munición y otros materiales bélicos en cantidades apreciables⁶⁴. Este material se hallaba con su embalaje, y presumiblemente se trataba de un envío efectuado por vía férrea desde Guayaquil el día 23 de julio y llegado a Puerto Bolívar el 25, cuyo destino era las unidades militares ecuatorianas apostadas en la frontera⁶⁵.

Actividades de la Escuadra hasta la suscripción del Acta de Talara

A pesar del alto al fuego decretado el 31, las unidades de la Escuadra continuaron su actividad patrullando el área asignada, en previsión a un incumplimiento por parte del Ecuador de lo pactado.

El 4 de agosto se llevó a cabo una reunión entre el Comandante General de la Escuadra y el Jefe del Agrupamiento Norte, acordándose que el transporte *Rímac* que se hallaba en Zorritos desde el 31 de julio, se dirigiese a Puerto Pizarro a recibir el material bélico capturado a las tropas ecuatorianas luego de la toma de Puerto Bolívar, que debía ser llevado desde allí hasta Zorritos por el remolcador *Guardián Ríos*. Adicionalmente, para facilitar la tarea, se dispuso de otro remolcador y una chata⁶⁶.

El día 6 de agosto la comandancia de la escuadra ordenó el traslado de los submarinos R-1 y R-2 a Zorritos, por considerarse innecesaria su estadía en Puerto Pizarro, con lo que la Base de dicho puerto quedó a órdenes del C. de N. Alejandro Valdivia, Jefe de la División de Transportes.

Con respecto al transporte *Rímac*, desde que arribara a Zorritos el día 30 de julio, luego de concluir el traslado de provisiones para la Escuadra así como material de guerra y tropas del ejército, este buque no había efectuado ninguna comisión importante, habiéndose desplazado entre dicho puerto, Zorritos y Talara. Del último de los mencionados zarpó el 9 de agosto para dirigirse a Paita y cumplir la que sería

la población evacuara dicha localidad, y explica que cuando los paracaidistas y luego los marinos llegaron allí, no encontraron ninguna resistencia ni habitantes. Para mayores detalles, véase: *Entrevista al C. Alm. (r) Jesús Polar V.* Archivo oral del IEHMP .p. 8. y *Entrevista al C. Alm. (r) Guillermo de las Casas F.* Archivo oral del IEHMP.p.11.

⁶⁴ Camino de la Torre, Jorge. "La Marina de Guerra del Perú en el Conflicto Peruano-Ecuatoriano de 1941". En: *Revista de Marina*, ed. Julio-agosto 1979.p.109.

⁶⁵ Este material, enviado en cinco vagones del ferrocarril desde Guayaquil, consistía en material bélico, uniformes y equipos para Unidades de frontera. En: Rodríguez, Luis. *La Agresión Peruana. La Campaña del Zarumilla documentada*. Ed. Fr. Jodoco Ricke. Quito, 1948.p.220.

⁶⁶ Se trataba del remolcador *Lobitos*, de propiedad particular, y para tripular ambas embarcaciones, fue designado el Tte. 1° Carlos Teixeira con cuatro hombres, dotándoseles de dos ametralladoras de 7,65mm con 1.000 tiros cada una, las mismas que provenían del *Almirante Grau*, y del R-4.

su última misión durante el conflicto, llevando de regreso al Callao el 10 de agosto a la esposa del Presidente Prado⁶⁷.

Debido al total repliegue de las naves ecuatorianas hacia Guayaquil, y dado que en el frente marítimo ya no existía ninguna amenaza, la Escuadra se fue replegando progresivamente al Callao, el *Bolognesi* llegó al primer puerto el 24 de agosto; el *Villar* el 1º de octubre, seguido por los submarinos R-3 y R-4 el 25 del mismo mes; mientras que en diciembre retornaron el *Guise* y los submarinos R-1 y R-2 los días 15, 18 y 23, respectivamente. El único buque que permaneció en Talara hasta el año siguiente fue el *Almirante Grau*, desde donde tomaría parte nuevamente con los demás buques de la Escuadra en patrullajes de guerra en el Norte por la Segunda Guerra Mundial.

⁶⁷ El Diario *El Comercio* en su edición del domingo 27 de julio 1941 daba cuenta del viaje hacia Tumbes de la Sra. Enriqueta Garland de Prado, esposa del Presidente de la República quien con su hija Rosita en uno de los aviones de la Compañía "Faucett", con el objeto de visitar a los soldados heridos en la frontera Norte. Concluida dicha visita, el 10 de agosto después del mediodía se embarcaron a bordo del *Rimac* con rumbo al Sur, en demanda del Callao. Luego de tres días de travesía, arribaron al primer puerto, fondeando el buque en la rada exterior, en donde se hizo presente una comitiva oficial para recibir a la esposa del Sr. Presidente y su hija, compuesta por el Ministro de Marina C. de N. Federico Díaz Dulanto y el Jefe de la Casa Militar, General de Aviación F. Melgar.

5. Principales acciones desarrolladas por la Flotilla de Patrulleras

Durante el conflicto, a diferencia de lo que ocurría en el área marítima en donde la superioridad de nuestra Escuadra permitió un rápido dominio de las aguas enemigas, otra de las zonas en la que la Armada tuvo un protagonismo más intenso fue en los Esteros de Tumbes.

Dadas las características de la zona, desde que se constituyó el Agrupamiento Norte se vio la necesidad de contar con elementos navales para establecer vigilancia y salvaguardar la soberanía en la frontera Norte. Considerando que las unidades de la escuadra por su tamaño no eran aptas para navegar en los canales poco profundos y estrechos que dominan dicha región, el Alto Mando de la Armada organizó con sus propios medios una Flotilla de Patrulleras, que en un principio estuvo compuesta



Patrulleras P-101, P-102, P-103 y P-98 en la Marenciana, en el estero de Santa Rosa. (AHM-col. Mariátegui)

En un primer momento, la misión encomendada a la Flotilla fue impedir las incursiones de lanchas u otras embarcaciones ecuatorianas en aguas peruanas de los Esteros de Zarumilla y mantener el enlace entre los diversos puestos de la Guardia Civil. La vigilancia debía efectuarse sobre los esteros peruanos, especialmente siguiendo un itinerario de ida y regreso establecido⁶⁸, evitando, durante la ejecución de la misión, ingresar a otros esteros situados al norte del itinerario indicado, a fin de evitar incidentes con los ecuatorianos, siempre que a ellos no atentasen contra nuestra soberanía.

Debido a que no se contaba con una estación permanente para la Flotilla en la región El Salto-Algarrobo, la vigilancia se debía efectuar por lo menos dos veces por semana, partiendo desde puerto Pizarro⁶⁹. Una vez que las seis unidades de la Flotilla se concentraron en dicho puerto, el comando de la 1ª División Ligera dispuso su traslado a Capones por su mayor proximidad, lo que ocurrió el 19 de julio. Durante su travesía, la P-101 y la P-98, al cruzar la Boca de Capones, notaron la presencia de un buque enemigo al que identificaron como el aviso *Atabualpa*⁷⁰ y a eso de las 12:00 horas fueron atacados con artillería proveniente del citado buque y del fortín ecuatoriano de Payana. Ante esta agresión, las patrulleras peruanas respondieron el fuego primero contra el *Atabualpa* y luego contra Payana. Como el *Atabualpa* inició su huida, rehuyendo el combate e internándose en el Canal de Tembleque, las patrulleras peruanas continuaron su navegación hacia Capones.

Cuando las patrulleras peruanas arribaron a su nueva base, recibieron órdenes de cubrir el flanco norte de la 1ª División Ligera, vigilar el tráfico por los esteros y hacer demostraciones sobre Hualtaco⁷¹.

Para organizar sus actividades, la Flotilla conformó tres divisiones para iniciar el patrullaje en los esteros en virtud de una orden recibida para interceptar a las naves ecuatorianas que habían sido avistadas por aeronaves peruanas convoyando cinco motonaves con tropas de refuerzo en el estero Santa Rosa con rumbo a Hualtaco.

Para ello, las tres divisiones iniciaron el patrullaje en los esteros, lo que culminó sin haber detectado al enemigo. Luego el comandante de la Torre Ugarte, ordenó que las patrulleras bloquearan totalmente las vías de comunicación hacia el interior de

68 El itinerario era el siguiente: De ida: Boca Capones-Estero El Salto-Estero Algarrobo y si era posible, el Estero La Matanza. De regreso: Estero La Matanza-Estero Algarrobo- Canal Norte de Roncal y Boca Capones.

69 Centro de Estudios Histórico Militares del Perú, Comisión Catalogadora. *Colección Documental del Conflicto y Campaña Militar con el Ecuador en 1941*. Vol. VII. pp. 1906.

70 El aviso *Atahualpa* era una unidad mejor artillada que las patrulleras peruanas, las que sólo tenían por armamento una ametralladora Madsen de 7.65 mm. y fusiles Mauser individuales de la dotación.

71 CEHMP. *op. cit.* Vol. VII. p.1908

los esteros, de tal forma que como la Escuadra se hallaba bloqueando el golfo, si alguna nave evadía su vigilancia sería detectada pronto.

A 17:00 horas del 23, la *P-101* y la *P-98* avistaron a la lancha *Hualtaco* con la que intercambiaron disparos, pero que logró huir y ocultarse por su mayor velocidad.

El 24 se produjo un incidente con aeronaves propias, las que confundieron a las patrulleras peruanas con naves ecuatorianas, efectuando lanzamiento de bombas sobre las *P-101* y *P-102*, que por fortuna explotaron a pocos metros, ocasionando tan solo rotura de vidrios a bordo de las patrulleras.

La siguiente acción de relevancia, fue la captura de la lancha *Hualtaco*, que dañada por el asedio de la Flotilla peruana en el puerto del mismo nombre, había sido abandonada por su dotación ante el avance del Regimiento de Cazadores N° 5 peruano, y fue posteriormente entregada al Tte. 1° Mariátegui, comandante de la *P-101*.

El 27, al amanecer, después de un bombardeo de la aviación sobre la isla de Matapalo, cumpliendo órdenes de la 1° DL, las patrulleras *P-98*, *P-101*, *P-102* y *P-103* desalojaron a las tropas ecuatorianas allí acantonadas, las que en su huida abandonaron todo su equipamiento.



Oficiales integrantes de la Flotilla de Patrulleras de Esteros (cortesía Embajador José Bellina Acevedo)

La siguiente isla en ser capturada fue la de Payana, acción cumplida por las P-101, P-102 y P-103⁷². Por su parte, el mismo día las P-102 y P-99 capturaron el puesto de Salinas.

La Flotilla de patrulleras continuó su avance dominando las resistencias establecidas en las diferentes islas, conquistando la península de Tembleque. Las tropas que defendían esta isla se rindieron y fueron apresadas y enviadas a El Salto, capturándose la motonave *Tres Estrellas*.

La última acción de la Flotilla de Patrulleras, fue el 31 de julio, cuando zarparon las P-98 y P-99 hacia la localidad de Santa Rosa con la misión de proteger el flanco izquierdo del Batallón de Infantería N^o5 y cooperar en la toma de este lugar.

Luego del cese de fuegos del día 31 de julio, las patrulleras continuaron con su vigilancia y apoyo a los puestos fronterizos en los Esteros en previsión a cualquier intento por contraatacar o recapturar las islas por parte de los ecuatorianos.

Lo cierto es que esta Flotilla, a pesar de las limitaciones del material, logró el cumplimiento de su misión⁷³ impidiendo que el avance ecuatoriano continuara por el sector bajo su responsabilidad y recuperando en cooperación de la policía y el ejército territorio capturado por los ecuatorianos. Se debe resaltar también que a pesar de efectuarse combates cercanos nuestras fuerzas no tuvieron bajas que lamentar.

⁷² En esta isla, los ecuatorianos contaban con una consistente defensa conformada por nidos de ametralladoras. Esta acción realizada el 28 de julio, se pudo lograr con éxito gracias a la información proporcionada por la 82^a Escuadrilla de Información Marítima de Paita, y al apoyo de 91 hombres incluyendo a personal de la Guardia Civil, que después de una hora de lucha lograron dominar la isla.

⁷³ En su informe fechado el 28 de octubre dirigido al Jefe de Enlace de Marina del Agrupamiento Norte, el comandante de la Flotilla de Patrulleras detallaba las actividades realizadas, indicando principalmente que hasta el 15 de agosto habían realizado un total de 138 patrullajes, misiones de apoyo al ejército en la toma de los puestos de Santa Rosa, Pitahaya y Hualtaco, las capturas de las islas ya mencionadas de Matapalo, Payana y Salinas, así como el transporte de todo el material capturado al enemigo. (CEHMP. *op.cit.*, pp 1946-1948).

6. Principales actividades desarrolladas por la Flotilla de Cañoneras en el Teatro de Operaciones Nor-Oriental

En el Teatro de Operaciones del Nor-oriente, el conflicto se inició el 10 de julio de 1941 con el ataque a la guarnición peruana de Bartra, en el río Tigre, por tropas ecuatorianas procedentes de la guarnición de Gonzáles Suárez, siendo repelidas y derrotadas.

Cabe mencionar que desde mayo de ese año, la Fuerza Fluvial del Amazonas se encontraba en estado de alerta, debido al deterioro de las relaciones con el Ecuador, producto de los incidentes ocurridos en los meses previos al inicio del conflicto.

Para aquel entonces, la presencia naval peruana estaba constituida por la Fuerza Fluvial del Amazonas, bajo el mando del capitán de navío Antonio Cantuarias, y se hallaba organizada en tres divisiones con cuatro cañoneras, que eran las BAP *América*, BAP *Napo*, BAP *Amazonas* y BAP *Loreto*, así como dos lanchas fluviales artilladas, que eran las BAP *Iquitos* y BAP *Coronel Portillo*.

En tierra se contaba con dos estaciones fluviales, la de Iquitos y la de Itaya, que brindaban el soporte logístico a las operaciones fluviales. Orgánicamente, la Fuerza Fluvial del Amazonas dependía del Jefe del Teatro de Operaciones del Nororiente y Comandante General de la Quinta División Ligera, el general de brigada Antonio Silva Santisteban.

La fuerza fluvial peruana contaba con los elementos necesarios para su misión, mientras que los ecuatorianos carecían de embarcaciones de valor militar, pero como se comprobaría después del conflicto, utilizaban algunas embarcaciones menores de madera con motor fuera de borda y embarcaciones de hierro galvanizado, tipo canoa, abiertas, excepcionalmente largas, seguramente movidas también con motores fuera de borda⁷⁴.

⁷⁴ Camino, Jorge. *op. cit.* p.110.

El abastecimiento y reforzamiento de las guarniciones militares peruanas ubicadas en la frontera, se realizaba regularmente a través del envío de una unidad fluvial, pero por depender casi exclusivamente de Iquitos, las largas rutas fluviales y las limitaciones de las características propias de los ríos, dificultaban esta labor.

En 1941 las guarniciones militares del Teatro de Operaciones Nor-Oriental, se hallaban a cargo del ejército, específicamente de la División de la Selva o V Región, cuya organización durante el conflicto era la siguiente:

- Batallón de Infantería N°25 (sector oeste), con sede en Iquitos, a cargo de: Guarnición “Chávez Valdivia”; Puestos avanzados “Teniente Yáñez” y “Soldado Luna” en el río Huallaga; “Teniente Pinglo”, “Barranca” y “Borja” en el río Marañón;
- Batallón de Infantería N°29 (sector centro), con sede en Iquitos, a cargo de: Guarnición “Bartra” en el río Tigre y “Vicealmirante Carvajal” en el río Corrientes;
- Batallón de Infantería N°27 (sector norte), con sede en Cabo Pantoja en el río Napo, con las siguientes guarniciones: “Guepi”, sobre el río Putumayo; en “Arica” en el río Curaray; y los siguientes puestos avanzados: “Barriga Cocha” y “Nashiño” en el río Curaray y el “Infante” en el río Zancudo.
- Grupo de Artillería N°5, a 3km de Pantoja, con dos baterías en Santa Rosa y una tercera batería en Pijuayal, en el río Amazonas.

Por su parte, los ecuatorianos contaban con 3 Batallones de Infantería y 24 puestos avanzados.

En el aspecto referido a la contribución de las unidades fluviales, tal como había quedado demostrado en los conflictos con Colombia (en 1911 y entre 1932 y 1933), el apoyo de las cañoneras era fundamental en las operaciones militares de la selva.

En lo concerniente a medios aéreos, el Cuerpo Aéreo del Perú, contaba con el Escuadrón 51, compuesto por la Escuadrilla de Guerra N°81 y la Escuadrilla de Transporte N° 101.

A pesar que materialmente había cierta paridad en lo que a efectivos de tropa de infantería refiere, respecto a elementos fluviales y aéreos, la presencia ecuatoriana prácticamente era nula.

En cuanto a su misión, al declararse las hostilidades, la Fuerza Fluvial del Amazonas, en adición a sus funciones, recibió las siguientes tareas:

- Fijar su presencia en las guarniciones enemigas;
- En caso que una guarnición propia fuera atacada, cooperar en su defensa;
- En caso que la guarnición se lanzara al contra-ataque, apoyarla y defenderla;
- Producida la derrota de la guarnición enemiga, cortar las comunicaciones aguas arriba de su emplazamiento;
- Cooperar con el aprovisionamiento logístico de las guarniciones propias; y
- Servir de enlace en las radiocomunicaciones con el Cuartel General en Iquitos.

Entonces, sobre la base de las tareas asignadas, la primera acción de importancia en este teatro de operaciones que contó con apoyo de la marina, fue el desalojo exitoso de la guarnición ecuatoriana de Platanayacu, el 31 de julio, en el que participó la lancha cañonera BAP *Coronel Portillo*, hecho que se produjo en respuesta a un ataque a la guarnición peruana “Vicealmirante Carvajal”, ubicada sobre el río Corrientes.

Mientras tropas peruanas con apoyo naval desalojaban a los ecuatorianos en la amazonía, el mismo 31 de julio, tras la victoria de Zarumilla, la ocupación peruana de la Provincia del Oro y el bloqueo de las costas ecuatorianas por parte de las fuerzas navales peruanas, el Comando del Agrupamiento Norte dictó diversas medidas para organizar la zona ocupada, decretando el cese de las hostilidades.

Sin embargo, las operaciones para desalojar a las tropas invasoras que aun permanecían en el territorio amazónico peruano, tuvieron que prolongarse por un tiempo adicional. En ese sentido, a fin de tomar las previsiones en el caso que los ecuatorianos continuasen su infiltración en territorio propio, y reforzar la guarnición peruana de Pantoja, ubicada sobre el río Napo, lugar estratégico en la línea de abastecimiento y cobertura al norte del Teatro de Operaciones Nor-Oriente, se decidió enviar allí a la cañonera BAP *Amazonas*, que se hallaba bajo el mando del capitán de corbeta Florencio Teixeira Vela. Dicha nave zarpó de Iquitos el 31 de julio conduciendo al teniente coronel Félix Torrejón como Jefe de Enlace del Comando Militar de Iquitos, oficiales, elementos de tropa, pertrechos de guerra y víveres.

Después de una travesía difícil por la falta de aguas del río Napo, la BAP *Amazonas* llegó el 4 de agosto a Pantoja, encontrando poca o casi ninguna información de importancia sobre el enemigo, por lo que se hizo necesario efectuar vigilancia permanente a los ecuatorianos.

La guarnición de Pantoja estaba al mando del teniente coronel Armando Aguirre, con un efectivo de unos 300 hombres de tropa.



Puesto ecuatoriano de Rocafuerte luego de ser capturado por la acción conjunta de la cañonera BAP Amazonas con personal de marina al mando del C. de C. Florencio Teixeira y del B.I. N°17 del ejército, el 11 de agosto de 1941. (AHM)

Contigua a nuestra guarnición principal y ocupando la esquina que hacen el Napo y su afluente el río Aguarico se encontraba la guarnición ecuatoriana de Rocafuerte al mando del mayor Carlos Escalante, con un efectivo de algo más de 200 individuos de tropa y con algunas piezas de artillería de 47 mm.

Ambas guarniciones estaban separadas por un pequeño riachuelo y cerca de la orilla unidas por el denominado Puente Internacional, construido de madera y techado, con unos doce metros de largo, con parejas de soldados de guardia en sus extremos.

El río Napo tiene en esta zona numerosos bajos y varios canales para la navegación, y en la época de la llegada de la cañonera presentaba una extensa playa en medio del río que abarcaba casi la longitud de las dos guarniciones.

Del 4 al 10 de agosto la cañonera tomó diversas medidas de seguridad y trató de obtener la mayor información posible sobre el enemigo. En los atardeceres la cañonera cambiaba de fondeaderos, oscureciendo totalmente la nave por toda la noche pero con guardia reforzada.

El Combate de Rocafuerte

El 10 de agosto, fecha que coincidía con el aniversario patrio del Ecuador, considerando el cese de hostilidades y la aparente calma del lado ecuatoriano, se dispuso el regreso de la *Amazonas*. Previamente, el comandante Aguirre y el comandante Teixeira habían rehusado una invitación del jefe ecuatoriano para asistir a la fiesta de celebración en la guarnición de Rocafuerte.



Personal de tropa ecuatoriano a bordo de la cañonera BAP Amazonas, hechos prisioneros luego de rendirse durante la captura de la guarnición ecuatoriana de Rocafuerte el 11 de agosto de 1941. (AHM)

Entonces, a las 04:30 horas de la madrugada del 11 de agosto, una patrulla ecuatoriana trató de sorprender al puesto de vigilancia peruano N° 2, iniciándose un tiroteo que poco a poco fue generalizándose a lo largo de la línea divisoria. Esa noche llovió mucho y en la madrugada había una tenue niebla sobre el río.

A las 05:30 horas, la BAP *Amazonas* tocó zafarrancho de combate, cortó sus amarras a tierra, y se dirigió a las cercanías del puesto peruano de Santa Rosa, dotado de dos cañones de 65mm, en donde desembarcó el comandante Félix Torrejón, y luego navegó a una posición en línea con la artillería de Santa Rosa. Durante estos movimientos cayeron algunos tiros esporádicos en la vecindad de la BAP *Amazonas*.

A las 07:15 horas recibió la cañonera orden de abrir el fuego, navegando a una distancia variable entre 3.000 y 2.000 metros del puesto ecuatoriano, concentrando

el tiro en el local de la Comandancia de Rocafuerte, habiendo obtenido varios impactos directos en ella.

A las 08:10 horas recibió órdenes de alargar el tiro por estar avanzando las tropas peruanas del Batallón de Infantería N°27, concentrando la cañonera su fuego sobre una casa al otro lado del río Aguarico, que se presumía era un puesto de artillería o de observación enemiga, incendiándola a los pocos minutos.

Mientras tanto, las acciones en tierra encontraban fuerte resistencia y fue recién que a las 11:30 horas, el enemigo abandonó precipitadamente su guarnición, con su jefe a la cabeza.

Finalmente, luego del intenso tiroteo, habiendo derrotado y puesto en huida al enemigo, cerca del mediodía, la cañonera amarró frente a la guarnición de Rocafuerte en la misma boca del Aguarico, tomando posesión de la misma habiéndose capturado varios soldados ecuatorianos y armamento. Habiéndose logrado la victoria, a las 12:25 horas, fue izado el pabellón peruano en el asta de la Comandancia de Rocafuerte⁷⁵.

75 Camino, *op.cit.* p.104.

7. Principales acciones efectuadas por las unidades de la Armada del Ecuador

Las fuerzas navales ecuatorianas debido a las restricciones de los medios disponibles, ya fuese por la escasa cantidad y obsolescencia de sus buques así como por la insuficiente preparación de su personal, tan sólo pudo jugar un papel limitado en el desarrollo de las operaciones, restringido a efectuar el transporte de material y personal para reabastecer a Puerto Bolívar, donde a su vez eran reaprovisionados los puestos fronterizos ubicados en la zona de los Esteros. Sin embargo, en la medida de lo posible, y hasta antes que se produjera la contraofensiva peruana del día 23, sus naves pudieron cubrir la ruta entre Puerto Bolívar y Guayaquil, abasteciendo también a sus guarniciones fronterizas, debido a que las fuerzas navales peruanas no tenían aún órdenes de interceptarlas, salvo que fueran atacadas.

La apreciación del comando naval peruano durante el desarrollo de las hostilidades, fue que los buques ecuatorianos siempre rehuían el combate y desde el día que fue interceptado el *Abdón Calderón* por el *Almirante Villar*, se retiraron a Guayaquil de donde sólo salió posteriormente y sin armamento el aviso *Atabualpa* para la revisión de faros.

Otra apreciación sobre el bando adversario fue que las comunicaciones y transmisiones inalámbricas entre sus buques y bases eran bastante buenas, pero ello no impidió que fueran interceptadas por oficiales comunicantes de la Armada⁷⁶.

En cuanto al movimiento de sus unidades, al día siguiente del inicio del conflicto, el mando naval ecuatoriano dispuso el envío del *Calderón* a embarcar munición al Fuerte de Punta de Piedra, llevando a bordo munición de 75mm y de 47mm⁷⁷. Para

⁷⁶ AHM. Archivo Oral, *Entrevista al C.Alm.(r) Guillermo de las Casas F.*

⁷⁷ Conforme lo consigna el contralmirante Carlos Monteverde en su libro anteriormente citado, en las páginas 107 y 108 indica que el material (refiriéndose a la munición, estopines y espoletas de 76mm para los cañones Armstrong del mismo calibre) era de 1895, y por cuanto, "al efectuarse las pruebas de los estopines, como del resto del material antes mencionado ...se comprobó su inutilidad debido al larguísimo tiempo que habían sido guardadas en un lugar húmedo y caluroso". Este mismo autor, menciona que en pruebas posteriores con dicha munición a bordo del *Abdón Calderón*, a pesar de haberse efectuado el cambio de los fulminantes (reemplazándolos primero por los de munición de revólver y después por

el 10 de julio este mismo buque había efectuado el transporte de munición y personal del ejército a Puerto Bolívar, lugar desde donde iniciaría un patrullaje entre Punta Arenas y Jambelí para patrullar los transportes que conducían al Batallón Carchi proveniente de Guayaquil. Concluida esta misión retornó al mencionado puerto.

La última navegación del *Calderón* se llevó a cabo el 24 de julio, al recibir órdenes de escoltar un convoy de Guayaquil hacia Puerto Bolívar conformado por tres naves con tropa y material para reforzar el contingente militar en la frontera. Para esta misión, la navegación la efectuó de noche, llegando a 06:00 a la Boca de Jambelí no habiendo notado la presencia de buques peruanos, y luego amarró en Puerto Bolívar a las 08:38. Concluido el desembarco de la tropa y material, ante una alarma de incursión aérea, el *Calderón* maniobró para zarpar a 10:25 con rumbo de retorno a Guayaquil, y cuando navegaba hacia el Canal de Jambelí, se encontró con el destructor peruano *Almirante Villar*, produciéndose el intercambio de disparos anteriormente relatado, iniciando de inmediato su huida por el estero de Santa Rosa hacia Puerto Bolívar. Tras este incidente, el *Calderón*, con sus máquinas averiadas por el esfuerzo al que fueron sometidas en su escape, retornó por la noche a Guayaquil para no salir más en lo que restaba del conflicto.

En cuanto al aviso *Atahualpa*, entre el 13 de julio y el 23 efectuó diversas misiones de reconocimiento y reabastecimiento entre la zona de los Esteros y Puerto Bolívar⁷⁸.

unos de escopeta), se continuó observando fallas en los tiros de prueba realizados el 7 y el 8 de julio, determinándose que se debían a la fuerte presión de los gases que penetraban por el horado del percutor que quedaba al ser picado por el fulminante. Añade que las piezas dañadas fueron reemplazadas por otras construidas en el arsenal de Marina, empleándose los percutores de dos cierres de cañones Armstrong de 75mm. Las piezas de contacto y agujas percutoras no estuvieron listas sino hasta el 24 de julio, cuando fueron llevadas a bordo sin haberse terminado su construcción, siendo concluidas por un oficial de a bordo. En otras palabras, de acuerdo a este testimonio, la dotación artillera del *Abdón Calderón*, no estuvo ejercitada en el manejo de la artillería de a bordo por no haber contado con la munición en buen estado hasta antes del 24 de julio y por otro, dicha munición, en adición a la antigüedad, no contaba con sus accesorios debidamente probados.

- 78 El movimiento del *Atahualpa* durante este periodo fue el siguiente: el 13 de julio se le ordenó saliera recorrer las islas del archipiélago, con consigna de rechazar cualquier agresión de lanchas peruanas de las que se tenía información navegaban por Bellavista, luego, se dispuso que la lancha *Gloria* a órdenes de la V Zona Militar, efectuara servicio de transporte de agua entre los puestos de Pitahaya y Hualtaco. Al día siguiente el comandante del *Atahualpa* informó haber cumplido reconocimiento por las aguas de Payana, Costa Rica, San Gregorio y Bellavista, durante los días 13 y 14, verificando la presencia de una lancha y una cañonera (patrullera) peruanas frente a Payana, pero en aguas peruanas. Ambos bandos se avistaron, pero ninguno tomó iniciativa alguna.

El 21 de julio, el intendente de Machala, ante un requerimiento urgente de reemplazar al personal del destacamento de Pitahaya, ordenó al aviso *Atahualpa* que efectúe el transporte de dicho personal. Al día siguiente, el comandante del *Atahualpa*, desde Puerto Bolívar, informaba que había transportado y relevado al personal del destacamento de Pitahaya. Para mayores detalles, véase: Rodríguez, Luis. *op.cit.* pp.201, 204-205, 221.

Los días 23 y 24 de julio, hallándose en Puerto Bolívar, el *Atabualpa* fue atacado por aviones peruanos en varias oportunidades, zarpando de allí para evadir el asedio de las aeronaves, pero luego de evaluar su comandante los daños sufridos, decidió retornar a Puerto Bolívar, y en el camino recibió órdenes de dirigirse hacia Guayaquil.

Después de estos episodios y ante la contraofensiva peruana que concluyó con la ocupación de la provincia de El Oro, las naves ecuatorianas se vieron impedidas de atravesar las aguas del Golfo, quedando inmovilizadas en Guayaquil, concluyendo su participación en el conflicto sin haber logrado constituir una amenaza para las fuerzas navales peruanas o haber desarrollado alguna acción exitosa cuando estas últimas intervinieron en aguas ecuatorianas. Tan solo, hasta que las naves peruanas recibieron órdenes de ingresar al Golfo de Guayaquil, se limitaron a efectuar el reabastecimiento de los puestos fronterizos ubicados en la zona de los Esteros, en cumplimiento de las órdenes impartidas por su comando, en la medida de sus posibilidades. Sin embargo, se deben censurar ciertas actitudes que desde aquel conflicto, han contribuido a mitificar la figura de quienes tomaron parte en él, llegando prácticamente a inventar una serie de historias con testimonios carentes de sustento histórico, en los que los hechos no se condicen con lo que prueban los documentos. El origen de esta actitud, ha sido al parecer como consecuencia de un nacionalismo exacerbado que durante años alimentó las pretensiones sobre territorios que el Perú siempre reclamó como suyos, y que finalmente le han sido reconocidos por la propia comunidad internacional y por el Ecuador mismo.

8. *El final del Conflicto*

Tras el cese de fuegos decretado el 31 de julio, pese a la voluntad de hallar una pronta solución al diferendo, las tropas ecuatorianas continuaron en el frente terrestre con operaciones militares contra las fuerzas peruanas, tanto en la Provincia de El Oro, como en la parte alta de los afluentes izquierdos del Marañón y Amazonas, agresiones que como vimos fueron rechazadas.

Gracias a la colaboración de los países mediadores, se llegó a suscribir el 2 de octubre el “Acta de Talara”, en virtud del cual se creaba una zona desmilitarizada entre ambos ejércitos y éstos se comprometían a abstenerse de operaciones bélicas de toda clase. La mayor parte de la provincia de El Oro quedó ocupada por el Perú, sin que ello implicara un reconocimiento por parte del Ecuador de soberanía peruana sobre ella⁷⁹.

Este conflicto llegaría a un aparente buen término con el reconocimiento por ambos países del “Protocolo Peruano-Ecuatoriano de Paz Amistad y Límites” suscrito en Río de Janeiro el 29 de enero de 1942, pero en años posteriores, el tema sería utilizado nuevamente con fines eminentemente nacionalistas, prolongando el problema hasta 1998 y generando incidentes y conflictos fronterizos en los años 1981 y 1995.

⁷⁹ Wagner. *op.cit.* pp.82-83.

9. Algunos aspectos importantes observados durante el desarrollo de las operaciones

Al término de las operaciones, con fecha 15 de octubre de 1941, el Comandante General de la Escuadra presentó al Jefe del estado Mayor un informe sobre las acciones realizadas durante el conflicto⁸⁰. Sobre la base de este informe, así como de la bibliografía consultada y de algunos testimonios de oficiales que tomaron parte en el conflicto, se ha podido observar algunos aspectos que dificultaron un adecuado desarrollo de las operaciones.

En primer lugar, se debe mencionar lo referido a las comunicaciones. Considerando que la Escuadra operó en lejanías de su puerto base durante un tiempo relativamente prolongado, y que su intervención era la de apoyar al avance que efectuaba el ejército, las comunicaciones resultaban ser de vital importancia. En palabras del propio comandante Bravo Arenas, “el sistema de comunicaciones ha sido mediocre, debido en parte a no contar los buques con el personal de telegrafistas que le señalan su presupuesto”.

Por otro lado, agregaba que “las comunicaciones con el Jefe del Agrupamiento han sido muy deficientes durante el mes de julio, no obstante los esfuerzos que se hicieron para restablecerlas por intermedio de las estaciones inalámbricas de Tumbes, no llegaron nunca a obtener un servicio eficiente”. A pesar de ello, fue la propia marina la que le dio solución a este problema cuando instaló en Puerto Pizarro una estación.

80 CEHMP, *op.cit.* p. 1920-1922.



Vista aérea de Puerto Pizarro. No obstante las serias limitaciones del lugar, allí la Armada estableció una Base de Avanzada y un puesto de comunicaciones. (AHM)

Esta apreciación del comandante General de la Escuadra se puede corroborar con el testimonio del ese entonces Teniente Segundo Guillermo de las Casas quien en una entrevista ha manifestado que “...las comunicaciones entre el ejército y la marina por radio no existían, no había comunicaciones... eran por un mensaje, lo traía un avión, pasaba junto al buque, sentíamos el ruido, el avión tiraba el mensaje desde el aire, el buque paraba, bajaba una lancha y recogía el mensaje... o sea las comunicaciones eran, pues, rudimentarias”. En suma, esta deficiencia en las comunicaciones ocasionaba una falta de coordinación para una adecuada interoperabilidad entre las fuerzas de aire, mar y tierra.

Otra deficiencia observada fue la carencia de bases de apoyo. Por ello, el Comandante General de la Escuadra en su informe recomendaba que era necesario la organización de Bases Marítimas, y en su apreciación el puerto más aprovechable para ello era el de Zorritos, y con este objeto debería reconstruirse el muelle existente dotándolo de un Winche de 10 toneladas; colocar tuberías para proveer de agua dulce a los buques o en su defecto dotarlo de un sistema y con remolcadores de puerto, lanchas de carga y chatas de las que se usan para el desembarco de tropas y material de guerra, incluyendo tanques de guerra.

Con la experiencia durante la toma de Puerto Bolívar, recomendaba la necesidad de dotar de una compañía de desembarco para efectuar misiones similares.



Vista de las instalaciones de la Base Avanzada de Puerto Pizarro. A pesar de la precariedad de las mismas, la estación de radio que se instaló prestó valioso apoyo en la mejora de las comunicaciones de las fuerzas navales. (Archivo IEHMP)

En cuanto al equipamiento de los buques, era de la opinión de aumentar la dotación de la munición en los cruceros, la reubicación de su artillería antiaérea, así como dotar de cámaras frigoríficas al *Guise* y al *Villar* para la preservación de los víveres.

Respecto al personal de todas las unidades, su comportamiento en general fue bueno, demostrando actividad, celo y entusiasmo y sobre todo espíritu de sacrificio para soportar la extensa campaña, lejos de sus bases, a pesar que el material por su vejez requería constantes reparaciones.

10. Conclusiones

En lo referente a las operaciones conjuntas entre el Agrupamiento Norte y la Comandancia General de la Escuadra, este conflicto puso en evidencia la falta de coordinación entre el Jefe del agrupamiento y el Comandante General de la escuadra, situación debida principalmente a la inexistencia de una Sección de Marina en la organización del Estado Mayor del Agrupamiento Norte desde que fuera creado, así como por la inexistencia de una relación directa en la cadena de mando dentro del propio Agrupamiento. Esta situación dificultó un oportuno y adecuado planeamiento para el empleo del poder naval mediante el uso de la Escuadra y de la Flotilla de Patrulleras en el Teatro de Operaciones Norte.

Lo anterior se vio complicado al no existir un sistema adecuado de comunicaciones entre la Escuadra, el Agrupamiento Norte y la Aviación, lo que dificultó la ejecución de las acciones.

En cuanto al aspecto naval, considerando que las tensiones entre ambos países se incrementaron progresivamente desde principios del año 1940, la Armada debió tener un Plan de contingencia ante la eventualidad de presentarse un conflicto fronterizo, como en los hechos ocurrió.

A pesar de lo anterior, la organización, experiencia y la disponibilidad de medios navales al inicio de las hostilidades, permitió disponer el envío de unidades al Teatro de Operaciones Norte en un corto tiempo, contribuyendo a apoyar las acciones del Agrupamiento Norte.

Por otro lado, gracias a poseer un centro de reparaciones y reaprovisionamiento como el Arsenal Naval del Callao y debidamente dotado de personal calificado, se pudo alistar en corto tiempo al resto de unidades para que se incorporen a la Escuadra que operaba en el Norte.

Sin embargo, durante las operaciones de la Escuadra en el Norte, quedó en evidencia la necesidad de establecer en dicha región una base avanzada, con el soporte logístico necesario para aliviar los requerimientos de víveres, munición, repuestos y combustible de las unidades navales asignadas.

Otro aspecto de suma importancia para el adecuado desarrollo de las operaciones, fue el contar con la denominada Aviación de Cooperación. La información sobre la base de observaciones y fotografías suministrada al comando de la Escuadra, fue muy importante para el planeamiento de las operaciones sobre el litoral enemigo.

Gracias a que la Armada contaba con un petrolero y un transporte, así como el apoyo de buques de la flota mercante del estado, se pudo establecer un adecuado tren logístico, tanto para reabastecer a las unidades de la Escuadra que se hallaban en la zona de operaciones, salvando con ello la carencia de una base adecuada como para apoyar al ejército y a la aviación, transportando tanques, caballería, munición, personal, y otros pertrechos para el sostenimiento de las operaciones del Agrupamiento Norte. Con esto, una vez más quedó demostrada la vital importancia contar con una flota mercante, que en caso de guerra puede prestar invalorable servicios a la nación.

Finalmente, a pesar de los problemas presentados durante la fase de planeamiento y ejecución inicial de las operaciones, la Armada Peruana, con algunas limitaciones en los medios disponibles y por poseer un personal debidamente capacitado, pudo rápidamente lograr el dominio en las zonas marítimas y fluviales asignadas, cumpliendo con las tareas encomendadas en apoyo a las operaciones terrestres y aéreas.

Asimismo, se pudo cubrir y apoyar el avance de las fuerzas terrestres situadas en cercanías al litoral, brindando apoyo artillero contra posiciones terrestres enemigas, facilitando el desalojo del enemigo de las zonas indebidamente ocupadas. Esto permitió cortar la línea principal de comunicaciones y abastecimientos entre Guayaquil y Puerto Bolívar, así como hacia los puestos fronterizos ecuatorianos ubicados en la zona de los esteros, a través del bloqueo en la costa ecuatoriana hacia el sur del Golfo de Guayaquil.

Respecto a la Armada ecuatoriana, por sus propias limitaciones materiales y de personal, no se constituyó en ningún momento en una amenaza contra las fuerzas navales peruanas, y la participación de sus unidades, incluyendo el controvertido incidente de Jambelí, no varió en lo absoluto ni el curso de los acontecimientos, ni el resultado final del conflicto.



*Capitán de Navío
Grimaldo Bravo Arenas,
Comandante General
de la escuadra*



*Capitán de Navío
Mariano Melgar Conde
Comandante de la
División de Submarinos*



*Capitán de Fragata
Hernando Tudela y Lavalle,
Comandante del destructor
Almirante Villar*



*Capitán de Fragata
Victor Carcelén
Comandante del destructor
Almirante Guise*



*Capitán de Corbeta
Pedro de la Torre Ugarte
Comandante de la Flotilla
de patrulleras de Esteros*



*Capitán de Corbeta
Julio Abel Raygada
Comandante del
remolcador Guardián Ríos*



*Teniente Primero
Enrique León de la Fuente
Comandante del
Submarino R-4*



*Teniente Primero Salvador
Mariátegui y Cisneros
Comandante de la
patrullera P-101*



*Teniente Segundo
Jesús Polar Valdivia,
quien tuvo a su cargo la toma
efectiva de Puerto Bolívar*



*Alférez de Fragata
Germán Castillo Zapata,
Comandante de la
patrullera P-98*



*Alférez de Fragata
Jorge Bellina Eggersdett,
Comandante de la
patrullera P-99*

Fotos de algunos de los Jefes y Oficiales de la armada al mando de las diferentes unidades de la Escuadra que tomaron parte durante el conflicto con el Ecuador de 1941

Parte II

El incidente naval de Jambelí

ANEXO 1

Trascripción de las dos versiones del Informe del comandante del cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* sobre los hechos ocurridos el 25 de julio de 1941.

1.1. Versión publicada en un folleto conmemorativo bajo el título de *XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí* por el Departamento de Relaciones Públicas de la Comandancia General de la Marina de la Armada del Ecuador en Quito, 1974, reproducido en la página 94 del presente libro (*se han puesto en cursivas los párrafos que han sido omitidos en versiones posteriores de la trascripción de este informe*)

ARMADA NACIONAL CAÑONERO "ABDON CALDERÓN"

COMANDANCIA O/N° 160

Guayaquil, Julio 28 de 1941

AL SEÑOR COMANDANTE DE MARINA
DEL COMANDANTE INT. DEL C/ "ABDON CALDERÓN"

Para informar a usted

- 1.- Que el 24 del presente, a las 2303 horas zarpamos a Puerto Bolívar, convoyando a los buques nacionales, que menciona en las instrucciones enviadas por usted a las 1700 horas del mismo día;
- 2.- *Que encontrándonos en la parte media, comprendida entre las luces de Enfilación y la Boya de Angostura, repentinamente a poca distancia del buque, y por babor apareció una luz roja, la misma que se acercó rápidamente tratando de cortar la proa del buque de mi mando; para evitar colisión ordené cerrar la caña a estribor y parar las máquinas; a pesar de estas precauciones la balandra se estrelló contra la amura de babor. Dejo constancia que la luz roja fue presentada a estribor de la balandra, siendo ésta la causa de la antedicha colisión, que traté de evitarlo aún poniendo en peligro mi buque;*
- 3.- Durante la travesía no hubo mayor novedad. A las 0600 horas del día 25 llegamos hasta la boca de Jambelí, donde constatamos la ausencia de buques enemigos. Como el primer buque de convoy se encontraba retrasado, regresamos a convoyarlo más de cerca, hasta que entró en la boca. Luego regresamos a convoyar en igual forma al motovelero "La Pinta", con el cual entramos hasta Puerto Bolívar fondeando a las 0838 horas, permaneciendo allí para proteger el desembarco contra posibles incursiones aéreas.

El tercer buque del convoy llegó sin novedad a las 10:00 horas.

A las 1025 cuando ya habían terminado el desembarco, se da alarma de incursión aérea, y para poder tener campo de maniobra levamos y zarpamos hacia el Golfo a las 1025 horas.

- 4.- A las 1115 horas, cuando nos encontrábamos navegando con rumbo norte y a una distancia aproximada de tres millas del faro de Jambelí, el vigía anunció la presencia de un buque a la cuadra de babor

y que navegaba con proa hacia el buque de mi mando, como también el humo de varios buques que se presume era el resto de la escuadra peruana. En este instante el personal se preparaba para ejercicios de artillería. El buque avistado visiblemente aumentó su andar, cambiando varias veces de rumbo y con manifiestas intenciones de cortar nuestra proa. Cuando el buque se acercó más se le reconoció ser un destructor de bandera peruana por lo cual ordené caer a estribor cambiando 180 grados el rumbo. Simultáneamente también el enemigo cayó a estribor navegando luego con un rumbo paralelo al nuestro. A las 1125 horas se ordena zafarrancho de combate, y a las 1130 horas el enemigo rompe los fuegos con un cañón de proa. Al verse el fogonazo del primer disparo se ordena fuego, repeliendo al primer momento con un nutrido fuego de nuestra artillería. El combate se prolongó hasta las 1146 horas, instante en el que nos ocultamos del enemigo tras la boca de Jambeli.

La contienda fue absolutamente desigual, pues se sostuvo la acción únicamente con un cañón de 3" y dos antiaéreos de 20 m/m., ya que el cañón de popa falló después del primer disparo que posiblemente le impactó en la popa del buque atacante. También se cree que el cañón antiaéreo de popa hizo varios impactos en la superestructura del enemigo. Nuestro buque no sufrió daño alguno a pesar de que los piques del enemigo estaban correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos.

Es mi obligación hacer conocer la heroicidad con que combatió la tripulación; en todo momento supo cumplir con su deber; como también la deficiencia absoluta del material, pues, que de las pocas cargas que llevamos, solo respondieron el 30%.

Terminada la acción fondeamos en Puerto Bolívar a las 1211 horas. Para mayor comprensión acompaño un croquis de los movimientos de los buques y lugares exactos del combate.

- 5.- Encontrándonos fondeados a las 1342 horas se rompen los fuegos contra dos aviones enemigos que tratan de atacar el buque, obligándoles a huir después de 15 minutos de nutrido fuego de artillería antiaérea. En espera de los aviones enemigos permanecemos en continuo movimiento frente al puerto hasta las 16 horas que volvemos a fondear.
- 6.- A las 0025 horas del 26 zarpamos oscurecidos y en zafarrancho de combate rumbo a Guayaquil conyovando a las mismas naves. Sin tener novedad fondeamos en este puerto a las 0729 horas, atracando a las 1034 horas al muelle del Arsenal de Marina.
- 7.- *Reconociendo el valor con que combatieron el Sargento 2º Contramaestre Gavino Portocarrero, Cabo 1º Enrique Portocarrero y Cabo 2º Eduardo Hidalgo, quienes se encuentran arrestados en este buque, me permito insinuar a usted interceda ante quien corresponda para obtener la libertad de los detenidos.*
- 8.- También hago conocer a usted para que a su vez informe a la Superioridad la eficiente y valerosa cooperación del personal del Grupo antiaéreo que presta servicios en esta Unidad.
- 9.- Debido al forzamiento de la caldera en el momento del combate, ésta ha sufrido un grave daño del que detalladamente informaré después.
- 10.- *Acompaño a la presente los partes del tiempo navegando y de consumo de combustible y lubricante.*

Honor y Patria,
EL COMANDANTE INT. DEL BUQUE,
f.) Rafael Morán V.,
TENIENTE DE FRAGATA

- 1.2. Versión sobre el incidente de Jambelí publicada en la *Revista del Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador*, en el artículo titulado “Documentos sobre el Combate Naval de Jambelí” en su edición N°2, correspondiente a junio de 1987, transcribiendo los siguientes documentos: O/160 y O/181 con dos *Apéndices II al Anexo A Informe sobre el Combate Naval de Jambelí*

En el documento que se transcribe a continuación, se puede observar la omisión de los párrafos 7° y el 10° del informe originalmente publicado en el año 1974, transcrito en las dos páginas precedentes y reproducido en la página 94 del presente libro.

O/N° 160

Al Señor Comandante de Marina,

Del Comandante Int. del C/ “Abdón Calderón”.

Para informar a Ud:

- 1.- Que el 24 del presente a las 2303 horas zarpamos a Puerto Bolívar, convoyando a los buques nacionales, que menciona en las instrucciones enviadas por usted a las 1700 horas del mismo día.
- 2.- Durante la travesía no hubo mayor novedad. A las 0600 horas del día 25 llegamos hasta la Boca de Jambelí, donde constatamos la ausencia de buques enemigos. Como el primer buque de convoy se encontraba retrasado regresamos a convoyarlo mas de cerca, hasta que encontré en la boca. Luego regresamos a convoyar en igual forma al Motovelero “La Pinta”, con el cual entramos hasta Puerto Bolívar fondeando a las 0838 horas, permaneciendo allí para proteger el desembarco contra posibles incursiones aéreas.
- 3.- El tercer buque del convoy llegó sin novedad a las 1000 horas. A las 1025, cuando ya habían terminado el desembarco, se da la alarma de incursión aérea, y para poder tener campo de maniobras, levamos y zarpamos hacia el Golfo a las 1025 horas.
- 4.- A las 1115 horas cuando nos encontrábamos navegando con rumbo norte y a una distancia aproximadamente de tres millas del faro de Jambelí, el vigía anunció la presencia de un buque a la cuadra de babor y que navegaba con proa hacia el buque de mi mando como también el humo de varios buques que se presume era el resto de la escuadra peruana. En este instante el personal se preparaba para ejercicios de artillería. El buque avistado visiblemente aumentó su andar, cambiando varias veces de rumbo y con manifiestas intenciones de cortar nuestra proa. Cuando el buque se acercó más, se le reconoció ser un destroyer de bandera peruana por lo cual ordené caer a estribor cambiando ciento ochenta grados el rumbo. Simultáneamente también el enemigo cayó a estribor navegando luego con rumbo paralelo al nuestro. A las 1125 horas, se ordena zafarrancho de combate y a las 1130 horas el enemigo rompe los fuegos con un cañón de proa. Al verse el fognazo del primer disparo se ordena fuego, repeliendo al el primer momento con un nutrido fuego de nuestra artillería. El combate se prolongó hasta las 1146 horas, instante en el que nos ocultamos del enemigo tras la Boca de Jambelí. La contienda fue absolutamente desigual, pues se sostuvo la acción únicamente con un cañón de 3” y dos antiaéreos de 20 mm. ya que el cañón de popa salió después del primer disparo, que posiblemente

le impactó en la popa del buque enemigo. También se cree que el cañón antiaéreo de popa hizo varios impactos en la superestructura del enemigo. Nuestro buque no sufrió daño alguno a pesar de que los piques del enemigo estaban correctos en reflexión y apenas 20 metros largos y cortos.

Es mi obligación hacer conocer la heroicidad con que combatió la tripulación, en todo momento supo cumplir con su deber; como también la deficiencia absoluta del material, pues, que de las pocas cargas que llevamos, solo respondieron el 30%.

Terminada la acción fondeamos en Puerto Bolívar a las 1211 horas. Para mayor comprensión acompaño un croquis de los movimientos de los buques y lugares exactos del combate.

- 5.- Encontrándonos fondeados, a las 1342 horas se rompen los fuegos contra dos aviones enemigos que trataban de atacar el buque, obligándoles a huir después de 15 minutos de nutrido fuego de artillería antiaérea. En espera de los aviones enemigos permanecemos en continuo movimiento, frente al puerto, hasta las 1600 horas que volvemos a fondear.
- 6.- A las 0025 horas del 26, zarpamos oscurecidos y en zafarrancho de combate rumbo a Guayaquil convoyando a las mismas naves. Sin tener novedad fondeamos en este puerto a las 0729 horas, atracando a las 1034 horas al muelle del Arsenal de Marina.
- 7.- También hago conocer a Ud. para que a su vez informe a la superioridad la eficiente y valerosa cooperación del personal del grupo antiaéreo que presta servicios en esta unidad.
- 8.- Debido al forzamiento de la caldera en el momento del combate, esta ha sufrido un grave daño del que detalladamente informaré después.

Al Sr. Comandante de Marina.
Del Comandante Int. del C/. "Abdón Calderón".

Para informar a Ud.

- 1.- Que por el presente doy contestación a su oficio R15-684;
- 2.- Conforme lo solicitado por Ud., cúpleme aclarar los puntos siguientes referente al combate de Jambelí:

Una vez reconocido el buque enemigo, comprendiendo la intención que tenía éste de atacarnos, ordené caer 180 grados para regresar a puerto. El enemigo que venía zigzagueando tratando de cortar nuestra proa cuando observó el cambio de rumbo que efectuamos también cambió su rumbo, navegando desde ese instante paralelamente a mi buque. Después de haber navegado aproximadamente dos millas en estas condiciones, que le fueron propicias para hacer la estimación de los datos necesarios para sus aparatos de control y tomar una distancia telemétrica precisa, rompieron los fuegos con uno de los cañones de proa.

Las condiciones de mi buque desde el momento que se ordenó zafarrancho de combate, fueron las siguientes: Personal cubriendo cañones de 76/40 mm., cañones antiaéreos y cañón de 47/40 mm. de la banda de babor. La máquina forzó su andar a 120 revoluciones. Cañones cargados y asegurados; apuntadores siguiendo al blanco teniendo como punto de apuntar el canto de proa línea de agua. Datos de las alzas: cañón de proa, distancia 3.000 mts. deflexión 0 millas. Cañón de popa: distancia 4.000 metros deflexión 0 millas; cañones antiaéreos: alza colocada a distancia máxima 3.000 metros. Cañón 47/40 mm. alza a distancia máxima y deflexión 0 grados. Los Jefes de pieza tenían orden de romper los fuegos cuando el enemigo haya disparado el primer cañonazo.

Después de cinco minutos de haber navegado en zafarrancho de combate, el enemigo rompió los fuegos con uno de sus cañones de proa, siendo simultáneamente respondido por los cuatro cañones de mi buque. Los efectos de la primera salva fueron los siguientes: cañón de proa, su pique fue correcto en dirección y corto en distancia; cañón de popa, posible impacto en la popa del enemigo; cañones antiaéreos correctos en deflexión y cortos en distancia; y cañón de 47/40 falló.

Por consiguiente, la distancia a que se rompieron los fuegos fue de 4.000 metros.

Durante el combate, el cañón de proa disparando haciendo sus correcciones en distancia hasta cruzar el blanco el quinto disparo, en el que el alza marcaba una distancia de 5.800 metros.

Todos los piques desde ese instante caían a proa del enemigo, sin poder precisar si eran cortos o largos. Este cañón disparó un total de 15 proyectiles, fallando una carga, la que fue arrojada al agua inmediatamente.

El cañón de popa sin hacer corrección alguna continuó disparando. El total de proyectiles disparados por este cañón fueron 10, de los cuales fallaron los nueve siguientes al tiro efectivo. La falla se debió a

que la aguja no hacía una correcta percusión. Este cañón quedó listo cuando el enemigo se perdía de vista.

Los cañones antiaéreos, después de la primera salva controlaban al fuego, con las trayectorias de los proyectiles, ya que éstos tenían trazadores de humo. El cañón antiaéreo de popa hizo varios impactos en las chimeneas del enemigo.

La preparación del material y el entrenamiento del personal estuvo a cargo de Oficial de Detall Alférez de Fragata César Endara P. Debo hacer conocer a Ud. que los estopines que se emplearon en el combate fueron cambiados de fulminantes y recargados a bordo, y que por falta de tiempo no se constató el estado en que se encontraban las espoletas.

Al personal se le entrenó muy elementalmente por falta de tiempo, y momentos antes del combate, el personal estaba para ejercicios de cañón. La distribución del personal era la siguiente: Oficial Artillero Alférez César Endara P., a cargo de la artillería controlando desde el magistral;

Dotación para los cañones de 76/40 mm.

Cañón de Proa:

Jefe de Pieza: Alférez Manuel Nieto
Culata: Sargento 1º Víctor Gonzáles
Apuntador: Cabo 1º Gilberto Garcés
Alza: Marinero 2º Higinio Malavé
Proyectil: Marinero 1º Camilo Oñate
Vainilla: Marinero 2º Angel Arturo
Proyectil: Marinero 2º Luis Duque
Vainilla: Marinero Cristóbal Cruz

Cañón de Popa:

Jefe de Pieza: Alférez César Endara
Culata: Cabo 1º Oscar Gaspar
Apuntador: Cabo 1º Julio López
Alza: Cabo 2º Eduardo Hidalgo
Proyectil: Cabo 1º Martín Yerovi
Vainilla: Marinero 1º César Zambrano
Proyectil: Marinero 2º Gilberto Rodríguez
Vainilla: Sargento 2º Gerardo Viteri

APÉNDICE II AL ANEXO A
INFORME SOBRE EL COMBATE NAVAL DE Jambelí

O/Nº 181

Cañones Antiaéreos "Breda"

Cañón de Proa:

Jefe de Pieza: Cabo 1º Luis Muñoz
 Apuntador: Conscripto Ernesto Jalón
 Corrector: Conscripto Juan Chicaíza
 Cargador: Conscripto Sixto Murillo
 Porta-Munición: Conscripto Carlos Carrera

Cañón de Popa:

Cabo 1º Luis Velarde
 Conscripto Gerardo Guncay
 Conscripto Armando Fiallos
 Conscripto Bolívar Pin
 Conscripto Aquiles Carriel

Cañón 47/40 mm. de Babor
 Culata: Cabo 2º Juan Carrera
 Apuntador: Marinero 2º Heriberto Albán
 Cargador: Marinero 2º Guillermo Ortiz

El enemigo no logró hacer impacto alguno en mi buque a pesar de habernos horquillado perfectamente, ya que los piques caían 20 metros largos y después de haber disparado aproximadamente 60 proyectiles.

Los impactos probables al buque enemigo son: uno a popa en la línea de flotación disparado por el cañón 76/40 mm. de proa. Un impacto en la cubierta y a popa, hecho por el cañón 76/40 mm.; según afirmó el culata de dicho cañón. Varios impactos en la chimenea hechos por el cañón antiaéreo de popa.

Tomando en consideración que los cañones 76/40 mm. de tiro rápido y que el personal disponible no técnicamente era preparado, para colocar espoletas en el momento del combate, se dispuso que cada uno de los cañones tenga una dotación de 20 proyectiles con espoletas colocadas y veinte cargas de combate con estopines a percusión también colocadas. Quedando de esta manera desvirtuada la posibilidad de haber disparado un proyectil sin espoleta.

Como ya mencioné anteriormente, por falta de tiempo ni se hizo la revisión de las espoletas; y no tendría nada de particular el que una de ellas no haya funcionado, tomando en consideración el tiempo que han estado almacenadas y no revisadas.

El personal de oficiales ingenieros ocupó los siguientes puestos durante el combate; Teniente de Fragata Abraham Game, Jefe de Máquinas, en la máquina principal; Alférez de Fragata Sergio Pazmiño, a cargo de la Brigada de Reparaciones, en cubierta; Alférez de Fragata Efraín Cornejo, a cargo de la Partida de Incendio y Achaque, en cubierta.

Agradecería al Señor Comandante hacer las indagaciones necesarias para llegar a conocer exacta y positivamente los efectos de nuestra artillería en el buque enemigo; para establecer el verdadero valor de esta acción naval.

APÉNDICE II AL ANEXO A INFORME SOBRE EL COMBATE NAVAL DE Jambelí**

Impactos que recibió el "Villar":

El "Villar" recibió 4 impactos de granada de 76 mm. uno en el penúltimo cañón de popa, el que desmontó a dicha pieza y mató e hirió a sus sirvientes (9 hombres); el otro en la torrecilla de popa que tumbó el mástil hacia proa, desmontó un cañón antiaéreo y mató a dos hombres la caída del mástil, destruyendo además la torre de tubos lanza torpedos de popa; el otro penetró en el costado de popa, sobre la línea de agua: esa granada quedó incrustada en la envoltura de la cámara de aire, de uno de los torpedos, pero desgraciadamente no estalló por lo que no volaron las cargas de los torpedos con buque y todo; y la última granada penetró por el costado del casco sobre la línea de agua, haciendo grandes destrozos en el departamento de máquinas, y matando e hiriendo a 14 hombres y provocando un incendio. En esta situación, la marinería intentó abandonar el buque, lo cual no realizaron, porque la oficialidad lo impidió.

La radio del "Villar" parece que interceptó un mensaje y en la confusión se dijo que era del Calderón, pidiendo que el "Alfaro" concurriera al ataque, por lo que el "Villar" forzó sus averiadas máquinas en plena tarea de combatir el incendio, marcha forzada, que por las malas condiciones en las que la granada había puesto a las máquinas hizo que estallaran algunas cañerías teniendo que ser después remolcado por el "Teniente Rodríguez" y el "Grau", que acudieron a las llamadas del "Villar".

Para que las poblaciones peruanas de la costa no se percataran del desastre recibido por el buque, entraron remolcándolo a los puertos de tránsito durante la noche, donde la pasaban para reiniciar el viaje, antes del amanecer, hasta llegar al Callao; su itinerario fue más o menos, la primera noche en Paíta, la segunda en Salaverry, etc.

Al buque, por efectos de la granada e incendio, lo consideraron como inutilizado ya que sus máquinas, especialmente sus turbinas de factura delicada, como es la de los destructores, no podrá ser eficiente, pues una vez que se acabaron de descomponer con la marcha forzada que le imprimieron, se destruyeron por completo, máquinas que se encuentran reparándose en el arsenal peruano. Creen que las reparaciones por tal motivo durarán unos 6 meses o más; pues el buque actualmente se encuentra con las planchas en las que penetraron las granadas, retiradas de su sitio, pues se ve que no quieren ponerle parche, a fin de borrar las huellas de los impactos. Sus máquinas desarmadas en el arsenal, la pintura exterior del buque que había sido quemada está rasquetada y pintado el casco, de azarcón; el buque una vez que salió del dique se encuentra amarrada al espigón del mismo dique.

** En adición a que no se consigna la fuente de donde se ha obtenido el informe de las supuestas "averías" recibidas por el destructor peruano Almirante Villar, se hace notar la minuciosidad y el gran nivel de detalle del mismo.T

ANEXO 2

Reproducción del folleto XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí;
Armada de Ecuador, Guayaquil, 1974.



HISTORIA DEL CAÑONERO "CALDERON"

El actual "Calderón" fue construido en Glasgow (Inglaterra) en 1884 para la Compañía Adon Grenlinch de Valparaíso (Chile) y recibió el nombre de CHAYHUM.

El 18 de Septiembre de 1888, siendo Presidente de la República Don José María Plácido Caamaño, el Ecuador lo adquirió por traspaso, incorporándose a nuestra Marina de Guerra con el nombre de "COTOPAXI".

Combatió en la acción de armas durante la campaña de Esmeraldas.

El 25 de Julio de 1941 se cubrió de gloria al enfrentarse y derrotar al Crucero Peruano "Almirante Villar" durante el combate de Jambelí. A raíz de este suceso, mediante Decreto Ejecutivo, el Gobierno Nacional lo bautizó con el nombre del Héroe Niño: "ABDON CALDERON".

El BAE "CALDERON" tenía un Cañón marca XIV, calibre 3, largo 23 calibres, construido en 1919 por la Pool Engineering y un cañón, marca Armstrong, calibre 75 mm., largo 40 calibres, construido en 1869 en Inglaterra.

— 7 —

Reproducción de la carátula y de la página 7 del Folleto titulado XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí, editado por el Departamento de Relaciones Públicas de la Comandancia General de la Marina de la Armada del Ecuador en Quito, 1974. El lector podrá observar que la artillería que se indica en la página 7 del folleto, difiere en cantidad, así como que el calibre y largo de los dos cañones principales no coinciden con lo mencionado en la página 12 del folleto en mención, la que reproducimos en la página 95 del presente libro.

ARMADA NACIONAL

CAÑONERO "ARDON CALDERON"

AL SEÑOR COMANDANTE DE MARINA
DEL COMANDANTE INT. DEL C/ "ARDON CALDERON"

Para informar a usted

- 1º— Que el 24 del presente, a las 2303 horas zarpamos a Puerto Bolívar, conyugando a las Luces nacionales, que menciona en las instrucciones enviadas por usted a las 1700 horas del mismo día;
- 2º— Que encontrándonos en la parte medio, comprendida entre las luces de Estilación y la Baya de Angostura, repentinamente a poca distancia del buque, y por haber aparecido una luz roja, la misma que se acercó rápidamente tratando de cortar la proa del buque de mi mando; para evitar colisión ordené cerrar la caña a estribor y parar las máquinas; a pesar de estas precauciones la balandra se estreló contra la amura de haber. Dejo constancia que la luz roja fue presentada a estribor de la balandra, siendo ésta la causa de la antedicha colisión, que traté de evitarlo aún estando en peligro mi buque;
- 3º— Durante la travesía no hubo mayor novedad. A las 0600 horas del día 25 llegamos hasta la boca de Jambelí, donde constatamos la existencia de buques enemigos. Como el primer buque de convoy se encontraba retrasado, regresamos a conyugarlo más de cerca, hasta que entró en la boca. Luego regresa-

COMANDANCIA O/Nº 160

Guayaquil, Julio 28 de 1941

mas a conyugar en igual forma al motavelero "La Pinto", con el cual entramos hasta Puerto Bolívar fondeando a las 0838 horas, permaneciendo allí para proteger el desembarco contra posibles incursiones aéreas.

El tercer buque del convoy llegó sin novedad a las 10:00 horas.

A las 1025 cuando ya habían terminado el desembarco, se da alarma de incursión aérea, y para poder tener campo de maniobra levamos y zarpamos hacia el Golfo a las 1025 horas.

- 4º— A las 1115 horas, cuando nos encontrábamos navegando con rumbo norte y a una distancia aproximada de tres millas del Faro de Jambelí, el vigía anunció la presencia de un buque a la cuadra de babor y que navegaba con proa hacia el buque de mi mando, como también el humo de varios buques que se presume era el resto de la escuadra peruana. En este instante el personal se preparaba para ejercicios de artillería. El buque avistado visiblemente aumentó su andar, cambiando varias veces de rumbo y con manifiestas intenciones de cortar nuestra proa. Cuando el buque se acercó más se le reconoció ser un destructor de bandera peruana por lo cual ordené coar a estribor cambiando 180 grados el rumbo. Simultáneamente también el enemigo cayó a estribor navegando luego con un rumbo paralelo al

— 10 —

nuestro. A las 1125 horas se ordena zafarrancho de combate, y a las 1130 horas el enemigo rampe los fuegos con un cañón de proa. Al verse el fogonazo del primer disparo se ordena fuego, repitiendo al primer momento con un nutrido fuego de nuestra artillería. El combate se prolongó hasta las 1146 horas, instante en el que nos ocultamos del enemigo tras la boca de Jambelí.

La contienda fue absolutamente desigual, pues se sostuvo la acción únicamente con un cañón de 3" y dos antiáereos de 20 m/m., ya que el cañón de popa falló después del primer disparo que posiblemente le impactó en la popa del buque atacante. También se cree que el cañón antiáereo de popa hizo varios impactos en la superestructura del enemigo. Nuestro buque no sufrió daño alguno a pesar de que las ráfagas del enemigo estaban correctas en deflexión y apenas 20 metros largas y cortas.

Es mi obligación hacer conocer la heroicidad con que combatió la tripulación; en todo momento supe cumplir con su deber; como también la deficiencia absoluta del material, pues, que de las pocas cargas que llevamos, solo respondieron el 30%. Terminada la acción fondeamos en Puerto Bolívar a las 1211 horas. Para mayor comprensión acompaño un croquis de los movimientos de los buques y lugares exactos del combate.

- 5º— Encontrándonos fondeados a las 1342 horas se rampen los fuegos contra dos aviones enemigos que tratan de atacar el buque, obligándoles a huir después

de 15 minutos de nutrido fuego de artillería anti-aérea. En espera de los aviones enemigos permanecemos en continuo movimiento frente al puerto hasta las 16 horas que volvemos a fondear.

- 6º— A las 0025 horas del 26 zarpamos oscurecidas y en zafarrancho de combate rumbo a Guayaquil conyugando a las mismas naves. Sin tener novedad fondeamos en este puerto a las 0729 horas, atracando a las 1034 horas al muelle del Arsenal de Marina.
- 7º— Reconociendo el valor con que combatieron el Sargento 2º Contramaestre Gavino Partacarrera, Cabo 1º Enrique Partacarrera y Cabo 2º Eduardo Hidalgo, quienes se encuentran arrestados en este buque, me permita insinuar a usted interceda ante quien corresponda para obtener la libertad de los detenidos.
- 8º— También hago conocer a usted para que a su vez informe a la Superioridad la eficiente y valerosa cooperación del personal del Grupo antiáereo que presta servicios en esta Unidad.
- 9º— Debido al forzamiento de la caldera en el momento del combate, ésta ha sufrido un grave daño del que detalladamente informaré después.
- 10.— Acompaño a la presente los partes del tiempo navegando y de consumo de combustible y lubricante.

Honor y Patria,

EL COMANDANTE INT DEL BUQUE,
f.) Rafael Morán V.,
TENIENTE DE FRAGATA.

— 11 —

LOS BUQUES CONTENDORES EN JAMBELI

Destructor "Almirante Villar"	Características	Cañonero "Abdía Calderón"
1915	Año de construcción	1884
1.300 T.	Desplazamiento	300 T.
315 pies	Eslora	131 pies
42 pies	Manga	16 pies
12 pies	Calado	9 pies
4 de 101/60	Cañones	2 de 76/40
2 de 20 mm.	Batería antiaérea	—
3 de 65 mm.	Ametralladoras	2 de 20 mm.
9	Tubos lanzatorpedos	—
80	Minas	—
Turbina	Sistemas de propulsión	Máquinas recíprocas
32.000 HP.	Poder	150 HP.
30 nudos	Velocidad	8 nudos
10.000 mts.	Alcance de los cañones	4.000 mts.
142 hombres	Tripulación	60 hombres



— 12 —

BAJAS Y AVERIAS EN LOS BUQUES CONTENDIENTES

EN EL CAÑONERO "CALDERÓN": Ninguna baja.
Ninguna avería.

EN EL CRUCERO ALMIRANTE VILLAR:
Bajas: 25 tripulantes.

Averías e impactos: Destruído la torre Nº 3 con 9 bajas.
la torre Nº 4 con 2 bajas.
el montaje lanza-torpedos.
el cañón antiaéreo de popa y el
palo mayor.
una turbina de propulsión con 14
bajas.

Impactos en el Cosco: En el Pañol de Torpedos de la
la aleta de babor,
en la Sala de Máquinas por la
cuadra de babor, ~~causando~~ sobre la
línea de agua.

Impactos en Cubierta: En la torre de popa en el palo
Mayor.
ametrallado el puente de mando
y chimenea.

Impacto de granada de 76 mm.

Detalle de los impactos:

— Un impacto de granada en el penúltimo cañón de
montó dicha pieza hirviendo a la delgada del mismo
compuesta por 3 hombres.

— Un impacto en la torre de popa provocó el derrumbe
del palo mayor y el desmonte de un cañón antiaéreo.
A consecuencia del derrumbe del mástil murieron dos
hombres y se destruyó la torrecilla de tubos lanza-
torpedos de popa.

— Otro impacto penetró en el costado de babor, sobre
la línea de agua en el pañol de torpedos, quedando
la granada incrustada en la envoltura de la cámara de
aire de uno de los torpedos, pero desgraciadamente sin
explotar. Si hubiera ocurrido la explosión ésta hubiera
llegado al cono de los torpedos, los mismos que el re-
ventar, habrían hecho valor en pedazos al Crucero "Al-
mirante Villar".

— La última granada hizo impacto en el casco sobre la
línea de agua, penetrando en el departamento de má-
quinas. Su explosión produjo destrozos graves en las
turbinas, provocando, a la vez un incendio y la baja
de 14 hombres, entre muertos y heridos.

— Por impactos de munición menor sufrieron daños el
puente de mando y la primera chimenea.

— Al recibir un mensaje emitido por el cañonero "Cal-
derón" al Buque "Alfaro" para que concurren al com-
bata, el "Villar" forzó las máquinas averiadas para es-
capar del lugar del desastre, trayendo como consecuen-
cia el estallido de varias cañeras.

El Destructor "Teniente Rodríguez" y el Crucero "Grua"
de la Armada Peruana remolcaron al averiado "Almirante
Villar" hasta el Puerto de "El Callao".



ANEXO 3

Trascripción del Informe del comandante del destructor peruano BAP *Almirante Villar* sobre el incidente naval de Jambelí del 25 de julio de 1941 (El original se halla en el Archivo Histórico de Marina).

Puerto Pizarro, 25 de Julio 1941

P.200-17 (SECRETO)

Del: Comandante del B.A.P. "Almirante Villar"

Al: Comandante General de la Escuadra

Asunto: Parte del Combate de Jambelí

Referencia: a).- Despacho 1025-0732 de X2D a B7A
b).- Despacho 0025-0955 de X2D a B7A
c).- Despacho 0025-1050 de X2D a B7A
d).- Despacho 0025-1115 de X2D a B7A
e).- Despacho 1025-1207 de X2D a B7A

Anexo: Un croquis

- 1.- Cumpló con remitir a Ud. el parte del combate librado el día de hoy, con el buque de guerra ecuatoriano "Calderón".
- 2.- Por despachos de referencias (a), (b), (c), (d) y (e), esa Comandancia General estuvo informada de todos los movimientos del buque de mi mando.
- 3.- Por referencia (e), comuniqué que me trababa en combate con un buque ecuatoriano, el cual salía del Estero de Jambelí.
- 4.- Cumpliendo órdenes impartidas por esa Comandancia General, se zarpó del puerto de Zorritos a 07.30 horas al Rv 030° y velocidad 14 nudos, hasta que se marcó la isla del Muerto al 022° verdadero, cayéndose al Rv 073°. A la altura de Punta Payana se cambió al Rv 133° con el fin de efectuar un reconocimiento conforme se comunicó por referencia (b). Efectuado dicho reconocimiento se arrumbó al Rv 069° y se continuó navegando hasta las 11.03 horas en que se avistó un buque por la proa. Debido a la enorme refracción que en esos momentos existía, no se pudo apreciar el tipo y nacionalidad del citado buque por cuanto tampoco llevaba bandera, siendo necesario aumentar la velocidad y acercarse hasta 6,000 metros, en que se pudo identificar que se trataba de un buque ecuatoriano que salía de la Boca Jambelí, cruzándonos la derrota.
- 5.- Al reconocernos, el citado buque izó su pabellón al pico, girando 180° con el objeto de buscar protección dentro de los canales, no quedando duda de que se trataba de un buque de guerra ecuatoriano de regular tonelaje.

- 6.- A 11.19 horas nos hizo un disparo de cañón que cayó a 200 metros de nuestra proa. Ante esta actitud, maniobré cayendo a estribor a fin de poder emplear todos mis sectores de fuego y ordenando a 11.20 horas romper los fuegos contra el enemigo, el cual siguió combatiendo a la vez que avanzaba a toda máquina en dirección de Boca Jambelí. En vista de mi proximidad a tierra y de la posición del enemigo, se efectuó un giro de 90° a babor continuándose el fuego.
- 7.- En el transcurso de esta acción se hizo un impacto en la proa del enemigo notándose gran cantidad de humo negro. Luego se efectuó un giro de 180° por babor continuándose el combate. En estas condiciones se produjo un segundo impacto en la popa del enemigo. No obstante de haber entrado el "Calderón" en el canal y estar oculto por el monte, se continuó el fuego mediante tiro indirecto, hasta las 11.40 horas en que se ordenó "Alto el Fuego" cayéndose luego a estribor.
- 8.- Las maniobras efectuadas tuvieron por objeto dar a mis cañones el mayor ángulo de fuego y dificultar la puntería del enemigo, maniobras que fueron coronadas por el éxito, ya que impactos enemigos cayeron en posiciones en que momentos antes había estado el buque.
- 9.- Cuando aprecié que la persecución del enemigo era inútil, emprendí el regreso al Rv 251° avistando al B.A.P. "Coronel Bolognesi" que navegaba, por nuestro babor, de vuelta encontrada.
- 10.-Durante el combate entraron en fuego los cañones 1, 2, 3 y 4 de 101m/m., habiéndose quemado 41 proyectiles-mina del lote 1933.
- 11.-Debido al rebufo del cañón N° 4, la horquilla del cañón N° 3 AA. de 20 m/m. sufrió una fuerte torcedura; habiéndose desmontado dicho cañón y colocándose en su lugar el N° 2 AA de 20 m/m., por tener este lugar mayor sector de fuego antiaéreo.

En la última carga que se efectuó en el cañón N° 3 de 101 m/m., el proyectil se ha quedado atracado en el cañón, separándose del casquillo.
- 12.-Durante la acción librada no se avistó aviación amiga ni enemiga.
- 13.-Hago constar a la Superioridad que todo el personal de este buque, tanto jefes, oficiales como tripulantes demostraron en todo momento de la acción un gran entusiasmo y el mas elevado espíritu patriótico, demostrando su disciplina en el fuego y en el cumplimiento de todas las órdenes impartidas.
- 14.-En consecuencia, espero de la Superioridad la aprobación de mi actitud asumida como comandante de esta unidad.
- 15.-Anexo al presente parte, remito un croquis de las maniobras realizadas ante el enemigo, durante la acción librada el día de hoy.

Dios guarde a Ud.

El Capitán de Fragata
H. Tudela L.
[firmado]

ANEXO 4

Reproducción facsimilar del Libro de Bitácora del destructor peruano BAP *Almirante Villar*.

Parte I correspondiente al 25 de julio de 1941, fecha del incidente naval de Jambelí

HORA		SUNDOS		CORRECCIONES		MARE		VIENTO		MARE		BAROMETRO		PSICOMETRO		OTROS		FIRMAS		
Ri.	No.	Corrección	Observaciones	Velocidad	Estado	Velocidad	Estado	Velocidad	Estado	Velocidad	Estado	Barómetro	Termómetro	Barómetro	Termómetro	Barómetro	Termómetro	Barómetro	Termómetro	
0100																				
0200			Zorritos																	
0300																				
0400																				
0500																				
0600			Zorritos																	
0700																				
0800																				
0900	030	023	7.4																	
1000	030	023	20.8	13.4																
1100	043	065	39.2																	
1200	060	061	49.1																	
1300	051	045	02.2																	
1400	065	052	04.6																	
1500	142	159	82.0	10.4																
1600			98.6	10.6																
1700																				
1800			Rto Fizarro																	
1900																				
2000																				
2100																				
2200			Pto Fizarro																	
2300																				
2400																				

SITUACIONES DEL BUQUE			DATOS DEL MEDIO DIA			ZAFARRANCHOS Y EJERCICIOS		
HORA	LATITUD	LONGITUD	METODO	Nombre del buque	Distancia navegada por el día	Distancia navegada por el día	Velocidad promedio por hora	Distancia a puerto de salida
0400								
0800			Estimada					
1200								
1600								
2000								
2400								

MAQUINAS		CALDERAS		PETROLEO		AGUA DULCE	
Condición de funcionamiento	Ex.	Ex.	Presión	Consumo en 24 h.	Reserva	Consumo en 24 h.	Reserva

TEMPERATURAS		HUMEDADES	
Temperatura máxima	Temperatura mínima	Humedad máxima	Humedad mínima
28.5	27.5		
28.5	27.5		

OTROS DATOS	
Observaciones	Referencias
Se dos cuerdas	
Palabras y frases	
Temperatura máxima: 28.5 - 28 - 28 - 28	
Temperatura mínima: 27.5 - 27.5 - 27.5 - 27.5	
Así: En. Ocho: 42° Faltó cubierta	

Como se ha podido apreciar en la parte I del presente libro, el destructor peruano BAP *Almirante Villar*, estuvo operando ininterrumpidamente en la zona de conflicto desde el 7 de julio de 1941, fecha en la que arribó al puerto de Zorritos, hasta el día 1° de octubre del mismo año, en la que retornó al puerto del Callao. El libro de bitácora de dicho buque, se conserva -al igual que los de otras unidades de la Marina

Parte I correspondiente al 1º de octubre de 1941, fecha en la que el BAP *Almirante Villar* arribó al Puerto del Callao.

PAGINA PARTE I

LIBRO DE BITACORA - B. A. P. *Almirante Villar* Día 2 Mes Octubre Año 1941

NAVEGANDO DE A EN PUERTO Callao

Forma No. 4 17
(Clas. Mar. 1939)

HORA	RUMBOS		Carrera	MAR			VIENTO			NUBES			BARMETRO		PSICOMETRO		Miles de Viento		Elevación de los Alambres		FICHA
	Rt.	Rc.		Estado	Ondas	Temperatura	Velocidad	Temperatura	Variedades	Alteza	Velocidad	Presión	Temperatura	Temperatura	de la base del día	de la altura	de Er.	de Br.			
3100																					
3200	⚓		Callao	1	SSE	15	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	14							
3300				1	SSE	15	1	SSE	id-	id-	0	C	760	14							
3400				1	SSE	15	1	SSE	id-	id-	0	C	760	14							
3500				1	SSE	15	1	SSE	id-	id-	0	C	760	14							
3600	⚓			1	SSE	16	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	14							
3700			Callao	1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	14							
3800	⚓			1	SSE	16	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	14							
3900				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	14							
4000	⚓		Callao	1	SSE	16	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	14							
4100				1	SSE	17	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
4200	⚓			1	SSE	17	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
4300				1	SSE	17	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
4400	⚓		Callao	1	SSE	16	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	20							
4500				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
4600	⚓			1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
4700				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
4800	⚓		Callao	1	SSE	16	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	20							
4900				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5000	⚓			1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5100				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5200	⚓		Callao	1	SSE	16	1	SSE	SSE	SSE	0	C	760	20							
5300				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5400	⚓			1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5500				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5600	⚓			1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5700				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5800	⚓			1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
5900				1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							
6000	⚓			1	SSE	16	1	SSE	id-	id-	0	C	760	20							

SITUACIONES DEL BUQUE

Latitud:
Longitud:
Método:

DATOS DEL MEDIO DIA

Temperatura máxima: 20-21-20-20
Temperatura mínima: 17-17-18-18

ZAFARRANCHOS Y EJERCICIOS

Estado:

MAQUINAS

Estado:

CALDERAS

Estado:

PETROLEO

Estado:

AGUA DULCE

Estado:

COMANDO

Estado:

OTROS

Estado:

El Capitán de Frigate

Comandante M. del Real

en la que el BAP *Almirante Villar* retornó al Callao. Cabe señalar que durante todo el conflicto, el buque se mantuvo operativo, desempeñando las misiones asignadas por la Comandancia General de la Escuadra, sin haber reportado bajas o heridos en su dotación o avería alguna. Estos documentos, así como otros existentes en el Ar-

Parte II correspondiente al 1° de octubre de 1941, fecha en la que el BAP *Almirante Villar* arribó al Puerto del Callao.

(Rev. Nov. 1939)

PARTE II

PAGINA

Libro de Bitácora - B. A. P. "ALMIRANTE VILLAR" Día 1° Mes OCTUBRE Año 1941

HISTORIAL DE GUARDIAS

0000-0100 Recibo la guardia navegando al Rv. 147, Rum 134.5, Mag 134.5, Vel 180 r.p.m. -Luzes de navegación como servicio de vigilancia. -En posición L-2°01'S Log-76° 19'W entrego la guardia al Alf. de Fgta. F. Palomirini.
El Alf. de Fgta. Augusto Gilvez

0100-0200 Recibo la guardia sin novedad en las mismas condiciones que el cuerto anterior. - 0200 Se cambia de navegación. -Bento en posición. -Sin novedad navegando al Rv 147, Rum 134.5, Mag 134.5, Vel 180 r.p.m. y en L-2°41.6 S y Log-76°48.4 W entrego la guardia al Alf. de Fgta. E. Fernandez Divila.
El Alf. de Fgta. Umberto Pellerini
Roberto Logez

0200-0300 Recibo la guardia navegando en las condiciones anotadas en el cuerto anterior. -No hay novedad entrego la guardia al Rv 147, Rum 134.5, Mag 134.5, Vel 180 r.p.m. al Alf. de Fgta. Luis de la Barra.
El Alf. de Fgta. E. Fernandez Divila
E. Fernandez Divila

0300-0400 Recibo la guardia navegando al Rv 147, Rum 134.5, Mag 134.4, Vel ciudad normal 180 r.p.m. -Rutina de miércoles. -A 1550 se cambió al Rv 180, Rum 140, Mag 131. Corredora 522. -Sin más novedades y en L-2°41'0" S Log-77° 53'2" W entrego la guardia al Alf. de Fgta. F. Barandiarán.
El Alf. de Fgta. Luis E. de la Barra

0400-0500 Recibo la guardia navegando al Rv 180, Rum 140, Mag 131, Vel 180 r.p.m. -A 1040 se cayó el con 140, a 1727 se cayó el fero mazorca a 90° por hr. se cayó el Rv 139, Rum 127, Mag 114.5 Corredora 522. A 1816 se encendieron luces de navegación. -Sin novedad entrego la guardia al Alf. de Fgta. F. Barandiarán.
El Alf. de Fgta. F. Barandiarán

0500-0600 Recibo la guardia con el buque navegando al Rv139, Rum 127, Mag 114.5, velocidad 180 r.p.m. -Luzes de navegación. -A 2120 se recoge la corredora marcando 591. -Se maniobra a la voz del Comandante, fondeando en la poza del Callao. -Luzes de puerto. -A 2316 Llegó el Comandante Longe. -Fundo a 2340. -A 2341 salió el Comandante Longe y el 1er. Comandante. -A 2348 salieron los oficiales y personal. -Sin novedad se releva el Alf. de Fgta. H. Quevedo.
El Alf. de Fgta. Augusto Gilvez
Augusto Gilvez

chivo Histórico de Marina, se constituyen en pruebas irrefutables que desmienten las versiones ecuatorianas que señalan que el destructor peruano fue impactado y averiado durante e incidente naval de Jambelí del 25 de julio de 1941.

ANEXO 5

Análisis de la veracidad del contenido de las versiones ecuatorianas acerca del incidente naval entre el destructor peruano *Almirante Villar* y el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* ocurrido el 25 de julio de 1941

1. En lo relacionado a la existencia de varias versiones oficiales del incidente

En el anexo 1 del presente trabajo, se ha transcrito el texto de dos publicaciones de la Armada del Ecuador, que presentan versiones diferentes del informe del teniente de fragata Rafael Moran Valverde acerca del incidente naval del 25 de julio de 1941, denominado por la historiografía ecuatoriana como “*Combate Naval de Jambeli*”. Al respecto, hemos hecho notar la diferencia entre el texto del folleto conmemorativo titulado *XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambeli* publicado por el Departamento de Relaciones Públicas de la Comandancia General de la Marina de la Armada del Ecuador en Quito, 1974 y en la versión sobre el mismo incidente publicada en un artículo de la *Revista del Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador* en su edición N°2, correspondiente a junio de 1987, bajo el título de “Documentos sobre el Combate Naval de Jambeli”.

Como se aprecia, la diferencia a la que se alude, reside en que en versiones recientes como la última que se ha mencionado, se ha “resumido” el informe que presentó el comandante del *Abdón Calderón*, teniente de fragata Rafael Morán Valverde, suprimiendo inexplicablemente los párrafos 2°, 7°, y 10° de la versión publicada en 1974 por la Comandancia General de la Marina del Ecuador, por lo que se deja constancia que tal omisión, pone en duda la veracidad de tal versión. Al respecto, nunca, en documento alguno publicado por la Armada de Ecuador ni por ninguna otra fuente oficial, se ha reproducido copia facsimilar de dicho documento o se ha indicado en que archivo es conservado, con lo que se permitiría conocer si realmente existe y cuál es su verdadero contenido.

2. En lo relacionado a la veracidad del contenido en las diferentes versiones oficiales del Incidente

En cuanto a las afirmaciones atribuidas al comandante del *Abdón Calderón*, cuya difusión es frecuentemente divulgada en documentos escritos y recientemente a través de Internet, como parte del análisis se debe aclarar algunos de los hechos allí vertidos, con el único propósito de verificar su real autenticidad, debido a que ellos carecen del sustento documental comprobable. Para ello, se hará referencia a la segunda versión del incidente, dado que es la más conocida y divulgada.

- a) En el párrafo 4º de su oficio O/160, el comandante del *Abdón Calderón* informó al Comandante de Marina, que el primer disparo con el cañón de 76mm de popa “posiblemente” le impactó en la popa del *Almirante Villar* antes de quedar inoperativo dicho montaje, afirmando a continuación que también se “creía” que con el cañón antiaéreo de popa (20mm) se hicieron varios impactos en la superestructura del buque peruano.

Es decir, en este primer informe no tenía realmente la certeza de que los disparos efectuados por su buque hubieran logrado impactar en el *Villar*, sino que tales afirmaciones eran meras suposiciones. Por otro lado, es realmente poco probable que con munición tan antigua, un cañón fabricado en 1869, con una dotación poco o casi nada entrenada en ejercicios de tiro y con el arma a un límite igual o mayor que su alcance efectivo (4.000m), se haya podido lograr impactar al primer disparo.

- b) En segundo lugar, con posterioridad y en fecha no precisada (en el citado artículo de la *Revista del Instituto de Historia Marítima de la Armada del Ecuador* no se indica la fecha del documento), el comandante del *Abdón Calderón* dio mayores precisiones en el “*Apéndice II al anexo A Informe sobre el Combate Naval de Jambelí*” (ONº181), indicando lo siguiente: “*Los impactos probables al buque enemigo son: uno a popa en la línea de flotación, disparado por el cañón de 76/40mm de proa. Un impacto en la cubierta y a popa, hecho por el cañón 76/40mm según afirma el culata de dicho cañón*”; luego en la misma versión publicada agregará: “*Impactos que recibió el Villar: El “Villar” recibió 4 impactos de granada de 76 mm uno en el penúltimo cañón de popa, el que desmontó a dicha pieza y mató e hirió a sus sirvientes (9 hombres); el otro en la torrecilla de popa que tumbó el mástil hacia proa, desmontó un cañón antiaéreo y mató a dos hombres la caída del mástil, destruyendo además la torre de tubos lanza torpedos de popa; el otro penetró en el costado de popa, sobre la línea de agua: esa granada quedó incrustada en la envoltura de la cámara de aire, de uno de los torpedos, pero desgraciadamente no estalló por lo que no volaron las cargas de los torpedos con buque y todo; y la última granada penetró por el costado del casco sobre la línea de agua, haciendo grandes destrozos en el departamento de máquinas, y matando e hiriendo a 14 hombres y provocando un incendio. En esta situación, la marinería intentó abandonar el buque, lo cual no realizaron, porque la oficialidad lo impidió*”.

Como se aprecia, en este apéndice se modificó totalmente las apreciaciones vertidas en su primer informe (O/Nº160), aumentando y magnificando los supuestos daños sufridos en el destructor peruano *Almirante Villar*.

Al respecto, cabe hacernos la pregunta: ¿sobre la base de qué documento o información fue capaz de reconstruir con tal minuciosidad y detalle de los daños sufridos por el buque peruano, si en sus propios informes señalaba que se hallaba a más de 4.000m (4km) de distancia y que su buque en su huida cada vez más se alejaba del destructor peruano?

¿Tuvo acaso, el comandante del *Abdón Calderón*, acceso a algún reporte de daños o informe de la nave peruana? ¿Existe copia de dicho informe, que pueda ser debidamente autenticada para ser mostrada como prueba contundente que pueda demostrar la veracidad de las suposiciones del teniente Morán?

En lo referente a heridos o muertos peruanos a bordo del *Almirante Villar* o de algún otro buque peruano, se debe precisar que, al concluir la Campaña de 1941 se dio a conocer a la opinión pública la relación de los caídos o heridos en acción de armas, no figurando ningún marino entre dicho personal. Esto resta veracidad a la existencia de supuestos muertos y heridos a bordo del *Villar*.

- c) Continuando con sus versiones sin fundamento, en el informe que se comenta, su autor agrega que: *“para que las poblaciones peruanas de la costa no se percataran del desastre recibido por el buque, entraron remolcándolo a los puertos de tránsito durante la noche, donde la pasaban para reiniciar el viaje, antes del amanecer, hasta llegar al Callao; su itinerario fue más o menos, la primera noche en Paíta, la segunda en Salaverry, etc. Al buque, por efectos de la granada e incendio, lo consideraron como inutilizado ya que sus máquinas, especialmente sus turbinas de factura delicada, como es la de los destructores, no podía ser eficiente, pues una vez que se acabaron de descomponer con la marcha forzada que le imprimieron, se destruyeron por completo, máquinas que se encuentran reparándose en el arsenal peruano. Creen que las reparaciones por tal motivo durarán unos 6 meses o más; pues el buque actualmente se encuentra con las planchas en las que penetraron las granadas, retiradas de su sitio, pues se ve que no quieren ponerle parche, a fin de borrar las huellas de los impactos. Sus máquinas desarmadas en el arsenal, la pintura exterior del buque que había sido quemada está rasquetada y pintado el casco, de azarcón; el buque una vez que salió del dique se encuentra amarrado al espigón del mismo dique”.*

Todo lo anterior queda desmentido por los siguientes motivos:

1. El Comandante del BAP. *Almirante Villar* en su informe del 25 de julio de 1941 que hemos transcrito en el anexo 3, indicaba que su buque no había recibido ningún daño del *Abdón Calderón*.

2. El propio comandante del *Abdón Calderón* solicitó a su Comandante General (O/Nº 181) lo siguiente: “*Agradecería al Sr. Comandante hacer las indagaciones necesarias para llegar a conocer exacta y positivamente los efectos de nuestra artillería en el buque enemigo; para establecer el verdadero valor de esta acción naval*”. **Es decir, que el comandante del *Abdón Calderón*, luego de describir en detalle lo que había ocurrido a más de 4km de distancia desde su buque, no estaba seguro de lo afirmado y solicitaba que su versión fuera confirmada.**
- d) Respecto a este incidente, existe una versión adicional en la página 13 del folleto conmemorativo titulado *XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí* referido con anterioridad y que se reproduce en el Anexo 2 del presente libro, que a la letra dice: “*Al receptor un mensaje emitido por el cañonero Calderón al buque “Alfaro” para que concurriera al combate, el “Villar” forzó las máquinas averiadas para escapar del lugar del desastre, trayendo como consecuencia el estallido de varias cañerías”* y que “*El destructor “Teniente Rodríguez” y el Crucero “Grau” de la Armada Peruana remolcaron al averiado Almirante Villar hasta el Puerto de El Callao*”.

Esta última afirmación también se desvirtúa en su totalidad al igual que las anteriores por los siguientes hechos probatorios:

1. En primer lugar, el *Presidente Alfaro*, se hallaba en Guayaquil el día 25 de julio; el crucero BAP *Almirante Grau* en esa fecha y hora se encontraba en el puerto de Salaverry, tal como puede ser verificado en el Diario de Bitácora que se halla en el Archivo Histórico de Marina, y el cazatorpedero *Teniente Rodríguez* desde 1933 se hallaba en Iquitos y había sido dado de baja en 1939, y para la fecha del incidente servía como chata de petróleo en el río Amazonas.
2. Finalmente, tal como consta en el diario de bitácora del destructor BAP *Almirante Villar*, por los informes del Comandante General de la Escuadra, así como por otros documentos de la época, dos días después de producido el incidente, el *Villar* desempeñó una nueva misión de bombardeo sobre la guarnición ecuatoriana en Capones, permaneciendo y efectuando varias misiones de patrullaje en el Golfo de Guayaquil, hasta que retornó al Callao el 1 de octubre.
3. En lo referente a contradicciones en los documentos ecuatorianos acerca de la artillería que el *Abdón Calderón* llevaba a bordo y fue empleada durante el incidente con el destructor *Almirante Villar*.

Revisando la documentación ecuatoriana publicada respecto a este incidente, se puede apreciar una serie de discrepancias acerca del armamento que el cañonero *Abdón Calderón* llevaba a bordo el 25 de julio de 1941.

En los documentos reproducidos en los anexos 1.1, 1.2 y 2 del presente libro, no hay coincidencias respecto a este tema, puesto que por un lado se menciona la existencia de dos cañones, luego se indica que a bordo tenía cuatro y después se menciona que tenía un quinto cañón.

Para una mayor claridad, a continuación se presentan extractos de los documentos ecuatorianos que se han transcrito o reproducido en los anexos 1 y 2 del presente libro:

<p>Folleto XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí; Armada del Ecuador, Guayaquil, 1974 Informe O/N° 160 fechado en Guayaquil, Junio 28 1941. pp. 10-11. (transcrito en el Anexo 1.1 del presente libro)</p>	<p>Folleto XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí; Armada del Ecuador, Guayaquil, 1974, "Los buques contenedores en Jambelí", (reproducido en el Anexo 2 del presente libro)</p>	<p>"Documentos sobre el Combate Naval de Jambelí". En: Revista del Instituto de Historia Marítima, Año II, N° 2, Junio de 1987. pp. 3-12. (transcrito en el Anexo 1.2 del presente libro)</p>
<p>Se mencionada la existencia de cuatro cañones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 cañón de 3" (76 mm) proa • 1 cañón de popa (no se indica calibre) • 2 cañones antiaéreos de 20 mm 	<p>Página 7:</p> <p>Se menciona únicamente la existencia de los siguientes cañones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 cañón de 76 mm/23 MK XIV, de 1919 • 1 cañón de 75 mm/40 Armstrong de 1869 <p>Cuadro comparativo. p. 12:</p> <p>Se menciona la existencia de los siguientes cañones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 cañones de 76/40 • 2 ametralladoras de 20 mm 	<p>En el párrafo N° 2, segundo subpárrafo se mencionada la existencia a bordo de 5 cañones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 cañón de 3" (76 mm) proa; • 1 cañón de popa (no se indica calibre); • 2 cañones antiaéreos de 20 mm. • 1 cañón de 47 mm, ubicado en babor. <p>Sin embargo, en el siguiente subpárrafo, se menciona que el buque tenía cuatro cañones a bordo, contradiciendo lo afirmado en el anterior.</p>

Por otro lado, se debe señalar, que existen diferencias en la performance del armamento empleado a bordo del *Abdón Calderón*, en los documentos atribuidos al teniente Morán, conforme se señala a continuación (el subrayado es nuestro):

<p>Folleto XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí; Armada del Ecuador, Guayaquil, 1974. Informe O/N° 160 fechado en Guayaquil, Junio 28 1941. pp. 10-11. (transcrito en el Anexo 1.1 del presente libro)</p>	<p>“Documentos sobre el Combate Naval de Jambelí”. En: <i>Revista del Instituto de Historia Marítima</i>, Año II, N° 2, Junio de 1987. Apéndice II al Anexo A, Informe sobre el Combate Naval de Jambelí.- Informe O/N° 181. (transcrito en el Anexo 1.2 del presente libro)</p>
<p>En el documento, el teniente Morán menciona:</p> <p>“Se sostuvo la acción únicamente con un cañón de 3” y de dos antiáereos de 20mm, <u>ya que el cañón de popa salió después del primer disparo</u>, que posiblemente le impacto en la popa del buque enemigo”</p> <p>“Es mi obligación hacer conocer también la deficiencia absoluta del material, pues, que de las pocas cargas que llevamos, solo respondieron el 30%”.</p>	<p>En el documento, su autor menciona:</p> <p>“Después de cinco minutos de haber navegado en zafarrancho de combate, el enemigo rompió los fuegos con unos de sus cañones de proa, siendo simultáneamente respondido por los cuatro cañones de mi buque. Los efectos de la primera salva fueron los siguientes: cañón de proa, su pique fue correcto en dirección y corto en distancia; cañón de popa, posible impacto en la popa del enemigo”</p> <p><u>El cañón de popa sin hacer corrección alguna continuó disparando.</u> El total de proyectiles disparados por este cañón fueron 10, de los cuales fallaron los nueve siguientes al tiro efectivo. La falla se debió a que la aguja no hacia una correcta percusión. Este cañón quedó listo cuando el enemigo se perdía de vista.</p> <p>“Los cañones antiáereos, después de la primera salva controlaban al fuego, con las trayectorias de los proyectiles, ya que estos tenían trazadores de humo. El cañón antiáereo de popa hizo varios impactos en las chimeneas de los enemigos”.</p>

4. En lo referente al entrenamiento de los artilleros del *Abdón Calderón*.

Como se mencionó en la cita n° 77 del presente libro, de la propia versión ecuatoriana queda claro el hecho que hasta el 24 de julio, vale decir, hasta pocas horas antes de ocurrir el incidente entre el buque peruano y el ecuatoriano, la dotación artillera del *Abdón Calderón* no estuvo ejercitada en el manejo de la artillería de a bordo por no haber contado con la munición en buen estado hasta antes de aquella fecha y como se mencionó, dicha munición, en adición a la antigüedad, no contaba con sus accesorios debidamente probados.

Entonces, es legítimo que se formulen las siguientes preguntas:
¿cómo pudo ser posible, que sin el entrenamiento debido, y con munición defectuosa, a bordo del cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón*, se haya logrado una eficiencia artillera sorprendente?;

¿Es posible que en tales condiciones, un cañón fabricado en el año 1869, con mira visual, con artilleros sin entrenamiento y con munición defectuosa, pueda hacer blanco al primer disparo?

Las respuestas se las dejamos al lector.

5. En lo referente a contradicciones en los documentos ecuatorianos acerca de los supuestos impactos y daños recibidos a bordo del destructor peruano **BAP *Almirante Villar***.

La información consignada sobre los supuestos impactos y daños recibidos en el destructor *Almirante Villar*, presenta contradicciones y diferencias, no coincidiendo ninguna de las dos que han sido revisadas y que se han reproducido y transcrito en los anexos 1 y 2 del presente libro, de las que se ha hecho el siguiente resumen:

<p>“Documentos sobre el Combate Naval de Jambelí”. En: <i>Revista del Instituto de Historia Marítima</i>, Año II, N° 2, Junio de 1987. Apéndice II al Anexo A, Informe sobre el Combate Naval de Jambelí.- Informe O/N° 181. (transcrito en el Anexo 1.2 del presente libro)</p>	<p>Folleto <i>XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí</i>; Armada del Ecuador, Guayaquil, 1974. “Bajas y averías en los buques contendientes”.p.13. (reproducido en el anexo 2 del presente libro)</p>
<p>Se menciona en primer lugar, los resultados de los disparos de la artillería del <i>Abdón Calderón</i> sobre el destructor <i>Almirante Villar</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cañón de proa Cruzó en blanco al quinto disparo; • Cañón de popa: No se menciona • Cañón antiaéreo de popa (20 mm): Hizo varios impactos en la chimenea del enemigo. Posteriormente, en otro párrafo del mismo documento, se menciona otra versión de los impactos, calificándolos como Impactos “probables” sobre el <i>Almirante Villar</i>: • Cañón 76 mm. Proa: Un impacto a popa en la línea de flotación • Cañón 76 mm. Popa: Un impacto en la cubierta y a popa • Cañón de 20 mm: No se especifica 	<p>Se puede observar que se mencionan las bajas y averías en el “crucero” <i>Almirante Villar</i>, de acuerdo al siguiente resumen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bajas totales : 25. • Destruída la torre N° 3; • Destruída la torre N° 4; • Destruído el montaje lanzatorpedos; • Destruídos el cañón antiaéreo de popa y el palo mayor; • Impacto en el pañol de torpedos, aleta de babor; • Impacto en la sala de máquinas por la cuadra de babor; • Impacto en la torre de popa, en el palo mayor; • Ametrallado el puente de mando y la chimenea.

Conclusiones

Para concluir este análisis, conociendo las diversas versiones ecuatorianas y con el respaldo de los documentos existentes en archivos peruanos, en opinión del autor, se puede afirmar con certeza que las versiones publicadas sobre el incidente naval de Jambelí por la Armada del Ecuador, no cuentan con pruebas suficientes y creíbles, que por sus propias contradicciones, puedan dar como verdaderas todas las afirmaciones vertidas a lo largo de todos estos años respecto a dicho incidente.

ANEXO 6

Reconstrucción del incidente naval entre el destructor peruano *Almirante Villar* y el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* ocurrido el 25 de julio de 1941⁸¹

- **Área marítima en el que se produjo el incidente:** inmediaciones del Golfo de Guayaquil y Punta Jambelí.
- **Hora de inicio:** 1119 según registros del *Almirante Villar*
1130 según informe del *Abdón Calderón*
- **Hora de término:** 1140 según registros del *Almirante Villar*
1146 según informe del *Abdón Calderón*

1. Desarrollo de los acontecimientos

El día 25 de julio de 1941 el destructor peruano *Almirante Villar* zarpó a 07:30 horas del puerto de Zorritos por orden de la Comandancia General de la Escuadra para realizar una operación de patrullaje hasta la Boca del Estero de Santa Rosa, frente a Punta Jambelí. Encontrándose navegando al Rv 069° en inmediaciones del Golfo de Guayaquil, a las 11:03 hrs. avistó por la proa y a una distancia aproximada de 10.400 yds. (9.464 m) una embarcación sin pabellón, que salía de la boca del canal de Jambelí cruzándole la derrota. Se trataba del cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón*, el cual había zarpado de Puerto Bolívar a las 10:25 horas con destino a Guayaquil. Después de transitar por el estero de Santa Rosa, se encontraba navegando con rumbo norte en la boca del canal de Jambelí en una posición aproximadamente a 3 millas del faro ubicado en Punta Jambelí, cuando avistó a 11:04 hrs. (11:15 en el *Villar*) a un buque a su cuadra de babor, el cual observó que se dirigía navegando con rumbo de interceptación directamente hacia él.

La acción inicial adoptada por el *Almirante Villar* fue la de identificar la embarcación avistada, que hasta ese momento era desconocida, debido a su lejanía, a la visibilidad desfavorable y porque la nave ecuatoriana navegaba sin pabellón. Por ello, viró 50 grados a estribor y aumentó la velocidad para acortar la distancia.

Por su parte, el *Abdón Calderón*, de acuerdo a la versión de su comandante, reconoció al buque que se le acercaba como un destructor de bandera peruana,

81 Se ha tomado como referencias para esta reconstrucción de los hechos, la documentación existente en el Archivo Histórico de la Marina de Guerra del Perú (AHM) incluyendo testimonios de oficiales de la dotación del *Almirante Villar* que presenciaron el incidente, la documentación publicada en fuentes ecuatorianas así como información de la exposición Incidente Naval de Jambelí, organizada por el IEHMP y llevada a cabo el jueves 18 de julio de 2002 en el Centro Táctico de la Marina de Guerra del Perú.

por lo cual ordenó caer a estribor, cambiando 180 grados el rumbo, y una vez que reconoció al buque, comprendiendo la intención que tenía este de atacarlo, ordenó su regreso a puerto.

Luego, a 11:19 horas, cuando la separación entre ambas naves era de 6.000 yds. (5.400 m), el *Almirante Villar* disparó con uno de sus cañones de 101mm un proyectil que cayó a corta distancia de la proa del *Abdón Calderón*. Ante la acción del buque peruano, el *Abdón Calderón* izó su pabellón y abrió fuego contra el *Almirante Villar*, y considerando el mayor poder ofensivo del buque peruano, buscó de inmediato protección ocultándose detrás de la densa vegetación existente en los manglares del estrecho de Santa Rosa.

Mientras el *Abdón Calderón* ejecutaba su maniobra de escape y ocultamiento, el *Almirante Villar* cayó 90° a babor a fin de desplazarse en aguas seguras iniciando una serie de círculos con el timón metido a babor y a una velocidad aproximada de 18 nudos o más, gobernándose a las órdenes del comandante, en tanto el mismo buque continuaba disparando hacia el *Abdón Calderón*.

El cambio continuo de rumbo mientras se disparaba con los cañones de 101 mm, hizo materialmente imposible lograr un tiro eficiente con la artillería, ya que el blanco salía continuamente de los retículos de puntería y los disparos con los cañones de 101 mm se realizaban por piezas y no por salvas.

A eso de las 11:34 hrs, el *Abdón Calderón* logró ocultarse tras la isla de Jambelí, continuando el *Almirante Villar* efectuando tiro indirecto hacia el humo negro proveniente de la chimenea del buque ecuatoriano, hasta que a las 11:40 horas se ordenó el cese del fuego, en vista de haber perdido contacto visual con el blanco, habiéndose disparado un total de 41 tiros de 101mm. Por su parte, el *Abdón Calderón*, durante el incidente, disparó 25 proyectiles de 76 milímetros y un número indeterminado de proyectiles Breda de 20 milímetros habiéndole fallado el cañón 47/40 ubicado en popa.

2. **Daños comprobables del incidente entre el destructor peruano *Almirante Villar* y el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón***
 - a. **En el cañonero *Abdón Calderón***

Según informe del comandante del *Abdón Calderón*, su buque no sufrió daño alguno por efecto del fuego enemigo, pero debido al forzamiento de la caldera

en el momento del combate esta sufrió un grave daño del que detalladamente informaría después⁸².

Del lado peruano, el 26 de julio se interceptó un despacho en clave, que fue descifrado por el Tte.1º Julio Gianotti del R-2 entre las estaciones ecuatorianas identificadas con los indicativos HDG y BNR, en el cual se comunicaba que “*revisadas máquinas y calderas Calderón encuéntrense daños han sido de magnitud. Sistemas impiden navegar. Máquina averiada reparaciones 9.855 sucres. Correo enviaré detalles*”⁸³.

Según datos propalados por la agencia United Press de Guayaquil el 26 de julio de 1941, y publicados en la edición de la tarde del día 26 de julio de 1941 del diario peruano *El Comercio*, se informó lo siguiente: “*llegaron a este puerto el buque aviso Atabualpa y el cañonero Abdón Calderón procedentes de Puerto Bolívar. El Abdón Calderón entró convoyado por la motonave Olmedo. Presenta la estación de radio destrozada y las máquinas en mal estado a consecuencia de impactos hechos por las naves peruanas que lo atacaron*”⁸⁴.

b. En el destructor *Almirante Villar*

Según el informe del comandante del *Almirante Villar*, el *Abdón Calderón* no logró ningún impacto sobre el buque. Sin embargo, a bordo se registraron como novedades: “*Una fuerte torcedura en la borquilla del cañón N°3 AA de 20 mm debido al rebufo del cañón N°4 de 101 mm y el atascamiento de un proyectil en la caña del cañón N°3 de 101 mm en la última operación de carga de dicha pieza de artillería*”⁸⁵.

3. Evaluación táctica del incidente

a. Desempeño del destructor *Almirante Villar*

Si efectuamos un análisis de las decisiones del comandante del destructor peruano *Almirante Villar*, se podrá observar respecto a dicho buque que:

1. El comandante del destructor *Almirante Villar* pudo aprovechar el mayor alcance de sus armas, ubicándose en una posición fuera del alcance de las armas enemigas.

82 Armada del Ecuador. Departamento de Relaciones Públicas de la Comandancia General de la Marina. XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambeli. Quito, 1974, p.11.

83 AHM. Serie Misceláneos COMGEMAR Sub-serie Conflictos Internacionales. Conflicto con el Ecuador 1941. Breve estudio histórico sobre el encuentro naval de Jambeli el 25 de julio 1941, Caja N°7 Sobre 101-01.f.33.

84 Ibidem.

85 Idem, f.2.

2. Que al notar el cambio de rumbo en el *Abdón Calderón* con intención de refugiarse en el estrecho Santa Rosa, el comandante del *Almirante Villar*, debió buscar y ocupar una ubicación en la boca del canal de Jambelí para dominar la parte recta del mencionado estrecho por donde forzosamente tendría que navegar el *Abdón Calderón* presentando su popa durante aproximadamente 30 minutos (recorriendo una distancia de 4 millas a una velocidad de 8 nudos), lo que le hubiera impedido responder al ataque del buque peruano por tener su cañón de popa averiado, mientras que el *Almirante Villar* habría dispuesto ventajosamente de buenos sectores de fuego para su artillería.
3. Que dada la corta distancia entre ambos buques al principio del intercambio de disparos, el comandante del *Almirante Villar*, con el propósito de evitar encontrarse en la puntería de la artillería del *Calderón*, dispuso el aumento de la velocidad y cambios constantes en el rumbo, con lo que dificultó la labor de los artilleros de su propio buque.

Sin embargo, es necesario tener en consideración que, durante el encuentro, varios factores debieron influir en la decisión del comandante del *Almirante Villar*:

4. Debido a la gran refracción existente en la zona (por efecto de la luz solar sobre la superficie del mar, que en esa zona es de aguas calmas) que impedía reconocer el tipo y nacionalidad del buque, fue necesario que el *Almirante Villar* se acercara al mismo hasta una distancia aproximada de 6.000m, pudiendo entonces identificar que se trataba de un buque ecuatoriano⁸⁶.
5. Por otro lado, a bordo del *Villar*, se contaba con una carta de navegación de 1937, cuyos sondajes no otorgaban las seguridades del caso, considerando la gran variación del fondo marino a consecuencia de tratarse de un golfo en el que confluyen la desembocadura de varios ríos y fuertes mareas. Además, el práctico que había proporcionado la capitanía de Puerto Pizarro, no conocía bien el lugar, por lo que consideró arriesgado sobrepasar la Boca de Jambelí sin exponerse a una varada que hubiera sido de fatales consecuencias⁸⁷.
6. Debe considerarse adicionalmente que revisando las Listas de Revista⁸⁸ del BAP *Almirante Villar* correspondientes al periodo comprendido entre los

⁸⁶ Idem, f.1.

⁸⁷ Idem, f.34.

⁸⁸ La Lista de Revista, es un documento administrativo llenado mensualmente en las unidades y dependencias de la Marina, en el que se registra el grado, nombre, cargo y especialidad de todo el personal que labore en ellas. Posteriormente, este documento es remitido a la dirección General de Personal y finalmente al Archivo General de Marina para su custodia definitiva como documento histórico.

meses de enero y julio, se ha podido verificar que el jefe del departamento de armamento, Tte.1° Alfonso Navea, recién hacía un mes que se hallaba en el cargo, y que parte de la dotación del personal de artilleros tenían poco tiempo a bordo por haber sido trasladados recientemente⁸⁹. Esto, sumado a la refracción existente en la zona a la hora del incidente, puede explicar la falta de efectividad en los tiros del *Almirante Villar*.

d. Desempeño del cañonero *Abdón Calderón*

En lo que respecta al desempeño del cañonero *Abdón Calderón*, durante el incidente, en función a las versiones publicadas por la Armada del Ecuador, se puede deducir lo siguiente:

Tomando nuevamente como referencia lo indicado en la nota explicativa 77 del presente libro, el personal de artilleros del *Abdón Calderón* tampoco se hallaba ejercitado en el empleo de la artillería de a bordo, porque los estopines, fulminantes y material de la munición estaba inutilizada por su antigüedad, y que recién un día antes del incidente el buque pudo contar con material que no había sido probado, debido a que “las piezas de contacto y agujas percutoras no estuvieron listas sino hasta el 24 de julio, cuando fueron llevadas a bordo sin haberse terminado su construcción, siendo concluidas por un oficial de a bordo”⁹⁰. Por ello, resulta improbable que dicho buque haya logrado impacto alguno en el destructor peruano *Almirante Villar*, lo que es coherente con lo informado por su comandante, capitán de fragata Hernando Tudela y Lavalle.

4. Conclusiones

Sobre el análisis de la reconstrucción de los hechos, de los daños comprobables y de la información disponible, podemos establecer las siguientes conclusiones:

- a. La iniciativa de los disparos, desde el inicio hasta el término del incidente siempre la tomó el *Almirante Villar*.
- b. Ante la posibilidad inminente del conflicto se debió evitar cambiar al personal entrenado de la dotación del buque, especialmente a los artilleros, debiéndose en todo caso efectuar un entrenamiento intensivo.

89 AHM. Serie Buques. BAP *Almirante Villar*. Caja N° A14, Sobre N° A 109. ff.1-21.

90 Monteverde G., Carlos. *Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana*. Instituto de Historia Marítima. Guayaquil, 1990. pp 107-108.

- c. El *Almirante Villar*, por ser un buque de mayor desplazamiento y calado que el *Abdón Calderón*, estaba imposibilitado de acercarse y dar persecución al buque ecuatoriano e impedir su fuga, considerando el poco fondo y el desconocimiento de sus características en el lugar, no pudiendo además hacer uso de las ventajas del mayor alcance y potencia de fuego del armamento propio así como de la mayor velocidad.
- d. El *Abdón Calderón*, no contaba con artilleros debidamente entrenados para operar adecuadamente la artillería con que contaba el buque a bordo;
- e. La munición del *Abdón Calderón*, se hallaba en malas condiciones, por lo que es improbable que los pocos tiros disparados hayan podido dar en el blanco durante el intercambio de disparos con el buque peruano.
- f. *Almirante Villar* no recibió ningún impacto, no sufrió averías, ni bajas personales, ni huyó ante la presencia del *Abdón Calderón*, por lo que quedan totalmente descartadas las versiones ecuatorianas en ese sentido.
- g. El *Almirante Villar* continuó sus operaciones ininterrumpidamente en el Teatro de Operaciones Norte hasta el mes de octubre de ese año, sin haber registrado daño alguno ni bajas entre su personal.
- h. El *Abdón Calderón* sufrió graves daños en su caldera, al forzar su huida y ocultarse tras la densa vegetación existente en el Canal de Jambelí y estero de Santa Rosa.
- i. Este incidente entre ambos buques, no impidió que los buques de la Escuadra peruana continuaran con su labor de bloquear la costa ecuatoriana ni tuvo repercusión alguna en el desarrollo de los acontecimientos posteriores del conflicto.
- j. Finalmente, se puede apreciar cómo este hecho que no tuvo trascendencia alguna, ha sido elevado en el imaginario nacional ecuatoriano al nivel de una epopeya, distando tal imagen de lo realmente ocurrido, tal como las pruebas y testimonios históricos comprobables lo pueden demostrar.

ANEXO 7

Explicación gráfica del incidente naval de Jambelí

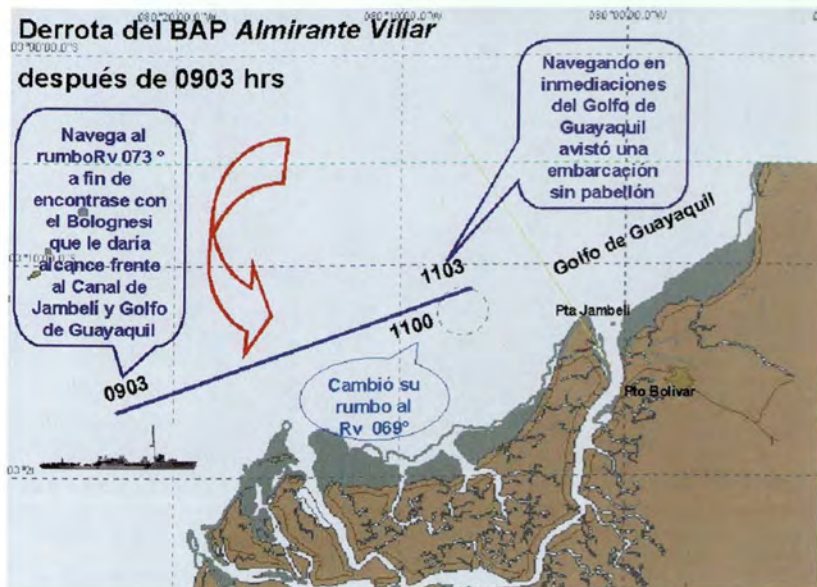
1



2



3



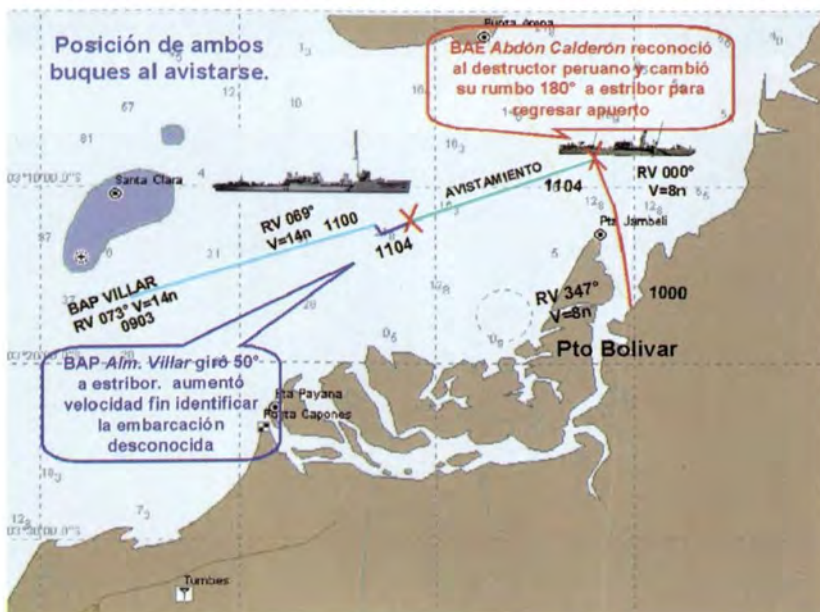
4



5



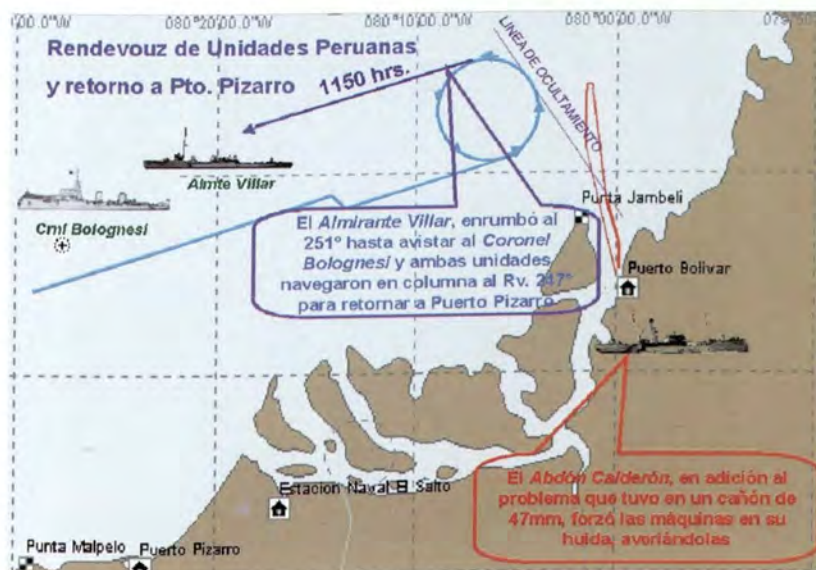
6



7



8



Fuentes

Silva Santisteban, Víctor, Melitón Carvajal y John Rodríguez, *Incidente Naval de Jambelí*. Exposición realizada el jueves 18 de julio del 2002 en el Centro Táctico de la Marina de Guerra del Perú, Inédito, IEHMP, Lima, 2002.

Armada del Ecuador. Departamento de Relaciones Públicas de la Comandancia General de la Marina, Quito, XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí, 1974.

AHM. Serie Misceláneos COMGEMAR Sub-serie Conflictos Internacionales. Conflicto con el Ecuador 1941. *Breve estudio histórico sobre el encuentro naval de Jambelí el 25 de julio 1941*. Caja N°7 Sobres 101-01 al 101-05.

Parte III

Apéndices

APENDICE 1

Ubicación, estado de operatividad el día 5 de julio de 1941 y movimientos iniciales de las unidades navales peruanas durante el conflicto con el Ecuador.

Crucero <i>Almirante Grau</i>	Se hallaba en el dique seco del Arsenal Naval del Callao desde el 26 de junio, efectuando recorrido y carena hasta el 10 de julio. El 24 de julio zarpó hacia Paita con el transporte <i>Rímac</i> .
Crucero <i>Coronel Bolognesi</i>	Se hallaba operativo, amarrado a muelle en el Arsenal Naval del Callao. Zarpó hacia Talara el 7 de julio efectuando escala en Salaverry.
Destructor <i>Almirante Guise</i>	Se hallaba en el Arsenal Naval del Callao concluyendo su recorrido. Había estado en dique seco entre el 11 y el 25 de junio. Zarpó hacia el Norte
Destructor <i>Almirante Villar</i>	Se hallaba operativo, amarrado a muelle en el Arsenal Naval del Callao. Zarpó hacia Zorritos el 7 de julio.
Submarino R-1	Zarpó hacia Talara el 9 de mayo. El 5 de julio se encontraba en Zorritos.
Submarino R-2	Zarpó hacia Talara el 9 de mayo con el R-1. El 5 de julio se encontraba en Zorritos.
Submarino R-3	Se hallaba en el muelle de submarinos del Arsenal Naval del Callao, concluyendo trabajos de recorrido. Estuvo en dique seco entre el 11 y el 28 de junio. Zarpó hacia Paita el 25 de julio con el R-4.
Submarino R-4	Se hallaba en el Arsenal Naval del Callao en recorrido. Estuvo en dique seco entre el 26 de junio y el 11 de julio, concluyendo su recorrido el 21 de julio. Zarpó hacia Paita el 25 de julio con el R-3.
Transporte <i>Rímac</i>	Se encontraba en el puerto chileno de Penco desde el 4 de julio efectuando embarque de trigo y ganado con destino al Callao. Navegando en costas chilenas entre los puertos de Arica, Iquique, Valparaíso, Talcahuano y Corral bajo contrato comercial. El 19 arribó al Callao, zarpando hacia Paita con el crucero <i>Almirante Grau</i> el 24 de julio.

Petrolero <i>Pariñas</i>	Se encontraba efectuando transporte de petróleo crudo navegando desde el Callao a Pimentel, bajo contrato comercial.
Remolcador <i>Guardián Ríos</i>	Se encontraba en el Arsenal Naval del Callao
Patrullera <i>P-101</i>	Se encontraba en el Arsenal Naval del Callao
Patrullera <i>P-102</i>	Se encontraba en el Arsenal Naval del Callao
Patrullera <i>P-103</i>	Se encontraba en Puerto Pizarro
Patrullera <i>P-98</i>	Se encontraba en Puerto Pizarro
Patrullera <i>P-99</i>	Se encontraba en Puerto Pizarro
Vapor <i>Irland</i>	Se encontraba en el Callao

Fuentes: Diarios de Bitácora existentes en el Archivo Histórico de Marina y bibliografía consultada para el presente trabajo

APENDICE 2

Relación de Jefes y Oficiales con mando operativo durante el Conflicto con el Ecuador de 1941

UNIDAD	COMANDANTE
Comandancia General de la Escuadra	Capitán de Navío Grimaldo Bravo Arenas
Comandancia de la División de Submarinos	Capitán de Navío Mariano Melgar Conde
BAP <i>Almirante Grau</i>	Capitán de Fragata José Barandiarán Barandiarán
BAP <i>Coronel Bolognesi</i>	Capitán de Fragata Pedro Mazuré Alcocer
BAP <i>Almirante Villar</i>	Capitán de Fragata Hernando Tudela y Lavalle
BAP <i>Almirante Guise</i>	Capitán de Fragata Víctor Carcelén La Rosa
BAP R - 1	Capitán de Corbeta Carlos Monge Gordillo
BAP R - 2	Teniente Primero Julio Gianotti Landa
BAP R - 3	Teniente Primero Enrique León De la Fuente
BAP R - 4	Capitán de Corbeta Alfredo Souza Almandoz
BAP <i>Guardián Ríos</i>	Capitán de Corbeta Julio Abel Raygada de la Carrera
BAP <i>Pariñas</i>	Capitán de Fragata Leonidas Rivadeneira Beleván
BAP <i>Rímac</i>	Capitán de Fragata Félix Vargas Prada
P - 98	Alférez de Fragata Germán Castillo
P - 99	Alférez de Fragata Jorge Bellina Eggersdet
P - 101	Capitán de Fragata Salvador Mariategui y Cisneros
P - 102	Teniente Primero Rafael Díaz Zumaeta
P - 103	Teniente Primero Jorge Barreto Alván
P - 104	Alférez de Fragata Manuel Vegas Rovira
BAP <i>Coronel Portillo</i>	Teniente Primero Guillermo Prentice Conti
BAP <i>América</i>	Teniente Primero Oscar Hübner Quiroz
BAP <i>Amazonas</i>	Capitán de Corbeta Florencio Texeira Vela
BAP <i>Loreto</i>	Capitán de Corbeta Pedro Gálvez Velarde

APENDICE 3:

Características de los buques de la Armada Peruana

CRUCEROS LIGEROS

ALMIRANTE GRAU

CORONEL BOLOGNESI



Crucero Coronel Bolognesi (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 115,85m (máxima); 112,8 m (entre perpendiculares)

Manga: 12,34 m

Calado: 4,34 m

Desplazamiento

Estándar: 3.251 t (3.200 tons) *Almirante Grau*;

3.231t (3.180 tons) *Coronel Bolognesi*

Armamento

- Dos cañones de 152,4 mm
- Ocho cañones de 76,2 mm (3")
- Dos ametralladoras de 37 mm Vickers
- Dos tubos lanzatorpedos sumergidos de 457 mm (18")

Protección

- Cubierta protectora de popa a proa de 15,8 mm
- Protección encima de la sala de máquinas de 38,1 mm
- Torre de mando bajo la caseta de gobierno: 76,2 mm
- Manteletes de los montajes de 152,4 mm: 76,2 mm

Propulsión

- Dos maquinas alternativas con cuatro cilindros de triple expansión.
- Diez calderas acuotubulares Yarrow a carbón, modificadas en 1923 para consumir petróleo.

Potencia: 14.000 HP a 216 r.p.m. por eje.

Ejes: Dos, con hélices de tres palas

Capacidad de combustible: 500 toneladas de carbón

Velocidad: 24,6 nudos

Autonomía: 3.275 millas a 10 nudos consumiendo carbón.

Dotación: 320 hombres.

Nota

Construidos en el astillero Vickers Sons and Maxim de Barrow in Furness, Inglaterra, entre los años 1905 y 1907. Dados de baja en 1958.

DESTRUCTORES

ALMIRANTE VILLAR



Destructor Almirante Villar (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 98,00 m

Manga: 9,34 m

Calado: 3,90 m

Desplazamiento

Estándar: 1.260 tons

A plena carga: 1.620 tons

Armamento

- Cuatro montajes simples de 101,6 mm/62 cal
- Un montaje simple de 37 mm AA
- Dos ametralladoras Madsen de 12,7 mm
- Tres montajes triples de tubos lanzatorpedos de 450 mm
- Capacidad para 80 minas tipo 1926

Propulsión

- Dos juegos de turbinas AEG Curtis
- Cuatro calderas Normand

Potencia: 31.500 SHP

Velocidad: 32 nudos (máxima);
15 nudos (económica)

Autonomía: 634 m.n. a 24 nudos; 1.253 m.n. a 16 nudos

Combustible: Petróleo Bunker, 500 tons

Dotación: 142 hombres

Nota

Construido en el astillero Bocker Reval S.B.Co, Tallin para la Armada rusa con el nombre de *Spartak* entre los años 1914 y 1917. Capturado por fuerzas británicas en 1919, fue entregado a Estonia bajo el nombre de *Wambola*. Adquirido por el Perú en 1933, fue rebautizado con el nombre de *Almirante Villar*. Dado de baja en 1952.

ALMIRANTE GUISE



Destructor Almirante Guise (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 107,00 m

Manga: 9,50 m

Calado: 4,90 m

Desplazamiento

Estándar: 1.354 tons

A plena carga: 1.757 tons

Armamento

- Cinco montajes simples de 101,6 mm/62 cal
- Un montaje simple de 37 mm AA.

- Dos ametralladoras *Madsen* de 12,7 mm
- Tres montajes triples de tubos lanzatorpedos de 450mm
- Capacidad para 80 minas tipo 1926

Propulsión

- Dos juegos de turbinas Parsons
- Cinco calderas Normand

Potencia: 32.700 SHP

Velocidad: 32 nudos(máxima);
15 nudos (económica)

Combustible: Petróleo Bunker, 570 tons

Autonomía: 2.400 m.n. a 15 nudos

Dotación: 142 hombres

Nota

Construido en el astillero Putilov Works, Petrogrado, para la Armada rusa con el nombre de *Avtroil* entre los años 1913 y 1917. Capturado por fuerzas británicas en 1919, fue entregado a Estonia bajo el nombre de *Lennuk*. Adquirido por el Perú en 1933, fue rebautizado con el nombre de *Almirante Guise*. Dado de baja en 1949.

SUBMARINOS

R-1, R-2, R-3, R-4



Submarino R-4 (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 56,84 m

Manga: 5,33 m

Calado: 4,57 m

Desplazamiento

Superficie: 576 tons

Sumergido: 755 tons

Armamento

- Cuatro tubos lanzatorpedos de 533mm en proa
- Un montaje simple de 76 mm sobre cubierta

Propulsión

- Dos motores diesel Nelseco con 1.000 HP
- Dos motores eléctricos con 880 HP

Potencia: 880 HP en baterías; 1.000 HP con diesel

Velocidad: 14,5 nudos (máxima en superficie);
5 nudos (sumergidos)

Radio de acción: 8.000 millas a velocidad económica

Dotación: 30 hombres

Nota

Construidos en los astilleros Electric Boat Co. Groton, Connecticut., EE.UU., entre los años 1926 y 1928. Dados de baja en 1960.

BUQUE TRANSPORTE

RÍMAC



Transporte Rímac (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 147,98 m

Manga: 16,15 m

Calado: 7,92 m

Desplazamiento

Estándar: 6.848 tons

Capacidad de carga: 8.500 tons

Armamento: ninguno

Propulsión: 2 máquinas alternativas acopladas a 2 ejes

Potencia: 3.200 IHP

Velocidad: 12 nudos (máximo)

Combustible: carbón, 1.600 tons

Dotación: 11 oficiales, 78 tripulantes

Nota

Construido en el astillero Blohm & Voss, Hamburgo, con el nombre de *Rakbotis*. Incorporado a la CPV con el nombre de *Eten* en 1921; incorporado a la Armada con el nombre de *Rímac* en 1939. Dado de baja en 1960.

**BUQUE TRANSPORTE DE PETRÓLEO
PARIÑAS**



Petrolero Pariñas (IEHMP)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 91,44 m

Manga: 13,41 m

Calado: 6,55 m

Desplazamiento

Estándar: 2.820 tons

Capacidad de carga de combustible: 4.300 tons

Propulsión

- Dos juegos de turbinas a vapor
- Dos calderas

Potencia: 1600 HP

Velocidad: 12 nudos

Combustible: petróleo, con capacidad de 560 tons.

Nota

Construido en el astillero John I.Thornycroft & Co.Ltd. en Inglaterra en 1921 con el nombre de *Sjømand*. Adquirido por la Armada en 1933, siendo rebautizado como *Paríñas*. Dado de baja en 1959.

REMOLCADOR *GUARDIÁN RÍOS*



Remolcador *Guardián Ríos* (AHM)

Características

Propulsión:

Una maquina de triple expansión

Dotación: 1 oficial, 25 tripulantes

Notas

Remolcador de uso particular bajo el nombre de *La Boca*. Fue incorporado a la Armada el 27 de octubre de 1936, siendo rebautizado *Guardián Ríos*. Fue retirado del servicio en julio de 1958.

PATRULLERAS *P-101, P-102, P-103*



Patrullera *P-101* (AHM)

Características principales

Armamento: Un cañón de 20mm

Una ametralladora *Madsen* de 7,65mm

Propulsión: Un motor diesel Sulzer (P-101, P-103)
Un motor diesel Buda (P-102)

Velocidad: 9 nudos (P-101, P-103)
13 nudos (P-102)

P-98, P-99, -104



Patrullera P-98 (AHM)

Características principales

Armamento: Una ametralladora *Madsen* de 7,65mm

Nota

Las lanchas P-98 y P-99 originalmente habían sido lanchas fletadas, mientras que la P-104 perteneció a una compañía forestal.

CAÑONERAS FLUVIALES IQUITOS



Cañonera Iquitos (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 23,46 m

Manga: 3,65 m

Calado: 2,28 m

Desplazamiento

Estándar: 50 tons

Armamento

- Dos cañones de 37 mm

- Dos ametralladoras AA

- Dos cañones de 20 mm

Propulsión

Una maquina de triple expansión

Velocidad: 7,5 nudos (máxima)

Combustible: carbón y leña

Nota

Construida en 1875, reconstruida en 1896.

AMÉRICA



Cañonera América (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 4,05 m

Manga: 5,94 m

Calado: 1,37 m

Desplazamiento

Estándar: 240 tons

Armamento

- Dos cañones de 40 mm

- Cuatro cañones de 20 mm AA

Propulsión: Una máquina de triple expansión; una caldera

Potencia: 350 IHP

Velocidad: 14 nudos (máxima)

Combustible: 42 tons de carbón y leña

Dotación: 26 hombres

Nota

Construida en 1904 en Inglaterra, actualmente es preservada como buque museo en Iquitos.

CORONEL PORTILLO

Características principales

Dimensiones

Eslora: 24,47 m

Manga: 4,95 m

Calado: 1,21 m

Desplazamiento

Estándar: 49 tons

Armamento

- Dos cañones de 47 mm

- Dos cañones de 37 mm

- Tres ametralladoras AA

Propulsión: maquinas alternativas de triple expansión; una caldera

Velocidad: 7 nudos (máxima)

Combustible: carbón y leña

Nota

Construida en 1902.

NAPO



Cañonera Napo (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 30,93 m

Manga: 5,48 m

Calado: 0,91 m

Desplazamiento

Estándar: 98 tons

Armamento

- Cuatro cañones de 47 mm
- Dos ametralladoras de pequeño calibre AA.

Propulsión: Una máquina de triple expansión; una caldera

Potencia: 250 IHP

Velocidad: 12 nudos (máxima)

Combustible: carbón y leña

Dotación: 22 hombres

Notas: Construida en 1904 en el astillero Yarrow, Escocia.

AMAZONAS

LORETO



Cañonera Amazonas (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 44,2m

Manga: 6,7m

Calado: 1,2m

Desplazamiento

Estándar: 250 tons

Armamento

- Tres cañones de 65mm
- Un cañón de 47mm
- Dos cañones de 20mm AA
- Cuatro ametralladoras de pequeño calibre

Propulsión: dos motores diesel

Potencia: 750 IHP

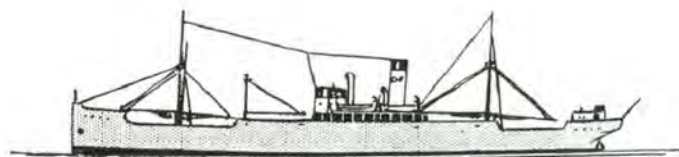
Velocidad: 14 nudos (máxima)

Dotación: 35 hombres

Nota: Construidas en el astillero Electric Boat Co., Groton, Connecticut entre los años 1934-1935. Continúan en servicio.

BUQUES MERCANTES DE APOYO

IRLAND



Vapor Irland

Características principales

Dimensiones

Eslora: 99,36m

Manga: 15,24m

Calado: 6,40m

Desplazamiento

Toneladas de registro bruto: 3.178 tons

Toneladas de porte bruto: 5.500 tons

Toneladas de peso muerto: 5.500 tons

Capacidad de carga: 290.000 pies³

Propulsión: 2 motores diesel Burmeister & Wain; 1.250 BHP

Velocidad: 10,5 nudos

Combustible: petróleo diesel, 500 tons

Dotación: En julio de 1941 se hallaban embarcados un capitán de fragata a cargo del buque, un C.de C. como 2º comandante, un Afgt. y un cabo de dotación, además de la dotación proporcionada por la CPV.

Nota

Buque de nacionalidad danesa, construido en 1921 en el astillero Burmeister & Wain. internado en el puerto del Callao desde setiembre de 1940 a consecuencia de la Segunda Guerra mundial. El 14 de marzo de 1941 el Gobierno declaró de necesidad nacional la utilización del *Irland*, entregado a la CPV para su empleo, siendo dotado por oficiales de la Armada. Rebautizado *Tumbes*, en 1944 fue adquirido por la CPV en US\$ 800.000. Fue transferido a la Compañía Administradora de Guano en 1961.

MANTARO



Transporte Mantaro

Características principales

Desplazamiento

Toneladas de registro bruto: 4.700 tons

Toneladas de porte bruto: 3.970 tons

Propulsión: Turbinas a vapor y calderas

Velocidad: 13,5 nudos

Dotación: 63 hombres

Nota

Vapor construido para la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (CPVD) en el astillero francés de Societé Anonyme des Chantiers & Ateliers de Saint Nazaire entre 1908 y 1910. Llegó al Callao el 8 de marzo de 1911, y tuvo otros dos gemelos, el *Urubamba* y el *Pachitea*. Estaba provisto de reductos de acero en ambas bandas, con capacidad de recibir cañones de 102mm y poder transportar 2.500 elementos de tropa, convirtiéndose en cruceros auxiliares.

OTROS BUQUES MERCANTES

Aunque no tuvieron participación en el conflicto, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao (CPVD), para el año 1941 disponía, además del vapor *Mantaro*, de las siguientes naves mercantes, que constituían la flota de reserva:

Tipo	Nombre	TRB	TPB	Constructor	Año
Vapor	<i>Apurímac</i>	4.763	8.000	Francia	1908
Vapor	<i>Ucayali</i>	3.800	4.478	EE.UU.	1917
Vapor	<i>Marañón</i>	3.300	4.070	Alemania	1922
Vapor	<i>Urubamba</i>	4.744	3.990	Francia	1910
Vapor	<i>Perené</i>	1.866	3.000	Alemania	1909
Buque tanque	<i>Inambari</i>	875	1.400	EE.UU.	1911

Por otro lado, existían otras naves mercantes adicionales pertenecientes a la Compañía Administradora del Guano, así como a otras navieras particulares.

APENDICE 4

Características de los buques de la Armada del Ecuador

CAÑONERO

ABDÓN CALDERÓN



Cañonero Abdón Calderón (AHM)

Características Principales

Dimensiones

Eslora: 39,92m

Manga: 4,87m

Calado: 2,74m

Desplazamiento

Estándar: 300 tons.

Armamento

- Dos cañones Breda de 76mm/40 cal. (4.000m alcance)
- Dos cañones A/A Breda de 20 mm.
- Un cañón de 47mm/40 cal.

Propulsión

- Una maquina reciproca.

Potencia:150 HP

Velocidad: 8 nudos

Combustible: petróleo bunker.

Dotación: 9 oficiales, 52 tripulantes

Nota

Construido en Glasgow, Escocia para la Cia. Adam Grenlich de Valparaíso, Chile, con el nombre de *Chaihuin*. Fue adquirido por el Ecuador en setiembre de 1886, siendo rebautizado *Cotopaxi*. En 1938 su nombre fue cambiado por el de *Abdón Calderón*.

AVISO

ATAHUALPA



Aviso Atahualpa (AHM)

Características Principales

Dimensiones

Eslora: 30 m

Manga: 5,5 m

Calado: 0,86 m

Desplazamiento

Estándar: 70 tons;

A plena carga: 115 tons

Armamento

- Un cañón Vickers de 47mm

- Dos cañones de 20 mm Breda AA

Propulsión

- Un motor diesel Deutz de 4 cil, 2 tiempos, 430 rpm

Velocidad: 13 nudos (max); 8 nudos (económica)

Combustible: petróleo diesel

Dotación: 2 oficiales, 18 tripulantes

Nota

Construido en Guayaquil en 1926 para el servicio de fumigación en el puerto de Guayaquil. Fue transferido a la Armada en 1927 y transformado para uso naval.

BUQUE ESCUELA

PRESIDENTE ALFARO



Buque escuela Presidente Alfaro (AHM)

Características principales

Dimensiones

Eslora: 41,14m

Manga: 9,44m

Calado:

Desplazamiento

Estándar: 406 tons

A plena carga: 869 tons

Armamento

- Dos cañones de 76mm

Propulsión: Dos motores diesel de 6 cil, con 2.400 HP

Velocidad:

Dotación: 16 oficiales, 26 cadetes, 64 tripulantes.

Nota

Construido en Inglaterra, por Camper & Nicholson como yate con el nombre de *Ara*.

Adquirido por Ecuador en 1935.

PATRULLERA

HUALTACO

La *Hualtaco*, era una embarcación particular adaptada a uso naval y dotada de armamento menor. Esta patrullera, fue capturada por fuerzas peruanas el 25 de julio de 1941.

APÉNDICE 5

CRONOLOGÍA

DEL CONFLICTO CON EL ECUADOR DE 1941

1904:

Febrero: Ante las continuas disputas territoriales, Perú y Ecuador acuerdan someterse al arbitraje del Rey de España, Alfonso XIII, quien debía decidir sobre lo referido a los límites territoriales entre ambos países.

1910:

Mayo: Alfonso XIII, ante las versiones de un no acatamiento por parte de Ecuador a su decisión, se inhibe de dar el fallo, continuando así ambos países sus tratos directos y subsistiendo la controversia.

1924:

21 de junio: se firma el protocolo Castro-Oyanguren, por el cual se acordaba tratar el contencioso territorial ante observadores de Estados Unidos, lo que culminaría en un arbitraje de Washington.

1936:

6 de julio: se firma el Acta de Lima, entre los representantes peruano y ecuatoriano, Alberto Ulloa y Homero Viteri, respectivamente. Luego, en Washington se repetirían las reuniones las que se prolongarían hasta 1938. Estas fracasaron.

Tropas ecuatorianas entran en territorio peruano por el río Santiago, cerca al Marañón, siendo finalmente desalojados por los miembros de la guarnición de Borja.

1937:

Nuevo incidente entre fuerzas peruanas y ecuatorianas en la zona de Zarumilla.

1940:

Incursiones ecuatorianas en Rancho Grande, Casitas, El Caucho y Palo Negro, localidades fronterizas de Tumbes; asimismo, se producen escaramuzas en Cahuide, Cunambo y Güepi en el frente oriental, departamento de Loreto.

1941:

11 de enero: el gobierno del presidente Manuel Prado y Ugarteche decide la creación del *Agrupamiento Norte*, integrado por 9,000 soldados al mando del general Eloy

Gaspar Ureta Montehermoso y con sede en Piura, para vigilar posibles incursiones ecuatorianas. Este agrupamiento constaba con dos divisiones ligeras de infantería, dos escuadrillas de aviación y dos lanchas al servicio de patrullaje.

5 de julio: tropas ecuatorianas atacan los puestos fronterizos peruanos de Aguas Verdes, La Palma y Lechugal, iniciándose así, el conflicto armado.

6 de julio: Perú protesta formalmente ante la agresión ecuatoriana; Ecuador señala que las fuerzas peruanas fueron las que atacaron sus puestos de Huaquillas y Chacras.

7 de julio: repetidas manifestaciones patrióticas en Lima, Piura, Tumbes, Chiclayo y Arequipa.

11 de julio: soldados ecuatorianos atacan las guarniciones del río Tigre y el río Pastaza en el frente nor-oriental.

22 de julio: se generalizan los combates, las tropas peruanas al mando del general Eloy Ureta repelen ataques por el área de Zarumilla. Ese mismo día, aviones del XI Escuadrón de Bombardeo cumplen su misión de destrucción de depósitos de municiones y de material bélico, en las zonas de Chacras y Huaquillas.

23 de julio: en la acción aérea de Quebrada Seca, el capitán FAP. José Abelardo Quiñones, integrante de la 41 escuadrilla del XXI Escuadrón de Caza, fallece al estrellarse su avión contra las posiciones enemigas.

24 de julio: se produce el enfrentamiento más importante del conflicto: la Batalla de Zarumilla, con la cual se inició la ocupación efectiva de la provincia ecuatoriana de El Oro.

25 de julio: el Perú pasa a la ofensiva y continua su avance en territorio ecuatoriano: Huaquillas y Balsalito. Ese mismo día se produce un incidente naval entre el destructor peruano BAP *Almirante Villar* y el cañonero ecuatoriano *Abdón Calderón* en inmediaciones del Canal de Jambelí. El cañonero Abdón Calderón huye al avistar al buque peruano, forzando y averiando sus máquinas. El Almirante Villar, retorna hacia aguas peruanas sin haber recibido ningún daño.

28 de julio: el general Ureta, recibe la orden oficial de penetrar en territorio ecuatoriano, avanzando "*lo más posible*", según el comunicado enviado por el Ministro de Guerra.

29 de julio: los buques peruanos BAP *Coronel Bolognesi* y BAP *Almirante Guise*, realizan bombardeos frente a Puerto Bolívar y Puerto Jambelí, cercanos a Machala.

30 de julio: las tropas peruanas llegan hasta Machala.

31 de julio: se acuerda el cese de fuego ante la intervención de Estados Unidos, Argentina y Brasil. No obstante, ese mismo día, se produce lo que se considera el primer asalto aéreo en la historia militar peruana. Tres paracaidistas de la Escuadrilla de Transportes 105, se lanzan sobre Puerto Bolívar, pudiendo capturar material bélico. La ocupación peruana es consolidada por personal de la Armada, que al mando del Teniente Segundo Jesús Polar Valdivia desembarcan en dicho lugar.

11 de agosto: en la zona del río Napo, la guarnición peruana de Cabo Pantoja, al mando del teniente coronel Armando Aguirre, desaloja a las tropas ecuatorianas del punto denominado Rocafuerte, cerca de la desembocadura del río Coca sobre el Napo.

11 de setiembre: tropas ecuatorianas lanzan ataques en la zona del río Napo, en el punto denominado Poropotillo. En dicha acción fallece el teniente de la Guardia Civil, Alipio Ponce Vásquez.

19 de setiembre: es atacado el puesto peruano de Panupalí.

2 de octubre: se firma el Acta de Talara entre los delegados peruano y ecuatoriano, Miguel Monteza y Cristóbal Toledo con el concurso de los delegados de Estados Unidos, Argentina y Brasil. Se establecía una zona desmilitarizada y una línea de repliegue, comprometiéndose ambos países a no iniciar hostilidad alguna, mientras continuaban las tratativas diplomáticas.

29 de enero de 1942: se firma el tratado de límites denominado Protocolo de Río de Janeiro, siendo garantes del mismo, Estados Unidos, Argentina, Brasil y Chile. Se acordó la conformación de una Comisión Mixta encabezada por el oficial de la marina brasileña, Bras Dias de Aguiar para establecer definitivamente los límites territoriales.

Bibliografía

FUENTES PRIMARIAS

Documentales

Archivo Histórico de Marina (AHM)

Serie Diarios de Bitácora

Diario de Bitácora del B.A.P. *Almirante Grau*. Enero-Diciembre 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *Coronel Bolognesi*. Enero-Diciembre 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *Almirante Villar*. Enero-Diciembre 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *Almirante Guise*. Enero-Diciembre 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *Rímac*. Julio-Agosto 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *Paríñas*. Enero-Diciembre 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *R-1*. Enero-Diciembre 1941.

Diario de Bitácora del B.A.P. *R-2*. Enero-Diciembre 1941

Diario de Bitácora del B.A.P. *R-3*. Enero-Diciembre 1941

Diario de Bitácora del B.A.P. *R-4*. Enero-Diciembre 1941

Serie Misceláneos COMGEMAR Sub-serie Conflictos Internacionales. Conflicto con el Ecuador 1941.

Breve estudio histórico sobre el encuentro naval de Jambelí el 25 de julio 1941. Caja N°7 Sobres 101-01 al 101-05.

Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú

Archivo Oral

Entrevista al V.Alm.(r) Carlos Monge Gordillo.

Entrevista al C.Alm.(r) Jesús Polar V.

Entrevista al C.Alm.(r) Guillermo de las Casas F.

Entrevista al C.Alm. (r) Federico Salmón de la Jara

Entrevista al C.Alm. (r) Pedro Mazuré

Entrevista al Tte 1º.(r) Jaime Saavedra Pinón

Publicaciones periódicas

Diario *El Comercio*

Ediciones diversas del año 1941

FUENTES SECUNDARIAS

- Altamirano Escobar, Hernan Alonso, *El porqué del ávido expansionismo del Perú*, Quito, 1991
- Araujo Arana, Humberto. *Antecedentes y choques fronterizos, ocupación y desocupación peruana d territorio ecuatoriano en 1941 – 1942* tomo tercero, Lima, Editorial Fidel Ramírez Lazo, 1969
- Armada del Ecuador. Departamento de Relaciones Públicas de la Comandancia General de la Marina. *XXXIII Aniversario del Combate Naval de Jambelí*. Quito, 1974.
- Camino de la Torre, Jorge. “La Marina de Guerra del Perú en el Conflicto Peruano-Ecuatoriano de 1941”. en *Revista de Marina*, Julio-agosto 1979, pp.103-116.
- Castro Hart, Juan M. *Actividades y adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú en el periodo 1930-1960*. Inédito. Lima, 1979.
- Castro de Mendoza, Mario. *La Marina Mercante en la República 1821-1968*, tomo II.
- Cayo Córdova, Percy. *Historia de una frontera* Lima, Banco de Crédito del Perú, 1997.
- Clayton, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. 2ª.ed. Lima, Instituto Peruano de Economía Social de Mercado, 2002
- Denegri, Félix, *Perú y Ecuador. Apuntes para la historia de una frontera*, Lima, Instituto Riva Agüero, Lima, 1996.
- Estrada, Jenny, 1941. *La epopeya del aviso Atabualpa*, Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, Guayaquil 1990
- Gándara Enríquez, Marcos, Quito, *El Ecuador del año 1941 y el Protocolo de Río*. Centro de Estudios Históricos del Ejército, 2000.
- Granda, Juan, “Testimonios orales e identidad: Los discursos patrióticos y la guerra peruano-ecuatoriana de 1941”, en: *Encuentro Internacional de Peruanistas*, Lima, Fondo editorial PUCP, 1998, pp. 369-381.
- Herz, Mónica y Pontes Nogueira, Joao, *Ecuador vs. Perú; Peacemaking amid rivalry* London, Lynne Rienner Pub., 2002

- Ibarra, Hernán, *La Guerra de 1941 entre Ecuador y Perú: una reinterpretación*, Quito, Ed.Caap, Quito, 1999.
- Mariátegui y Cisneros, Salvador. *Conflicto Peruano Ecuatoriano de 1941*, Ed. Minerva, 1941.
- Masterson, Daniel M., *Militarism and Politics in Latin America. Perú from Sánchez Cerro to Sendero Luminoso*. Westport, Greenwood Press, 1991.
- Ministerio de Relaciones Exteriores, *Memoria del Ministro de Relaciones Exteriores Doctor Alfredo Solf y Muro*, Lima, julio 1941-julio 1942, Lima, 1943.
- Monge Gordillo, Carlos, “La actuación de los submarinos R-1 y R-2 en la campaña de 1941”. en: *Revista de Marina*, ed. julio-octubre 1980, pp.104-106.
- Monteverde G., Carlos. *Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana*. Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1990.
- _____ “Evolución de la Marina de Guerra Ecuatoriana”, en *Revista del Instituto de Historia Marítima*, Diciembre 1998, N°24, pp.165-194.
- Monteza Tafur, Miguel, *El conflicto militar del Perú con el Ecuador (1941)*. Lima, Editorial Arica, 1976.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos*. Lima, Biblioteca Nacional del Perú; Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2001.
- Pérez Concha, Jorge, *De la goleta Alcance al cañonero Calderón*, 2, Instituto de Historia Marítima, tomo 2, Guayaquil, 1998
- Rodríguez, Luis, *La Agresión Peruana. La Campaña del Zarumilla Documentada*, Quito, Ed. Fr. Jodoco Ricke, 1948.
- Rodríguez Asti, John, *Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros*. Lima, Fondo editorial de la Dirección de Intereses Marítimos, 2000.
- Sánchez Bravo, Mariano. *Buques y Personajes*, Guayaquil, Instituto de Historia Marítima, 1991.
- Silva Santisteban, Víctor, Melitón Carvajal, y John Rodríguez, *Incidente Naval de Jambelí*, Exposición realizada el jueves 18 de julio de 2002 en el Centro Táctico de la

Marina de Guerra del Perú. Inédito. Lima, IEHMP, 2002.

Toche, Eduardo, *Perú-Ecuador: entre la guerra y la paz*. Lima, Desco, 1998.

Tobar Donoso, Julio y Alfredo Luna Tobar, Alfredo. *Derecho Territorial Ecuatoriano*. Quito, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1994.

Ureta, Eloy, *Apuntes sobre una Campaña (1941)*. Madrid, España, 1953.

Varillas Montenegro, Alberto, *Perú y Ecuador; visión actual de un antiguo conflicto*. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, Fondo Editorial, 1999.

Yepes, Ernesto, *Perú Ecuador 1941 – 1942: tres días de guerra, ciento ochenta de negociaciones*, Lima, 1998.

Wagner de Reyna, Alberto, *Historia Diplomática del Perú 1900-1945*, Lima, Ed. Universitaria, 1961, Vol. II.

_____ *Historia de los límites del Perú*, Edición facsimilar de la edición de 1961, Lima, Ed, Universitaria, 1981.

Zanabria Zamudio. *Luchas y victorias por la definición de una frontera*. Lima, Ed, Jurídica, Lima, 1969.

_____ *La Campaña de 1941 (Perú-Ecuador)*. Lima, Editora Impresora Amarilys, 1996.

El Autor

Capitán de Fragata John Rodríguez Asti

Nació en Lima en el año 1963, estudiando en los colegios San José Maristas del Callao y Mártir Olaya de Miraflores. Ingresó a la Escuela Naval del Perú, graduándose como Alférez de Fragata y Bachiller en Ciencias Navales en 1986. En 1990 luego de los estudios respectivos obtuvo la calificación de Ingeniería Naval; además ha seguido el Curso Básico de Estado Mayor y en el año 2005 obtuvo el primer puesto en el Curso de Comando y Estado Mayor en la modalidad No Residente. En el año 2000 se graduó como Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú y en el año 2004 egresó de la Escuela de Graduados de la Pontificia Universidad Católica, efectuando estudios para la obtención de la Maestría en Historia.

A lo largo de su carrera como Oficial de Marina, se ha desempeñado como oficial de dotación de los BAP *Diez Canseco*, BAP *Independencia*, BAP *Bayóvar*, BAP *Aguirre*, y como Segundo Comandante a bordo del BAP *Zorritos*. Ha sido Jefe de la División de Deportes Náuticos de la Escuela Naval del Perú, Jefe de Personal de la Dirección de Bienestar, Jefe del Archivo Histórico de Marina, Jefe del Departamento de Información de la Dirección de Información de Marina y actualmente, se desempeña como Jefe del Departamento de Historia y Cultura Naval de la Dirección de Intereses Marítimos e Información.

Es miembro de Número y Secretario Ejecutivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú; autor del libro *Buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884: Cruceros*. Además es Editor de la *Revista de Marina*, autor de diversos artículos sobre historia y tecnología naval, publicados en diversas revistas especializadas en el Perú y el extranjero, así como en los diarios *El Peruano* y *El Comercio*, siendo consultor de este último.

Desde el año 2002, se desempeña como docente en cursos de historia naval y marítima en la Escuela Naval del Perú, en la Escuela de Guerra de Superficie, en la Escuela Superior de Guerra Naval y desde el presente año, en la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas.