



La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva

Teniente General FAP
Mario Muñiz Ortega



Nació en Cusco.

Educación: Primaria Colegio San José de La Salle del Cusco

Secundaria Colegio Nacional de Ciencias del Cusco

Colegio Militar Francisco Bolognesi de Arequipa,

Cursos en la Fuerza Aérea del Perú:

- Curso Táctico
- Curso de Estado Mayor de la FAP
- Curso de Estado Mayor Conjunto del CAEM
- Curso de Alto Mando de la FAP

Cargos:

- Comandante del Escuadrón de Mantenimiento N° 306
- Comandante del Escuadrón de Rescate e Instrucción N° 332

- Jefe del Estado Mayor del Grupo Aéreo N° 3
- Comandante del Grupo Aéreo N° 3
- Director General de Inteligencia y Seguridad de la FAP
- Vocal Instructor del Consejo Supremo de Justicia Militar

La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva es un elocuente y vital testimonio de las acciones libradas durante las guerras entre el Perú y el Ecuador. Nos narra con notable y conmovedora objetividad la conducta heroica y los innumerables avatares que enfrentaron tanto los soldados de nuestra patria como de quienes pelearon contra ellos. Visión de un aviador que desde lo alto del aire, a la vez que permanece incólume en su puesto de combate, contempla el panorama íntegro de las batallas donde oficiales y soldados se enfrentan en pos de la victoria. Una lección sustentada con hechos irrefutables de cómo es el ser humano en una contienda donde el temor, aunque parezca paradójico, alimenta o estimula el valor de los soldados cuando priman altos ideales. Mario Muñiz Ortega es un militar con marcadas singularidades, suma al amor por su Institución un elevado humanismo, que hace de este valioso libro una visión de la guerra con una moraleja de la paz.

Jorge Díaz Herrera



- Agregado Aéreo a la Embajada del Perú en la URSS
- Sub Jefe del Estado Mayor Conjunto de las FFAA
- Presidente del Consejo Supremo de Justicia Militar
- Inspector General del Ministerio de Defensa
- Director General de Economía de la FAP
- Presidente de Directorio de ETRAMSA Equipos y Transportes Militares
- Presidente del Directorio de INDAER Perú (Instituto Nacional de Industria Aeronáutica)
- Presidente del Directorio del Grupo Alpha Asociados S.A. Compañía de Construcciones Civiles
- Vicepresidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes, ADOGEN
- Prefecto del Departamento de Lima
- Presidente de la Asociación de Oficiales Generales y Almirantes, ADOGEN, período 15 Enero 2003 – 15 enero 2005
- Miembro del Consejo Directivo de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria
- Miembro del Consejo Directivo del Centro de Estudios Histórico Militares del Perú
- Miembro de Número del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú
- Miembro del Consejo Directivo del Instituto Americano de Arte del Perú

Entre sus Condecoraciones ostenta la Gran Cruz de la Orden Quiñones, Gran Cruz al Mérito Aeronáutico, Cruz Peruana al Mérito Militar, Orden al Mérito de la Guardia Civil y Policía, Orden Santos Dumont (Brasil), Medalla de Oro de la ciudad del Cusco.

Autor de los siguientes Libros:

- Helicópteros del Mundo.
- La Fuerza Aérea en la Cordillera del Cóndor (co-autor)
- Homenaje a la Fuerza Aérea del Perú, 1981 (co-autor)
- Helicopteros en el Cielo de Quiñones

La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva

Teniente General FAP
Mario Muñiz Ortega

A mis nietos Cristina y Matthew.

Al amor.

A la paz.

A la amistad.

Prólogo

La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva es un testimonio elocuente y lleno de vitalidad tanto de las acciones bélicas libradas durante las guerras entre el Perú y el Ecuador como de la historia y actitudes heroicas de quienes participaron en ellas.

Nos narra con notable y conmovedora objetividad la conducta heroica y los innumerables avatares que tuvieron que enfrentar tanto los soldados de nuestra patria como de quienes pelearon contra ellos. Visión natural de un aviador que desde lo alto del aire, a la vez que permanece incólume en su puesto de combate, contempla el panorama íntegro de las batallas donde oficiales y soldados se enfrentan en pos de la victoria.

La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva es, más que un testimonio personal, una mirada amplia y detenida de los conflictos peruano-ecuatorianos que nos permite pensar y sentir el laberíntico universo de la vecindad latinoamericana cuando en un país vecino hay intereses, más allá del amor al terruño, subordinados a maniobras políticas y ambiciones de poder, sin importar la propia historia ni la sangre de quienes incluso ofrendarán sus vidas.

Mario Muñiz Ortega nos entrega en este libro una lección sustentada con hechos irrefutables de cómo es el ser humano en una contienda donde el temor, aunque parezca paradójico, alimenta o estimula el valor de los soldados de tierra, mar y aire, cuando prima el espíritu patriótico.

No obstante ser un miembro de la Fuerza Aérea del Perú, no limita su ponderación del valor de los soldados a sus camaradas de armas. De modo documentado e imparcial destaca la participación de todas las

armas (de aire, tierra y mar), llegando incluso a dar una muestra muy sentida de la actitud tanto de los defensores de nuestra patria, el Perú, como de quienes defienden trincheras opuestas empujados a la batalla por la ambición e intereses personales de sus gobernantes.

Mario Muñiz Ortega es un militar con marcadas singularidades, suma al amor por la Institución (FAP), a la que desde muy temprano lo llevó su inclinación vocacional, un elevado humanismo, que hace de este valioso libro una visión de la guerra con una moraleja de la paz.

No es una obra de ficción. Es un acto confesional de quien pone en evidencia, a la par que su irrenunciable vocación aeronáutica, la lealtad a los principios morales de quien, siendo un soldado, percibe y aprecia a camaradas y adversarios como integrantes de un universo que, no obstante las disputas propias de la vecindad que crean las fronteras territoriales, no olvidan que la fortaleza moral es más poderosa aun que las propias armas.

En las páginas de *La FAP en la Cordillera del Cóndor hasta la paz definitiva*, Mario Muñiz Ortega, con la serenidad apasionada que tipifican sus actos, registra testimonios tanto suyos como de sus camaradas de armas e incluso de los adversarios con quienes los enfrenta la guerra. Testimonios que son valiosos eslabones de una historia que todo peruano, especialmente niños y jóvenes, deben conocer para acrecentar el amor a la tierra donde nacieron y los valores cívicos que tal amor conlleva.

Apreciamos en este libro detalles escondidos que nos iluminan para tener una mejor comprensión de nuestra historia, especialmente de nuestras relaciones con el Ecuador, sin dejar a un lado la intromisión de potencias extrañas a Latinoamérica, verdaderos intrigantes que motivan las guerras para sacar provecho de ellas, interesándose más las arcas de sus economías que la vida humana, siguiendo esa lamentable tradición de sembrar tempestades para colmar sus redes.

Mario Muñiz Ortega despliega en estas páginas, a la par que una firme vocación de militar fiel a los principios que dicha responsabilidad exige, una vocación por la verdad, por la historia sin sombras, por el deseo de que los lectores conozcamos lo que las simples y vanas conjeturas hacen que peruanos y no peruanos nos enredemos en comentarios y suposiciones que al fin de cuentas resultan figurando, merced a la inocencia o ingenuidad o desconocimiento, como una “falsa verdad”.

Por eso, el autor invoca a maestros y alumnos de todos los niveles educativos enterarse de cómo han sido y son los acontecimientos para que la historia del Perú sea verdaderamente la historia del Perú. Y, sobre la base de ese conocimiento, cimentemos nuestra identidad nacional, especialmente en esta era de globalización donde resulta tan necesario afirmarnos en nuestros propios valores, en nuestras auténticas raíces. Sin olvidar que pertenecemos a la humanidad entera, recordar con mayor firmeza que somos hijos del Perú.

Jorge Díaz Herrera

INTRODUCCIÓN

En diciembre de 1994, el Comandante General de la FAP, General del Aire Enrique Astete Baca, nos convocó al TTG FAP José Carlos Zlatar Stambuk y a mí, para invitarnos a escribir un libro sobre la participación de la FAP en el conflicto de la Cordillera del Cóndor en 1981. Esta convocatoria dio origen a la publicación de dos libros: “LA FUERZA AÉREA EN LA CORDILLERA DEL CÓNDOR” y “HOMENAJE A LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ 1981”. En diciembre de 2014, después de la ceremonia de presentación de mi libro “HELICÓPTEROS EN EL CIELO DE QUIÑONES”, el Comandante General de la FAP, General del Aire Dante Arévalo Abate, me sugirió que escribiera un libro con dedicado a la participación de la FAP en el Conflicto del Cenepa en 1995, destacando que aún no se había escrito, libro alguno sobre dicho tema.

Para escribir los dos primeros libros, tuve la enorme ventaja de contar con la valiosa experiencia de haber participado directamente en el conflicto de “Falso Paquisha”, como Comandante del Grupo Aéreo N° 3, a cargo de los Helicópteros. Contaba también con algo muy importante: El informe estrictamente secreto de 150 páginas que yo había presentado al Alto Mando, por lo que desarrollar un tema de tal naturaleza me resultó relativamente fácil. Experiencias inolvidables. Recuerdos de acontecimientos vividos en primera línea de batalla y, sobre todo, el dramático hecho de participar en un conflicto donde la vida de los camaradas de armas y la de uno mismo estaban en inminente peligro. Además, disponíamos de los informes emitidos por los Comandos de las diferentes Unidades de aeronaves de Combate que participaron en ese desfiladero de las nacientes del río Comaina. Como piloto de helicóptero, yo había visto de cerca el coraje del soldado peruano, pero nunca en tan extremas y conmovedoras situaciones de heroísmo.

Todo un cúmulo de situaciones que solo hicieron posible la pasión, el coraje, la actitud indescriptible de las tripulaciones de los helicópteros del Grupo Aéreo N° 3 en el instante de decidir por el honor, por la patria, por la esperanza de sellar La Paz de una vez por todas.

Presentamos los libros, para su publicación, al Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. De este modo, quedaba registrado el testimonio de la participación heroica de La Fuerza Aérea del Perú en la defensa de la integridad de nuestro territorio.

Una vez más, hago presente que, por muchos motivos, escribir esa obra fue relativamente fácil y también emocionante.

Pero acepté el desafío de escribir un libro sobre la participación de la FAP en un conflicto en el que yo no había intervenido y que, además, por estar durante 24 años en Situación Militar de Retiro, solamente recordaba, como todo peruano, lo informado por los medios de comunicación. Además, en este caso no se había publicado ningún documento oficial de los acontecimientos en el conflicto del Cenepa, salvo comunicados y resoluciones con los nombres de nuestros héroes, sin mayor información acerca de la heroica manera cómo se inmolaron.

A mi criterio, lo más importante era rendir homenaje a nuestros héroes, escribir un libro que permitiera a las nuevas generaciones conocer ese trascendental hecho en la vida histórica del Perú.

En busca de información en libros de historia, en diarios de la época y en Google, llegó a mis manos “PENSAMIENTO CONJUNTO”, revista de la Escuela Conjunta de las Fuerzas Armadas - Edición N° 2 Año: 3. Al leer el artículo escrito por el General de División EP Roberto Chiabra León “EL CONFLICTO DEL CENEPA 20 AÑOS DESPUÉS”, donde describe con gran precisión y elocuencia las causas del conflicto, así como el momento de las operaciones vividas por él, venían a mi memoria recuerdos de 56 años antes, precisamente en la

Cordillera del Cóndor, cuando volaba con los helicópteros Alouette II en operaciones de abastecimiento a los Puestos de Vigilancia PV, desde 1960. Como piloto de helicóptero, había visto de cerca el coraje de los soldados peruanos en diferentes momentos críticos. Leí con gran satisfacción, especialmente, este párrafo que el General Chiabra escribió en ese artículo: “Se reconoce el valor y la entrega de los soldados ecuatorianos que arriesgaron y dieron su vida en defensa de lo que consideraban su territorio, pero al no cerrar la frontera contraviniendo el Protocolo de 1942, deben haberse convencido que vivieron engañados por sus dirigentes políticos que crearon un “mito amazónico”, desconociendo un tratado que tenía la garantía de cuatro países.”

El General Chiabra dice en sus “Reflexiones Finales”: “Este conflicto de gran trascendencia para nuestra patria no ha sido debidamente conocido ni valorado, dando lugar a interpretaciones y comentarios equivocados. Se deben evaluar los textos escolares formulados sin control de calidad, porque contienen información distorsionada de los hechos que engaña a los maestros e influye en forma negativa en el conocimiento de nuestra historia y en la formación de los niños”.

“Los 77 oficiales y soldados que dieron su vida en el Cenepa son los héroes de nuestra generación quienes, junto a Bolognesi, Grau y Quiñones, constituyen los ejemplos a seguir por los hombres de armas que hoy forman parte de nuestras Fuerzas Armadas.

Nuestros Héroes : **Luís García R., Augusto Gutierrez Mendoza, Wíllam Guzmán Espinoza, Néstor Escudero Otero, Marko Jara Schenone, Marco Schenone Oliva, Víctor Maldonado Begazo, Enrique Caballero Orrego, Percy Phillips Cuba, Miguel Alegre Rodríguez, Raúl Vera Collahuazo, Erick Díaz Cabrel** deben ocupar el lugar de honor que les corresponde en la historia del Perú”.

Durante el conflicto del CENEPa, varios medios de prensa me entrevistaron Caretas, el diario El Sol, el Canal 4 de televisión. Pude

apreciar lo mismo que ocurrió cuando se presentó lo del FALSO PAQUISHA: Nadie sabía dónde nace el río Cenepa, salvo algunos pilotos de helicóptero y el personal de la Quinta Región Militar, con sede en Iquitos. Los periodistas eran los más interesados en ubicar la Cordillera del Cóndor, las nacientes del río Cenepa, los puestos de Vigilancia. Había tal desinformación, que los que conocíamos la zona hacíamos grandes esfuerzos por explicarles. Era difícil hacerles entender, en toda su magnitud, lo enmarañado y accidentado de esa zona. Por ejemplo, la distancia de un puesto de vigilancia a otro, en la carta o en los mapas, era pocos kilómetros, que teóricamente se podrían recorrer en pocas horas, cuando la verdad resultaba ser que en algunas rutas no se llegaba ni en varios días.

En el desfiladero de las nacientes del río Comaina, en 1981, el terreno no estaba minado. En cambio las nacientes del río Cenepa estaban sembrados con minas anti personales. Por allí no se podía caminar.

Para el apoyo aéreo, ya sea con helicópteros o con aviones de Combate, es imprescindible conocer los accidentes geográficos, las referencias más pequeñas, incluso la forma del serpentear de los riachuelos y ríos, por cuanto los vuelos son a baja altura y visuales. Con tiempo meteorológico regular, se complica aún más la ubicación de esos pequeños PV (Puesto de Vigilancia). Con mal tiempo, imposible cumplir una misión. En la Cordillera del Cóndor, sucede que el mal tiempo dura a veces semanas. Por esa razón, en 1981 decidí que el Centro de Operaciones para dirigir el empleo de los helicópteros fuera el Puesto Avanzado de Vigilancia llamado COMAINA, ubicado en el fondo del desfiladero de las nacientes del río Comaina y a solo 8 kilómetros del Campamento ecuatoriano PAQUISHA, al que lo bautizamos P 22, por haber sido detectado el 22 de enero de 1981.

El Comandante General de la FAP me sugirió que hiciera saber la forma en que la FAP había participado en la Cordillera del Cóndor en el conflicto del Cenepa en 1995.

Para escribir esta parte importante de la historia de la FUERZA AÉREA DEL PERÚ y, por consiguiente, de la HISTORIA DEL PERÚ, consideré necesario estudiar los antecedentes. Así, llegué a la conclusión de que la FAP participó en la defensa de nuestra integridad territorial desde 1933 y, en el caso concreto de los límites con el Ecuador, lo hizo desde 1941, donde el grupo humano que conformaba entonces EL CUERPO AERONÁUTICO hizo todo lo que estuvo a su alcance para apoyar a nuestro Ejército, que se enfrentaba al Ejército Ecuatoriano, el cual, cumpliendo las directivas de su gobierno, quería apoderarse de territorios incuestionablemente peruanos, con el fin de que su territorio llegara hasta el río Amazonas, región tan peruana como Machu Picchu. Quien representa la conducta y el valor de todos esos hombres de la Aviación Militar es el Capitán FAP José Quiñones, nuestro héroe, Gran General del Aire, por su excelente trayectoria profesional, que por amor a la Patria entregó su vida al inmolarse el 23 de julio de 1941.

Al no concluirse la colocación de los hitos en los 78 kilómetros de frontera que faltaban, de los más de 1600, la Fuerza Aérea del Perú tuvo una participación importante en la defensa de esos 78 kilómetros que se encuentran en la Cordillera del Cóndor, abasteciendo mediante sus helicópteros y aviones los puestos de vigilancia instalados por nuestro Ejército. De no haber operado la Fuerza Aérea en esa zona, durante tantos años, no habríamos contado con tripulaciones tan experimentadas para conseguir el éxito rotundo que se tuvo en 1981.

Siempre en una guerra o en un conflicto armado hay causas aparentes y causas reales. Trataré de exponer cuáles fueron esas causas por las que se llevó a cabo el Conflicto del Cenepa de 1995.

Este ensayo está orientado a demostrar a los lectores cuál fue la labor de la Fuerza Aérea del Perú en su misión de apoyo directo a las Fuerzas de Superficie. De cómo la FAP contribuyó para que nuestra frontera se mantuviera incólume, tal como consta en el Protocolo de

Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942.

Las nuevas generaciones deben saber lo trascendental de la labor Diplomática y deben saber también que el conocimiento de la historia es fundamental. Que los jefes, oficiales y la tropa deben estar permanentemente informados del desarrollo de los acontecimientos de los países con los que limita el Perú.

En este libro, se explica, cronológicamente, los antecedentes históricos y diplomáticos que concurrieron para que se produjera el Conflicto Armado. Así como las consecuencias políticas, económicas y militares que todo peruano debe saber.

Para escribir este ensayo, no he contado con documentación oficial de la FAP respecto a las operaciones aéreas de sus aviones y helicópteros, así como de las actividades de la Defensa Aérea con sus misiles antiaéreos, ni de las operaciones de los Comandos de nuestra Marina de Guerra.

La hoja de vida y las semblanzas de cada uno de nuestros Héroes del Cenepa, tanto tripulaciones de las aeronaves Militares y de la Fuerza Aérea del Perú, se encuentran en los Anexos. Lo deseable era una entrevista personal con cada uno de nuestros Defensores Calificados de la Patria que participaron en la guerra del Cenepa de 1995.

Enriquece este Ensayo, las declaraciones del TTG FAP José Heighes Pérez Albela, quien participó junto con nuestro héroe José Quiñones en el Conflicto de 1941. Él, a sus 97 años, narra sus vivencias con una lucidez y memoria extraordinarias.

De igual manera, el primer piloto en aterrizar en Falso Paquisha, en 1981, Coronel FAP Jorge Dávila Cabrejos, hace conocer su experiencia como Comandante del Grupo Aéreo N° 3, durante el Conflicto del Alto Cenepa.

Se incluye en este texto documentos públicos poco conocidos, pero sumamente interesantes y útiles para escribir la historia.

El testimonio del entonces Teniente FAP Carlos Figueroa, “Acero”, sobre la proeza de los 6 aviones Tucano en un ataque nocturno a Falso Tiwinza.

“Emboscada Fatal”, donde el MAG FAP Eduardo Maraví Liendo, piloto de MI-25, narra su vuelo en la Escuadrilla “Chalán” con el Coronel FAP Marco Schenone Oliva. Y la entrevista al TTG FAP César Augusto Sebastiani Chávarri, piloto Guía de la Escuadrilla, donde ocurrió la emboscada fatal del helicóptero MI-25.

A este Ensayo le falta mayor información sobre el desempeño de los aviones Sukhoi, Canberra, A37B y los equipos Strella.

Lo ideal sería que jamás hubiera un conflicto armado entre países hermanos con profundas raíces históricas desde la época en que formábamos parte del Gran Estado del TAWANTINSUYO, donde no había fronteras y que hoy conforman UNASUR.

Así como el Cóndor, esa ave gigante que sobrevuela sin fronteras los cielos de los Andes, que no sabe de límites, algún día las Fronteras que separan a nuestros países desaparecerán. Por lo pronto, se fortalece UNASUR, Unión de Naciones Suramericanas, que nació en el Cusco, el 8 de diciembre de 2004 y los 33 Jefes de Gobierno de CELAC, Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños, declararon solemnemente a CELAC: TERRITORIO DE PAZ.

Algún día, América toda será un solo país y entonces se logrará la ansiada PAZ DEFINITIVA.

ANTECEDENTES

“Nace el Escuadrón de Rescate y con él se abre un horizonte sin límites para la defensa y el desarrollo nacional”. Frase premonitória en el Editorial de la primera Revista “Alerta”, publicada en 1960, en el Escuadrón de Rescate del flamante Grupo Aéreo N° 31, donde se forjaron los primeros pilotos de helicóptero. Escribí esta frase anunciando el camino exitoso que seguiría esta especialidad.

Los pioneros en el empleo de helicópteros fueron los Generales Oscar Piccone Ocampo y Osvaldo Cabrera Arca. Ellos cumplieron diferentes misiones en todo el territorio Nacional, con excepcional entrega; enseñando con su ejemplo, amor al Perú. Ellos fueron los primeros en operar los helicópteros Alouette II en el abastecimiento a los puestos de vigilancia del Ejército en la Cordillera del Cóndor dando instrucción a los alféreces.

La especialidad de helicópteros va adquiriendo gran prestigio y un considerable número de oficiales llegan a altos grados y puestos de responsabilidad. A mi criterio el permanente ejercicio de tomar decisiones en momentos cruciales, cuando los instantes cuentan y no hay tiempo para consultar, generalmente en contacto con la población civil, en operaciones de rescate y apoyo a emergencias, situaciones imprevistas que les permite desarrollar su intuición, su iniciativa y en general su eficiencia.

Las tripulaciones de helicóptero cumplieron diferentes misiones en todo el territorio nacional, con mística y entrega excepcionales, dando ejemplo de dignidad, honorabilidad y amor al Perú, valores que perduran hasta estos días, dejando una escuela que persiste a través del tiempo.

GENERAL DEL AIRE DANTE AREVALO ABATE COMANDANTE GENERAL DE LA FAP

Como exponente de esta escuela, el General Dante Arévalo participó en los conflictos de Falso Paquisha y Alto Cenepa. Tuve la suerte de ser su instructor de vuelo en diferentes helicópteros, pude apreciar las cualidades que lo llevarían hasta el lugar en el que hoy se encuentra. Así fue que completó una carrera brillante hasta llegar a ser el actual Comandante General de la FAP.

Llegada la Paz definitiva, la FAP orienta su política al apoyo del desarrollo nacional, que contribuye a mejorar sus condiciones operativas para la Defensa y su capacidad DISUASIVA será más contundente.

Durante su trayectoria profesional, el General Dante Arévalo, se ha distinguido por ocupar los cargos de Jefe del Estado Mayor General de la FAP, Inspector General, Comandante de Material, Director de la Escuela de Oficiales, Comandante de Ala Aérea N° 2 y del Grupo Aéreo N°3. Con experiencia operativa, como piloto instructor y piloto de prueba, en diferentes helicópteros de transporte y combate, y más de 5,000 horas de vuelo, realizadas en helicópteros Bell 47G, Bell 206-B, Bell Twin 212, MI-17, MI-6 y MI-25.

Sus capacidades profesionales le han valido para que sea designado Presidente de la Caja de Pensión Militar y Policial, por dos años consecutivos. En sucesivas oportunidades ha realizado comisiones de alto nivel, representando a la Fuerza Aérea en el exterior, entre ellas la Agregaduría de Defensa en la Embajada del Perú en Canadá.

Siendo Comandante General, gracias a la Paz, ha concretado importantes avances del proceso de modernización de la Institución. Hizo el relanzamiento de la industria aeronáutica mediante la co-producción de los aviones KT-1P, gracias a un convenio del Servicio de Mantenimiento con la empresa KAI de la República de Corea. Este proyecto nos ubica a la vanguardia de la región en la fabricación de aeronaves tácticas y de entrenamiento militar con tecnología de punta. A esto se suma la adquisición de los aviones C-27J Spartan, de procedencia italiana, que brindan los servicios de transporte aéreo a nivel nacional. Nos permite lograr un alto grado de independencia tecnológica; dar servicios de mantenimiento electrónico a un amplio sector de la industria nacional: minería, transporte público, industria automotriz, soporte a sistemas automatizados en fábricas, equipamiento médico electrónico, entre otras aplicaciones.

Continúa con el trabajo de planificación y conducción institucional hacia el bicentenario de la República, mediante estudios estratégicos y técnicos para determinar las capacidades de la Fuerza Aérea y prever las actividades de Defensa Nacional y el desarrollo socioeconómico del país.

Ha consolidado una visión de respeto irrestricto a las reglas de la moral y la disciplina, quedando instituido en su gestión un perfil de implacable

intolerancia a la corrupción. Mantiene una actitud firme en defensa de los intereses institucionales y del Estado ante situaciones lesivas, como lo demostró a lo largo de su trayectoria militar.

En el proceso de negociación, para la adquisición de helicópteros MI-17 y MI-35, obtuvo un descuento de US\$ 22 millones en el precio final de las aeronaves.

Ha participado en operaciones aéreas de ayuda humanitaria, en actividades del desarrollo socioeconómico y como piloto de helicóptero MI-25 en operaciones militares para la pacificación nacional, combatiendo a delincuentes terroristas en zonas de emergencia los años 1987 a 1992.

Su trayectoria profesional muestra claramente que posee altas capacidades de decisión, dirección, coordinación y control en organizaciones complejas.

Durante algunas conversaciones me transmitió su preocupación sobre las nuevas generaciones de oficiales que no tienen la oportunidad de conocer acontecimientos históricos de nuestra institución y me pidió que escribiera un libro, que destacara la presencia de nuestra Fuerza Aérea en la Cordillera del Cóndor, por eso lo considero el “gestor intelectual” de este ensayo. Llegamos a la conclusión que desde 1941 con Quiñones hasta 1995 con nuestros héroes del Cenepa, el Perú no ha perdido ni un centímetro de sus fronteras, definidas en el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de 1942.

FRONTERA DEL PERÚ COMPLETAMENTE DEMARCADA.

El histórico conflicto del Perú con el Ecuador, llega definitivamente a su fin con la firma del Acta de Brasilia el día 26 de octubre de 1998, después de 3 años y 8 meses de negociaciones del presidente del Perú con 5 presidentes del Ecuador.

Estos territorios, con otros nombres, formaban parte del Gran Estado del Tawantinsuyo, donde no existían fronteras y su área de influencia se incrementaba permanentemente gracias a su política de RECIPROCIDAD.

Originariamente, el territorio del Estado del TAHUANTINSUYO, con su capital el CUSCO, cuyos límites crecían a medida que la cultura INCAICA, única cultura desarrollada en el planeta al sur de la línea ecuatorial, incrementaba su área de influencia. En el año 1532, se extendía desde Pasto, al sur de Colombia, hasta el río Maule, al sur de Santiago de Chile. Territorio que comprendía: Ecuador, Perú, Bolivia y el norte de Argentina. Unidos por el Kapak Ñan Camino Inca (Patrimonio Cultural de la Humanidad).

Con la llegada de los Españoles, las fronteras del TAWANTINSUYO se ampliaron a casi toda Sud América, con el nombre de “EL VIRREINATO DEL PERÚ”. Su capital fue trasladada del Cusco a Lima.

Durante los 300 años de ocupación española, el Virreinato del Perú se fue disgregando en Capitanías y otros virreinos, hasta que a partir de 1810, con el triunfo de las guerras de la INDEPENDENCIA, el Virreinato del Perú se fue reduciendo territorialmente, aunque manteniendo el mayor poder español tanto militar, como político y económico, razón por la cual fue el último país de América del Sur en alcanzar su independencia del imperio español.

Los habitantes del TAWANTINSUYO jamás se resignaron a ser colonizados por el imperio español. Desde 1532 hasta 1821 se registraron cientos de sublevaciones, unas de mayor trascendencia que otras. Ejemplifican tal aseveración sucesos como los 50 años de guerra del Inca MANCO II, las sublevaciones de Juan Santos Atahualpa, José Gabriel Condorcanqui TUPAC AMARU II, que a partir de los años 1770 sacudió al imperio español. Túpac Amaru II se proclamó Inca y Rey de todos los habitantes del Virreinato y decretó la libertad de los Esclavos. La proclama de tal sublevación figura en el histórico “BANDO” redactado, firmado y distribuido por él, en todo el territorio del antiguo TAWANTINSUYO. (Anexo 1)

Hubo muchas otras sublevaciones, como la Revolución del Cusco de 1810, encabezada por el Brigadier MATEO PUMAQUAHUA, hasta la declaración de la independencia por EL GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN, en 1821, y la batalla de Ayacucho, donde se selló la independencia de América del Sur.

Como consecuencia de la desintegración del Virreinato y del Tawantinsuyo, el Perú limitó progresivamente con Ecuador, Colombia, Brasil, Bolivia y Chile. En este proceso histórico de 300 años, miles de héroes anónimos entregaron sus vidas para que los habitantes de estas tierras logaran la anhelada libertad e independencia.

En la flamante REPÚBLICA DEL PERÚ, con un extenso territorio provisto de inmensas riquezas, excelente ubicación estratégica y con una geografía tan accidentada, resultaba difícil que su población estuviera unida; causa fundamental para la variación de sus fronteras y la disminución progresiva de su territorio.

El oro, el guano, el salitre, el petróleo, el caucho, variedad de minerales, la riqueza pesquera, despertaron la ambición de las grandes potencias y, de acuerdo a sus intereses, motivaron los conflictos y las guerras.

Los hombres de nuestro Ejército libertador, de nuestra Marina y la población peruana hicieron heroicamente todo lo posible por

mantener la independencia. Lo demuestran acontecimientos como el Glorioso Combate del 2 de Mayo de 1866, donde el propio Ministro José Gálvez y cientos de peruanos entregaron sus valiosas vidas por defender la integridad, la soberanía y la dignidad del Perú. GRAU, BOLOGNESI y CÁCERES son los dignos representantes de todos ellos. (Anexo 2)

Los políticos ecuatorianos, con el argumento falaz de tener derecho sobre territorios en la margen izquierda del río Amazonas, hacían que sus fuerzas armadas y su población incursionaran en territorio peruano, especialmente por la Cordillera del Cóndor, por las nacientes de los ríos Comaina, Cenepa y Santiago e incluso por Tumbes, Zarumilla y Jaén. En todas las provocaciones fueron rechazados por nuestro Ejército y la población. (Anexo 3)

La Fuerza Aérea del Perú participó por primera vez en la defensa de nuestras fronteras el año 1933, en el Conflicto con Colombia, cuando sus aviones estaban dedicados a operaciones de apoyo al Desarrollo Nacional. La aviación jugó y juega un papel muy importante en el desarrollo de nuestra selva, que limita con Ecuador, Colombia, Brasil y Bolivia. Hasta ese tiempo, la Aviación Militar del Perú no participaba aún en la defensa de nuestra frontera con el Ecuador.

En plena Segunda Guerra Mundial, el Ecuador inicia una incursión armada por el norte del Perú. Para apoyar a nuestro Ejército, la Fuerza Aérea participa activamente con sus aviones NA 50 en la zona de Quebrada Seca, Zarumilla, Puerto Bolívar, etc. y con otro tipo de aviones en la selva norte. Como sabemos, luego del triunfo de nuestras Fuerzas Armadas se firma “EL TRATADO DE PAZ, AMISTAD Y LÍMITES DE RÍO DE JANEIRO DEL 29 DE ENERO DE 1942”, y se procede a la colocación de los HITOS en los 1600 kilómetros de frontera.

En ese conflicto, nuestro héroe, el Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales, Gran General del Aire, entregó conscientemente su joven vida al estrellar su NA 50 contra un nido de ametralladoras

ecuatorianas, lo que permitió a nuestro Ejército avanzar con éxito. También entregó su vida el Capitán FAP Renán Elías y el Técnico FAP Manuel Polo Jiménez.

Por artimañas de los políticos del Ecuador se paralizó la colocación de hitos en los últimos 78 kilómetros en la Cordillera del Cóndor, razón por la que se declara esa área como “ZONA EN CONFLICTO” y se crean los Puestos de Vigilancia “PV” en las nacientes de los ríos COMAINA y CENEPA. Para abastecer de alimentos y vituallas a los Oficiales y Soldados nombrados en esos inhóspitos lugares, se tenía que caminar por trochas durante 20 ó 30 días y dejar alimentos en el camino a la Compañía saliente. Para solucionar dicho problema, participa la Fuerza Aérea con sus Helicópteros

Como veremos más adelante, la FAP, después del conflicto de 1941, participa en la defensa de nuestra integridad territorial durante 17 años consecutivos con sus helicópteros, en la Cordillera del Cóndor. Asimismo, durante 20 años apoya a la exploración petrolera en toda la selva fronteriza con el Ecuador.

En el conflicto de FALSO PAQUISHA, en 1981, participa con sus Aviones de Combate y los Helicópteros del Grupo Aéreo N° 3 y, en 1995, en la llamada Guerra del CENEPA, donde se inmolaron nueve miembros de nuestra FAP, valientes tripulantes de Aviones y Helicópteros cuya historia aún no está escrita. (Anexo 4)

La biografía de los Jefes, oficiales y soldados de la Marina, la Fuerza Aérea y el Ejército, los momentos que vivieron durante este conflicto del Cenepa, su historia, su familia, sus instructores no pueden pasar al olvido.

Veremos cómo el legado de Quiñones, “el aviador llegado el momento debe ir hasta el sacrificio”, fue cumplido a cabalidad por los héroes del Cenepa. Gracias a esa heroica entrega no se modificó nuestro territorio y esa acción constituye un mensaje disuasivo, una demostración de que todos los miembros de la Gloriosa Fuerza Aérea del Perú estamos seguros de seguir el ejemplo que nos legó Quiñones.

Los antecedentes, la situación económica, política y social del Perú antes del conflicto del CENEPA eran muy especiales y desfavorables para una defensa militar. En cambio, para el caso de FALSO PAQUISHA, contábamos con una poderosa Fuerza Armada, con la moral muy alta y, sobre todo, con la verdad histórica. En todos los problemas bélicos con el Ecuador, lo que más nos favorecía era que el Perú tenía toda la razón y la verdad de nuestra parte. Así quedó demostrado con la firma de la PAZ y la colocación definitiva de los hitos en los últimos 78 kilómetros en la CORDILLERA DEL CÓNDOR.

Para entender la causa aparente y la causa real por la cual Ecuador provocó con premeditación y alevosía el conflicto en las nacientes del río CENEPA, es necesario remontarnos al fracaso que tuvo en las nacientes del río COMAINA en 1981: no se les obligó a instalar los hitos en los 78 kilómetros restantes durante 14 años, tiempo en que el Perú no se enteró de que las Fuerzas Armadas Ecuatorianas adquirían armamento sofisticado y, sobre todo, que el Gobierno del Presidente Durán Ballén iba a dar término al 10 por ciento del “Canon petrolero” que las Fuerzas Armadas Ecuatorianas recibían por las exportaciones del petróleo, por lo que para evitar la protesta respectiva necesitaban un conflicto armado con el Perú. La gran prensa, con intereses y apetitos mezquinos, se dedicaba a inflar las noticias, tergiversar los hechos, creando artificialmente una situación de caos. Además, el terrorismo jaqueaba permanentemente al gobierno, al extremo que en pleno conflicto, entre los 70 personajes secuestrados en la residencia del Embajador de Japón tenían nada menos que al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Dr. Francisco Tudela.

Es importante recordar que durante más de los 50 años que el Ecuador se resistía a colocar los hitos en los últimos 78 kilómetros en la Cordillera del Cóndor, el Perú, para el abastecimiento de alimentos, combustible y traslado de personal militar y todo lo necesario para los Puestos de Vigilancia, tenía que vencer grandes

obstáculos naturales, sobre todo la distancia, enorme inconveniente para el transporte aéreo, terrestre y fluvial, mientras que el Ecuador era dueño de mayores facilidades, ya que las características geográficas y la poca distancia al lado oriental de la Cordillera del Cóndor le eran mucho más favorables. Incluso, al finalizar el conflicto del 81, se comprobó que la carretera ecuatoriana llegaba hasta sus mismos puestos de vigilancia, por consiguiente, la logística para el Ecuador era muchísimo más favorable que para el Perú. En la solución de estos serios problemas logísticos de nuestro Ejército, la Fuerza Aérea jugó un papel muy importante con sus aviones, helicópteros y personal.

Ante la negativa ecuatoriana de colocar los hitos en los 78 kilómetros que faltaban, en los más de 1600 kilómetros de frontera, y las diversas incursiones militares ecuatorianas, el Perú se vio obligado a instalar puestos de vigilancia al pie de la Cordillera del Cóndor en las nacientes de los ríos Cenepa y Comaina, bajo la responsabilidad de nuestro Ejército, a partir del año de 1950 en que el Ecuador provocaba más graves incursiones armadas. En cada campaña electoral, el Ecuador tomaba como bandera “La recuperación de más de 200 mil kilómetros cuadrados de territorio y su salida al Amazonas.

En el año 1950, no contábamos con helicópteros. Oficiales y soldados peruanos tenían que trasladarse a pie, abriendo trocha en una zona completamente accidentada, desolada y a más de 100 kilómetros del punto navegable por el río Marañón. Tenían que atravesar el Pongo de Manseriche en pequeñas embarcaciones hasta llegar a la localidad de Pinglo, donde se instaló una base militar y un pequeño campo de aterrizaje.

El ejército del Perú instaló Puestos de Vigilancia en las nacientes del río Cenepa: el Campamento Jiménez Banda con sus puestos de vigilancia Uno PV1 y Dos PV2, y en las nacientes del río Comaina: el campamento militar Comaina con sus puestos de vigilancia Tres y Cuatro (PV3 y PV4).

En la confluencia de los ríos Cenepa y Comaina se instaló un

Campamento Base que fue bautizado con el nombre del Capitán EP Chávez Valdivia. Este es el último lugar al que se puede llegar en pequeñas embarcaciones desde el río Marañón y desde donde se puede abastecer por trochas a los Puestos de vigilancia denominados Puesto Llave, cerca al último hito instalado, partiendo de la costa, y Puesto Soldado Silva, ubicado en una hermosa planicie junto a un riachuelo afluente del Comaina.

El mayor problema era abastecer JIMÉNEZ BANDA. Para ello se tenía que surcar el río SANTIAGO durante varios días, dependiendo del caudal. De allí trasladarse por tierra en mínimo 20 días hasta Jiménez Banda, dejando en la trocha alimentos para la compañía de soldados que salían relevados. Este procedimiento duró años. Se pensaba solucionar el problema soltando la carga de víveres en paracaídas, pero el permanente mal tiempo no lo permitía.

Cientos de oficiales y soldados han entregado los mejores años de sus vidas trajinando por esos lugares inhóspitos, cerros y quebradas cubiertos de tupida vegetación. En esa parte de la Cordillera del Cóndor no hay habitantes, por consiguiente no hay agricultura y los alimentos tenían que ser transportados a pie, por cuanto la zona no permite el empleo de caballos ni mulas, ni siquiera burros o llamas. Es difícil describir lo que los oficiales y soldados veteranos contaban en todo el tiempo que los pilotos de helicóptero teníamos disponibilidad de estar con ellos, ya que sin luz eléctrica y a lo mucho disponiendo de un radio portátil a pilas, las conversaciones eran largas y muy interesantes, sobre todo para nosotros, jóvenes Alféreces recién graduados y ávidos por conocer los misterios de la selva. Cuenta el General FAP Óscar Piconne Ocampo que no hace mucho se encontró con un General del Ejército, quien al verlo le dijo:!!!Usted, mi General, en su helicóptero Alouette II, me sacó de Jiménez Banda en 50 minutos, lo que a mí me habría costado caminar un mes por trocha!!!.

Como es fácil imaginarse, la llegada de los helicópteros para solucionar el problema de los abastecimientos logísticos en la Cordillera

del Cóndor, denominada “Zona en Conflicto en las cartas de navegación”, fue un acontecimiento trascendental.

A la Fuerza Aérea le tocó la responsabilidad de transportar los víveres en los helicópteros cuatro veces al año en operaciones secretas, por cuanto faltaba colocar los hitos en los famosos 78 kilómetros de la Cordillera del Cóndor.

Mediante la lectura de diferentes informes y efectuando entrevistas para escribir este capítulo, me enteré, gracias al General FAP Óscar Piconne Ocampo, que el Presidente Manuel Prado Ugarteche hizo un vuelo de reconocimiento en el primer helicóptero Alouette II que adquirió el entonces Servicio Aerofotográfico Nacional en la Feria del Pacífico, el año 1959. El entonces Mayor FAP Óscar Piconne Ocampo cuenta que mientras transportaba las toneladas de víveres entre Puerto Borja y el Campamento Militar Pinglo, por cuanto el Pongo de Manseriche estaba intransitable para las pequeñas lanchas, que eran las únicas que podían cruzarlo, llegó el Presidente Manuel Prado con su edecán en una avioneta anfibia desde Iquitos y, aprovechando el buen tiempo meteorológico, recorrió los campamentos militares de toda la zona de la Cordillera del Cóndor.

Es de suponer que el Presidente, al haber comprobado cuán imprescindible era el empleo de helicópteros en esa zona, autorizó la compra de 6 helicópteros Alouette II y 6 helicópteros Alouette III.

El Mayor Piconne, preparó el plan de las operaciones de abastecimiento, las cartas con las rutas y estableció que los vuelos de los helicópteros debían partir de Chávez Valdivia, ubicado en la confluencia de los ríos Cenepa y Comaina, último lugar al que se podía y se puede llegar por el río. A partir de allí, los ríos Cenepa y Comaina son innavegables.

En los diferentes libros relacionados con la Historia del Perú y su Fuerza Aérea en los que tuve la oportunidad de buscar información, no encontré ni una mención referida a los acontecimientos tan importantes protagonizados por el Ejército y la FAP en el resguardo de la integridad

territorial y, en este caso, de los 78 kilómetros no delimitados formalmente con la colocación de los hitos respectivos.

Durante tantos años, los miles de soldados que han participado en esa zona de frontera, donde incluso el Presidente de la República estuvo presente, no figuran en los libros de historia, y no es posible que tales hechos sean desconocidos por las nuevas generaciones de Jefes y Oficiales de nuestras Fuerzas Armadas y Policía Nacional. Es por esa inquietud que relato lo que conocí y lo que he investigado ahora que en mi condición de Situación Militar de Retiro, tengo más tiempo para leer y, sobre todo, para escribir.

Por motivos familiares, debo permanecer más tiempo en el extranjero. Mi hija mayor labora como diplomática en la Embajada del Perú en Estocolmo. Mi hija menor, médica, trabaja en Tampa (USA), donde tenemos dos nietos: una niña de 2 años y el varón que acaba de nacer. Sin embargo, gracias al avance de la ciencia y la tecnología mediante el internet, se puede conseguir valiosa información y tratar de cumplir con el encargo del Comandante General, piloto de helicóptero que fue mi alumno y participó con los helicópteros MI-25 en el Conflicto del Alto Cenepa.

En el año 1960, la Fuerza Aérea del Perú creó el GRUPO AÉREO N° 31, dotado con aviones y helicópteros de transporte. Y una de las misiones que se le asigna es: el apoyo al Ejército para el transporte del Abastecimiento Logístico a los Puestos de Vigilancia en la Cordillera del Cóndor, 4 veces al año, partiendo del Campamento Militar Chávez Valdivia.

La interesante historia del Grupo Aéreo N° 31 y de su Escuadrón de Rescate N° 71 con sus Helicópteros figura en los libros: “Homenaje a la Fuerza Aérea del Perú 1981” y “Helicópteros en el Cielo de Quiñones”.

Los Alféreces José Cavero Cavero, Federico Cáceres Dunker y Mario Muñiz Ortega, recién graduados en 1960, fuimos nombrados al Grupo Aéreo N° 31, donde obtuvimos la calificación de piloto del

helicóptero Alouette II, en la Escuela Francesa, junto con otros Jefes y Oficiales.

Primero comenzamos a volar en la Cordillera del Cóndor como pilotos alumnos. Nuestros instructores también estaban aprendiendo a conocer la zona, sus peculiares características geográficas y meteorológicas, pero gracias a sus experiencias de vuelos en diferentes aviones nos transmitieron sus conocimientos. Sobre todo, nos hicieron tomar conciencia que estábamos volando con un solo motor, con poco combustible para poder llevar más carga, que en la hora y media que duraba cada vuelo no había ningún sitio alternativo para aterrizar con helicópteros cuando venía una lluvia o se tenía una emergencia, que volábamos solos como los pilotos de Caza y, lo peor, sin radio.

Era impresionante comprobar que las condiciones de alojamiento e infraestructura para los oficiales y tropa eran lamentables: chozas sin luz eléctrica, sin baños, y en el campamento militar de una zona de frontera tan importante.

Las primeras misiones se cumplían con 3 helicópteros Alouette II, por consiguiente el personal FAP sufría incomodidades. El mal tiempo y los helipuertos demasiado pequeños y en lugares abruptos hacían que las misiones duraran muchos días. Un promedio de 45 días con los Alouette II, 30 con los Alouette III, 20 con los helicópteros Bell UH1D y 10 con los MI8. Esto se realizaba 4 veces al año.

La ventaja de esas misiones era que teníamos tiempo para leer y reflexionar acerca de por qué a esa zona en conflicto no nombraban a los mejores oficiales, por qué teníamos que vivir en condiciones tan precarias, por qué los diferentes puestos militares se llamaban: Chávez Valdivia, Soldado Silva, Sargento Lores, Teniente López, Jiménez Banda, Teniente Pinglo, Cabo Pantoja. Así, nos íbamos enterando que eran peruanos que murieron en acción de armas, defendiendo una parte importante de la frontera con el Ecuador. Que las personas que forman parte de las tribus Aguarunas son peruanos que con sus numerosas familias constituyen la importante frontera viva y que, además de con-

servar su idioma, necesitan con urgencia aprender a leer y escribir para integrarse a la sociedad.

Lo que se siembra se cosecha: Cuando llegamos a Chávez Valdivia, por primera vez, con los helicópteros Alouette II, conocimos a las familias Aguarunas. Lo que nos llamó la atención era ver que las mujeres eran las que cargaban los racimos de plátanos, las papayas y las yucas que traían a la guarnición, para canjearlas, de preferencia, con medicinas. Uno de nuestros compañeros se indignó al ver que una mujer con fiebre estuviera cargando semejante peso y pidió al Capitán del Ejército, jefe de la Guarnición: ¡que metan al calabozo al marido de esa mujer, por abusivo! El Capitán, sin inmutarse, nos dio una clase sobre las costumbres de los Aguarunas. Nos explicó que para caminar por esas trochas enmarañadas necesitaban tener las manos libres para manejar el machete y conducir la canoa.

Venían grupos numerosos a vender sus artesanías: aretes, pulseras y otros objetos fabricados con dientes de monos, escarabajos, plumas de pájaros y algunos tejidos, además de diferentes animales domesticados.

Cuando les preguntábamos cuánto piden, por ejemplo por una pulsera, decían cien soles y les dábamos 5 soles. Ellos los recibían contentos. Tuvimos que enseñarles a valorar su trabajo. Siempre cuidando de que no se abuse de la inocencia de estas personas. Lo que más les interesaba era que se les vendieran Jp4, Kerosene combustible de los helicópteros. Resulta que de cada cilindro de 50 galones, no se recargaba el total, por cuanto las impurezas se asientan al fondo y ese sobrante no tenía uso y se lo obsequiamos a los Aguarunas, que venían con diferentes envases y se llevaban con muestras graciosas de agradecimiento.

Pasaron los años, llegaron al Perú los famosos helicópteros Alouette III y todos estábamos entusiasmados en seguir el curso de pilotaje y mantenimiento, que la fábrica organizó en Lima. Simultáneamente, había que cumplir con “La operación Chávez Valdivia”. Alguien tenía que dejar de seguir el curso: Fuimos nombrados el entonces Mayor FAP Eugenio Waltersdorfer, un jefe extraordinario,

muy culto y, sobre todo, generoso, quien después de ser piloto de los aviones bombarderos B 26, fue nombrado al Grupo Aéreo N° 31 y se calificó como piloto de helicóptero. Igualmente fui nombrado yo, que aun siendo Alférez ya tenía experiencia en el Alouette II y, sobre todo, en la zona de la Cordillera del Cóndor.

Llegamos a Chávez Valdivia, en 2 helicópteros Alouette II, con su respectiva tripulación. El mayor no conocía la zona ni las especiales características geográficas, por consiguiente yo sentía la responsabilidad de decidir cuándo y a qué hora salíamos. Teníamos que evaluar las condiciones meteorológicas para un vuelo de mínimo una hora y media, tanto para ir como para regresar. Salir de Chávez Valdivia a las nacientes del río Cenepa, donde quedan Jiménez Banda, PV1 y PV2. Volábamos sin mecánicos, para poder llevar 70 kilos más de carga.

En uno de esos vuelos, cuando estábamos de regreso de Jiménez Banda, se comenzó a malograr el tiempo, de tal manera, que 5 minutos antes de llegar a Chávez Valdivia teníamos cero de visibilidad. Felizmente, en tantos vuelos, había observado unas chacras y chozas de Aguarunas. No tuvimos más remedio que aterrizar allí, para esperar que pase la tempestad. Pasaban las horas, menos la tempestad. Tuvimos que apagar las turbinas, con el temor de que no arranquen, porque estábamos sin mecánicos. En plena selva, con poco combustible, sin radio para informar nuestra ubicación a los mecánicos que seguro estaban desesperados al no saber nada de nosotros, desconociendo si en las chozas que estaban relativamente cerca había gente. En esas circunstancias, se apareció milagrosamente uno de los Aguarunas a quien habíamos obsequiado el kerosene y, lo principal, con quien nos entendíamos un poco en castellano. Con él enviamos una nota a Chávez Valdivia, indicándoles donde estábamos. Que no informen a Lima para que no se preocupen y, en caso que no arranquen los helicópteros, coordinen con Alejandro (así se llamaba nuestro amigo Aguaruna). Pasamos una noche inolvidable, cada uno de nosotros sentados en la cabina de nuestro helicóptero soportando la tormenta en pleno desfiladero del río Ce-

nepa. Los truenos y los rayos eran más fuertes y parecían interminables, al igual que la noche. Vienen a la mente miles de pensamientos. Me consolaba recordando que alguien dijo: “Nunca la noche es tan oscura como cuando está por amanecer”.

Así como este episodio, durante más de 68 operaciones de abastecimientos en la Cordillera del Cóndor, que en más de 17 años efectuó la FAP, muchos pilotos y mecánicos tienen experiencias interesantísimas, que sería bueno que las escriban, como en el libro “HELICÓPTEROS EN EL CIELO DE QUIÑONES”.

Durante el Conflicto de “FALSO PAQUISHA”, los Aguarunas se presentaron como voluntarios para ir a la guerra. No querían botas, solo un fusil. Fueron de gran ayuda, sobre todo como mensajeros en los momentos más cruciales. El gran problema es que no conocemos sus nombres, para tenerlos presentes en la historia.

La ventaja de ser piloto de helicóptero en esos tiempos era que teníamos la oportunidad de volar con las más altas autoridades civiles y militares, a quienes le podíamos informar acerca de lo que nos parecía pertinente. En una ocasión volé con el General Arbulú, y le informé la situación lamentable en que se encontraban los soldados de los puestos de vigilancia de la Cordillera del Cóndor. Él, de inmediato, ordenó que se llevaran hachas, machetes, para que los soldados ampliaran los llamados Helipuertos. También, refrigeradoras a querosene y muchas ayudas más, las que mejoraban en algo nuestra labor y prolongada permanencia en esa zona tan inhóspita. En otra ocasión, el Comandante General de la Quinta Región Militar, General EP Jorge Muñiz Luna efectuó una inspección en helicóptero a todas las Unidades del Ejército en la Cordillera del Cóndor y al comprobar la cruda realidad: “declaró en emergencia toda la zona a partir de la base de Teniente Pinglo”.

En esa forma, fueron pasando los años 60 y 70 bajo la responsabilidad de la Fuerza Aérea del Perú. Las Operaciones de Abastecimiento se realizaban 4 veces al año, acciones donde se foguearon decenas de pilotos y mecánicos. Las llamábamos la “Universidad de las Tripulacio-

nes de Helicópteros”, sobre todo en los años 60, con el empleo de los pequeños helicópteros Alouette II. Pensar que a estos helicópteros los trasladábamos por carretera en camiones plataforma desde Lima hasta Chiclayo y, de allí, volando sobre Olmos, del Abra de Porculla hasta el Campamento de El Milagro, en Bagua. Al día siguiente, si las condiciones meteorológicas lo permitían, se volaba sobre el Río Marañón hasta Chávez Valdivia. Es una demostración de cuán lejos de la Capital o de punta de carretera se encuentran ubicados los Puestos de Vigilancia Peruanos en comparación con la ubicación de los Puestos de Vigilancia Ecuatorianos, que se encontraban a 10 minutos del Aeropuerto de Guayaquil y muy cerca de la punta de carretera.

La escasez de tripulaciones de helicópteros hacía que nosotros, los jóvenes Alféreces y Tenientes, nos sintiéramos realizados cumpliendo misiones cada vez más importantes a medida que íbamos adquiriendo experiencia. Así, resultamos siendo Instructores. Pero, cuando contábamos a nuestros compañeros y jefes pilotos de aviones lo sacrificado que era permanecer tanto tiempo en esos lugares tan abandonados y la vida que pasaban por años los Oficiales y soldados de nuestro Ejército, nos oían pero no nos escuchaban ni creían. Es verdad lo que dice la sabiduría popular: “Una vez visto que cien contado”. Me parecía haber desperdiciado los mejores años de mi vida. Sobre todo en los veranos, sin playa, sin fiestas y, lo peor, lejos de la familia. Pero no fue así, por cuanto gracias a esa experiencia, en el momento tan importante del conflicto de 1981 provocado por el Ecuador, mis conocimientos de la meteorología, geografía y ubicación de todos los Puestos de Vigilancia en la Cordillera del Cóndor fueron muy útiles para la Seguridad Nacional.

En los Cursos Tácticos, de Estado Mayor, de Alto Mando o del CAEM, los pilotos de helicóptero podíamos compartir las experiencias vividas en los pueblos del interior. Por la forma de operar de los helicópteros, permanecíamos mucho tiempo en los pueblos más alejados, donde teníamos la oportunidad de intercambiar opiniones con sus habitantes y autoridades. Aquello nos permitió darnos cuenta que no está-

bamos debidamente informados ni documentados acerca de la realidad del Perú. Que por la dedicación exclusivamente al estudio relacionado con nuestra profesión de aviadores no le dábamos tiempo a la lectura de libros, especialmente de la historia del Perú, y de investigar el porqué de muchos acontecimientos relacionados con la historia de los límites del Perú.

Contamos con abundante información con respecto a la invasión chilena, promovida por Inglaterra para apoderarse del salitre, del guano, donde perdimos Arica y Tarapacá. En el salón de sesiones del directorio del Instituto de Estudios Histórico Militares del Perú se exhibe un mapa de 1870, donde figuran 20 puntos subrayados por los ingleses acerca de las riquezas minerales en la Provincia de Tarapacá, del departamento de Arequipa. El mapa es inglés.

En esa guerra quedó absolutamente demostrada la valentía y el coraje del soldado peruano.

Ganamos la Batalla de Tarapacá y perdimos Tarapacá (Anexo 5).

En 1910, el General de División Pedro Muñoz Sevilla funda la “LIGA DE AVIACIÓN” y, en uno de sus visionarios augurios, sostiene que la Aviación servirá para la defensa y el desarrollo del Perú. Moviliza 25,000 hombres y neutraliza las provocaciones del Ecuador. (Anexo 6)

Con respecto al Conflicto armado con Ecuador en 1941, hay numerosos libros auspiciados especialmente por el Ejército. Recién en 1982 se escribe la biografía del Capitán FAP JOSE ABELARDO QUIÑONES, Gran General del Aire, en el libro titulado “La batalla del Lucero”, cuyos autores son los prestigiosos escritores Jorge Díaz Herrera y Eduardo González Viaña. Asimismo, la novela “La Agonía del Inmortal”, que revela las heroicas aventuras del Coronel FAP Francisco García Romero durante su incursión en territorio ecuatoriano para obtener información militar de las fuerzas armadas de ese país y, posteriormente, el famoso “CANTO A QUIÑONES”, del mismo autor, Jorge Díaz Herrera.

En 1941, la FAP tuvo una participación muy importante con

sus aviones NA 50 y sus Paracaidistas. Operaciones muy bien planeadas y dirigidas por el Coronel FAP César Álvarez Guerra, “El Cani Guerra”. Los que entregaron su vida en ese conflicto fueron: el Teniente Renán Elías, el Teniente José Quiñones y el Técnico Manuel Polo Jiménez, que fue ametrallado en el avión piloteado por el Alférez José Heighes Pérez Albela, hoy Teniente General FAP y Ex Ministro de Aeronáutica, que a sus 95 años obtuvo el campeonato mundial de Tenis en su Categoría.

Con respecto al conflicto llamado “FALSO PAQUISHA”, el Instituto de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú ha publicado los libros “La FUERZA AÉREA EN LA CORDILLERA DEL CÓN-DOR” Y “HOMENAJE A LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ 1981”, cuyos autores son el TTG FAP José Carlos Zlatar Stambuk y el TTG FAP Mario Muñiz Ortega. En esos libros figuran los nombres de los tripulantes FAP que participaron en dichos conflictos.

El acuerdo de Paz del 26 de Octubre de 1998 fue el corolario del conflicto armado del año 1995, cuya historia aún no está escrita. Para elaborar dicho ensayo es necesario, en primer lugar, estudiar toda la documentación posible que permita averiguar el origen así como los acontecimientos históricos que dieron lugar a que dos países hermanos que hacía más de 50 años habían firmado un tratado de paz, amistad y límites (reconocido formalmente por los respectivos congresos) avivaran el conflicto, que ocasionó severos daños económicos, políticos y sociales a sus respectivos países y a la unidad Latino Americana.

He orientado este trabajo con el propósito de contribuir, mediante información documentada, a que la esforzada labor del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú escriba y publique “La historia de la Fuerza Aérea del Perú. Es de gran importancia que las nuevas generaciones de aviadores conozcan cómo nuestra institución, la FUERZA AÉREA, participó para que los Límites del Perú no siguieran perdiendo territorios, las fronteras se mantengan incólumes y se respete la integridad y soberanía nacionales. En este caso particular referido a

los límites con el Ecuador, he destacado que para el estallido de una Guerra o un Conflicto armado intervienen necesariamente factores políticos, económicos e intereses internacionales. Es así como para que se produzca el conflicto de 1995 en el Alto Cenepa tuvieron que intervenir todos esos factores, que figuran en los documentos diplomáticos, periódicos y publicaciones de análisis desde el punto de vista legal.

Hasta la fecha, los estudios, análisis y conclusiones desde el punto de vista militar no se pueden evaluar y difundir aún por cuanto la documentación sigue siendo evaluada.

Se conoce únicamente lo difundido en la televisión, diarios y revistas, donde se puede apreciar el modo cómo influyen las pasiones políticas, los odios y las mezquindades que tanto afectan a la búsqueda de la VERDAD. Alguien dijo: “En una guerra, la que siempre pierde es LA VERDAD”.

Lo cierto es que, desde que apareció la Aviación Militar, esta Institución ha dedicado su máximo y casi siempre silencioso esfuerzo a la defensa permanente de nuestras fronteras, y es a los hombres que entregaron sus vidas a quienes tenemos que rendirles los homenajes y recuerdos que merecen. Para eso se escriben los libros.

En el mes de diciembre de 1994, me llamó por teléfono el TTG FAP José Carlos Zlatar Stambuk y me preguntó cuál era la razón por la que nos había citado a su despacho el Comandante General de la FAP, General del Aire Enrique Baca Astete. Yo le contesté que no conocía el motivo y que posiblemente deseaba reunir a los generales cusqueños. Acordamos que iríamos juntos en su vehículo.

A las 8 de la mañana, el COFAP “nos reveló que nos había citado por cuanto estaba terriblemente mortificado”. Nos contó que, el día anterior, el Señor Presidente de la República había convocado a los tres Comandantes Generales de las Fuerzas Armadas y les había preguntado cómo estábamos para una guerra total contra el Ecuador. El Marino le hizo una exposición en más o menos 30 minutos y concluyó que nunca nos habíamos encontrado peor y, de ninguna manera, nos hallábamos

en condiciones de afrontar una guerra total. De igual modo, nos dijo, yo le hice una exposición acerca de la lamentable situación de operatividad de nuestras aeronaves y, lógicamente, tampoco estábamos en condiciones. “Ustedes saben cómo es el Presidente, escucha pero no habla”, enfatizó. “Nos agradeció y acompañó hasta la entrada”. Nos refirió que cuando ya se encontraban afuera, antes de que el Presidente cerrara la puerta, el Comandante General del Ejército le dijo al Presidente: “No se preocupe, señor Presidente, el Ejército solito ganará esta guerra, como en Falso Paquisha con los helicópteros del Ejército”. El presidente cerró la puerta y no dio tiempo al COFAP de aclararle delante del Presidente y le dijo al General Hermoza: “¿Cómo es posible que le mal informe al presidente! ¿Y los aviones de la FAP? ¿Y los Helicópteros de la FAP? ¿Y el Coronel Muñiz que estuvo allí? El General Hermoza le contestó: “¿No te molestes, pues, Astetito! Por eso estoy terriblemente mortificado y los he citado para pedirles que en el menor tiempo posible escriban un libro sobre la participación de la FAP en Falso Paquisha. Sobre el informe Estrictamente Secreto del Coronel Muñiz, ya he dispuesto que no sea secreto. Usted, mi General, que ha escrito tantos libros junto con el General Muñiz, por favor, escriban lo antes posible para una vez publicado repartirlo a todas las autoridades”.

Así fue cómo antes que terminara el año 1994 entregamos el primer borrador en limpio (el machote), con el título “La Fuerza Aérea en la Cordillera del Cóndor”. Cuando estaba por publicarse se inició el Conflicto del Alto Cenepa, en enero de 1995.

El comentario del Comandante General del Ejército ante el Presidente de la República ponía en evidencia su absoluta falta de información relacionada con la situación del Ecuador: En 1994, los ecuatorianos tenían equipos de última generación instalados en las nacientes del río Cenepa. Se habían preparado durante 14 años. El Alto Mando del Ejército Peruano pensaba erróneamente que el equipamiento del Ecuador en 1994 era el mismo que poseía en 1981, durante Falso Paquisha.

En 1990, la situación operativa de nuestras Fuerzas Armadas se encontraba en condiciones lamentables: Recuerdo el oficio enviado por el Alto Mando de la FAP de entonces. En él se informaba al Presidente de la República que de los 44 aviones Sukhoi solo uno estaba disponible. Ni siquiera operativo. Que los 12 aviones Mirage 2000, únicos con tecnología de punta, (europea) en el Continente Americano, no podían disparar “ni un alfiler”. El presupuesto era tan reducido entonces que, en el momento crucial, el dinero solo alcanzó para adquirir aviones Canberra dados de baja en Sud-África.

Esta situación llegó a conocerse en el Ecuador, justo en el momento en que el presidente ecuatoriano Durán Ballén tenía la intención de reducir el “Canon petrolero” a sus fuerzas armadas. Circunstancias ideales para los belicistas. Entonces se tornaron bastante claras las intenciones de provocar un conflicto y, tal como estaba previsto, empezaron las hostilidades.

Se pensaba entonces que el Perú, mediante la diplomacia, invocando el Tratado de Paz, Amistad y Límites plenamente vigentes podría persuadir a los garantes para la colocación definitiva de los hitos. Los garantes solo tendrían que haber cumplido con su obligación.

Desgraciadamente esto no sucedió: Una vez iniciada la guerra y al comprobar que los ecuatorianos habían minado las posibles rutas de aproximación de las tropas peruanas y cuando derribaron con sus sofisticados equipos antiaéreos el helicóptero MI-8 del Ejército peruano, el Alto Mando del Ejército tuvo que pedir apoyo a la Fuerza Aérea para que sus tropas pudieran avanzar por tierra.

La Fuerza Aérea, haciendo esfuerzos inauditos, logró poner operativos algunos aviones de combate. Felizmente contaba con los aviones Tucano, cuyas tripulaciones tenían experiencia, gracias a su participación en la lucha contra el narcotráfico.

En estas difíciles circunstancias, el Perú solo contaba con el coraje de nuestros aviadores, que cumpliendo órdenes superiores y teniendo en mente el pensamiento que nos legó Quiñones (“El aviador llegado el

momento debe ir hasta el sacrificio”) y conscientes de la real situación, salieron decididos a entregar la vida si fuere necesario. Esa valerosa actitud fue el mensaje que hizo temblar al enemigo. Aeronaves con tripulaciones dispuestas a dar la vida fueron a apoyar a los valientes soldados que avanzaban por tierra en esos enmarañados e inhóspitos terrenos minados y cerros de nuestra frontera. ! Allí entregaron su vida nuestros héroes!

¡Cuán decidido, valeroso e inimaginable fue el ataque sorpresivo que efectuaron nuestros aviadores sobre Tiwinsa!, que el presidente ecuatoriano pidió un “Alto al fuego humanitario”, para evacuar a sus soldados caídos. El presidente del Perú no aceptó el alto al fuego. ¡Perplejidad! Después, sorpresivamente el Perú ordenó el Alto al fuego unilateral, ante lo cual, desconcertado, el gobierno ecuatoriano demoró varios días en contestar.

Ese Alto al Fuego fue el definitivo. Pero el dolor por la pérdida de nuestros valientes defensores, la herida abierta, ¡nadie podrá cerrarla! El Coronel FAP Víctor Maldonado, el Coronel FAP Marco Schenone, el Comandante FAP Enrique Caballero, el Mayor FAP Percy Philips, el Mayor FAP Miguel Alegre, el Mayor FAP Raúl Vera, el Técnico FAP Erick Díaz dieron su vida por la patria. Se lanzaron a defenderla con toda su alma, sabiendo que lo hacían en las peores condiciones.

¡Subleva el alma pensar que dos de ellos, habiéndose salvado en su paracaídas, estuvieron en esa selva inhóspita sin ningún auxilio hasta que fallecieron por inanición. Los encontraron después de 15 días.

El heroísmo de nuestros pilotos selló para siempre la paz con el Ecuador. Gracias a ello el mapa del Perú no se modificó. Se respetó el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro, suscrito el 29 de enero de 1942. ¡Pero a qué precio! Ellos, nuestros héroes, nos han legado honor, gloria y paz. Los nombramos con profundo respeto, con dolor y, por supuesto, con la indignación que produce el ver truncadas vidas tan jóvenes.

A todos los miembros de la FAP los acompaña una familia pendiente de su regreso: “¡Ojalá retornen sanos y salvos!”. Es en esos hoga-

res donde se forja nuestra familia aeronáutica, donde a los hijos se les inculca valores.

Tenemos el ejemplo de la familia Schenone: Desde que surgió la especialidad de helicópteros, el Técnico FAP Torcuato Schenone, como mecánico, volaba con los jóvenes alféreces todavía inexpertos durante las operaciones de abastecimiento en la Cordillera del Cóndor. Su hijo Marco Antonio era pequeño entonces. Ese niño, a quien tuve la suerte de conocer, que supo de ideales, cuando estaba en lo mejor de su carrera entregó su vida defendiendo la Patria con un helicóptero MI 25, en el Alto Cenepa.

A fines de 1994, las fuerzas armadas ecuatorianas penetraron en territorio peruano por las nacientes del río Cenepa, en la Cordillera del Cóndor, cuando en Jiménez Banda solo contábamos con unos cuantos soldados.

En esos días, convencido el gobierno peruano de que la diplomacia sola no funciona si no se tiene una fuerza armada que la respalde, adquirió, en forma secreta, aviones MIG-29, Sukhoi-25, puso operativos para el combate a los aviones Mirage 2000, los aviones Sukhoi 22. Todo el presupuesto se orientó a poner operativa a la Fuerza Aérea para el ataque total al Ecuador, si las circunstancias lo ameritaban.

Solo después del grave suceso en el Cenepa y una vez declarado el alto al fuego, y luego de una enorme inversión en armas y aviones, empezaron las negociaciones con la participación de los países garantes.

Ante estos hechos, al nuevo gobierno del Ecuador no le quedó otra alternativa que la de firmar la Paz Definitiva. Y se puso en marcha la colocación de los hitos en los 78 kilómetros de frontera.

Para desalojar a las tropas ecuatorianas que el año 1981 se habían infiltrado clandestinamente en territorio peruano (donde levantaron campamentos con instalaciones sólidas en el desfiladero del río CO-MAINA, a las que bautizaron con nombres de poblaciones ecuatorianas: “FALSO PAQUISHA”, “FALSO MAYAYCU” y, en las nacientes del río CENEPA, “FALSO MACHINAZA”, defendidas con artillería

antiaérea convencional Cuatro bocas). Las circunstancias hicieron que el Comandante del Grupo Aéreo N° 3 de la Fuerza Aérea del Perú, Unidad al mando de todos los helicópteros, fuera un piloto de helicóptero que desde Alférez en 1960 hasta Coronel, casi 17 años, efectuó operaciones de abastecimiento a los puestos de vigilancia de la Cordillera del Cóndor, en los diferentes tipos de helicópteros.

Por tal motivo, conocía perfectamente las características topográficas y, especialmente, las singulares características climatológicas, sabiendo que frecuentemente el mal tiempo impide volar a los helicópteros, a veces hasta por más de 10 días consecutivos.

El Comandante del Grupo Aéreo N° 3 decidió que la Base de Operaciones, el puesto de Comando y Control, se instalaran en el puesto de Vigilancia COMAINA, por encontrarse dentro del Desfiladero del Río Comaina, el más cercano al Campamento del Enemigo “FALSO PAQUISHA”.

En PV Comaina se instalaron los equipos de radio, se ampliaron los helipuertos, pernoctaron los helicópteros de la FAP y se ubicaron los equipos antiaéreos ESTRELA. Se reunió a los helicópteros MI-8 del Ejército y a la mayor cantidad de tropa posible.

“CALIFA” era el apelativo de Guerra del Comandante del Grupo Aéreo N° 3. Volando en el avión Fotográfico Lear Jet, el Búfalo, y con el helicóptero Bell-212, hizo conocer a los pilotos guías de los aviones de combate las principales referencias topográficas, para que les fuera más fácil ubicar los Campamentos tanto Peruanos como Ecuatorianos.

Los helicópteros cumplieron misiones de Apoyo de fuego, transporte de tropas, apoyo logístico, fotográfico, evacuación aero-médica y rescate.

Los aviones A37 B, misiones de apoyo directo a las Fuerzas de Superficie. Igualmente, estuvieron en la línea de fuego los Mirage y Sukhoi.

Cuando estaba el cielo azul sobre Comaina, Califa pedía alerta en el aire de los aviones Mirage (lo denominábamos Cortina). En ese

desfiladero, cuando se encontraba completamente nublado, las nubes eran una garantía para que la aviación enemiga aun estando tan cerca no pudiera hacer nada para proteger a su gente. Es lo que esperaba Califa: El desfiladero del río Comaina completamente cubierto de nubes formando un “Túnel”, dentro del cual los helicópteros con buena visibilidad podían volar protegidos por las nubes de la posible agresión de la aviación ecuatoriana.

Los An26, Hércules y Búfalos efectuaban misiones de Transporte de Combustible y personal, al Campo Ciro Alegría. La meta era arriar las banderas ecuatorianas e izar la Bandera Peruana antes que llegasen los representantes de los países GARANTES. Se cumplió en “FALSO PAQUISHA” el día 30 de enero. El día 31 viajó el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaunde Terry, acompañado por el Ministro de Guerra, General EP Jorge Muñiz Luna, el Ministro del Interior, General FAP José Gagliardi Schiafino, el Comandante General del Ejército, General Hoyos Rubio y otras autoridades, en dos helicópteros Bell212 escoltados por dos helicópteros Artillados MI-8 y dos aviones Mirage.

El viaje del Presidente de la República fue noticia Nacional e Internacional.

El hecho es que Califa informara el desarrollo de las operaciones en quechua y en Clave, al igual que los diálogos con el General de Brigada Jorge Montesinos Mendoza, por radio. Lo cual también fue noticia.

De esa manera, la prensa se ocupó del Coronel FAP Mario Muñiz Ortega, CALIFA, y así llegó entre otras la carta de un periodista israelí, cuya respuesta tuvo que ser autorizada por el Alto Mando de la FAP, ya que los oficiales no están autorizados para dar declaraciones.

La segunda pregunta de la carta del periodista israelí Pablo Neiman Bellagowsky dice: ¿Habrà solución pacífica y definitiva en la zona bélica? ¿En qué forma?

La respuesta del Coronel Muñiz fue la siguiente:

Le recuerdo que se firmó un Tratado llamado “Protocolo Peruano Ecuatoriano de Paz, Amistad y Límites”, el mismo que fue refrendado por Estados Unidos de Norte América, Brasil, Argentina y Chile. Le recuerdo que cuando se produce una guerra y se firma un tratado este es inviolable. Dejo a Ud. la respuesta que mejor considere en el caso que le expongo: cuatro países garantizaron el respeto a este Protocolo. En suma, sí existe solución pacífica, Ecuador debe respetar dicho Protocolo.

Al terminar la extensa respuesta a la primera pregunta, le dice: “Ecuador empezó a dilatar las acciones para colocar los hitos necesarios en la zona que corresponde a la Cordillera del Cóndor. ¿Con qué intención está Ecuador tomando esta actitud?”

“El transcurso del tiempo lo demostrará: invadir, mejor dicho volver a atacar territorio peruano, como bandera para solucionar sus problemas internos”. Tal como se anuncia, Ecuador volvió a ocupar territorio peruano e inició el conflicto armado del Alto Cenepa. (Anexo 7)

En este caso particular, para analizar los acontecimientos relacionados al conflicto del Ecuador con el Perú en la Cordillera del Cóndor a principios de 1995, se cuenta con abundante información periodística de diferentes tendencias políticas, económicas y psicosociales, tanto en el Perú como en el Ecuador.

Este análisis se basa fundamentalmente en información proporcionada por los diferentes diarios, revistas y publicaciones que gracias a Internet se puede conseguir. Sin embargo, era necesario, dosificar la información en la forma más objetiva posible, presentando los hechos tal cual sucedieron. No obstante, para evaluar la participación de las Fuerzas Armadas del Perú, a pesar del análisis con la misma abundante información periodística, no se puede garantizar la veracidad de lo publicado por cuanto hasta el momento que redacto este ensayo no he podido conseguir documentos oficiales del Ejército, de la Fuerza Aérea ni de la Marina, porque no han sido desclasificados, siguen siendo “Estrictamente Secretos”. Por lo que he tenido en cuenta los comunicados Oficiales del Comando Conjunto y las hojas de vida de las tripulacio-

nes de aviones y helicópteros que perdieron la vida, siguiendo el legado histórico escrito por el Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales, Gran General del Aire: “El Aviador llegado el momento debe ir hasta el sacrificio”.

No se puede entender la historia de este conflicto si no se analiza profundamente el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942. Es por ello que en este caso se da énfasis a los acontecimientos ocurridos después de la firma de este Tratado, como es el Fallo del Capitán de Mar y Guerra Días de Aguiar sobre la divergencia en el sector Zamora-Santiago, las diferentes incursiones ecuatorianas que han interferido e impedido la colocación de hitos en los 78 Km. de frontera en la Cordillera del Cóndor, la penetración de tropas ecuatorianas en 1978 en las nacientes del río Cenepa, y 1981 en las nacientes del río Comaina, que ocasionaron el conflicto llamado Falso Paquisha, así como el desentendimiento del llamado Pacto de Caballeros. Todos estos acontecimientos tienen connotaciones relacionadas con el conflicto que originó la Declaración de Paz de Itamaraty y la Declaración de Montevideo, las cuales se analizarán ampliamente por ser las consecuencias de mayor importancia y trascendencia.

El Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro, suscrito el 29 de enero de 1942, es el tratado vigente entre el Perú y el Ecuador que puso término definitivo a la cuestión de límites entre ambos países. Fue aprobado por los Congresos del Perú y del Ecuador el 26 de febrero de 1942. El canje de ratificaciones se efectuó solemnemente el 31 de marzo del mismo año, en Petrópolis, ante la presencia del Presidente del Brasil. El Protocolo de Río está asimismo suscrito por los representantes de los gobiernos de la República Argentina, Brasil, Chile y los Estados Unidos de América, en calidad de países garantes para su plena observancia y fiel ejecución.

Antes de este instrumento, solo hubo un tratado vigente referido a la cuestión de límites entre el Perú y el Ecuador: el Tratado de Amistad y Alianza del 12 de julio de 1832, llamado también Pando-Novoa,

mediante el cual se reconoce la posesión del Perú sobre Tumbes, Jaén y Maynas, y se deja pendiente el arreglo de los límites entre los dos países mediante la celebración de un convenio posterior. Después del Tratado de 1832 nunca hubo otro instrumento bilateral de límites que tuviera vigencia. El antecedente más cercano del Protocolo de Río es el Acta de Lima, del 6 de julio de 1936, por la que ambos países declararon que “mantendrán el statu quo de sus actuales posiciones territoriales”. En tal sentido, la línea de frontera quedó definida por los puntos extremos de la posición ecuatoriana en diversos sitios de los afluentes septentrionales del Marañón y Amazonas, estableciéndose, como consecuencia de este hecho, que no existía punto alguno de posesión ecuatoriana en las márgenes de los ríos Marañón y Amazonas.

Esta línea vino a ser la frontera de facto entre los dos países. Las futuras negociaciones previas al Protocolo de 1942 fueron llevadas a cabo en términos de variantes de esta línea básica del statu quo de 1936.

La línea del statu quo señala, pues, la posesión efectiva en 1936 y nada más. Ella no significa en modo alguno renuncia a otros territorios peruanos ocupados por el Ecuador --iría ello contra el explícito tenor del Acta de Lima-- ni tácito abandono del título que la posesión durante el siglo XIX añadía a los territorios saneadísimos que tenía en zonas que el Ecuador había invadido últimamente, como el caso de Andoas y el de Aguarico.

Si bien ninguno de los dos países aceptó la línea de statu quo de 1936 como frontera definitiva, es evidente que ella constituyó una división territorial reconocida por ambos sin que mediara ocupación militar peruana en territorio ecuatoriano. Esta línea de 1936, al igual que la establecida por el Protocolo de Río, es aproximadamente la misma que propuso Francisco de Requena al Consejo de Indias en 1779 y fue incorporada en la Real Cédula de 1802, eje troncal del título del Perú sobre el Marañón, el Amazonas y sus afluentes septentrionales.

El reconocimiento de esta realidad lo expresa el propio Canciller ecuatoriano, Dr. Julio Tobar Donoso, firmante del Protocolo de 1942,

al decir: “Nuestra patria no habría podido conseguir, en el mejor de los casos, más de lo que según el statu quo de 1936 poseía realmente.

Al considerar la falta de títulos coloniales propios y la no posesión de los territorios que reclamaba, el Protocolo de Río fue la mejor solución para el Ecuador. Las mejores tierras quedaron, en virtud del Protocolo de Río, en poder del Ecuador. Dice el Dr. Tobar Donoso en su libro citado: “...el tratado deja para el Ecuador las tierras altas y de fácil drenaje; el Perú se queda con las anegadizas, en formación, que servirán para los menesteres de la civilización después de largos siglos. El oriente ecuatoriano encierra el 90% de la riqueza minera y petrolera; y casi la totalidad de la energía hidráulica”.

Por su parte, el Dr. Mc. Bride, de los Estados Unidos de América, Consejero técnico de la Comisión Mixta Demarcadora peruano-ecuatoriana, respecto a la línea de frontera establecida por el Protocolo, señala que “...es la mejor frontera que habría podido encontrarse. Cualquier línea que difiera sustancialmente de ella habría sido mucho menos satisfactoria, y probablemente no habría soportado la prueba del tiempo como una frontera internacional adecuada... Puede y debe mejorarse en menores detalles para eliminar los defectos existentes en ciertos puntos de la presente línea. Pero intentar una revisión general de la frontera del Protocolo abriría la vieja controversia sin ninguna esperanza de encontrar una línea que pudiera resolver el problema mejor que la que ahora está establecida. Desde este punto de vista, la frontera del Protocolo debe ser considerada definitiva”.

Antes del Protocolo de 1942, los pretendidos derechos ecuatorianos de lo que hoy vienen a ser los departamentos peruanos de Loreto y Amazonas se basaron en el Tratado de Guayaquil de 1829, que se firmó entre Colombia y Perú, pues Ecuador aún no existía, y en un apócrifo Protocolo de 1830, llamado Pedemonte-Mosquera, del cual nunca se ha probado su existencia y que no tiene valor jurídico internacional alguno.

Después del Tratado Pando-Novoa de 1832, hubo dos tratados de límites firmados por el Perú antes de 1942. Uno, el de Mapasingue

de 1860, fue rechazado por las dos partes, y el segundo, de 1890, llamado García-Herrera, no fue aprobado por el Congreso del Perú porque hacía una concesión al Ecuador en el río Marañón y, en consecuencia, no llegó a entrar en vigencia. Al respecto, es interesante leer opiniones ecuatorianas sobre ese tratado: “El tratado de 1890, primera concreción de nuestro sacrificio, fue suscrito únicamente porque el Presidente Flores creyó que descubiertos en Sevilla los documentos probatorios de que se había cumplido la Cédula de 1802, estaba perdido nuestro derecho. Modificado el Convenio por el Congreso peruano, privándonos del Morona y del Pastaza, nadie se atrevió a aceptar aquella mutilación...”.

El hecho mismo del descubrimiento del río Amazonas por Orellana, al que tan decisiva importancia concede el Ecuador porque, a su entender, la expedición de Gonzalo Pizarro salió de Quito, tiene escaso valor probatorio. El descubrimiento, como uno de los modos originarios de adquisición territorial para crear un derecho efectivo, tiene que estar acompañado por la posesión, y el Ecuador no existía. Quito, que ni siquiera tenía la condición de entidad colonial autónoma, era, por el norte, la primera ciudad del Perú y una simple pascana, una etapa más en el viaje de Gonzalo Pizarro que salió desde el Cusco con la expedición que descubriría el gran río, cumpliendo órdenes de su hermano Francisco, Gobernador del Perú.

El reconocimiento de su endeble posición jurídica fue revelado por los hombres públicos ecuatorianos de principios del siglo XX, cuando declaraban que el Ecuador no tenía ningún documento que oponer a la fuerza y valor de la Cédula de 1802. La “Memoria reservada al Congreso de 1905 sobre la cuestión de límites con el Perú” presentada por el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, dice en su página V: “No solo la mayoría sino quizás la totalidad de los miembros del Cuerpo Legislativo en aquel año (1890) (al menos tal es mi opinión, fundada en observaciones personales) conocía imperfectamente la cuestión de límites y no estaba en aptitud de juzgar acerca de ella. Fue, pues, necesario recurrir al auxilio de asesores, y fueron consultados, como au-

toridades reconocidas e indiscutibles en la materia, los señores doctores don Pablo Herrera, don Federico Gonzales Suárez y otros distinguidos y doctos personajes, quienes corroboraron sin discrepancia el dictamen emitido repetidas veces como un axioma infalible en el seno de ambas Cámaras: 'La cuestión de límites, afirmó el doctor Herrera, está perdida por el Ecuador en el terreno del derecho. No tenemos un solo documento que oponer a los muchos que el Perú posee para demostrar que la Real Cédula de 1802 fue acatada y cumplida”.

Por esa misma época, cuando los gobiernos del Ecuador y el Perú resolvieron someter la controversia de límites al arbitraje del Rey de España, el dictamen del Consejo de Estado español fue tan desfavorable al Ecuador que debilitó aún más su posición y presionó para que el fallo no se emitiese.

La responsabilidad de la inhibición del árbitro español fue asumida sin vacilaciones y aun con cierto orgullo por el Presidente del Ecuador, General Eloy Alfaro, y por la Cancillería ecuatoriana en documentos publicados en aquella época: “...la oposición de los ecuatorianos a dicho arbitraje se halla justificada en el concepto público”. Y más adelante añade: “...el referido soberano, atendiendo a los reclamos de nuestros ministros, ha suspendido la expedición del laudo”.

Al respecto, la opinión emitida muchos años después por el doctor Julio Tobar Donoso tiene todo el peso que corresponde a quien dirigió la política internacional de su país: “Vino el proyecto del laudo; y en lugar de trabajar por su modificación, nos empecinamos en juzgar conveniente la inhibición del Rey, nos presentamos durante muchos años como reacios al arbitraje y dejamos que el Perú forjara en contra nuestra una leyenda negra perjudicialísima...”.

Sin embargo, el fallo que iba a emitir el árbitro español, apartándose del derecho, proponía una solución transaccional al señalar una línea de frontera que satisfacía las aspiraciones territoriales del Ecuador, pues le concedía la orilla del Marañón entre el Santiago y el Pastaza, gran parte de este último río y todo el curso del Morona. Ante esta

oportunidad, que fue la única, porque no se volvería a presentar, el Ecuador rechaza una solución que le iba a conceder acceso territorial al Maraón--Amazonas. Cincuenta años más tarde, en 1960, el Ecuador se rebela igualmente contra el Protocolo de Río de 1942, porque lo “priva” de acceso territorial al Amazonas.

Con razón, Julio Tobar Donoso, con una concepción más exacta de las cosas y un conocimiento cabal de la idiosincrasia ecuatoriana, exclama no sin amargura: “Cada vez que ha habido alguna posibilidad de terminar pacífica y equitativamente la controversia, lo han impedido nuestras quimeras, nuestro escaso sentido de las realidades, nuestro desconocimiento de la situación del Perú y de la enorme desproporción militar y económica de los dos países”.

En vez de reforzar la débil arquitectura jurídica con una efectiva política de colonización y desarrollo en la parte de la región oriental amazónica que poseía, el Ecuador se dedicó a escribir cientos de libros, artículos, alegatos, notas y ensayos para tratar de demostrar con palabras y papeles un despojo inexistente y una posesión que nunca tuvo en el río Amazonas.

El Ecuador no tiene derecho a afirmar que el Protocolo de Río lo ha despojado de 200,000 kilómetros cuadrados de territorio, porque no los poseyó, y porque hay testimonios de estadistas ecuatorianos que refutan tal aseveración: “La extensión de la materia de la disidencia era, más o menos, según cálculos autorizados, la de 300,000 km². Buena parte de esa superficie no llegó a estar jamás, según he observado ya, en poder de la República”.

Si esos 200,000 km² nunca estuvieron en su poder, y sin títulos jurídicos válidos y suficientes que justifiquen su pretensión, ¿qué puede pensarse de otras “pérdidas” territoriales que alega el Ecuador haber sufrido? : “3’480,899 Km² ha perdido la actual República del Ecuador en su calidad de heredera del patrimonio territorial de lo que fue Reino, Audiencia y Estado de Quito, así como distrito de la Gran Colombia”.

Es decir, una superficie igual en tamaño a la que tienen el Perú, Colombia y Bolivia juntos!

Una interpretación tan subjetiva, por decir lo menos, de lo que fue el modesto reino andino de Quito como parte integrante del Tawantinsuyo, Estado de los Incas, o la Audiencia subordinada de Quito, dependiente en todo de los Virreinos del Perú primero y de Santa Fe después, o de lo que fue el Estado del Ecuador circunscrito a sus tres únicas provincias de Azuay, Guayas y Quito, incorporadas a su propia constitución en 1808, no solo carece de fundamentación jurídica, política, histórica y real, sino que contradice y falsea la verdad histórica y objetiva.

Con razón, los delegados de Colombia a la Conferencia Tripartita de 1894 respondieron con ironía y criterio realista a los alegatos territorialistas del Ecuador: “Si Colombia reconociera que ese territorio (Maynas) había quedado formado con todo el que comprendió la circunscripción de la Presidencia de Quito, que tal como fue erigida en 1563 se extendía hasta los confines de la Guayana venezolana y al occidente y al norte hasta Antioquia y el Atrato, en la vecindad del Istmo de Panamá, carecería de todo derecho para intervenir en este litigio y nada, absolutamente nada, tendría que hacer con el Perú; porque aun dándole al Ecuador todo lo que este reclama con la Cédula de 1802, todavía no alcanzaría Colombia a lindar con el Perú”.

El Protocolo de Río no despojó al Ecuador ni mutiló su integridad territorial, puesto que le reconoció que efectivamente podía ser suyo lo que venía poseyendo. Tampoco puso bajo jurisdicción peruana una sola población ecuatoriana, ni representó cambio de nacionalidad para ecuatoriano alguno, porque en esa región amazónica no los había. El Protocolo confirmó la línea del statu quo de 1936 reconocida por ambos países y no representó, por consiguiente, desmembración territorial para el Ecuador.

Las relaciones internacionales deben desarrollarse en el terreno de las realidades del derecho y de la circunspección que corresponde a la dignidad de los Estados. Pero es una característica de la idiosincrasia del

Ecuador, en su relación con el Perú, pasar alternativamente de la conducta agresiva, exigente y provocadora a la actitud de queja y denuncia permanente, valiéndose para ello de todas las ventajas de su relativa gravitación continental. Por lo tanto, no puede tomarse seriamente al Ecuador cuando afirma que el Protocolo lo despojó de territorios que no poseía de hecho y de derecho. No hubo ni pudo haber relación alguna entre este instrumento internacional y la idea de conquista. Si hubiera sido así, el Perú podría haber retenido la Provincia de El Oro hasta el río Machala, en base a muy firmes títulos coloniales, pero no lo hizo, porque dicha circunscripción no estuvo incorporada a su constitución inicial. El Perú no quiso territorio ajeno sino que se le reconociera el propio. “Al tiempo del Acta de Lima de 1936, el Ecuador apenas poseía cerca de 115,000 Km². La diferencia entre esta superficie y la de los territorios de la disputa inicial es imputable a un siglo de errores e impotencia, no al Protocolo de Río”.

En cambio, el Perú, desde 1802 como Virreinato, y desde 1821 como República, está ininterrumpidamente de hecho y de derecho en el río Amazonas y en los territorios que conforman el antiguo Gobierno y Comandancia General de Maynas, de acuerdo con el *uti possidetis* y con el título incontrastable de la Real Cédula de 15 de Julio de 1802, reafirmado por la libre determinación de los pueblos de Maynas, que confirmaron el título colonial adhiriéndose por actos voluntarios y públicos al Estado peruano. “No ha habido en la historia diplomática del Perú y del Ecuador hecho bilateral o actitud de responsabilidad del Gobierno peruano que jurídicamente hubiera modificado en forma alguna la constitución inicial del Perú consolidada en ciento veinte años de vida independiente”.

Tampoco los anales del continente y la historia republicana del Ecuador registran un solo hecho o documento que permita a ese país probar que poseyó siquiera un punto en el río Amazonas o estuvo alguna vez en él. Ni una sola embarcación de bandera ecuatoriana ha surcado jamás el Marañón ni el Amazonas.

Por eso, el Protocolo de Río de Janeiro de 1942 no privó al Ecuador de posesión sobre el río Amazonas, por la sencilla razón de que nunca la tuvo. Lo afirman los propios ecuatorianos: “Para sostener con tanta audacia esta aseveración (que el Protocolo priva al Ecuador de un acceso al Amazonas), como ocurre a menudo, sería menester acreditar que antes del Tratado teníamos alguna posesión en la desembocadura de uno al menos de los ríos orientales en el Amazonas, o siquiera en el Maraón. La última esperanza de establecer una guarnición en la desembocadura del Santiago se perdió días antes del Acta de Lima (de 1936), en que se acordó el *statu quo*”.

Cuando un pueblo ha vivido y se ha desarrollado, como es el caso del Ecuador, sin una salida soberana y directa al Amazonas, es un sueño, una aspiración sentimental alimentada y sostenida por sus políticos como un objetivo nacional que debe prevalecer sobre cualquier consideración, sea jurídica, política, económica, histórica, geográfica o derivada de la misma realidad. Es por ello que el Ecuador no parece valorar, por ahora, los posibles beneficios económicos o comerciales que generarían la cooperación que el Perú le puede brindar en la región amazónica, dentro de los términos del Protocolo de Río. No. Su impotencia para extender sus posiciones o colonizar y desarrollar la región que pretendía disputar al Perú, antes de 1942, aun en circunstancias difíciles para el Perú, como durante la Guerra del Salitre y después de esta, ha revelado su incapacidad y frustración nacionales frente a la efectiva posesión mantenida por el Perú durante ciento cincuenta años en uso de sus derechos.

El Protocolo de Río, instrumento válido y perfecto, excluye claramente al Ecuador del Maraón. Antes de este instrumento, el Acta de Lima, de 1936, que definió el status posesorio de ambos países, demostraba que el Ecuador no había llegado al Maraón. Por eso, pretender una revisión de la línea de frontera fijada por el Protocolo de Río para obtener un acceso soberano y directo al Maraón es un objetivo irrealizable y fantasioso que el Perú jamás le permitirá alcanzar.

¿Por qué el Perú debe sacrificar su territorio que posee desde siempre, de hecho y de derecho? ¿Para satisfacer la aspiración sentimental del Ecuador de poseer un acceso territorial al Maraón, que no solo le es innecesario sino que jamás ha tenido?

Ninguna consideración es suficiente para que el Perú permita al Ecuador un acceso al Amazonas o al Maraón fuera del marco jurídico del Protocolo de Río de 1942. Esta determinación del Perú la conoce muy bien el Ecuador, pues corresponde a una posición nacional irreversible e irrenunciable de defensa de su patrimonio e integridad territoriales y de sus derechos ejecutoriados y respaldados por una posesión efectiva y continua.

El único derecho que asiste al Ecuador para reclamarse país con título para cursar el gran río proviene cabalmente del Artículo VI del Protocolo de Río de Janeiro. Desconocerlo no solo es una imposibilidad jurídica sino también una insensatez en función de los propios intereses nacionales del Ecuador.

En efecto, el Artículo VI del Protocolo de Río concedió al Ecuador, sin ser ribereño del gran río, derechos a la navegación del Amazonas y de sus afluentes septentrionales, equiparándolo con los mismos derechos y concesiones de los que gozan Brasil y Colombia, que sí son ribereños. Justamente, haciendo uso de esta prerrogativa, el Ecuador invocó el Protocolo de Río en defensa de su derecho a la libre navegación, con motivo del incidente ocurrido en el año 1953 en el río Curaray.

La condición amazónica del Ecuador depende del cumplimiento de sus obligaciones internacionales. No tiene otra forma de acceso al Amazonas sino acatar y cumplir el Protocolo de Río de Janeiro.

La entrada y salida naturales por el sistema fluvial amazónico de la riqueza potencial del oriente ecuatoriano no solo es una aspiración legítima sino, asimismo, una realización de vastos alcances frente a las posibilidades económicas que se derivan del comercio y la navegación concedidos por el Protocolo de Río. Al obtener por este Tratado lo que no tenía, el Ecuador podrá afirmar plenamente su condición de país

amazónico, porque transitar libremente por el Maraón y el Amazonas le permitirá también adquirir, por el simple hecho de cumplir con sus obligaciones internacionales, una mayor conciencia nacional, una mayor afirmación de su personalidad, una mayor proyección continental. Igualmente, le significará la realización de un objetivo nacional por más romántico y sentimental que este sea.

Desde 1931 hasta la firma del Acta de Lima de 1936, el Ecuador provocó repentinamente al Perú con intentos de introducir sus efectivos militares por los afluentes septentrionales del Amazonas, donde la presencia del Perú ha sido y es “una constante territorial, posesiva, jurisdiccional y política, de su integridad, del conjunto y de la continuidad de su existencia secular”.

Nuevos incidentes que se sucedieron en los años 1938, 1939 y 1940, provocados por el Ecuador, tuvieron por objeto tomar nuevas posiciones violando el statu quo de 1936. Ya en pleno conflicto, en carta abierta que publicó el 2 de agosto de 1941, don José María Velasco Ibarra se dirige a don Carlos Arroyo del Río, Presidente del Ecuador, para decirle que “En el exterior, muchos piensan que Ud. Fomentó los ataques del Perú para desviar problemas de política interna”. Resulta pues evidente que cuando la situación interna del Ecuador está por resquebrajarse es cuando más se provoca el conflicto.

La represalia del Perú contra las continuas agresiones militares ecuatorianas terminó en 1941 con el rechazo contundente por parte de las fuerzas armadas peruanas y, para evitar que esta situación se repitiera, al suscribirse en Río de Janeiro el Protocolo de Paz, Amistad y Límites entre los dos países, las fuerzas peruanas se retiraron a la línea de frontera señalada en el mismo pacto, esto es: al territorio secularmente peruano. Es así que el Protocolo de Río confirmó al Perú en la posesión de lo suyo y no quitó nada al Ecuador.

En pos de su quimera, el Ecuador osciló entre la necesidad de revisar el Protocolo y la imposibilidad de cumplirlo por ser inejecutable. Para la primera posibilidad, la revisión hubiera exigido el consen-

timiento del Perú, para lo cual nuestro país no estaba dispuesto. Para la segunda, se encontraba con la evidencia de que el Protocolo había sido ejecutado en su casi totalidad a lo largo de 1,600 Km. de frontera común. Entonces decidió ir más lejos y, apartándose del derecho y de la tradición jurídica del continente, declaró que el Protocolo de Río era nulo, con nulidad absoluta e insalvable, nulo ipso jure, de pleno derecho y, por lo tanto, inexistente, porque le fue impuesto y arrancado por la fuerza.

Contra todo lo que podría suponerse, el argumento de la fuerza fue el que invocó el Ecuador ante el árbitro para convalidar el Tratado de Guayaquil de 1829, pero no es aplicable al Protocolo de Río porque este, diferenciándose fundamentalmente del anterior, fue suscrito --y esto lo sabe perfectamente el Ecuador-- sin invocar como título una ventaja militar ocasional, sino sobre la base de los derechos tradicionales y de la posesión real de cada país, tal como lo sostuvo y expuso la diplomacia peruana en todas las instancias y ocasiones por las que atravesó la controversia secular peruano-ecuatoriana antes de su terminación definitiva con el Protocolo de Río de Janeiro de 1942, es decir, sobre una base efectiva, lógica, justa, jurídica, política y moral. El juego demagógico llevó a los políticos ecuatorianos a colocar a su país en una posición jurídica insostenible y absurda, y como tal condenada al fracaso.

El Protocolo de Río de Janeiro de 1942 es un tratado de límites, además de serlo también de paz y amistad. En el derecho internacional, los tratados de límites no son denunciables ni revisables, salvo de común acuerdo entre las partes. Por su esencia, son tratados perpetuos, fijan las fronteras de los países en forma definitiva. El principio del “pacta sunt servanda”, o sea el de que los tratados deben acatarse y cumplirse, está en la esencia del Derecho Internacional. La base del sistema jurídico mundial está en el respeto de los compromisos internacionales. Sin él, se quebrantaría en sus fundamentos el régimen de convivencia entre los Estados, no habría orden ni seguridad internacional, tampoco habría fronteras estables, solo caos y guerra.

Por eso, las cartas que constituyen la Organización de las Naciones Unidas y la Organización de los Estados Americanos consagran el principio del “pacta sunt servanda” como garantía de orden y paz en las relaciones jurídicas entre los Estados.

A pesar de tan insostenibles consideraciones jurídicas, lo primero que hizo el Ecuador fue dirigirse a los países garantes del Protocolo proclamando “su rechazo al írrito Protocolo de Río”. Como es sabido, los garantes desahucieron clara y terminantemente las pretensiones ecuatorianas en su célebre Nota del 7 de Diciembre de 1960, en la que recordaban al Ecuador que “es un principio básico del derecho internacional que la voluntad unilateral de una de las partes no basta para invalidar un tratado de límites, ni para liberarla de las obligaciones que él le impone”. Añadían que “solo la voluntad concordante de ambas partes podrá modificar sus estipulaciones o dar competencia a un tribunal internacional para que conozca de las cuestiones que el mismo pueda suscitar”; y que en virtud de tales razones, “mientras la voluntad soberana y concordante del Perú y Ecuador no disponga otra cosa,” los países garantes consideran que “el Protocolo de Río de Janeiro-firmado y ratificado por Ecuador y Perú y ya aplicado en su casi totalidad mediante actos prácticos de demarcación, a los cuales las propias partes atribuyeron el carácter de definitivo- es un instrumento válido y debe ser cumplido.”

Los esfuerzos del Ecuador se dirigieron entonces a la OEA, en demanda de un apoyo político a su tesis, pero allí también encontró el consenso de sus miembros de hacer respetar los tratados, especialmente los de límites, porque son la única garantía de orden y paz en el continente, a pesar de que muchos de ellos fueron firmados a raíz de conflictos armados y hasta de ocupaciones militares.

Por estas mismas razones y por los principios básicos que norman su existencia, entre los cuales se cuenta el fiel cumplimiento de los tratados, las Naciones Unidas tampoco ofrecen al Ecuador esperanzas de éxito. Estas posibilidades no existen cuando se trata de la Corte In-

ternacional de Justicia, que exige la voluntad concordante de las Partes para tratar las cuestiones que un tratado de límites pueda suscitar.

Entre 1942 y 1950, fueron colocados por las Brigadas Mixtas de la Comisión Demarcadora de Límites los hitos que señalan aproximadamente 1,600 Km. de la línea fronteriza. Sin embargo, como es sabido, en 1951, el Ecuador se negó a seguir demarcando la frontera en la Cordillera del Cóndor cuando faltaban 78 Km, alegando que la inexistencia del *divortium aquarum* Zamora-Santiago hacía inejecutable el Protocolo de Río. De esta manera, el Ecuador, que había recibido con beneplácito y acatado el fallo del árbitro brasilero Braz Dias de Aguiar, se rebeló intempestivamente contra él, poniendo en evidencia, una vez más, su constante repulsión al arbitraje.

Pero hay dos hechos que el Ecuador pretende ignorar. El primero es que el fallo del árbitro Dias de Aguiar de 1945, aceptado por el Perú y por el Ecuador, es muy claro y preciso respecto a la demarcación de la frontera en la zona de la Cordillera del Cóndor. Tan ejecutable es el Protocolo que la Comisión Mixta peruano-ecuatoriana siguió colocando hitos en la línea de frontera, dos en la sección sur y siete más en la sección norte, tres años después que los Estados Unidos de América presentaran, en 1947, el plano aerofotogramétrico que había levantado de esa zona su Fuerza Aérea, el que, según el Ecuador, revelaba la inexistencia del divisor de aguas Zamora-Santiago.

Pero el divisor de aguas existe y el plano norteamericano lo comprueba. Aun, cuando no fuese así, esto no quiere decir, de manera alguna, que el Protocolo es inejecutable cuando ya lo ha sido en casi la totalidad de los 1,600 Km. de frontera. Dias de Aguiar, citando al tratadista brasileño Hildebrando Accioly, expresa en su fallo que el sentido literal, si está en contradicción con el objetivo manifestado en el tratado, no debe excluir la interpretación más amplia, indispensable para llevar la línea de frontera desde el San Francisco hasta el Yaupi por la línea natural más directa y fácilmente reconocible. De manera que sostener, como lo hace el Ecuador, que lo principal no estriba en la línea sino en

el divisor de aguas situado entre dos puntos de esa línea constituye una falacia evidente.

El segundo hecho que debe recordar el Ecuador es que el Protocolo le concedió derechos de navegación en el Amazonas y sus afluentes septentrionales, pero no le concedió posesión territorial en sus orillas o en las del Maraón. Lo cual, como dice D. Alberto Ulloa, “habría sido una imposible y absurda revocación de siglos de realidad histórica”.

Con estos antecedentes y ante estas realidades, el Ecuador se abstuvo de formalizar oficialmente la denuncia del Protocolo de Río de Janeiro, pero adoptó una nueva posición: llegar a una transacción honrosa con el Perú sobre la base de obtener un puerto en el Amazonas. Se buscaba ahora, en el vecino país, una solución de índole política para alcanzar sus objetivos.

Paralelamente, una serie de hechos ocurridos poco después coadyuvó a crear un nuevo clima de cooperación y acercamiento entre los dos países, lo que se materializó en el campo de la integración fronteriza con la firma de cinco convenios sobre aprovechamiento de las cuencas hidrográficas binacionales: Puyango-Tumbes y Catamayo-Chira, constitución de la Comisión Económica Permanente peruano-ecuatoriana, tránsito de personas, tránsito de vehículos y sobre régimen uniforme de ferias fronterizas. Otro factor de aproximación decisivo en esta etapa fue, asimismo, la defensa común de los países de la Comisión Permanente del Pacífico Sur de los recursos marítimos de las 200 millas de mar adyacentes a sus costas. El objetivo común de la integración subregional andina se sumó, por último, a esta relación de factores concurrentes, abriéndose paso, de esta manera, un diálogo constructivo entre el Perú y el Ecuador.

A pesar de la nueva tónica de las conversaciones entre los dos países, persistió la actitud ecuatoriana basada en el supuesto e irreal criterio de interpretar la buena voluntad del Perú al diálogo como disposición a concederle acceso “soberano y directo” al Amazonas, eliminando con ello toda posibilidad de entendimiento en materia de cooperación

amazónica. Ecuador, entonces, decidió pasar de las palabras a la acción.

En 1981, la situación no era la misma que en 1941 pero, por los factores señalados, la inestabilidad del régimen en el poder y la presión interna juegan otra vez un rol decisivo en la estrategia que Ecuador decide poner en ejecución, y que no es otra que la misma política de abierta, coordinada y simultánea violación de la frontera en el tramo no demarcado de la Cordillera del Cóndor, donde se venía registrando un número cada vez más creciente de incidentes armados e incursiones provocadas por los efectivos militares del Ecuador.

En efecto, hasta entonces, el Ecuador había respetado la frontera existente en la Cordillera del Cóndor. Así, los puestos militares ecuatorianos se situaron en la vertiente occidental de la Cordillera y los peruanos en la vertiente oriental de la misma, separados por la línea de altas cumbres, constituida como frontera entre los dos países.

Sin embargo, empeñado en desconocer la existencia de frontera alguna en el tramo sin demarcar en la Cordillera del Cóndor y deducir de ello que es “tierra de nadie” por donde puede abrirse paso al Marañón, el Ecuador elaboró un cuidadoso plan de penetración en territorio peruano en la vertiente oriental de la Cordillera. Subrepticamente, sus tropas empezaron a abrir trochas, talar bosques, edificar trincheras y casamatas en sitios previamente elegidos y, con la ayuda de la aviación, transportar materiales, equipo, herramientas, armamento y municiones que servirían para levantar y acondicionar las cuadras e instalaciones de la misma forma que en el verano de 1995, pero por otra trocha.

Como resultado de este conflicto, se dieron conversaciones entre los dos países. El 1º de abril de 1981, el Gobierno del Perú entregó un Memorándum a los representantes de los cuatro países garantes, documento en el que fija el status posesorio del Perú y Ecuador en el tramo de 78 Km. sin demarcar en la frontera, en base a las claras y terminantes precisiones geográficas expresamente registrados por la delegación militar ecuatoriana en su nota del 5 de marzo. En su punto 4, el Memorándum dice que “Por consiguiente, la línea de las altas cumbres de la

Cordillera del Cóndor constituye frontera entre el Perú y el Ecuador en dicha zona y corresponde a la que, de conformidad con el Protocolo de Río de Janeiro de 1942, precisa técnicamente el fallo del árbitro brasileño Dias de Aguiar”. Una copia del citado Memorándum fue distribuida en esa misma fecha al resto de los representantes diplomáticos de los países americanos acreditados en Lima.

En el año de 1948, surge una divergencia en la Comisión Mixta Demarcadora de Límites concerniente a las interpretaciones del Perú y Ecuador acerca del fallo de Días de Aguiar sobre el recorrido que debería seguir la línea de la frontera entre el hito ubicado en la confluencia de los ríos Yaupi y Santiago y el hito Cusumaza- Bambuiza del 18 de Agosto de 1948. Se dejó constancia del desacuerdo, dejando cada una de las partes registrada su interpretación: Para el Ecuador, ambos hitos debían unirse por una línea geodésica. Para el Perú, en cambio, la frontera seguía por el contrafuerte hacia el norte, llegando casi hasta el río Santiago.

Esta área de la frontera fue precisamente motivo de incidentes entre destacamentos peruanos y ecuatorianos en el año 1991. Al parecer, el origen de este incidente surge de la preocupación por parte del Ejército ecuatoriano acerca de la ubicación del puesto de vigilancia peruano Pachacútec, así como la preocupación por parte de las Fuerzas Armadas peruanas por la localización del puesto de vigilancia ecuatoriano Teniente Ortiz, ambos situados entre los dos hitos ya mencionados. Cada ejército sostenía que su puesto de vigilancia se encontraba ubicado en territorio considerado como propio.

Para evitar un choque armado en la frontera entre patrullas peruanas y ecuatorianas que se encontraban relativamente cerca unas de otras, los cancilleres del Perú y del Ecuador, Carlos Torres y Torres Lara y Diego Cordovez, respectivamente, acordaron verbalmente un procedimiento para superar la situación creada, acuerdo que el Canciller peruano llamó “Pacto de Caballeros” (26-8-91).

Por este acuerdo se fijaba una zona de seguridad común de 20 Km. entre los hitos Cusumaza-Bambuiza y la confluencia de los ríos

Yaupi y Santiago, para evitar nuevas situaciones de tensión militar. Como primera acción, se distanciaría a los efectivos militares de cada país en aproximadamente 2 Km.

Los cancilleres convinieron en reparar el hito Cusumaza- Bambuiza. Sin embargo, ello no fue posible, ya que el hito nunca fue encontrado por las comisiones bilaterales. Por lo que era necesario erigir un nuevo hito, lo que el Ecuador rechazó con el argumento de tener que seguirse el procedimiento establecido en el marco del Protocolo de Río de Janeiro.

El Ecuador se resistió a reponer el hito Cusumaza-Bambuiza, razón por la cual el acuerdo quedó sin efecto. Posteriormente, a mediados de Noviembre de 1991, el Primer Ministro peruano, Alfonso De Los Heros, declaró que el “Pacto de Caballeros”, como acuerdo verbal, había perdido su validez, ya que además una de las personas que lo habían acordado ya no se encontraba en su cargo.

Debido al auge económico por la producción de petróleo, las Fuerzas Armadas ecuatorianas consiguieron del poder político un ingreso destinado al armamentismo, con la denominación de “canon petrolero”, que les representó un presupuesto de aproximadamente 600 millones de dólares al año.

Se estima que con las primeras recaudaciones del “canon petrolero” de 1980 prepararon la penetración al territorio peruano por las nacientes del río Comaina de la Cordillera del Cóndor, con campamentos militares, los mismos que fueron detectados por las FFAA peruanas, que los derrotaron y expulsaron en 1981 (Anexo 8).

Con la experiencia de los fracasos estratégicos, tácticos, políticos y económicos del Falso Paquisha y la vigencia del “canon petrolero” y otras prebendas como bancos, fábricas, servicios, etc. que incrementan su presupuesto para la defensa, las Fuerzas Armadas ecuatorianas preparan la invasión de territorios peruanos por las nacientes del río Cenepa, detectando el momento más crítico de la coyuntura político-económica del Perú para ejecutar sus planes.

Las Fuerzas Armadas ecuatorianas intentaron crear una situación de conflicto y fracasaron con el llamado “Pacto de Caballeros” (en el Perú aún no había sido capturado Abimael Guzmán y el terrorismo estaba en auge). Asimismo, la vigencia del “canon petrolero” y otros beneficios se cumplían en 1995 y las Fuerzas Armadas ecuatorianas auscultaron la opinión política de su gobierno y decidieron la invasión, aprovechando los beneficios del “canon petrolero”. Paralelamente, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial condicionaban al gobierno para no distraer fondos en armamentismo. Esta situación crítica para las Fuerzas Armadas ecuatorianas hizo que se precipitaran las acciones ofensivas contra los puestos de vigilancia peruanos. Al parecer, sin el conocimiento del gobierno ecuatoriano, el mismo que ya había sufrido una sensible baja en su popularidad y no podía poner en evidencia esa contradicción con su Fuerza Armada en un tema tan sensible como el de la frontera y su aspiración de ser país amazónico.

El levantamiento indígena del Inti Raymi de 1990 pone en evidencia el carácter global y nacional, hasta entonces inédito, del campesinado ecuatoriano. Este demuestra que el movimiento indígena ha pasado a ser una fuerza social de enormes proporciones, ya que cuestiona su nacionalidad ecuatoriana, hecho gravísimo y sin precedentes en la historia del Ecuador y los grupos de poder de ese país. Especialmente, los terratenientes de las áreas de Quito y Guayaquil tratan de defender sus tierras con el mito de reconstruir la colonial Audiencia de Quito desde Esmeralda hasta el Brasil. Para este propósito, el chivo expiatorio resulta ser el Perú, que (según proclaman para engañar a sus masas indígenas e indomestizas que se enfrentan cada vez con más fuerza a esos grupos de poder) había “invadido” el Ecuador en 1941 y le había quitado 200,000 Km² de su territorio oriental. De este modo, manipulan a la opinión pública ecuatoriana, insinuando que ese Oriente era el Nuevo Dorado o el Fantasmal país de la canela.

Por lo tanto, un nuevo móvil se suma a las incursiones ecuatorianas en nuestro territorio: la necesidad de conseguir nuevas tierras para

repartirlas entre la masa de campesinos que presionan por ello.

Información periodística indica que el Ecuador explota yacimientos mineros, entre ellos de oro, en la zona occidental de la Cordillera del Cóndor, en las nacientes del río Cenepa y el río Comaina. No se conocen estudios ni exploraciones mineras ni petroleras, salvo un estudio efectuado entre los años 1981 y 1991 en la desembocadura del río Cenepa al Marañón, que con la utilización de dragas y maquinaria pesada concluyeron que en 25 millones de m³ existe un promedio de 0.4 gramos de oro por metro cúbico, desconociéndose su rentabilidad.

Se sabe también que desde la existencia de los diversos puestos de vigilancia militares del sector Cenepa, a partir de Chávez Valdivia, los soldados lavaban oro en forma artesanal, consiguiendo en el mejor de los casos 1 gramo de oro por día.

Resulta pues que la Cordillera del Cóndor y sus alrededores es aún inexplorada, como tantos otros lugares del Perú.

La Zona de los incidentes se localiza entre el hito “20 de Noviembre” por el norte y la margen izquierda de la naciente del río Cenepa, en un sector no demarcado de la Cordillera del Cóndor. Como se puede apreciar, el área descrita, de acuerdo al fallo de Días de Aguiar y a la divisoria de aguas identificada en el levantamiento aerofotográfico norteamericano de 1947, pertenece al Perú.

A pesar de no haber sido culminada la demarcación en un pequeño tramo del sector de la Cordillera del Cóndor, el Perú y el Ecuador han ejercido sus respectivas posesiones territoriales ajustándose de hecho a esta Cordillera como límite entre ambos países. La demostración de esta situación posesoria reside en que los puestos de vigilancia peruanos se han ubicado siempre en la vertiente oriental de la Cordillera, y los ecuatorianos en la vertiente occidental. Esta situación fue incluso reconocida internacionalmente en 1981, cuando quedó demostrada la ilegal ocupación por parte del Ecuador de los puestos “Falso Paquisha”, “Falso Mayaico” y “Falso Machinasa” en el sector oriental de la Cordillera del Cóndor, esto es, en territorio peruano.

Tal como se señala en el Comunicado Oficial 001-95 de la Cancillería peruana, el 9 y 11 de Enero de 1995 patrullas del ejército peruano respondieron a disparos efectuados por una patrulla ecuatoriana en el lugar denominado por el Ecuador “Cueva de los Tayos”, ubicado en las inmediaciones del río Cenepa, en la vertiente oriental de la Cordillera del Cóndor, territorio peruano conforme el Protocolo de Río de Janeiro y el arbitraje de Dias de Aguiar.

Ante esta inaceptable actitud del Ecuador, el Perú reaccionó ponderadamente, propiciando una solución diplomática y pacífica mediante el diálogo directo entre ambos gobiernos.

En este proceso diplomático, el gobierno del Ecuador, en un reconocimiento explícito sin precedentes del Protocolo de Río de Janeiro, recurrió a los mecanismos previstos en dicho tratado, convocando a los embajadores de los países garantes para solicitarles la cooperación de sus gobiernos en la solución de la situación fronteriza.

El Perú, motivado por esta positiva actitud del Ecuador, saludó tal decisión y reiteró su disposición a culminar el proceso demarcatorio de conformidad con el Protocolo de Río, para eliminar definitivamente las tensiones que perturban periódicamente la convivencia entre ambos países.

Como es de conocimiento público, sorpresivamente y en pleno proceso diplomático de consultas, dos horas después del antes referido pronunciamiento peruano del 26 de enero, un helicóptero ecuatoriano bombardeó un puesto de vigilancia peruano ubicado aproximadamente a 4 Km. de la línea de frontera de nuestro territorio. En ese ataque murió el Teniente EP William Guzmán Espinoza y el Suboficial Segundo Minchay Infante. Acontecimiento gravísimo que pudo dar lugar a una reacción peruana de mayores consecuencias.

Ante esta agresión y en defensa de nuestra integridad territorial, las Fuerzas Armadas iniciaron acciones militares destinadas a evitar la infiltración de patrullas ecuatorianas en la vertiente oriental de la Cordillera del Cóndor. Por instrucciones precisas del Consejo de Defensa

Nacional, dichas operaciones se llevaron a cabo sola y exclusivamente en territorio peruano.

El Capitán FAP Juan Gómez Vera, narra en su artículo “MEMORIAS DE COMBATE” lo siguiente:

“El 27 de enero se dio la orden de atacar un Puesto militar ecuatoriano infiltrado en el Alto Cenepa, para lo cual se realizó el planeamiento con un helicóptero MI-8 del Ejército Peruano y dos helicópteros FAP: un MI-25 y un MI-17.

Despegamos a las 10:00 horas y atacamos dicho objetivo a las 10:57, sin novedad. Logramos destruirlo, pero uno de nuestros helicópteros recibió el impacto de la artillería liviana y armas antiaéreas de calibre “50” del enemigo, cuyos fogonazos pudimos apreciar a distancia.

El día 28 se nos comisionó para atacar otro puesto enemigo con un MI-8, pero nuestras naves debieron retornar de inmediato por mal tiempo. Nosotros continuamos la navegación rasante llegando al puesto peruano “Cahuide” de donde salimos a atacar; en ese lugar recibimos fuego cruzado de artillería de pequeño calibre por lo que retornamos a la Base de Ciro Alegría sin novedad.

Esa noche se nos ordenó hacer el planeamiento para la siguiente misión a fin de atacar Falso Tiwinza, la cual se llevaría a cabo luego de un bombardeo de ablandamiento.

Salimos con un MI-17 y un MI-25 de la FAP; luego de una navegación rasante y a una distancia de 1,700 m. de “Chequeiza” hice un pequeño “Zoom” para ver el blanco, y en ese momento desde gran altura sobre el objetivo notamos el humo y el despegue de un misil que venía en rumbo de colisión hacia nuestro helicóptero.

La tripulación, demostrando en todo momento serenidad, me dio la firmeza necesaria para enfrentar el misil. Cuando observé el impacto era inminente. Hice una maniobra evasiva bajando la colectiva con viraje a la derecha, lo que evitó el contacto, y más bien se escuchó el ruido del misil mezclado con el de los motores MI-17.

Por un momento pensé escuchar una explosión muy cerca, lo

que no se produjo sino más bien un largo silencio, que incluso me hizo creer que se había plantado el motor, pero no fue así: el misil había pasado milagrosamente por entre las palas.

Luego atacamos el puesto enemigo logrando batirlo y cuando hice la evasión viré hacia la izquierda, y contraataqué el lugar de donde habían disparado el misil; giré apresuradamente y en forma rasante me alejé del blanco. Una vez restablecida mi maquina pregunté por el helicóptero número dos, el operador de la torre de control respondió que se encontraba atrás.

Al retorno, mi copiloto indicó que un segundo blanco estaba a la derecha del objetivo destruido por lo que después de reciclar los “Switchs” de armamento regresamos a atacarlo dando en el blanco, luego de la evasiva por la izquierda regresamos en vuelo rasante a Ciro Alegría donde contamos tan exitosa experiencia”.

Cronología del conflicto

Días 9 y 11 de enero de 1995.

- Patrullas peruanas responden el ataque de las fuerzas ecuatorianas en “Cueva de los Tayos”.

Día 12

- El Ministerio de Defensa del Ecuador, el día 12 de enero, emite un boletín de Prensa señalando que el 9 y 11 de enero fueron detectadas dos patrullas peruanas en territorio ecuatoriano. La primera de ellas fue capturada y devueltos sus integrantes, mientras que la segunda abrió fuego contra las posiciones ecuatorianas.

- El Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador emitió un boletín de Prensa consignando la enérgica protesta expresada por el Embajador del Ecuador en Lima sobre los “Actos Violatorios” referidos.

Día 13

- El Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, mediante el Comunicado Oficial 001-95, señaló que los días 9 y 11 de enero patrullas del Ejército Peruano que cumplían misiones de vigilancia en territorio

peruano respondieron a disparos de una patrulla del Ejército Ecuatoriano.

Día 16

- El Ministerio de RREE del Ecuador reiteró su voluntad de llevar adelante conversaciones con el Gobierno de Lima, precisando además que se alcance una solución justa y digna en el problema territorial entre los dos países y que se reconozcan sus derechos amazónicos.

Día 20

- El Consejo Nacional de Seguridad del Ecuador reiteró que los problemas con el Perú deben continuar siendo tratados por la Cancillería en la forma como lo ha venido realizando dentro de un propósito conciliatorio.

- Una ayuda memoria de la Embajada del Ecuador en Lima expresa que no son aceptables los trabajos para construcciones militares permanentes iniciadas por el Perú de un Helipuerto en las inmediaciones de la Cueva de los Tayos.

Día 23

- Ecuador denuncia que helicópteros artillados peruanos sobrevolaron su territorio en la zona de litigio, de 350 Km², donde la frontera está sin delimitar.

Día 24

- El Consejo de Seguridad Nacional del Ecuador informó sobre vuelos de helicópteros peruanos artillados sobre territorio ecuatoriano, razón por la que el Presidente de la República convocó a los Embajadores de los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro y solicitó la cooperación de sus respectivos gobiernos para lograr una solución del problema.

Día 25

- Declaración de los Países Garantes del Protocolo de Río instando a proseguir el diálogo para evitar que se agraven las tensiones, tomando nota de la disposición manifestada públicamente por el Ecuador y el Perú de privilegiar la vía de la solución pacífica.

- El Ministerio de RREE del Ecuador señala que a partir del día

24 (en la noche) no ha habido incidentes en el río Cenepa, e informa sobre la convocatoria hecha por el gobierno de Brasil a los Embajadores del Perú y del Ecuador a una sesión de trabajo.

Día 26

- El Canciller Ecuatoriano reconoce, en declaraciones a la prensa, la vigencia del Protocolo y el rol de los garantes.
- El Ministerio de RREE del Perú emitió el Comunicado Oficial 002-95 desmintiendo que se hayan efectuado vuelos de helicópteros peruanos sobre territorio ecuatoriano e informando acerca de la convocatoria de los Embajadores de los Países Garantes para expresarles que el Perú sigue su Política Internacional de Acuerdo al Protocolo de Río y al fallo arbitral Braz Dias de Aguiar. En el mismo comunicado, saluda el reconocimiento de la vigencia del Protocolo por parte del Ecuador.
- El Ministerio de RREE del Perú emitió el Comunicado 003-95 denunciando el artero bombardeo a un puesto de vigilancia peruano, un día después del reconocimiento por parte del Ecuador de la vigencia del Protocolo de Río.
- El gobierno del Ecuador informó que ha sido localizada una patrulla peruana infiltrada en territorio ecuatoriano en la cabecera del río Cenepa.

Día 27

- Nota de la representante permanente del Perú ante la OEA dirigida al Secretario General de esa Organización, mediante la cual se denuncia el bombardeo efectuado a un puesto de vigilancia peruano.
- Comunicado del Secretario General de la OEA subrayando la importancia de las manifestaciones de las Cancillerías del Ecuador y Perú para privilegiar la solución pacífica de sus diferencias.
- El Comando Conjunto de las FFAA del Ecuador denuncia la infiltración de una patrulla peruana en la confluencia de los ríos Tiwinza y Cenepa.
- Declaración de la vocera del Departamento de Estado de Los Estados Unidos sobre la situación Peruano-Ecuatoriana, expresando que

el desarrollo de los acontecimientos le ha creado una profunda preocupación al gobierno de los EEUU y existen mecanismos para reducir las tensiones.

- Comunicación de los Países Garantes del Protocolo a los Gobiernos del Perú y del Ecuador, mediante la cual deploran el agravamiento de las tensiones, resaltan la necesidad de un pronto cese de las actividades militares y se ponen a disposición de las partes para cooperar en la superación del conflicto.

Día 28

- Boletín de Prensa de la Cancillería Ecuatoriana manifestando que el Ecuador concuerda con la necesidad del cese de las hostilidades.

- Nota del Canciller del Ecuador al Presidente del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas señalando que el Perú ha iniciado operaciones militares contra posiciones del Ejército Ecuatoriano ubicadas en territorio ecuatoriano.

- Declaración del Vocero del Secretario General de ONU señalando su preocupación por los últimos acontecimientos y aplaudiendo los esfuerzos de los Países Garantes y del Secretario General de la OEA.

- Nota del Viceministro de Política Internacional y Secretario General del Ministerio de RREE del Perú al Presidente del Consejo de Seguridad de la ONU señalando la agresión armada por parte del Ecuador en territorio peruano y la violación de la frontera establecida por el Protocolo de Río y el Fallo Arbitral de Dias de Aguiar.

Día 29

- El Comando Conjunto de las FFAA del Ecuador emite el Comunicado Oficial N° 9, mediante el cual denuncia la utilización por las FFAA peruanas de helicópteros con matrícula de los EEUU entregados para la lucha contra el narcotráfico.

- Comunicado Oficial del CCFFAA del Perú manifestando la continuación de las operaciones militares para expulsar a las tropas ecuatorianas del territorio peruano e informa sobre un helicóptero peruano abatido.

- La primera aeronave derribada en este infausto conflicto fue un helicóptero MI-8, el 29 de enero a las 13:35 horas, abatido por un misil en territorio nacional a 4 kilómetros al norte de Falsa Cueva de Tayos, en circunstancias que cumplía una misión de abastecimiento a nuestras tropas, falleciendo su valerosa tripulación: CAP ART Luis García Rojas, Tnte. INF Augusto Gutiérrez Mendoza, Tco. 3ra Victoriano Castillo Velarde, SO 1ra Rubén De la Cruz Huarcaya y SO 3ra Gustavo Begazo Gonzales. A estos valientes y sacrificados mártires del Glorioso Ejército Peruano nuestro agradecimiento y gratitud imperecedera.
- Comunicado del Gobierno de los EEUU y su Embajada en Lima declarando que es totalmente falsa la información divulgada por el Ecuador sobre los helicópteros de matrícula de los EEUU puestos a disposición del Gobierno del Perú para la lucha contra el narcotráfico.
- Nota de Prensa del Ministerio de RREE del Perú proponiendo una reunión a nivel de Viceministros de RREE, como acto preparatorio de una posterior reunión de Cancilleres con participación de los Países Garantes del Protocolo de Río.

Día 30

- Declaración de los Países Garantes del Protocolo de Río reiterando la necesidad de la suspensión de las operaciones militares e invitando al Ecuador y al Perú a una reunión de alto nivel diplomático en el contexto jurídico del Protocolo de Río.
- Comunicado Oficial N° 004-95 del Ministerio de RREE del Perú aceptando la invocación de los Países Garantes del Protocolo de Río.
- Reunión del Consejo Permanente de la OEA con las intervenciones de los Representantes Permanentes del Perú y Ecuador. Se convoca a una reunión de consulta de los Ministros de RREE.
- El Presidente del Consejo de Seguridad de la ONU declaró que la situación en la Frontera entre el Perú y el Ecuador está fuera del ámbito de la ONU y OEA, y debe ser tratada mediante los mecanismos

AD-HOC que establece el Protocolo de Río de Janeiro.

- El Gobierno del Ecuador dispone el desplazamiento de misiones diplomáticas de representantes especiales a diferentes países como: EEUU, Costa Rica, Chile, Venezuela, Paraguay y Uruguay.

Día 31

- El Presidente del Consejo de Ministros y Canciller del Perú reiteró la mejor disposición para la paz y el diálogo del Gobierno Peruano. Por lo que expresó su confianza en la Reunión de los Países Garantes, en Brasil, para llegar a una solución pacífica.

- El Colegio de Abogados de Lima afirmó que, al intentar desconocer unilateralmente el Protocolo de Río, el Ecuador ha adoptado una posición insostenible que atenta contra la marcha de la historia y los fundamentos del Derecho Internacional.

- El Presidente de Ecuador advirtió que su Viceministro de RREE dejará la reunión en Río de Janeiro con los Países Garantes si el Perú no anuncia oficialmente el Alto al Fuego.

- Los representantes de los Países Garantes comenzaron una ronda de reuniones por separado con los Viceministros de RREE del Perú y del Ecuador.

- El Comité Cívico Tumbesino instalado a raíz del conflicto con el Ecuador convocó un mitin de apoyo al gobierno y las FFAA en su lucha contra el vecino país.

- El Gobierno de Alemania, mediante un comunicado, reconoce a la Reunión de Garantes del Protocolo como la única instancia facultada para lograr la solución del conflicto fronterizo.

- Se confirmó la detención en Ecuador de varios ciudadanos peruanos, todos ellos comerciantes del distrito de Aguas Verdes.

- El Secretario de Defensa de EEUU hizo un llamado al Perú y Ecuador para que solucionen su disputa fronteriza pacíficamente.

- El Embajador de Chile en el Perú aseguró que el Gobierno de Chile en todo momento ha actuado inspirado por su permanente posición pacifista, de apego a la fórmula del Derecho Internacional, en favor

de la solución pacífica de los conflictos y dentro del marco y aplicación del Protocolo de Río de 1942, del cual es Garante.

- Fuentes vinculadas a los Países Garantes afirmaron que el Perú había obtenido un triunfo diplomático al lograr la Reunión de los cuatro países y a la que asistió el Ecuador.

- Catorce militares ecuatorianos fueron capturados por las tropas peruanas durante la recuperación del territorio patrio.

- El Presidente del Perú informó al Consejo de Ministros y a los principales medios de comunicación del país sobre la real situación que existe en la frontera Peruano-Ecuatoriana y sobre la estrategia militar y diplomática que sigue el Gobierno.

- El Ministro de RREE de Canadá saludó la vigencia del Protocolo de Río e hizo un llamado a ambos países para que eviten una escalada futura de tensiones.

- El Conflicto en la frontera bloquea el comercio con Ecuador y Colombia, generando el atraso de un embarque de 1,200 Ton de productos minerales e hidrobiológicos.

- El Presidente del Perú en su mensaje a la Nación afirmó que la soberanía no es negociable y la solución final es culminar la demarcación fronteriza.

FEBRERO

Día 01

- El Perú plantea el cese del fuego con creación de una zona desmilitarizada, área que luego deberá ser revisada por una Comisión de Observadores de Países Garantes.

- Los Viceministros de RREE del Perú y el Ecuador, Eduardo Ponce y Marcelo Fernández, respectivamente, se encontraron y saludaron por primera vez desde el inicio de las negociaciones, en la ciudad de Río de Janeiro.

- El Presidente del Ecuador, Sixto Durán Ballén, viaja a Cumaná, Venezuela, para reunirse con sus colegas de ese país, Colombia, Panamá y Bolivia.

Día 02

- El Comunicado del Ministerio de RREE del Ecuador señala, entre otras cosas, que no se puede hablar de paz y simultáneamente agredir. Que el Presidente del Perú habla de solución definitiva y solución permanente, pero en ningún momento habla de solución pacífica. Que no existen tropas ecuatorianas en territorio peruano y que el Ecuador insiste en que cese el fuego y se respete el status de esa zona con la participación de observadores civiles y militares de los cuatro Países Garantes.

Día 03

- Declaración de los Presidentes de Bolivia, Colombia, Panamá y Venezuela en el contexto Cumbre de Cumaná. Instan a los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro a que acentúen los esfuerzos para terminar el conflicto.

Día 04

En vuelo nocturno, Falso Tiwinsa, en territorio peruano, fue bombardeada por 6 aviones Tucano.

El siguiente es un excepcional testimonio de un joven oficial de la Fuerza Aérea del Perú, el entonces teniente FAP “Acero”, Carlos Figueroa, que narra una misión de bombardeo sobre las fuerzas ecuatorianas infiltradas en la Cordillera del Cóndor peruano. El bombardeo lo efectuó una escuadrilla de aviones Tucano, nave monomotor a hélice que por su baja velocidad es adecuada para operar en esa agreste zona. Los hechos acaecieron en Febrero de 1995, y el relato corresponde a la Revista “Caretas” en su edición número 1352. He decidido transcribirla para todos aquellos que no han tenido aún la oportunidad de leerla. “A la medianoche del sábado 4 de febrero de 1995, el avionero que montaba guardia en los dormitorios de los pilotos de alerta tocó la puerta de mi habitación. Me llamaban para una misión de ataque aéreo nocturno.

De inmediato me puse el traje de vuelos y, mientras ajustaba los pasadores de las botas, repasaba mentalmente la ruta hacia el río Cenepa y trataba de imaginarme el objetivo que debería atacar, un blanco muy próximo a Base Sur.

Las fotografías aéreas tomadas por nuestros aviones y helicópteros no mostraban la ubicación de la artillería antiaérea y esta ya había logrado derribar un helicóptero del Ejército y otro de la FAP.

Teníamos también información que habían ingresado a territorio peruano tres helicópteros ecuatorianos, presumiblemente a dejar personal de comandos, posiblemente francotiradores, con el objetivo de derribarnos en pleno despegue.

A la 1.30 de la madrugada estábamos listos en la sala de conferencias para recibir la información e instrucciones de último minuto. Ingresó el Comandante del Escuadrón. Su rostro denotaba tensión, pero su mirada dura inspiraba confianza. Nos dijo que después del ataque nocturno debíamos replegarnos a la base, para evitar un posible contraataque de parte de los ecuatorianos. Eso implicaba navegar por la selva inhóspita por varias horas.

El comandante leyó el último reportaje meteorológico: tormenta eléctrica en desplazamiento cerca de la Cordillera del Cóndor, grandes formaciones de nubes intermedias en la ruta y una capa total de nubosidad que cubría el cielo a partir de los 4 mil metros de altura, en toda el área y hasta el objetivo. Además, durante la primera semana del mes de febrero la luna no era visible.

Esto era significativo porque, como debíamos emplear el visor nocturno, necesitábamos un poco de iluminación de la luz de las estrellas para que permita el mejor funcionamiento del visor. A menor luz de luna o de estrellas no se ve con claridad y puede producir una falsa imagen o sensación extraña, ocasionando una situación extremadamente peligrosa.

Al salir de la sala de conferencias, encontramos a los mecánicos de los aviones formados en fila, cada uno nos estrechaba la mano y nos deseaba la mejor de las suertes. Por primera vez sentí una sensación que podía

identificar entre angustia y satisfacción.

Subí al avión con mi pequeña linterna e iluminé los cientos de instrumentos esparcidos en la cabina, todo estaba OK. Arranqué el motor, debía mantener la radio muda para no alertar al enemigo, moví en círculos la linterna indicando que mi avión estaba listo, a lo largo de toda la pista de vuelos estaba distribuido personal con armamento a fin de cubrir nuestro despegue.

Recibí la señal y, con toda la potencia del motor, sin ninguna luz que alumbrase la pista, inicié el despegue, empleando el visor nocturno.

Al mirar a través del visor, solo se aprecia el color verde en diferentes tonalidades. Es como mirar a través de unos binoculares, es decir, sólo se ve un pequeño espacio dentro de un círculo. De allí la incomodidad del vuelo. La experiencia de los pilotos es muy importante para su empleo eficaz.

Durante la ruta al objetivo, navegamos 200 metros sobre la copa de los árboles para evitar ser detectados. En la selva se forma generalmente neblina en la madrugada, que reduce la visibilidad horizontal. Pensé en las tropas caminando abajo, en una zona terrible. Mi copiloto, como si me leyera el pensamiento, comentó la importancia de nuestra misión para que nuestras tropas avancen.

El vuelo hasta el río Cenepa demoraba varios minutos. Ya había transcurrido un tiempo y apreciábamos cada vez más cerca la tormenta. Aprovechábamos cada relámpago para ganarle a la noche y visualizar un poco más allá. Por un momento, el estallido de una secuencia de varios relámpagos me recordó el flasheo de las luces de la discoteca para menores del Club de Ancón de la FAP. Allí, con mi esposa, en los primeros días de enero, habíamos enseñado algunos pasos de baile a nuestros dos hijos. La turbulencia nos indicaba que estábamos muy cerca de las grandes nubes, lo que hacía que nos concentráramos totalmente en los instrumentos del avión. Sabíamos que por ningún motivo deberíamos entrar a una de estas tormentas.

Faltaban cinco minutos para llegar al blanco. Nos encontrábamos a ma-

yor altura para librar las montañas. La neblina había quedado abajo, por lo que pudimos apreciar el perfil de los cerros por donde debíamos ingresar y descender.

Por momentos, me asaltaban las dudas, ¿habíamos realizado un buen estudio del terreno a través de la foto aérea y del mapa? Un error de apreciación significaba estrellarnos con nuestras bombas en alguna montaña. Faltaba un minuto para efectuar un pronunciado picado y soltar las bombas. A través de los auriculares escuché la respiración agitada de mi copiloto y me di cuenta que yo también estaba igual o más. Coloqué el switch del oxígeno para que ingrese puro.

Aunque la visibilidad mejoró parcialmente, teníamos la tormenta casi a nuestro costado. Pensé que el estruendo de la tormenta cubriría el sonido de nuestros motores, evitando que el enemigo nos escuche y active su artillería antiaérea.

Ya podía determinar las cumbres de las montañas a ambos lados. Sólo 15 segundos más, me repetí mentalmente. Estaba visualizando mi blanco tenuemente. Busqué otras referencias alrededor y confirmé que ese era mi punto de ataque. ¡Ahora!, le grité a mi copiloto. Él sabía que tenía que prepararse para una maniobra brusca, debido a la topografía del terreno. Durante la noche es fácil desorientarse en un avión, no saber en qué posición se encuentra uno, confundir el cielo con la tierra, interpretar erróneamente los instrumentos.

Estaba sobre el blanco. Un rápido giro del ala de mi avión me permitió colocar el ángulo de ataque correcto. Conforme descendía dentro de la quebrada, esta se oscurecía. Al coincidir la mira de mi avión con la velocidad y la altura en el punto de ataque, apreté el botón y sentí como se descolgaban las cuatro bombas, de 300 kilos cada una, de las alas. Confirmé la salida de todas las bombas a través de las luces indicadoras del panel de armamento. Ahora había que efectuar una rápida subida, pues el cerro de adelante o las esquirlas de mis propias bombas podían impedir que retorne sano y salvo.

Escuche las detonaciones. Inicialmente, pensé que la artillería antiaérea

podía estar disparando, por lo que el copiloto tomó los controles del avión mientras yo intentaba ver, a través del visor nocturno, los fogonazos de los cañones. Pero felizmente eran las explosiones de nuestras bombas que estaban reventando en el blanco mismo.

Habían transcurrido tres minutos desde el ataque y seguíamos volando paralelamente a la línea de frontera. Yo seguía mirando a través del visor, para tratar de atisbar una posible interceptación aérea de los KFIR ecuatorianos enemigos. Los demás pilotos también habían cumplido su misión y seguíamos todos juntos.

Conforme avanzábamos dejamos atrás la tormenta. En el camino sobrevolamos la base de donde habíamos partido. Sabíamos que el personal de tierra estaba esperando alguna señal, por lo que prendimos momentáneamente nuestras luces.

Seguramente, después que contaron angustiosamente los seis aviones, brincaron de alegría y se metieron sonrientes en sus trincheras a esperar el amanecer.

Durante las varias horas de travesía, miraba la majestuosidad de la transición de la noche al amanecer. Muchas veces lo he visto, en prácticas y otras misiones, pero ese día tenía un significado especial para mí. Ese día he hecho honor a mi Fuerza Aérea, desde ese día aprecio mejor las cosas y, sobre todo, agradezco a Dios por estar de este lado, narrando esta historia en honor a mis compañeros caídos en combate. Solo le pido al Señor Todopoderoso que nos proteja en la próxima misión.”

Día 05

- La reunión de los Países Garantes del Protocolo de Río de Janeiro concluyó sin un acuerdo de cese el fuego entre el Perú y el Ecuador. Una declaración final de los Países Garantes manifiesta que el Ecuador informó que demandaría todavía algún tiempo para examinar el proyecto del acuerdo adoptado por los Países Garantes, con el concurso del Perú y el Ecuador, para poner fin a los enfrentamientos.

- El Vicecanciller del Perú afirmó que la reunión de los Países Garantes no ha culminado en un fracaso como lo señalan las agencias

internacionales de noticias sino que, al contrario, ha dejado abierta la posibilidad de continuar su gestión y seguir planteando acciones posteriores para una solución duradera.

- El Presidente del Perú afirmó que su país agotará todos los mecanismos de la vía diplomática enmarcados en los términos del Protocolo de Río para dar solución definitiva al conflicto armado con el Ecuador, país del cual lamentó su actitud de no firmar la declaración final de Río.

- El Ministerio de RREE del Perú emitió un comunicado dejando constancia que el Perú estuvo dispuesto a suscribir el proyecto de acuerdo preparado por los Países Garantes, y que el Gobierno del Ecuador informó que el examen del documento demandará todavía algún tiempo para su estudio.

- El Embajador Eduardo Ponce afirmó que con la suscripción de la declaración de los Países Garantes concluye la primera fase del proceso de negociaciones.

- El Presidente del Ecuador afirmó que las negociaciones continuarán en Brasilia a nivel embajadores.

Día 06

- Mediante un Comunicado, la Cancillería peruana señaló que la reunión de los Países Garantes a nivel de Vicecancilleres concluyó el 5 de febrero con una declaración final. Sin embargo, las coordinaciones diplomáticas continuarán en Brasilia los próximos días.

- El Comunicado de la Cancillería ecuatoriana indica que el Ministro de RREE del Ecuador precisó que su gobierno aún “está evaluando” la propuesta de alto el fuego de los Países Garantes del Protocolo de Río.

- Mediante un Comunicado, las FFAA del Ecuador dijeron que “hoy fue bombardeado el destacamento ecuatoriano de Cóndor Mirador por parte de la aviación peruana, ampliando nuevamente las operaciones fuera del área de conflicto”

- Es declarado desaparecido un Avión Camberra de la FAP. Tripulado por el Mayor FAP Percy Phillips Cuba y el Mayor FAP Miguel Alegre Rodríguez.

Día 07

- El Canciller del Perú rechazó la contrapropuesta de paz del Ecuador y la calificó de “inaceptable”, por considerar que contiene condiciones que fueron descartadas por los Garantes durante la última reunión en Brasil.

- El Secretario de Estado Norteamericano para Asuntos Interamericanos, en conferencia de prensa en Washington sobre las negociaciones que se realizaron en Río, señaló que la cuestión fronteriza es tema políticamente difícil para el Ecuador, al mismo tiempo que EEUU no se opondrá a que Cancilleres de la OEA traten acerca del conflicto armado.

- El Comunicado N° 18 del CCFFAA de Ecuador desmiente enfáticamente la versión del Perú sobre la recuperación de zonas de conflicto y sostiene que la aviación ecuatoriana no ha realizado incursión de ningún tipo sobre asentamientos o poblaciones civiles peruanas.

- Es derribado el helicóptero MI-25. Fallecen el Coronel FAP Marco Schenone Oliva y el Capitán FAP Raúl Vera Collahuazo.

El General FAP Eduardo Maraví Lindo, piloto del helicóptero MI-25 de la escuadrilla de ataque, narra este vuelo en su artículo

“EMBOSCADA FATAL”:

No lo podía creer, era el día “D” para nosotros, con orden del Comandante del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones, para atacar un objetivo en el Cenepa. Luego de realizar el planeamiento, el 07 de febrero de 1995, despegamos de Ciro Alegría a las 13:52 horas; encontrándonos volando en nuestra primera misión de ataque real; éramos el tercer grupo que estaba en la zona de combate, acabábamos de relevar al grupo saliente. Desde mi cabina, con suma atención observaba a los dos helicópteros que me perseguían, podía percibir los pensamientos de los tripulantes, que al igual que yo sentían en esos momentos la emoción que nos embargaba de poder defender a nuestra patria, con los medios que había puesto en nuestras manos debíamos ejecutar todo lo aprendi-

do y de la mejor manera para lograr con éxito la misión encomendada. Era un vuelo muy especial, mejor dicho un día muy especial, diferente a todos los vividos, un día en que vi a mis compañeros de Escuadrón con el rostro fruncido en una mezcla de decisión, preocupación y angustia por lo que estaba pasando nuestro país.

El Comandante del Componente Aéreo nos reunió en la sala de Planeamiento y dio la orden de atacar simultáneamente los puestos de Changos y Tiwinza, los cuales eran objetivos decisivos y su destrucción y o neutralización era de gran importancia para culminar con la recuperación de nuestro territorio hasta ese momento violado por el Ecuador.

Ya estábamos en la Sala, ubicando los puntos sobre la carta a escala 1/50,000 del Ejército Peruano, discutiendo la navegación más segura, el mejor eje de ataque y el armamento que emplearíamos.

El “Ñato Colina”, Jefe del Departamento de Operaciones del Escuadrón, leyó la Orden de Misión, enterándonos de las tripulaciones que conformarían la operación, una escuadrilla para Changos y una patrulla para Tiwinza.

Despegamos y nos reunimos en formación de combate, como Chalán Tres, estaba muy concentrado en mi chequeo cruzado:

- Velocidad, altura, posición.
- Velocidad, altura, navegación.
- Instrumento de motor, panel de armamento.

¡Recuperar nuestro territorio!

- Velocidad, altura, posición. ¡Mi familia!

Mi familia, incluida en el marco histórico de mi país, que detrás de su miedo y preocupación se sentiría orgullosa al saber que el esposo, el padre, el hijo, el hermano defendía en forma decisiva lo que ellos no podrían hacer, para que en el futuro ellos puedan vivir en paz y dentro de un país soberano.

Tenía la navegación clavada en el cerebro, la había memorizado a la perfección, los rumbos, tiempo, etc... que me llevaría a mi objetivo, Ciro Alegría, La Poza, Río Chinganaza, Río Cusaga, PIA, PD, Chan-

gos, para atacar a las 14:30 horas en la que lanzaríamos la Escuadrilla de los Chalanés, 128 cohetes cada uno en dos ráfagas de 64 cohetes, con un intervalo de 5 segundos, un ataque de abajo hacia arriba en forma de rastrillo en formación escalonada a la izquierda, ya que teníamos información de que la Defensa Aérea ecuatoriana era muy limitada en lanzar su munición de arriba hacia abajo (ángulo negativo de disparo). Para luego salir efectuando maniobras evasivas y retornar.

Volaba y meditaba a la vez, el Comandante Sebastiani iba adelante como guía, yo confiaba plenamente en mi guía, lo conocía desde alférez, fue mi instructor en el Grupo Aéreo N°3 y luego en el Grupo Aéreo N° 2, el Ñato era su artillero, ambos conocían la zona y contaban con la experiencia requerida para guiarnos al objetivo y cumplir la misión con éxito.

Había algunas dudas que quedaron en el aire durante el planeamiento, por ejemplo, la defensa aérea del enemigo, posición y magnitud, información meteorológica de la zona, dudas que enturbiaron en algo la confianza, pero que supimos superar en forma profesional.

Luego de chequear el punto inicial de ataque (PIA) a la hora planeada, tras haber realizado la navegación de contorno en un terreno tan accidentado, nunca había sentido al MI-25 tan confiable y preciso para una navegación. Sus motores me daban la fuerza que requería para el tipo de vuelo, su conexión con la palanca colectiva ese día se había reforzado; sus palas, la palanca cíclica y mi mano derecha eran una sola extremidad. Ya estaba allí en el eje de ataque, no lo podía creer, mis pensamientos eran una mezcla de emoción y orgullo, el vuelo había quedado atrás, yo pensaba en mi posición de Tres, en escalón a la izquierda. Entonces vi que Chalán Guía levantaba la nariz disparando su primera ráfaga de cohetes, el Chalán Dos y yo disparábamos simultáneamente sobre el objetivo, nivelamos por unos segundos para luego jalar nuevamente para disparar la segunda ráfaga, controlando mi separación lateral con respecto al elemento Dos para no afectarle con mis cohetes, vi que el Guía soltaba su segunda descarga sobre Changos, puse el dedo índice al

gatillo esperando que el Dos dispare, y fue cuando vi estallar convirtiéndose en una bola de fuego ¿Qué pasó? ¡No puede ser!

¿Esto es una pesadilla? Dirigí mi vista al Guía mientras me separaba del “Negro Schenone” virando y quitándole potencia para que no me afecte el fuego enemigo y las partículas metálicas desprendidas por la explosión, quedé perplejo al ver que volaban hacia el Guía por lo menos media docena de misiles dejando tras sí una estela de humo zigzagueando, mostrando un vuelo irregular, señal que buscaban su presa.

Sentí que el Guía estaba acorralado, que lo perdía, que los misiles lo buscaban para derribarlo, era una emboscada fatal, vi nuevamente al Negro, seguía en llamas y fue en ese instante que me percaté que había misiles volando hacia mí, los reconocí de inmediato por la señal fumígena que dejaban a su paso, una luz roja emitida por uno de ellos me impresionó por la rapidez con que se acercaba a mi helicóptero, pensé que debía salir inmediatamente de ese infierno, viré bruscamente por la izquierda y presioné el pedal de la misma forma para glizarlo y adquirir un vuelo en pique al lado contrario al misil, grite a mi artillero “Flare” lo que creo que nos dio más posibilidades para esquivarlos, mientras caía esperaba el impacto del misil, los segundos se hicieron más largos, y el misil no me tocaba, los árboles estaban cada vez más cerca, iba a estrellarme, jale el helicóptero con la cíclica para poder nivelar pero no respondía, al parecer tuve inversión de mandos, debido al jalón brusco que realicé al esquivar al misil, no tenía altura suficiente para poder realizar los procedimientos de salida de esta situación, entonces atiné a darle más potencia con la colectiva logrando levantar la nariz del helicóptero a la vez que recuperaba el mando cíclico.

Pude esquivar los obstáculos del terreno y continué el vuelo rasante alejándome de ahí, por unos segundo no supe que hacer, me sentí solo, pensé que el guía también había sido derribado, alerté a mi artillero y al mecánico para que observaran si continuaban atacándonos o si veían aviones enemigos tratando de interceptarnos, no fue así, continué navegando y a los 5 minutos escuche el llamado del Guía rompiendo la

radio el silencio, contesté como Chalán Tres y me preguntó por el Dos, le comuniqué lo que había visto y decidimos encontrarnos sobre el río Santiago para el retorno a Ciro Alegría.

En este retorno pensaba solo en lo sucedido, tuve una rara sensación, mezcla de dolor y pena por lo sucedido, pero sobretodo los admiraba, me sentía orgulloso de ellos, los imaginaba camino a la inmortalidad. Yo los conocía bien, con el Comandante Schenone trabajé seis años de mi vida en el Grupo N° 2, fue un verdadero amigo, aprendí de él muchas cosas, también fue mi instructor en vuelos y Comandante del Escuadrón Aéreo, era muy dedicado y metódico en las cosas que hacía, fue un excelente orador.

Nunca se molestaba, tomaba las cosas de la manera más práctica posible, era buen esposo y excelente padre.

Raúl Vera también fue un excelente amigo, conocí a sus padres y hermanos, ellos lo consideraban un ejemplo familiar, siempre se mantenía a la vanguardia con la tecnología, aprendiendo siempre algo más, volamos muchas misiones de entrenamiento juntos y demostró siempre estar al día en sus procedimientos. El SO1 FAP Díaz Cabrel, mecánico del helicóptero que iba con ellos, siempre estaba preparado para salir a volar en cualquier momento, siempre presente, se anticipaba a todo y con gesto de colaboración y respeto a sus superiores.

Llegamos a Ciro Alegría y todos sentimos la desaparición física de tres valerosos hombres. Pero estamos seguros que cada uno de nosotros, los integrantes de la FAP, siempre los tendremos presentes, porque ellos lograron ese camino a la eternidad de la manera más sublime que hay, entregar sus vidas por la Patria, y como decía el Comandante Schenone en el Breafing: “Ha llegado el momento de inmolarnos por la Patria si fuera necesario”, y así lo hizo: Convirtiéndose él y su tripulación en los verdaderos gigantes del Cenepa.

Día 08

- El Presidente del Congreso del Ecuador, Heinz Moeller, sostuvo en una conferencia de prensa en Washington que “jamás nuestro Presi-

dente ni el Ecuador firmarán un acuerdo que implique la renuncia de sus derechos amazónicos”.

- El Presidente del Perú sostiene que dos son los objetivos inmediatos del gobierno: “desalojar en el corto plazo a las tropas ecuatorianas de nuestro territorio y proceder a la demarcación definitiva de la frontera entre el Perú y el Ecuador”.

- El periodista Richard Bauer, Presidente de APEP, luego de viajar a la zona de conflicto, informa que “el Perú fue sorprendido por tropas del Ecuador desde el 26 de enero pasado”.

Día 09

- El Vicecanciller ecuatoriano, Marcelo Fernández de Córdova, declaró en Brasilia que su gobierno propuso al Perú una “tregua humanitaria en la zona de operaciones, para identificar y recoger cadáveres y verificar el estado de salud de los prisioneros de guerra”.

- El Ministerio de RREE del Perú rechaza la propuesta ecuatoriana por considerarla una maniobra para prolongar la presencia de tropas en territorio que no le pertenece.

- El Ministerio de RREE del Perú anuncia la conformación de comisiones con importantes personalidades que expondrán en el extranjero la posición del Perú.

- El Gobierno del Perú denunció que fuerzas ecuatorianas bombardearon en forma indiscriminada un campamento de la Cruz Roja Internacional (CICR), situado en la base militar peruana PV-1, principal centro de apoyo logístico de las tropas peruanas en la Cordillera del Cóndor.

- El Presidente del Perú declaró en entrevista televisiva que no se debe modificar el cronograma electoral. Asimismo, dio cuenta que a las 14:00 horas se lanzó un ataque aéreo y bombardeo de saturación al puesto de Tiwinza.

Día 10

- Los Países Garantes del Protocolo de Río emitieron un comunicado de prensa en el que, al tiempo de reiterar la urgente necesidad de

la suspensión inmediata de las hostilidades, planteaban el ofrecimiento de enviar una misión destinada a verificar el cese de las hostilidades. En este sentido, convocaron a una reunión técnico-militar en Brasilia de los representantes de Argentina, Brasil, Chile y EEUU.

- El Comunicado N° 22 del CCFFAA ecuatorianas da cuenta de acciones militares de ambos lados durante el día. Mediante el Comunicado N° 23, el CCFFAA de Ecuador desmiente el ataque a poblaciones peruanas y a un puesto de la Cruz Roja Internacional, y se “solidariza” con el pedido de esta institución para iniciar una tregua humanitaria e informa del derribo de 3 aviones de combate peruanos.

- Son alcanzados por el fuego enemigo dos Aviones Sukhoi 22 y un Avión A-37 B. Fallecen el Coronel FAP Víctor Maldonado Begazo y el Comandante FAP Enrique Caballero Orrego. Los integrantes de la tripulación del A37B, conformada por el Comandante FAP Hilario Valladares Z. y el Capitán FAP. Gregorio Mendoza L., se salvaron en sus paracaídas.

Día 11

- En conferencia de prensa, el Ministro de Defensa de Ecuador, Gnrl. José Gallardo, informó sobre el derribamiento de aviones peruanos. Señaló que el Perú quiere arrojar a las fuerzas ecuatorianas de las cabeceras del río Cenepa sin reconocer el error esencial del Protocolo de Río. Agregó que el Ecuador está de acuerdo con el envío de observadores militares técnicos.

- El Presidente del Perú, en conferencia de prensa, señaló que el derribamiento de los aviones peruanos es un escalamiento peligroso que el Perú trata de evitar por todos los medios, para evitar la repercusión no solo desde el punto de vista económico sino la pérdida de vidas humanas y, sobre todo, teniendo en cuenta la existencia de un Tratado Internacional que no puede ser declarado nulo unilateralmente.

Día 12

- La Cancillería ecuatoriana emitió un comunicado refiriéndose a las afirmaciones vertidas en un Canal de TV peruano en el sentido

que el Ecuador habría preparado un plan de invasión contra Piura y Tumbes. Al respecto, el Ministerio de RREE del Ecuador rechaza estas aseveraciones dirigidas a “disfrazar las verdaderas intenciones” del Perú, encaminadas a la apertura de otros frentes fuera de la Cordillera del Cóndor. En tal sentido, solicita a los Gobiernos de los Países Garantes el envío de observadores militares a la zona fronteriza ecuatoriana (provincias del Oro y Loja), con la finalidad de verificar que las fuerzas armadas ecuatorianas están en posición defensiva.

Día 13

- El Gobierno del Perú dispone el envío de la Directora General de Asuntos Consulares para verificar la situación de los ciudadanos peruanos en el Ecuador.
- El Perú anuncia la toma de Tiwinza.
- El Ministerio de RREE del Perú, en Comunicado N° 06-95, informó la decisión de su Gobierno de declarar unilateralmente el cese del fuego a partir de las 12:00 horas de Lima del día martes 14 de febrero de 1995. Al mismo tiempo, se invita a una misión de observadores de los Países Garantes para verificar el cumplimiento de cese el fuego.
- El CCFFAA del Ecuador desmiente categóricamente que las FFAA del Perú hayan tomado Tiwinza y aclara que dicho puesto, al igual que la Base Sur y Cueva de los Tayos, permanecen bajo control ecuatoriano.

Día 14

- El CCFFAA de Ecuador señala que el Perú trata de “presentar al Ecuador como un país agresor que no quiere aceptar el cese el fuego”. Alerta a los Países Garantes acerca de que el Perú está movilizando Fuerzas Militares desde la frontera con Chile y señala que los periodistas extranjeros que viajaron a la zona del conflicto “pudieron establecer la permanencia de nuestros puestos en poder del ejército”.

Día 15

- En sesión ordinaria del Consejo Permanente de la OEA, el representante del Ecuador señaló que su país es el agredido y que el cese

del fuego no es definitivo por culpa del Perú. El representante del Perú rechazó tales inadecuadas expresiones contra la figura del mandatario peruano y enfatizó que el Perú había sido el país agredido, cuya sólida posición histórica y jurídica en el marco del Protocolo le permite invitar al Ecuador para iniciar la demarcación definitiva de la frontera en el cinco por ciento restante.

Día 16

- El Ministerio de RREE del Ecuador, mediante un boletín de prensa, señaló que el Ecuador aceptó la “Declaración de Paz de Itamaraty entre Ecuador y Perú” aprobada por los Países Garantes. Al mismo tiempo, denunció la supuesta actitud del Perú de no aceptar este acuerdo final, lo que llevaría al gobierno ecuatoriano a recurrir a la reunión de consulta de los Ministros de RREE en el marco de la OEA.

- El CCFFAA del Ecuador informó que la actitud peruana es una maniobra orientada a infiltrar tropas peruanas escudándose en el cese del fuego unilateral.

Día 17

- Los Representantes del Perú, del Ecuador y los Países Garantes firmaron en Brasilia la “Declaración de Paz de Itamaraty”. En este documento se indica fundamentalmente la separación de fuerzas militares de ambos países para su concentración en puntos específicos, el envío de observadores de los Países Garantes a la zona y el inicio de las conversaciones para encontrar una solución a los impases subsistentes entre ambos países.

Día 18

- El Ministerio de RREE del Perú informó que un primer equipo de la misión de observadores militares de los Países Garantes iniciará sus tareas entre los días 21 y 24 de febrero, para lo cual viajará al Ecuador y al Perú.

Día 21

- El grupo de avanzada de los observadores de los Países Garantes, encabezado por el General brasileño Ariel Pereira Fonseca, llegó a

Cuenca, Ecuador, de donde el grupo se trasladó a la Base Militar de Patuca y de ahí al puesto de vigilancia de Coangos.

Día 22

- Se conoce que es declarado “Miércoles Negro” para los ecuatorianos, debido a la recuperación de Tiwinza por los peruanos.
- Soldados ecuatorianos, que cumpliendo órdenes ocuparon Falso Tiwinza en territorio peruano, son perseguidos por los “Gigantes del Cenepa” del Batallón “Pachacutec”.
- El general ecuatoriano José Gallardo Román calificó como un “ataque peruano verdaderamente atroz y extraordinariamente masivo, el mayor desde que se inició el conflicto armado el pasado 26 de enero de 1995”.

Día 23

- El Embajador del Perú en Brasil entregó a la cancillería de ese país un documento que da cuenta de las acciones militares que las fuerzas ecuatorianas, pese al acuerdo de cese de las hostilidades, han llevado a cabo en las nacientes del Cenepa, cuya cuenca está íntegramente en territorio peruano.
- La Misión de avanzada de observadores de los Países Garantes llegó a Piura procedente de Cuenca, Ecuador. En conferencia de prensa, el jefe de la delegación indicó que durante la presencia de la misión en la Base de Coangos (Ecuador) se confirmó que no se respeta el cese de hostilidades, aun cuando señaló no poder precisar qué país fue el que violó el acuerdo.

Día 24

- El CCFFAA del Perú denunció que las fuerzas ecuatorianas no acataron el cese del fuego y bombardearon el día 22 la zona de Tiwinza. Asimismo, los ataques ecuatorianos continuaron la madrugada del 24, no obstante tener conocimiento de la presencia del Jefe de Estado Peruano en la zona.

Día 27

- Los agregados militares de los Países Garantes viajaron a Bagua

para cubrir el vacío que se podría generarse en el lapso entre la salida de la misión precursora de observadores y la llegada de la delegación principal en la primera semana de marzo.

Día 28

- Los cancilleres del Perú, Ecuador y de los Países Garantes suscribieron la Declaración de Montevideo. En esta declaración reiteraron su compromiso con el inmediato y efectivo cese del fuego formalizado en la Declaración de Itamaraty.

MARZO

Día 01

- Una Misión de Avanzada, con los Agregados Militares de los países garantes, se hace presente en COANGOS y el PV-1 para verificar el alto al fuego hasta la llegada de la MOMEPE, “Misión de Observadores Militares Ecuador- Perú”.

Día 02

- El CCFFAA del Perú emitió un Comunicado dando cuenta que, en concordancia con las declaraciones de Itamaraty y Montevideo, no se produjeron desde hace tres días enfrentamientos ni fuego de morteros o artillería en la zona de conflicto.

Día 06

- El Ministro de Justicia del Perú elevó una denuncia al Presidente del Comité Internacional de la Cruz Roja en Ginebra por la comprobada e irresponsable actitud del Gobierno ecuatoriano al haber colocado minas terrestres antipersonales tanto en zonas de conflicto como donde existe población civil.

Día 07

- El Ministerio de RREE del Perú exigió al Gobierno del Ecuador una exhaustiva investigación que permita determinar responsabilidades e imponer severas sanciones a los autores de la agresión contra del Vice-Cónsul del Perú, Eduardo Gonzales Mantilla, en Machala, Ecuador.

Día 08

- El Perú denunció ante el Consejo Permanente de la OEA la grave y sistemática violación de los derechos humanos de ciudadanos peruanos en el Ecuador.

Día 09

- Llegada de la misión definitiva de observadores de los Países Garantes. Hubo una demora debido a que el Ecuador se resistía a suscribir el documento que regula las actividades de la misión en el teatro del enfrentamiento fronterizo.

Día 10

- Los Embajadores en Brasil del Ecuador y el Perú suscribieron el reglamento que permitirá a los observadores verificar el acuerdo de alto al fuego entre las tropas de ambos países.

Día 16

- El Embajador de Argentina en el Perú confirmó que el 09 de marzo se registraron escaramuzas entre patrullas militares del Perú y el Ecuador, que dejaron como resultado un soldado peruano muerto y otro herido. Recibió esta información de un militar de su país que forma parte la misión de observadores.

Día 17

- Un avión cargado con armas fue detenido en la base militar portuguesa de Lajes. Supuestamente, cargaba “material Sanitario” para la República Dominicana, pero se trataba de material bélico destinado al Ecuador.

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú prohibió el ingreso en el espacio aéreo peruano de la aerolínea Fine-Air, por transportar material bélico al Ecuador en pleno conflicto.

Día 21

- El Embajador Gomes dos Santos, delegado del Presidente de Brasil, declaró que el Ecuador y el Perú cumplen a “cabalidad” el alto al fuego acordado en la Declaración de Paz de Itamaraty y que aún falta la separación de fuerzas y el establecimiento de la zona desmilitarizada.

- Hasta esta fecha, un total de 56 ciudadanos peruanos detenidos en Ecuador permanecían reclusos en guarniciones militares y diversas dependencias ecuatorianas.

Día 31

- El Ministro de Defensa del Perú afirmó que las FFAA del Perú darán una “respuesta contundente” si Ecuador “persiste en la violación de la Declaración de Paz de Itamaraty”. Agregó que las FFAA peruanas están capacitadas logística y militarmente para responder “con firmeza” si se produjera alguna “nueva agresión” ecuatoriana.

Día 29 de julio 1997.

- Las FFAA peruanas hacen pública su recuperación operativa. Especialmente, con la presencia de los aviones MIG - 29, Sukhoi 25, operativos los Mirage 2000 y los Sukhoi 22.
- Todo el Presupuesto de Defensa se orientó a poner operativa a la Fuerza Aérea, para que esté en condiciones de un ataque sorpresivo y total contra el Ecuador, si las circunstancias lo ameritaban.

Día 8 de mayo 1998.

- Los Expertos de los Garantes entregan a las Partes Opiniones – Pareceres.

Día 26 de Octubre 1998.

- Firma del acuerdo Global y Definitivo: Colocar los hitos en los 78 kilómetros faltantes, conforme lo establecido por el Protocolo de Río de Janeiro de 1942.

Día 13 de mayo de 1999.

El cierre total y definitivo de la frontera Peruano-Ecuatoriana, conforme lo establecido en el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de 1942.

CONSECUENCIAS

Económicas

Para entender los efectos del conflicto en la frontera peruano-ecuatoriana sobre la economía peruana, es útil tener una visión general de las relaciones comerciales entre estos países. El intercambio comercial entre ambos ascendía alrededor de US\$ 200 millones anuales, de los cuales aproximadamente 70 millones corresponden a exportaciones peruanas al mercado ecuatoriano y 130 millones de productos ecuatorianos exportados al Perú. Las exportaciones peruanas al Ecuador comprenden, principalmente, los sectores metal mecánico, pesquero y siderometalúrgico. El grueso de las mismas lo constituyen las ventas de alambre de cobre, harina y aceite de pescado, fibras sintéticas y minerales. En cuanto a las importaciones provenientes del Ecuador, estas comprenden, principalmente, las compras de aceites y grasas, gases y crudos, como resultado de la expansión de la industria petrolera ecuatoriana.

Como consecuencia del conflicto, el puente internacional que une Aguas Verdes con Huaquillas fue cerrado unilateralmente por Ecuador. Este hecho significó la interrupción del comercio terrestre del Perú con ese país y, por lo tanto, también con Colombia y Venezuela, aunque cabe recordar que el comercio por la vía marítima se mantuvo abierto. Las implicancias sobre el comercio peruano, debido a los sucesos de la frontera, dependen de las alternativas de colocación y aprovisionamiento de los productos afectados. Afortunadamente, para la mayoría de las importaciones provenientes del Ecuador existen alternativas de aprovisionamiento a las que ha sido fácil recurrir. Con respecto a los productos básicos en la frontera, los precios de estos se elevaron hasta alcanzar el mismo nivel de los de Lima, cuando tradicionalmente los alimentos que provienen del Ecuador son más baratos. También las exportaciones peruanas cuentan con mercados alternativos. A pesar de ello, en algunos casos se han originado sobre costos. En términos globales, el comercio

peruano no ha sido afectado de manera significativa por los problemas en la frontera norte.

El Perú no ha sufrido retrasos en las negociaciones comerciales con terceros. Un ejemplo de ello es la continuación de las negociaciones del Acuerdo de Complementación Económica con Chile. En general, el gobierno del Perú afirmó que mantendrá su programa económico y no ha aplicado ninguna medida de urgencia que afecte el desenvolvimiento normal de la actividad económica en el país. Esto es muy distinto al caso del Ecuador, país que suspendió las negociaciones que tenía con México, para consolidar relaciones comerciales con procesos de desgravación arancelaria.

En cuanto a las inversiones mineras y petroleras del país, estas tampoco se han visto afectadas por el conflicto militar. Las negociaciones de los contratos para la exploración y explotación de hidrocarburos con las empresas extranjeras continuaron sin contratiempos. En efecto, se negoció con una empresa estadounidense la exploración de un lote petrolero ubicado cerca de la frontera con el Ecuador.

Tampoco el sistema financiero peruano parece haber sido seriamente afectado por el conflicto fronterizo. La Asociación de Bancos aseguró que no se había efectuado retiros de depósitos, ni registrado falta de liquidez, de tal manera que las operaciones bancarias se realizaron con toda normalidad. Aparentemente, la escasez de dólares se debía al “efecto tequila” y a la elevación de las tasas de interés de los bonos del tesoro norteamericano.

Los efectos del conflicto se notaron con más claridad en el mercado bursátil. Aunque no se produjo ninguna “corrida” de capitales nacionales y extranjeros, sí se pudo observar una natural abstención, por parte de los inversionistas, según da cuenta la Caja de Valores de la Bolsa de Valores de Lima. Sobre el capital de corto plazo, mayor efecto negativo tuvo la crisis mexicana. Todo parece indicar que el conflicto no incidió en el capital a largo plazo, porque persistió el interés en muchas áreas productivas.

Un sector que por su naturaleza es bastante sensible a las incertidumbres de la guerra es el turismo. A pesar de ello, se afirma que las repercusiones del conflicto fronterizo con el Ecuador fueron marginales y que se mantuvo el crecimiento mostrado por este sector. Aunque algunos turistas cancelaran sus visitas, se asegura que su impacto no fue significativo.

Los costos del conflicto bélico en sí se refieren a la reposición de municiones agotadas y de los equipos perdidos. Existen discrepancias en cuanto al número de hombres que fueron desplegados a la zona del conflicto. Voceros oficiales desmintieron que se trataría de más de 20,000. Algunas fuentes afirmaron que el número que se encontraba en la zona de conflicto de la Cordillera del Cóndor, entre la Base Sur, PV-1 y Cueva de los Tayos, ascendía a 3,000. Asumiendo por lo menos un enfrentamiento diario, como lo sugieren informes extraoficiales, se pueden calcular algunas cifras que deberían aproximarse bastante a la realidad.

En total, se podría estar hablando de un gasto de US\$ 30 millones en municiones y pertrechos que han sido utilizados del stock de las Fuerzas Armadas, y que tendrán que reponerse. A este valor se debe sumar el gasto correspondiente a la movilización de tropas y de equipo. El Ministro de Economía, Jorge Camet, señaló que el 1 de marzo el gobierno había desembolsado 100 millones de soles para gastos de las FFAA en transporte, combustible, alimentos, uniformes y municiones (un monto menor a los 135 millones de soles solicitado por las FFAA). Es importante recalcar que estos valores no incluyen el gasto por la movilización de las naves de la Marina de Guerra del Perú, el cual debe ser de considerable magnitud.

Esas cifras tampoco incluyen las considerables pérdidas por unidades aéreas derribadas. La pérdida de 4 aviones (2 Sukhoi, 1 A-37B y 1 Canberra) y de 3 helicópteros (2 MI-8 y 1 MI-25). El valor total de reposición se estima en unos US\$ 45 millones (aunque algunos expertos afirman que el monto podría ser cercano a los US\$ 90 millones). Pos-

teriormente, el total de helicópteros peruanos perdidos se incrementó a 5, con lo cual las cifras se agravan. En total, sumando las cantidades oficiales y estimadas, el gasto militar podría fácilmente ser superior a los US\$ 100 millones. A este habría que agregar otros costos directos, como los de propaganda, de prensa y de imagen (por ejemplo, el gasto en misiones no diplomáticas, pero sí oficiales).

El Vicepresidente de la Comisión de presupuesto del Congreso, Carlos Blanco, indicó que los gastos adicionales derivados del conflicto ascienden a US\$ 20 ó 30 millones, mientras que la reserva financiera es de 1,560 millones de soles. Esta reserva considera una partida de 1,175 millones de soles para aumentos salariales del sector público y una partida de 175 millones de soles para gastos no programados. Estos últimos cubrirían los gastos militares extraordinarios; sin embargo, la pregunta fue: ¿en qué medida se reasignarán recursos que estaban dirigidos hacia mayores remuneraciones y hacia el gasto social?

Finalmente, se puede afirmar que el conflicto armado con el Ecuador no ha tenido un impacto económico considerable. Sin embargo, la creación de la Sexta Región Militar demandó un gasto extraordinario de corto plazo, tanto en infraestructura como en la importación de equipo bélico.

En el caso del Ecuador, este experimentó una fuga de capitales que produjo la disminución de las inversiones y de la capacidad adquisitiva del pueblo ecuatoriano.

Como una de las consecuencias de su aventura bélica en la Cordillera del Cóndor, la economía y la sociedad ecuatorianas presentaron síntomas preocupantes de inflación, desempleo, recesión económica, protestas sindicales, levantamientos indígenas, etc.

Jurídico-diplomáticas

La “Declaración de Paz de Itamaraty” fue conseguida luego de arduas negociaciones. Se logró después de la declaración unilateral de

cese el fuego por parte del Perú, la gestión de los Países Garantes y la imposibilidad ecuatoriana de llevar el caso a foros como la OEA y la ONU, entidades jurídicamente incompetentes para resolver una materia regulada por un Tratado de Paz, Amistad y Límites suscrito y ratificado hacía 53 años.

La Declaración de Paz de Itamaraty establece:

- Cese de las hostilidades entre el Perú y el Ecuador a partir de las doce horas del 14 de febrero de 1995.
- Para consolidar el acuerdo de cese del fuego y para evitar nuevas confrontaciones que alteren las relaciones de paz, amistad y buena vecindad entre ambos países las dos partes convinieron en:
 - Aceptar el envío de una Misión de Observadores de los Países Garantes para velar por la estricta aplicación de los compromisos del Acuerdo. Esta primera parte no pudo ponerse de inmediato en ejecución, pues cuando el primer grupo de observadores visitó Coangos y PV1, comprobó que los enfrentamientos continuaban como consecuencia de la presencia de tropas ecuatorianas infiltradas en territorio peruano y que no acataban el cese del fuego establecido por la Declaración de Paz de Itamaraty.

El 27 de febrero, una segunda misión llegó a Patuca y Bagua. El 8 y 9 de marzo llegó la misión definitiva que certificó hasta su total ejecución la separación de fuerzas.

- La Declaración de Paz establece la separación inmediata y simultánea de todas las tropas de los países comprometidos en los enfrentamientos, a fin de eliminar cualquier riesgo de reanudación de hostilidades, dando prioridad a las fuerzas que están en contacto directo.

Aquí se señala que las fuerzas ecuatorianas se concentrarán en el puesto Coangos y las peruanas en el PV1. Este planteamiento, en la práctica, es el mismo que el Perú ya había propuesto en un principio y que, al ser rechazado por el Ecuador, determinó el fin de las primeras rondas de negociaciones en Río de Janeiro y su posterior traslado al Palacio de Itamaraty, en Brasilia.

El Ecuador propuso, posteriormente, la desmilitarización de la zona, pero con permanencia de autoridades civiles y policiales ecuatorianas, lo que fue rechazado por el Perú. En este mismo punto se establece que la Misión de Observadores instalará centros de operaciones en los puntos de mayor tensión, como los casos de Tiwinza y Base Sur.

Es importante señalar, en este punto específico, la claridad con la que el gobierno peruano ha precisado la permanente política ecuatoriana de reproducir el nombre de un poblado o puesto de su país en zonas ocupadas de territorio peruano.

- La Misión de Observadores de los Países Garantes recomendarán a los gobiernos del Perú y el Ecuador un área para ser totalmente desmilitarizada, y se tendrán debidamente en cuenta las garantías necesarias para la seguridad de las zonas vecinas de ambos países.

- Las referencias geográficas tendrán efecto solamente en la aplicación del proceso de desmilitarización y separación de fuerzas. Queda, así, claramente establecido que los puntos geográficos señalados en la Declaración de Paz de Itamaraty no tienen efecto alguno para la demarcación definitiva del trecho fronterizo que resta demarcar y que debe efectuarse de acuerdo a los alcances del Protocolo de Río de Janeiro de 1942.

- Se establece el inicio inmediato, como medida de expresión de confianza en las zonas fronterizas no comprometidas directamente en los enfrentamientos y con la supervisión de los Países Garantes, de una desmovilización gradual y recíproca, con el retorno a sus guarniciones y bases de las unidades desplegadas en las operaciones militares. Desde la firma de la Declaración de Paz de Itamaraty, el Perú procedió a retirar sus tropas de modo gradual, pese a la persistencia de actos militares hostiles ecuatorianos en las zonas peruanas de frontera no comprometidas.

- Se fija el inicio de las conversaciones para encontrar una solución a los impases subsistentes tan pronto se cumplan los puntos anteriores y se establezca un clima de distensión y amistad entre el Perú y el Ecuador.

- El gobierno peruano ha sido claro y preciso al señalar, con un

comunicado oficial de la Cancillería, que el término “impases subsistentes” se refiere estrictamente a la postergada demarcación de la frontera, que debe ejecutarse en el marco del Protocolo de Río de Janeiro de 1942.

La Declaración de Paz de Itamaraty, conforme lo señaló el Presidente del Perú, recoge los conceptos fundamentales expuestos por la parte peruana y se entiende que se enmarca dentro del estricto respeto al Tratado de Paz, Amistad y Límites suscrito en Río de Janeiro y ratificado libremente por el Perú y el Ecuador.

Se puede afirmar que gracias a la Declaración de Paz de Itamaraty, y al darse los pasos diplomáticos apropiados, se avanzó a lo que es una obligación no solo de las partes sino también de los Países Garantes: la búsqueda de una solución permanente a la controversia sobre la frontera bilateral: la demarcación final del pequeño tramo de aproximadamente 78 Km. ya delimitados en la Cordillera del Cóndor.

Pese a la firma de la Declaración de Paz de Itamaraty del 17 de febrero de 1995, en la práctica dicho acuerdo no fue acatado por las fuerzas militares ecuatorianas invasoras en territorio peruano que, incluso luego de llegar la primera misión llamada de Avanzada de los Observadores enviados por los Países Garantes, continuaron sus ataques contra posiciones peruanas, utilizando la base ecuatoriana de Coangos.

Igualmente, en el terreno diplomático, los ecuatorianos, sin tomar en cuenta la Declaración de Paz de Itamaraty, insistieron en su absurda pretensión de llevar el problema de la demarcación a conocimiento de la OEA, incluso se llegó al incongruente pedido en el Congreso del Ecuador de solicitar el envío de tropas de la ONU (cascos azules) a la zona del conflicto bélico.

Este incumplimiento del compromiso por parte del Ecuador y la manifiesta disposición del Perú por respetar en todos sus alcances el acuerdo firmado en Brasilia, llevaron a los Países Garantes a aprovechar la presencia de los Ministros de RREE del Perú y el Ecuador en la ciu-

dad de Montevideo, debido a la toma de mando del nuevo Presidente de ese país, y suscribir una nueva declaración ratificatoria en todos sus alcances de la firmada en el Palacio de Itamaraty.

La llamada declaración de Montevideo, suscrita el 28 de febrero de 1995, buscó obtener lo siguiente:

- Un inmediato cese al fuego, el cual no era respetado. Pese a la Declaración de Paz, continuaban las infiltraciones de tropas ecuatorianas en territorio peruano.
- La concentración de tropas fuera de la zona en conflicto.
- Los países Garantes reiteran su compromiso de seguir cumpliendo las obligaciones del Protocolo de Río.
- Si el Ecuador hubiese respetado y cumplido con lo dispuesto en Itamaraty, la declaración de Montevideo no habría sido necesaria.

Con las negociaciones diplomáticas se ha conseguido finalmente que el Ecuador reconozca la plena vigencia y validez del Protocolo de Río de Janeiro y, por lo tanto, no está en condiciones nunca más de cuestionar la intangibilidad de los Tratados.

Se ha demostrado la falsedad de la afirmación ecuatoriana acerca de que en 1942 no se conocía la realidad geográfica del río Cenepa y de la Cordillera del Cóndor, cuya peruanidad está reconocida por el Fallo Arbitral de Dias de Aguiar, los propios mapas ecuatorianos y las cartas aerofotográficas de la Fuerza Aérea de los EEUU.

Se obtuvo el respaldo, prácticamente unánime, de la Comunidad Internacional al Protocolo de Río y al marco de resolución que el mismo establece para solucionar los problemas fronterizos.

Se ha dejado plena constancia, ante la Comunidad Internacional, que este conflicto no fue provocado por el Perú, sino por las fuerzas militares ecuatorianas y que el Perú solo se defendió.

Políticas

En Ecuador, las consecuencias políticas fueron evidentes por la caída de la popularidad del gobierno ecuatoriano a los más bajos niveles (10%), más baja aún que antes de iniciarse el conflicto (durante el conflicto la popularidad se incrementó al máximo).

Además, se puso en evidencia los malos manejos y las irregularidades cometidas por los políticos ecuatorianos de turno, cuya mayor expresión fue el juicio al Vicepresidente y su posterior fuga a Costa Rica.

El Estado ecuatoriano empezó a sentir el descontento de las masas, como se vio en Junio de 1995, contra el gobierno de Durán Ballén, al que obligaron a retroceder en su propósito de hacer que el pueblo ecuatoriano pague el precio en dólares de su aventura bélica en el Alto Cenepa.

La paz permitirá a los gobernantes de ambos países dedicar sus esfuerzos al desarrollo de sus pueblos.

Apreciación desde el punto de vista Militar

Para poder analizar con veracidad los eventos militares, especialmente de la Fuerza Aérea del Perú, se requiere información más confiable que la de los medios de información como revistas, periódicos, declaraciones en videos, que abundan pero no tienen la calidad de un documento oficial. Si así fuera, evaluaríamos día a día los acontecimientos, ocurrencias y logros de cada una de las Unidades de Combate de los diferentes Comandos de Fuerza durante los 3 meses que duró el conflicto y, especialmente, reconoceríamos al personal que destacó en estas circunstancias, además de los héroes.

Estoy seguro que la Fuerza Aérea tiene los informes de todas las tripulaciones, de los Comandantes de las diferentes Unidades, los análisis, las enseñanzas y sobre todo las Conclusiones desde el punto de vista Táctico y Estratégico.

Este ensayo está orientado a contribuir con la información que requiere el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú en la importante responsabilidad de escribir la Historia de la Fuerza Aérea del Perú, con información confiable, que sea útil en las diferentes escuelas de formación militar e incluso en las universidades y colegios.

Las FFAA del Perú ganaron este Conflicto del Cenepa y, a pesar de haber perdido preciosas vidas y 9 aeronaves, el Mapa del Perú no ha variado ni un centímetro.

Ha quedado demostrado que el tradicional coraje del Piloto Peruano es una arma disuasiva.

El Ecuador en 1995, siguiendo la política iniciada en 1981, trasladó nombres de localidades ecuatorianas fronterizas al lado peruano, en la cuenca del río Cenepa y, manipulando información internacional, propaló noticias erróneas sobre los acontecimientos iniciales del incidente fronterizo.

Los defensores del Alto Cenepa hicieron gala de predominio de valor, en los días que les tocó combatir contra el enemigo. La Fuerza Aérea apoyó, con todos sus medios disponibles, a las fuerzas de superficie, quedando en evidencia la experiencia, entrega y profesionalismo de sus hombres.

Los miembros de la FAP que sacrificaron sus vidas en la cuenca del río Cenepa siguieron la estela luminosa que les señaló Quiñones, ofrendaron sus vidas con pleno conocimiento de lo que hacían para defender la herencia de nuestros mayores.

La primera aeronave derribada en este conflicto fue un helicóptero MI-8 de nuestro Ejército, en circunstancias que cubría una misión de abastecimiento a nuestras tropas, falleciendo su valerosa tripulación: CAP. Art. Luis García Rojas, TEN. Inf. Augusto Gutiérrez Mendoza, TC3. Victoriano Castillo Velarde, SO1. Rubén De La Cruz Huarcaya y SO3. Gustavo Begazo Gonzales. Nuestro reconocimiento y gratitud imperecedera para ellos.

La Fuerza Aérea en este conflicto perdió siete valiosas vidas:

- Coronel FAP Víctor Maldonado Begazo, piloteando un avión Sukhoi SU- 22.
- Coronel FAP Marco Schenone Oliva, piloteando un helicóptero MI -25.
- Comandante FAP Enrique Caballero Orrego, piloteando un avión Sukhoi SU - 22.
- Mayor FAP Percy Phillips Cuba, piloteando un avión Canberra B-8.
- Mayor FAP Miguel Alegre Rodríguez, navegante bombardero del avión Canberra, piloteado por el Mayor Phillips.
- Capitán FAP Raúl Vera Collahuazo, copiloto del helicóptero MI-25, piloteado por el Coronel Schenone.
- Técnico de 3ra FAP Erick Gilberto Díaz Cabrel, mecánico del helicóptero MI-25.

Esta élite de miembros de la Fuerza Aérea, venciendo los obstáculos de la guerra, supieron en la hora suprema honrar a la patria hasta perder la vida, porque fue necesario.

Ellos, con su heroísmo, contribuyeron para que se firme la Paz definitiva, sin que se modifique en absoluto la frontera acordada en 1942.

Peruanos y Ecuatorianos hemos pagado caro en 1995, por no haber exigido que se coloquen los hitos en los 78 kilómetros de la Cordillera del Cóndor, cuando en 1981 quedó fehacientemente comprobado que la frontera era la que figura en el “Tratado de Paz, Amistad y Límites”, firmado por los dos gobiernos en 1942. Tuvieron que pasar 56 años para firmar nuevamente la Paz en 1998. Después de “Falso Paquisha”, pasaron 17 años, de los cuales 14 fueron para que el Ecuador prepare y organice una nueva penetración bélica, esta vez por las nacientes del río Cenepa, en 1995, cuyas consecuencias las sufrimos los dos países hermanos, debido al absurdo uso de las armas por el Ecuador. Tuvieron que pasar 168 años, desde la creación de la República del Ecuador en 1830, para que por fin ambos pueblos piensen y luchen por su desarrollo.

Particularidades del Conflicto “Alto Cenepa” 1995, con respecto a “Falso Paquisha” 1981.

1981- Ecuador, durante aproximadamente 4 años, prepara la ocupación de las instalaciones de los Puestos de Vigilancia peruanos, en las nacientes del río Comaina, replegados en 1977 por acuerdo de los Comandantes Generales Ecuatorianos y Peruanos.

1995- Ecuador prepara durante 14 años, la defensa de sus Puestos de Vigilancia cercanos a las nacientes del río Cenepa, y penetra a territorio peruano con nombres falsos, con intención de iniciar una guerra, buscando el momento que les convenía.

1981-Ecuador ocupa clandestinamente las nacientes del río Comaina.

1995- Ecuador ocupa clandestinamente las nacientes del río Cenepa.

1981- Ecuador utiliza nombres falsos de pueblos ecuatorianos, “Paquisha”, “Mayaycu” y “Machinaza”, para referirse a los campamentos construidos por ellos en territorio peruano.

1995- Ecuador, en las nacientes del Cenepa, también utiliza nombres de sus pueblos. “TIWINSA”, “Base Sur” y “Cueva de los Tayos”, dentro de territorio Peruano.

1981- Ocupan los puestos de vigilancia peruanos PV 4, PV 3, en los que mejoran las instalaciones, con material noble, helipuertos, torre de control, almacenes, etc. Le llaman “Mayaycu”. Construyen un nuevo campamento ubicado entre PV3 y PV4, al que denominan “Paquisha”, cuyo helipuerto estaba defendido con una ametralladora anti aérea “cuatro bocas”. Izan la bandera ecuatoriana en un árbol gigante.

1995- Refuerzan sus propias instalaciones en los campamentos de Coangos y Cóndor Mirador. Instalan potentes radares, artillería anti-aérea de última generación, armamento sofisticado, visores nocturnos, en territorio peruano, así como instalaciones rústicas y áreas despejadas para el aterrizaje de sus helicópteros.

1981- Los ecuatorianos ocupan las nacientes del río Comaina, en el fondo del desfiladero (a orillas del río).

1995- Ocupan las cumbres de los cerros de las nacientes del río Cenepa.

1981- Los ecuatorianos NO sembraron minas.

1995- Los ecuatorianos SÍ sembraron minas antipersonales de plástico no detectables, en las rutas de aproximación, en territorio peruano.

1981- Lo equipos antiaéreos Strella se utilizaron para disuadir a la aviación ecuatoriana que intentó bombardear Falso Paquisha.

1995- Con el empleo de los Strella, derribaron aviones de combate ecuatorianos y disuadieron a la aviación ecuatoriana.

1981- Las carreteras ecuatorianas estaban distantes de sus campamentos.

1995- La punta de carretera ecuatoriana llega casi a los puestos de vigilancia del Alto Cenepa. Facilita el apoyo logístico y relevo de personal.

1981- Los equipos de comunicación, siendo los más avanzados para esa época, tenían sus limitaciones. Se tuvo que recurrir al quechua, para asegurar el secreto de las informaciones en clave.

1995- Además de contar con equipos modernos, ya existían los celulares satelitales y criptografía sofisticada.

1981- Nacientes del río Comaina y alrededores, selva intransitable, enmarañada y accidentada. Las tropas tuvieron que ser trasladadas en helicópteros.

1995- Nacientes del Cenepa, selva intransitable, accidentada y enmarañada. Sin áreas para aterrizaje de helicópteros. Necesariamente, las tropas tuvieron que movilizarse por tierra.

1981- El desfiladero de Comaina, por lo encajonado y accidentado del terreno, el mal tiempo interfiere y obstaculiza el empleo de los helicópteros.

1995- El valle del Cenepa es más amplio, por lo que se puede

apreciar el mal tiempo oportunamente. Zona de tormentas duraderas.

1981- El campo de aterrizaje “CIRO ALEGRÍA”, operativo hasta para aviones Hércules.

1995- El campo CIRO ALEGRÍA, INOPERATIVO.

El 20 de abril de 1993, el Coronel FAP Jorge Dávila Cabrejos sustentó un planteamiento para poner operativo el aeródromo de Ciro Alegría, documento remitido a todas las autoridades el 10 de mayo de dicho año, por el MAG FAP Orlando Butrón Horna, Comandante General del ALA Aérea N° 3.

El Coronel Dávila justificó su propuesta de habilitar el campo de Ciro Alegría, de la siguiente manera: “El problema de la Cordillera del Cóndor continúa vigente y hasta la fecha no existen indicios de solución: en tal sentido, el aeródromo de Ciro Alegría adquiere un valor considerable por su ubicación geográfica, ya que se convertiría en el centro de las operaciones aéreas y/o logísticas, tal como ocurrió en el conflicto de Falso Paquisha en 1981”.

1981- La FAP contaba con los helicópteros MI-6, que podían transportar 12 toneladas y hasta 90 soldados. Además, aviones Hércules, Antonov 26, Buffalos C115 operativos, que podían transportar combustible, municiones, personal, desde Iquitos o Lima a Ciro Alegría.

1995- La FAP ya no contaba con los helicópteros MI-6, cuya participación en 1981 fue excelente. Además, nunca la operatividad de los aviones estuvo tan baja.

1981- La FAP contaba con los helicópteros MI-8 artillados, y el avión AN-26, que podía soltar bombas.

1995 – La FAP contaba con los poderosos helicópteros de combate MI-25 y los helicópteros artillados MI-17.

1981- La Misión era Izar la Bandera Peruana en “Falso Paquisha”, “Falso Mayaycu” y “Falso Machinaza” antes que los representantes de los Países Garantes lleguen al Perú. Lo que significaba arriar la bandera ecuatoriana y expulsar a las tropas invasoras.

1995- Expulsar a las tropas ecuatorianas de las nacientes del río Cenepa, que se encontraban protegidas por armamento moderno y por minas antipersonales esparcidas por todas las rutas de aproximación, de esos cerros cubiertos por árboles en selva enmarañada. Con las cumbres que ellos dominaban, las laderas, apertrechadas con artillería anti-aérea y radares de última generación ubicados estratégicamente, según lo planeado por los ecuatorianos durante 14 años.

1981- Los 4 países Garantes estuvieron dispuestos a cumplir con su misión.

1995- El comportamiento de los países GARANTES fue increíble: ARGENTINA LE VENDIÓ ARMAS AL ECUADOR, CHILE OBSEQUIÓ 5000 VISORES NOCTURNOS AL ECUADOR, EL REPRESENTANTE DE LOS EE UU, LUIGI EINAUDI, DECÍA QUE EL PERÚ DEBÍA CEDER “UN POQUITO”. SOLO BRASIL CUMPLIÓ SU OBLIGACIÓN COMO PAÍS GARANTE.

1981- El Perú contaba con un Presidente de la Republica recién elegido democráticamente. Las Fuerzas Armadas en las mejores condiciones de toda su historia, con una operatividad del 85%. Terrorismo incipiente.

1995- Proceso de reelección Presidencial, gravísimos ataques terroristas y las FFAA en condiciones de equipamiento lamentables.

1981- Las tripulaciones de los helicópteros FAP, con los vuelos de apoyo a las Compañías Petroleras, precisamente en la zona de frontera con Ecuador, desde 1971, volaban 90 horas mensuales. Estaban muy bien preparadas y conocían muy bien la zona.

1995- Desde 1990 las tripulaciones dejaron de volar para el apoyo de las Compañías petroleras y el Oleoducto.

1981- El puesto de Comando y Control, desde el inicio de las operaciones, estratégicamente ubicado a menos de 10 km del enemigo.

1995- El puesto de Comando y Control, muy lejos, especialmente al inicio de las operaciones.

1981- La solución del problema duró menos de 2 meses.

1995- Desde el inicio de las operaciones hasta la firma de la Paz pasaron cerca de 3 años.

1981- Para declararse “País Amazónico” el 29 de enero, el Ecuador se preparó durante 4 años, en el supuesto que las condiciones ideales estarían dadas, si se cumplían los siguientes posibles resultados adversos en el Perú:

- 1) La Asamblea Constituyente.
- 2) Fuga de capitales por la mal intencionada “Predicción Brady”.
- 3) Que en las elecciones presidenciales de 1980 gane un gobierno sin el apoyo internacional.
- 4) Que el terrorismo se agudice. Paralelamente, fueron construyendo los campamentos en territorio peruano en la zona de los 78 km sin Hitos en la Cordillera del Cóndor. Todos los supuestos les fallaron y fueron expulsados.

1995- Durante 14 años se prepararon en secreto, para esperar el momento más crítico del Perú y provocar un conflicto armado, con la intención de llegar al río Marañón y declararse “PAÍS AMAZÓNICO”. Para ello:

1. Adquirieron armamento de última generación.
2. Prepararon en la opinión pública internacional la idea de que este País pequeño es atacado por un País Grande.
3. Esperaron el momento más oportuno para provocar un conflicto.
4. Que se agudice aún más el terrorismo en el Perú.
5. Hicieron una campaña para que la prensa peruana y extranjera criticara al Perú y apoyara al Ecuador.
6. A través de algunos Agregados de Defensa, se enteraron de la lamentable situación de las FF AA del Perú.

En 1981 y 1995, los soldados peruanos demostraron que son dignos herederos de los héroes de TARAPACÁ. Trajinaron por esa sel-

va tan escabrosa, con tanto coraje, valentía, entusiasmo y disciplina, realmente admirables. De igual forma, los Aguarunas. Las tripulaciones de los helicópteros somos testigos de excepción, porque los vemos con nuestros propios ojos. Su valentía es contagiosa. Las tripulaciones de los aviones y helicópteros afrontaron con valor y entrega las vicisitudes que solo los pilotos las podemos apreciar en su real magnitud. Demostraron que tenían experiencia y patriotismo.

En 1981 y 1995, los aviones y helicópteros de combate tenían la gran limitación de no poder sobrepasar la frontera en sus ataques, para mantener la vigencia del Protocolo de Rio de Janeiro.

En 1981 y 1995, las tripulaciones de las aeronaves del Perú cumplieron fielmente el mensaje de QUIÑONES: “El aviador llegado el momento debe ir hasta el sacrificio”

En 1981 y 1995, en estos dos Conflictos Armados para defender la integridad territorial, las tripulaciones de la Fuerza Aérea del Perú han dejado un mensaje muy importante: “SU VALENTÍA COMPROBADA ES DISUASIVA”.

El entrenamiento de las tripulaciones efectuando operaciones en apoyo al desarrollo, ya sea en operaciones de acción cívica o comercial, garantizan el éxito en operaciones militares cuando la defensa lo requiere.

En 1981 y 1995, el Perú hizo respetar, con la verdad, los límites acordados en el Tratado de Paz Amistad y Límites firmado en 1942.

En 1981 y 1995, los presidentes del Perú estuvieron presentes en la zona del conflicto.

Los acontecimientos que se desarrollaron en esta llamada “GUERRA DEL ALTO CENEPA” quedaron documentados en las grabaciones audio visuales y en la prensa nacional e internacional, que son un gran aporte para que se escriba la historia.

CONCLUSIONES

- Ha quedado claramente establecido que las acciones militares han sido iniciadas por el Ecuador.
- Todas las acciones bélicas se han desarrollado en territorio peruano.
- Finalizado el conflicto y las acciones diplomáticas, no ha quedado un solo soldado ecuatoriano en territorio peruano.
- Las pretensiones ecuatorianas de alcanzar las orillas del río Amazonas datan del siglo XIX, mediante innumerables incursiones y provocaciones realizadas por el Ecuador, cada vez que este país presentaba problemas políticos internos.
- Durante más de 50 años, de forma permanente e intensiva, los diferentes gobiernos ecuatorianos han inculcado a su pueblo la idea de que el Perú les ha arrebatado más de 200,000 Km² de sus mejores tierras, lo que ha dado como resultado que varias generaciones tengan esta convicción, aprovechada por los gobiernos para proyectar sus frustraciones económicas y de diferente índole. Este hecho debe ser debidamente tomado en cuenta por los gobiernos y pueblo peruanos en los diferentes pasos políticos, militares, económicos y diplomáticos futuros.
- El pueblo peruano educado, culto y bien informado debe contar con unas Fuerza Armadas disuasivas.
- El reconocimiento formal del Protocolo de Río por el Ecuador y la intervención activa de los Países Garantes fueron determinantes para que se mantenga la paz entre el Ecuador y el Perú.

EPÍLOGO

El Coronel Jorge Dávila Cabrejos es un piloto de helicóptero dotado de especiales y extraordinarias cualidades. Desde alférez voló casi mil horas al año. Piloto operativo en los helicópteros Bell 47G, Alouette III, Bell 212, MI-8, MI-25, además de otros.

Después de ocupar diferentes cargos en los Grupos Aéreos N° 2 y N° 3, fue Comandante del Grupo Aéreo N° 3 durante los años del Conflicto Armado del Alto Cenepa.

Como Capitán participó, en forma brillante, en el Conflicto Armado de Falso Paquisha, 1981, por lo que fue condecorado.

En el homenaje al 35° aniversario del Conflicto Armado de 1981, dijo:

“Agradezco la invitación del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, y felicito esta brillante iniciativa de aglutinar en esta reunión algunos testimonios reales del Conflicto con el Ecuador en 1981. En ese mismo contexto, saludo el apoyo y la presencia del Alto Mando de nuestra Fuerza Aérea, así como la de todos ustedes.

Señores, participar en actividades como esta o en cualquier ceremonia de rememoración, debería ser una irrenunciable obligación cívica, porque considero que contribuye a fortalecer la conciencia de sus hombres, consolidando el sentimiento de Unidad y de Patria, vigorizando la fe en la historia y en el destino de la Fuerza Aérea - Nuestra Institución.

Pero hablando de historia y, especialmente de la Historia de la Fuerza Aérea del Perú, esta no adquiere su máxima valía solo con motivo de una rememoración. La historia, se dice, es el lenguaje de los pueblos, y es que la historia de la FAP desde su creación ha sido escrita con episodios de triunfo y satisfacción, pero también ha sido escrita con sangre, sudor y lágrimas.

Hoy día, por primera vez en 35 años (quizá si esto se hubiera hecho inmediatamente después del conflicto del 81, otra podría haber sido la experiencia del Conflicto en el CENEPA), voy narrar algunas experiencias propias y otras como testigo y es, precisamente, que por esa historia me permito rendir un homenaje a la sobresaliente participación de nuestra Fuerza Aérea en la expulsión de los invasores de la Cordillera del Cóndor. A todos sin excepción, a los que directa o indirectamente contribuyeron con la recuperación de nuestra integridad territorial”.

Para conocer mejor la historia del Conflicto del Alto Cenepa, resulta de suma importancia incluir las siguientes entrevistas en el ensayo que desarrollo en este libro:

ENTREVISTA AL CORONEL FAP JORGE LUIS DÁVILA CABREJOS

Participé directamente en la recuperación del P22 (Falso Paquisha) en el año 1981, volando el helicóptero MI-8 N° 677 y, como todos sabemos, la intervención de la Fuerza Aérea fue todo un éxito en las operaciones de la Cordillera del Cóndor.

En este conflicto se pudo demostrar la gran capacidad operativa de la Fuerza Aérea y de todas sus Unidades, especialmente del Grupo Aéreo N° 3. En ese entonces, el GRUP3 tenía los medios suficientes para afrontar simultáneamente la defensa e integridad de nuestro territorio, así como seguir apoyando al desarrollo socio económico, las operaciones petroleras y otras de acción cívica en todo el territorio nacional.

Nadie puede negar que el desarrollo y el éxito de las operaciones en la

Cordillera del Cóndor fueron una clara demostración del entrenamiento, de la experiencia de sus tripulaciones, del conocimiento de la zona de operaciones. El Grupo Aéreo N° 3 tenía una autonomía operativa de mantenimiento, de equipamiento y de apoyo logístico sin precedentes en la historia de la Fuerza Aérea.

Precisamente, su equipamiento estaba orientado al cumplimiento de misiones en campamentos autónomos para realizar actividades de búsqueda y rescate. Independientemente de las tareas de acción cívica, sus tripulaciones se entrenaban en el lanzamiento de cohetes, cuando aún ni remotamente suponíamos que llegaríamos a emplear nuestros helicópteros como arma en la defensa de nuestro territorio.

Se tiene que reconocer que el éxito de la FAP en este conflicto se debe, especialmente, a que el Grupo Aéreo N° 3 tenía los medios suficientes para establecer en la Cordillera del Cóndor las estaciones de radio (Comaina, Ciro Alegría, Estación V, Estación VII, etc.), estaciones de meteorología, base de mantenimiento, bladers de combustible, sistema de armas, etc., que fueron estratégicamente dispuestos por decisión de su Comandante de Grupo, sin que exista una sola orden superior o que se haya hecho obedeciendo a un Plan de Operaciones, porque no existía ninguno para ese teatro.

Se conocía que el fin era desalojar a los invasores de nuestro territorio, y el Alto Mando de nuestra Institución apoyó todas las sugerencias que provinieron del Comandante del Grupo Aéreo N° 3, porque entendió que nadie mejor que él conocía la zona para asesorar al Alto Mando y también para coordinar y dirigir esas operaciones y, por ello, desde el primer momento se realizaron algunas actividades recomendadas por el entonces Coronel FAP Mario Muñiz Ortega, tales como acompañar personalmente en la cabina del Lear Jet para realizar las tomas fotográficas de los puestos tomados por el enemigo, sugerir que los guías de las diferentes patrullas de los aviones de combate reconozcan los teatros de operaciones, tanto en altura como también visitándolos físicamente

para su respectiva identificación. El Comandante del Grupo Aéreo N° 3 fue misionado para ser el Jefe del Componente aéreo y dirigir las operaciones aéreas, en ese entonces ya participaba con escaso entrenamiento el Grupo de Aviación Ligera del Ejército (GALE)

Debo mencionar que el conocimiento de la zona de operación era porque la Fuerza Aérea del Perú apoyó el abastecimiento a todos los Puestos de Vigilancia de las nacientes del río Comaina y río Cenepa en la Cordillera del Cóndor, desde 1960 hasta 1977. Pues el EP hasta esa fecha aún no contaba con helicópteros - Mientras la FAP estuvo a cargo del abastecimiento de los PV's de la Cordillera del Cóndor, los ecuatorianos no ocuparon ningún PV.

Es, precisamente en esas fechas, que Don Mario Muñiz Ortega había volado realizando el abastecimiento de dichos Puestos de Vigilancia en la Cordillera del Cóndor, desde el grado de Alférez hasta el grado de Comandante inclusive y, por ello, conocía mejor que nadie el teatro en el que se desarrollaría el Conflicto.

Siendo Coronel y siendo Comandante del Grupo Aéreo N° 3, es designado como Jefe del Componente Aéreo para apoyar a las fuerzas de superficie en la recuperación de nuestro territorio que en ese momento estaba siendo ocupado por fuerzas enemigas.

Quiero resaltar, desde una óptica diferente, que gran parte del éxito de estas Operaciones de desalojo se debe a la concepción de la operación del Coronel Mario Muñiz y que, lamentablemente, no fue bien atendida ni escuchada por nuestro Ejército Peruano, que tenía un planeamiento diferente y que nos llevó a dos fracasos en el intento de realizar por tierra la recuperación del Falso Paquisha.

En el año 1981, era mi primer año como Capitán y ya contaba con más de 5,000 horas de vuelo y más de 600 horas de vuelo en helicóptero MI-

8, con el cual participé en dicho conflicto. Menciono este detalle por la enorme diferencia que existió en ese entonces entre las tripulaciones de la FAP y las del Ejército Peruano, pues no conocían la zona y, en muchas misiones, tuvimos que buscarlos o acompañarlos hasta el Puesto de Comaina, donde se encontraba nuestra base principal.

Asimismo, es conveniente resaltar que algunas operaciones conjuntas se pusieron en peligro por la falta de capacidad o pericia de los Pilotos de la Aviación del Ejército. Se debe tener en cuenta que los helicópteros del Ejército suspendieron las tareas de abastecimiento aéreo por varios años, hecho que dio pie a la invasión de las fuerzas enemigas.

Otro asunto que se tiene que resaltar es la autonomía de la que gozaban los helicópteros del Ejército, ya que no recibían ninguna orden del Jefe del Componente aéreo ni del Comandante de la Quinta Región Militar. En ese entonces, dependían de su Comandante General y, para una operación combinada o conjunta, se tenía que solicitar el apoyo, y esa era la razón por la que muchas veces llegaron hasta Comaina para conocer y retornar a pernoctar por seguridad a Ciro Alegría, Teniente Pinglo o Bagua. Esta situación era lamentable, porque en Comaina consumían el combustible que trasladábamos desde Ciro Alegría o la Estación V.

Otro caso de obstrucción ocurrió durante la recuperación del PV3, estimada para las 6 pm. Después del ataque y recuperación, yo me acercaba a Comaina y me di con la ingrata sorpresa que no podía aterrizar porque habían llegado 4 helicópteros del Ejército y no tenía ningún lugar para aterrizar. Con poco combustible, el Coronel Muñiz me dio las instrucciones para dirigirme directamente a Chávez Valdivia, estimando mi llegada a las 7:20 de la noche. Por el “radio silencio” de las operaciones, en Chávez Valdivia apagaron las luces de toda la guarnición, porque pensaban que mi helicóptero era ecuatoriano y, prácticamente, fui asaltado cuando aterricé. El incidente terminó cuando fuimos identificados

La designación de COMAINA como nuestra Base Principal fue la mejor decisión que pudo adoptar el Coronel Muñiz, ya que estaba en una posición privilegiada, desde donde se podía apreciar la Cordillera del Cóndor y teníamos desde esa posición la evolución meteorológica para aprovecharla en favor de nuestras misiones.

Otro hecho que tengo que resaltar, y que debe ser puesto en consideración durante futuros conflictos de cualquier naturaleza, es que solo las comunicaciones en quechua que realizaban el Coronel Mario Muñiz con algunos Generales del Ejército que lo practicaban, no podían ser interceptadas. Esto fue de mucha ayuda para dar instrucciones y coordinaciones de detalles del desarrollo de las operaciones.

Terminado el Conflicto con el Ecuador, el año 1983, fui nombrado junto con otros oficiales para seguir el curso de Piloto instructor del Helicóptero de combate MI-25. Realicé más de 1,000 horas de vuelo como Piloto e Instructor de esta aeronave, en la que el Teniente Schenone era Piloto Artillero y, posteriormente, fue promovido como Piloto al mando.

El año 1993 era mi primer año como Coronel y fui nombrado al Ala Aérea N° 3, como Jefe de la Sección Operaciones del Estado Mayor A3. Ese año, considerando que los helicópteros de combate MI-25 estaban misionadas en el Plan de Operaciones para apoyar la zona de la Cordillera del Cóndor, presenté un documento que fue elevado por el Comandante General del Ala N° 3 al Comando de Operaciones (COMOP), con opinión favorable, y ahí se sustentan todas las actividades que debía seguir la Fuerza Aérea para poder cumplir con nuestra misión.

En el año 1994 y 1995 fui nombrado Comandante del Grupo Aéreo N° 3 y, en el mes de Enero del año 1995, el Comandante de la Quinta Región Militar solicitó el apoyo de un helicóptero Bell 212 para hacer una

visita a los Puestos de vigilancia de la Cordillera del Cóndor. El Ejército ya contaba con helicópteros, por eso no entendimos el pedido de dicho apoyo. Recuerdo que el Piloto del Bell 212 me informó que había notado, en dicha visita, que el Ejército había detectado otros puestos de vigilancia ecuatorianos en el Río CENEPA y se había dado cuenta que ellos estaban trabajando, con absoluto secreto, la preparación de más de 500 soldados para tratar de combatir y recuperar los puestos conocidos con el nombre de Tiwinza y Cueva de los Tayos.

Esa información se la transmití al Comandante General de la FAP, el General del Aire Enrique Astete Baca. El acudió al Comando Conjunto. La situación en ese momento ya era incontrolable y, rápidamente, tuvieron que acudir a la Fuerza Aérea para planear las acciones conjuntas.

Aquí comienza el problema de nuestra Institución, porque se requería infraestructura, combustibles y otras facilidades para el desarrollo de las operaciones y, en ese momento, nadie entendía cómo dicho documento remitido por mi persona fue desestimado y recién fui convocado por el COMOP para explicarles lo que se requería para la operación de los helicópteros, especialmente de los MI – 25.

Me ofrecí voluntariamente como Comandante del Grupo Aéreo N° 3 para hacerme cargo de las Operaciones Aéreas en Ciro Alegría, queriendo que se emule o imite lo que pasó en el año 1981, pero el COMOP designó un Piloto de Caza que no conocía la zona ni a los Pilotos que yo había entrenado para preparar las misiones de ataque.

ENTREVISTA AL TENIENTE GENERAL FAP CÉSAR SEBASTIANI CHÁVARRI

El General Sebastiani desde su graduación como Alférez, ha demostrado sus cualidades intelectuales, además de ser un excelente piloto e instructor, de los diferentes helicópteros del Grupo Aéreo N° 3 y del MI-25 en el Grupo Aéreo N°2, donde fue Comando de Unidad.

Tuve la suerte de ser su instructor de vuelos y, entre tantas funciones y responsabilidades que conlleva una carrera militar, lo vi destacarse en las publicaciones y conferencias del Área de Seguridad de Vuelos.

Ha tenido una carrera brillante hasta alcanzar el más alto grado en la Fuerza Aérea.

El testimonio de su participación como piloto de helicóptero MI-25 en el conflicto del Alto Cenepa es el siguiente:

Eran los primeros días del Conflicto del Alto Cenepa y teníamos algunos problemas técnicos y tácticos que debíamos solucionar, para una participación efectiva de los helicópteros MI-25 en la zona de operaciones: La alta temperatura ambiental (40° C), el peso del armamento a transportar, la distancia que debíamos recorrer para alcanzar los objetivos más alejados desde nuestra base de operaciones, la cantidad de combustible por utilizar y, finalmente, la altura a la que debíamos volar para evitar la detección radárica en el teatro de operaciones.

“A baja altitud, en esa densa y sofocante selva, las aeronaves consumían mucho combustible, había que aligerar el peso para llevar más armamento y volar sobre la copa de los árboles para no ser detectados por los radares ecuatorianos”, recuerda el TTG FAP César Sebastiani Chávarri, quien en 1995 tenía el grado de comandante y trabajaba en la oficina de Vuelos de Apoyo del Comando de Operaciones FAP.

Durante años había servido como piloto de combate en el Grupo Aéreo N° 2, llegó a ser Comandante de Unidad. Había luchado

contra el terrorismo en la zona del Huallaga, por lo que tenía una vasta experiencia en esos poderosos helicópteros de combate de fabricación rusa.

“Cuando llegamos a Ciro Alegría, una base del Ejército en donde se instaló el Comando del Componente Aéreo de la zona en conflicto, nos encontramos también con múltiples problemas logísticos, había que enfrentarlos con nuestra experiencia y valor. Recuerdo que llegamos cinco pilotos del grado de comandante, las tripulaciones más jóvenes nos llamaban afectuosamente “los tíos”. Éramos: Marco Schenone, Gilberto Rojas, Alfredo Seminario, Carlos Samamé y yo”.

Las primeras misiones del MI-25

El 27 de enero de 1995, dos helicópteros de la FAP y uno del Ejército inician ataques sobre el PV ecuatoriano “Soldado Monge” y sobre falsa Cueva de los Tayos, en territorio peruano. Inicialmente, son dos los helicópteros MI-25 y un MI-17 de la FAP, mientras que la otra aeronave era un MI_8 del Ejército.

Ese mismo día, al atardecer, llegan a Ciro Alegría dos helicópteros FAP MI-25 procedentes del Huallaga y, al día siguiente, pese al mal tiempo, entran en acción. Igualmente, un MI-17 FAP atacó nuevamente el puesto “Soldado Monge”.

El 29 de enero mejoraron las condiciones meteorológicas. Los mayores FAP José Revilla, Chipoco, Gómez y Asenjo, junto con el capitán EP Luis García, salen temprano a cumplir misiones en sus respectivas aeronaves. El calor es sofocante. En la tarde se dirigen a Falso Tiwinza, donde los recibe la artillería enemiga. Un misil Iгла impacta en el helicóptero del capitán del Ejército Luis García Rojas, quien fallece junto con su tripulación. Los MI-25 evaden los misiles con sus equipos de protección térmica.

A partir de ese derribo, gracias a su blindaje y a sus sistemas de autoprotección (detector de emisiones radáricas, lanzadores de shaft/

flares, perturbadores/jammers), el Componente Aéreo del Teatro de Operaciones priorizó la salida de los MI-25 en misiones de ataque diurno antes que los helicópteros MI-17, que no poseían estos modernos equipos.

Tras estas primeras acciones de combate, llegó el contingente de pilotos más experimentados del MI-25, “los tíos”, entre ellos el comandante Sebastiani.

“En la zona de combate, nos encontramos también con helicópteros MI-25, rusos, pero de procedencia nicaragüense. Estos tenían algunas características diferentes a los que volábamos en la Base Aérea de Vítor. Los instrumentos de vuelo y los switches se encontraban en lugares distintos a los que estábamos acostumbrados; además, los instrumentos no tenían los colores rojo-amarillo-verde, que nos indicaban visualmente los regímenes de funcionamiento de los sistemas, y eso, en una situación de combate, era “muy importante”, señala este piloto que había sido instructor en los Grupos Aéreos N° 2 y 3.

Su primera misión fue atacar Coangos, como elemento N°3 de una escuadrilla, en una salida de combate vespertina y con retorno nocturno. Esta fue cancelada debido al mal tiempo reinante. La siguiente misión a Cóndor –Mirador fue abortada a solicitud del Ala Aérea N°1 de Piura, gracias a un aviso de interceptación de las comunicaciones del enemigo hecha por la Marina peruana. “Los estaban esperando, nos dijeron”. El Comandante del Escuadrón Aéreo N° 211, para mantener la expectativa de todas las tripulaciones, sorteaba las misiones asignadas por el Componente Aéreo, así como el número de cola de las aeronaves, y subíamos al que nos tocaba en suerte. Todos esperábamos que nos toque un “fierro conocido” de procedencia rusa.

7 de febrero de Ciro Alegría a Coangos

El 7 de febrero, vuelven a salir tres MI-25 hacia Coangos, punto estratégico de vigilancia ecuatoriano. “Yo era el guía de la escuadrilla Chalán + 2, me seguían, como elemento N° 2, Marco Schenone y,

como N° 3, Eduardo Maraví. Despegamos de Ciro Alegría y navegamos pegados a la Cordillera, chequeando el río Chinganaza y luego el río Cusaga. Volábamos a 50 metros sobre los árboles. No debían detectarnos los radares ecuatorianos hasta nuestro PIA (Punto Inicial de Ataque). Volábamos pegados a los cerros para protegernos, hasta que llegamos a las coordenadas seleccionadas del PIA, muy cerca de nuestro objetivo. A mi voz, los tres pilotos jalamos la palanca cíclica para ganar altura (zoom), ubicamos los blancos y lanzamos cada uno nuestra mortífera carga plena de 128 cohetes C5K-O contra ese importante puesto militar en territorio ecuatoriano. De pronto, nos atacan misiles tierra-aire del tipo Strella o Igla. El “Ñato” Colina, mi artillero, hoy General Ricardo Colina, rompe el radio silencio y nos avisa del ataque: “¡ Misiles a la derecha!”, gritó. Entonces, realicé un viraje cerrado, nariz abajo hacia la derecha, para alejar mi tobera del sensor térmico del misil y reducirle de esta manera el ángulo. Veo varias luces rojas con colas fumígenas de color negro saliendo de la frondosa selva y dirigiéndose hacia nosotros, por milésimas de segundo me quedo encandilado, perplejo, con las luces, pero luego reacciono y le grito al artillero: “¡Ñato flaresss.....suelta todo!”, para que lance todas las bengalas de autoprotección que teníamos. Entonces, me fijo especialmente en una luz roja, mucho más grande que las demás, pensé que ya estaba demasiado cerca. Y no podía hacer nada. El impacto era inminente. Aprieto los dientes y me encomiendo a Dios. Parece que me escuchó, ya que en el tramo final el misil se desvió ligeramente de su trayectoria de impacto y pasó casi rozando la cabina por el lado derecho, buscando la fuente de calor de mi aeronave. Su incandescencia fue impresionante, me había deslumbrado, veía estrellitas y sentía un fuerte olor a pólvora que impregnó la cabina. Cerré aún más el giro de mi aeronave hacia la derecha y, en ese momento, vi el helicóptero de mi alero y entrañable amigo Marco Schenone envuelto en llamas, partido en dos grandes mitades: la cabina y el botalón de cola. Un misil lo había impactado en el lado derecho del fuselaje, detrás de la cabina del piloto y a la altura del tanque central de

combustible. Ambos pedazos venían precipitándose a tierra en cámara lenta (así me pareció), dejando en su caída dos grandes estelas negras de muerte. Todo esto en segundos.

“Al realizar el viraje evasivo, excedí los límites de desplazamiento del control cíclico, por lo que tuve una falla hidráulica, “inversión de mandos”. Escuché la voz de la “Natasha”, esa grabación con tono femenino que nos advertía sobre una falla de los sistemas, que me repetía incansablemente: “falla del sistema hidráulico principal”, “falla del sistema hidráulico duplicador”. Tenía falla hidráulica total, y me estaba cayendo. Apliqué rápidamente lo aprendido de mi instructor ruso “Kokosha”, aligeré la presión cíclica, liberé cargas externas, incrementé la velocidad y pude recuperar la aeronave para salir de la zona del ataque”.

Estando ya en la ruta de retorno a Ciro Alegría, conmocionado todavía por los sucesos que había vivido, trataba de visualizar y recordar todas las referencias y accidentes geográficos de la zona y del lugar del derribo del MI-25, ya que la señal del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) no la captaba mi equipo y, ese día, yo me había hecho un juramento como guía de las escuadrilla: “¡Juré que regresaría por mi alero, para llevarlo a casa!”

Pasaron tres meses, y en el mes de mayo de 1995, los garantes del Protocolo de Río de Janeiro ya se encontraban en control del Alto Cenepa. La Misión de Observadores Militares Ecuador-Perú (MOMEPE) administraba militarmente la zona; por lo tanto, existían las condiciones necesarias para tentar la recuperación de los restos de nuestros compañeros, para lo cual necesitábamos pedir muchas autorizaciones.

Representando al Comando de Operaciones, nos reunimos muchas horas con los coordinadores de la MOMEPE, para indicarles aproximadamente la zona del derribo del MI-25 y el área apropiada para realizar la búsqueda. La ubicación geográfica exacta de los restos de la aeronave (coordenadas) se logró gracias a la información satelital proporcionada por los garantes norteamericanos. Para la operación del res-

cate de los cuerpos, se solicitó el apoyo aéreo de dos helicópteros UH-60 Black Hawk de la MOMEF y de un helicóptero MI-17 del Grupo Aéreo N°3. Esta aeronave FAP fue de vital importancia en la operación de recuperación, ya que permaneció por espacio de 45 minutos en hover, fuera de efecto suelo, sobre el punto de extracción, con una lluvia torrencial y fuerte viento. Recuerdo que fue hábilmente piloteada por el entonces Mayor FAP José Rubio Travi, hoy Mayor General FAP. Esta operación se realizó entre el 12 y 14 de mayo de 1995.

El satélite detectó la ubicación exacta del helicóptero en la enmarañada selva. Los helicópteros americanos de la MOMEF, como fuerza militar supranacional, supervisaron desde el aire la operación y nos garantizaron nuestra integridad, ya que la zona todavía se encontraba minada y aún permanecía tropa ecuatoriana en las inmediaciones. La zona no había sido desmilitarizada. El rescate de los cuerpos y destrucción de los restos de armamento y equipos de la aeronave era nuestra responsabilidad. Esta operación fue ejecutada impecablemente por un selecto grupo de oficiales de las Fuerzas Especiales de la FAP, al mando del Comandante Marco Arévalo, más conocido como el “Chuncho”.

“En el helicóptero de Pepe Rubio, sacamos los restos del Comandante Marco Schenone y los cuerpos del Capitán Raúl Vera y del Suboficial Erick Díaz, e iniciamos el largo camino de retorno a casa, siendo escoltados inicialmente por un helicóptero Bell 212 del Grupo Aéreo N° 3, piloteado por el “gringo” Sutcliffe. Los restos los llevamos hasta el puesto militar de Chávez Valdivia, donde tuvimos que pernoctar por mal tiempo. En dicho lugar, improvisamos una capilla ardiente en el comedor y velamos toda la noche a nuestros camaradas de armas. Al día siguiente, continuamos nuestra misión, todavía nos seguía el mal tiempo. Creo que con ayuda divina pudimos llegar sin novedad a la Estación N° 7 de Petroperú, en Bagua, lugar donde el personal civil y trabajadores de la estación homenajearon a los caídos, colocando la bandera de la estación a media asta. En Bagua, también se realizaron los trámites legales, administrativos y se prepararon los féretros para la

entrega a sus familiares en Lima. Todo esto estuvo a cargo del personal del Servicio Funerario FAP (SEFUN). Completado todos los trámites, el mismo día en la tarde, partimos en un avión Antonov de la FAP hasta Lima. Llegamos a las Base Aérea “Las Palmas”, donde el pleno de personal militar y civil de la Fuerza Aérea del Perú, del área de Lima, rindió los honores correspondientes a los defensores de la patria caídos en combate”.

El general Sebastiani, persona amable y perceptiva, sostiene haber vivido experiencias extrasensoriales. Recuerda que hasta que no recuperó y enterró los restos de su amigo el “Negro” Schenone y su tripulación, no pudo descansar. “Marco era una persona dedicada y metódica, práctica y tranquila. ¡Pero no me dejó dormir tranquilo muchos meses” comentó.

Indiferencia limeña

De otro lado, este piloto de helicóptero de combate, que durante años había enfrentado el terrorismo y que estuvo combatiendo en el Cenepa, recuerda que cuando llegó a Lima procedente de la zona de conflicto en el norte, con toda la adrenalina de la guerra, no entendía la indiferencia de la población limeña frente al conflicto que estaba viviendo nuestro país: “Aquí veraneaban en las playas, tomaban sus tragos en la calle e iban a fiestas de carnavales como si nada ocurriera en nuestra frontera norte. No entendía esa indiferencia”, ya que por inteligencia sabíamos que en Ecuador la situación era diferente. Habían declarado el país en “economía de guerra” y “estado de emergencia nacional”. También se habían realizado dos llamamientos de conscriptos y la población civil estaba con psicosis de guerra.

Así mismo, añade, “cuando el presidente Fujimori y los Comandantes Generales de las tres Armas fueron a la zona y pedimos autorización para atacar por otros ejes, el Jefe de Estado nos dijo: “que era un conflicto focalizado y que debíamos mantenerlo así, observando las zonas establecidas para el enfrentamiento”.

Al referirse a su familia, el general Sebastiani dice: “Todo militar que va a una guerra sabe que existe una alta probabilidad de no retorno. Yo me despedí de mi esposa Doris y de mis hijos Renzo, Itala y Paola, y actualicé mi carta de declaratoria de herederos. Gracias a Dios, regresé con vida. Renzo, mi hijo, ingresó a la FAP y se convirtió en piloto de caza. Ahora es piloto de una aerolínea comercial”.

“De ese momento histórico para nuestra patria, resalto el arrojo y valor de mis compañeros de escuadrilla. Todos luchamos con total entrega, pese a la adversidad sufrida.... Y la misión se cumplió”.

Recuadro

Finalizado el enfrentamiento armado, el entonces Comandante Sebastiani Chávarri fue propuesto por la Fuerza Aérea, y ratificado por el Ministerio de Defensa, para desempeñar el cargo de Jefe de los Observadores Militares del Contingente Peruano ante la Misión de Observadores Militares Ecuador-Perú (MOMEPE), con sede en Patuca-Ecuador.

Ante el problema limítrofe suscitado, el Perú y el Ecuador solicitaron la inmediata intervención de los países garantes, de acuerdo a lo estipulado en el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro de 1942. Esta Misión de garantes está integrada por miembros militares de las fuerzas armadas de: Estados Unidos, Argentina, Chile, Brasil y representantes del Perú y Ecuador.

La MOMEPE era responsable de la operación de desmovilización de armas y personal militar (desmilitarización) en la zona del conflicto, el mantenimiento de la paz y la supervisión del alto al fuego en esa zona selvática del Alto Cenepa, de exuberante vegetación, elevadas temperaturas, humedad, intensas precipitaciones y tormentas y donde las enfermedades endémicas son la malaria, fiebre amarilla, hepatitis A y B, tifoidea, rabia y tuberculosis. Ese era un nuevo “enemigo” a enfrentar.

Inicialmente, la Misión tuvo su sede en Bagua-Perú, luego pasó a Patuca, asiento de la 21ª Brigada de Selva “Cóndor” Ecuador. Patuca estaba más cerca al lugar de acción de la MOMEPE (65 km. Aprox. Y a

300 km. De Quito), además, tenía facilidades logísticas y de bienestar. En tanto, la oficina de enlace se mantuvo en Bagua, localidad que estaba aproximadamente a 270 km del lugar de acción y a 1,100 km de Lima.

El Comandante Sebastiani permaneció durante 18 meses en Patuca, como Jefe de los Observadores Militares del Contingente Peruano (junio 1995- Diciembre 1996). Al término de su misión, fue condecorado por la MOMEPE y por las Fuerzas Armadas Ecuatorianas. A su retorno al Perú, fue ascendido al grado de Coronel.

“El mantenimiento de la paz no es un trabajo de soldados, pero solo ellos pueden hacerlo”

Un hecho anecdótico

(Fragmento del libro “Homenaje a la Fuerza Aérea del Perú 1,981”, de los Tenientes Generales FAP José Zlatar Stambuk y Mario Muñiz Ortega)

“Califa” contó que, cuando era Teniente en 1966 y se encontraba en el campamento militar El Milagro, recibió una orden parecida: La de esperar en el campo de aterrizaje El Valor, justamente al Presidente Belaunde (primer gobierno) y a su comitiva. Aquella vez, cuando el Presidente acompañado por el Ministro de Aeronáutica, General FAP José Heighes Pérez Albela, de su secretaria, Srta. Violeta Correa, y de otras autoridades, abordaron el helicóptero monomotor Bell UH-1D y, como el tiempo era excelente, les propuso llevarlos a conocer el nuevo campo de aterrizaje construido en plena selva, utilizando un tractor que llevó desarmado, precisamente en el helicóptero en el que estaban volando. El Presidente aceptó de inmediato y nos dirigimos en vuelo directo a Santa María de Nieva. Fue en ese momento, prosiguió Muñiz, que al contemplar la majestuosidad del río Marañón, Belaunde recordó la novela “La serpiente de oro” de Ciro Alegría, y dispuso que se bauti-

zara, con ese nombre, el campo de aterrizaje recién estrenado por él, y que antes se llamara Patoachana. Califa comentó la coincidencia de que 15 años después, llegaría Belaunde, pero esta vez en un avión Hércules a ese mismo campo, inaugurado y bautizado por él. Y siguió contando que durante el vuelo de regreso, desde el flamante campo Ciro Alegría, decidieron sobrevolar el río Marañón. Aquella vez, el Presidente pudo observar el pongo de Huaracayo, la comunidad Aguaruna de Uracusa, el río Cenepa, que nace en la cordillera Del Cóndor y desemboca en el río Marañón, y como el helicóptero iba lentamente, hubo tiempo suficiente para contestar todas las preguntas, y fue allí donde Belaunde recibió una información detallada de las características de la posible carretera que uniría Tamborapa, San Ignacio con Soldado Silva y Ciro Alegría.

Califa comentó que aquella vez él era Teniente y al sobrevolar con el Presidente y el Ministro de Aeronáutica aprovechó la oportunidad para explicarles cómo desde 1960 los helicópteros de la FAP efectuaban operaciones de abastecimiento a los puestos de vigilancia de las guarniciones del Ejército, ubicados en las nacientes de los ríos Comaina y Cenepa, partiendo desde la guarnición de Chávez Valdivia, último punto navegable. El Presidente y el Ministro preguntaron con mucho interés al entonces Teniente Muñiz las características geográficas y meteorológicas de cada uno de los destacamentos. Por todas esas circunstancias, Califa estaba seguro de que el Presidente Belaunde estaría entusiasmado por volver a esos lugares.

Después de aquella amena e ilustrativa conversación, Califa, al día siguiente, dispuso que se preparen dos helicópteros, cada uno con dos pilotos y alertó a los dos helicópteros MI-8, para que estuvieran en condiciones de escoltar a los dos Bell-212, en la ruta Ciro Alegría - Chávez Valdivia - P22-helipuerto Comaina.

En 1966, con el grado de Teniente FAP, llevé al Presidente Belaunde a la Cordillera Del Cóndor y en 1981 con el grado de Coronel FAP lo recibí en Falso Paquisha.

El distinguido TTG FAP José Heighes Pérez Albela, héroe nacional y Ex Ministro de Aeronáutica, es un extraordinario testigo de excepción de cómo la Fuerza Aérea del Perú participó durante 57 años para mantener incólume la integridad territorial y, en especial, la frontera peruano-ecuatoriana.

En el Conflicto Armado de 1941, como integrante de la 82 Escuadrilla del XXXI Escuadrón de Información Marítima, realizó numerosas misiones de reconocimiento. Cuando volaba un avión Curtiss Falcon, cumpliendo una misión aerofotográfica, su avión recibió el impacto de un proyectil que destrozó el parietal derecho del SubOficial Manuel Polo Jiménez, que le ocasionó la muerte, y a él le impactaron 12 esquirlas en el cuello, por lo que tuvo que ser atendido en el Hospital Militar de Tumbes.

De Alférez a Ministro de Aeronáutica, voló miles de horas y ocupó importantes cargos.

Se mantiene informado de las actividades de la FAP, especialmente de la participación en la defensa de la integridad territorial.

Han pasado 75 años desde su intervención en la Guerra del 41 y, gracias a su extraordinaria memoria, recuerda los nombres de los aviadores que entregaron sus vidas.

Para cerrar con broche de oro este ensayo, a sus 97 años nos concedió la entrevista donde se puede apreciar lo que es un Aviador Peruano.

ENTREVISTA AL TENIENTE GENERAL FAP JOSÉ HEIGHES PÉREZ ALBELA

José Heighes Pérez Albela es el oficial de más alto rango militar sobreviviente del conflicto armado con el Ecuador. Tiene actualmente más de noventa y siete años de edad y una vocación por los valores humanos que defiende con lucidez desconcertante. Permanecen en su notable memoria con la claridad de sus años juveniles hechos como las

treinta y seis misiones de guerra que realizó cuando era Alférez FAP en 1941: operaciones de reconocimiento armado, ametrallamiento y bombardeo durante la guerra con el entonces adversario ecuatoriano. Acciones en la que resalta con emotivo reconocimiento la ejecutada el 2 de setiembre donde el avión que piloteaba fue alcanzado por el fuego enemigo que hirió mortalmente a su copiloto, el Sub-oficial FAP Manuel Polo Jiménez, y causó leves heridas al entonces Alférez Heighes.

El Teniente General Heighes Pérez Albela refiere con precisión este acto bélico: Durante la guerra piloteé todo el tiempo hidroavión. El Jefe, Capitán Augusto Duarte, cuando yo me desempeñaba como Jefe de la Sección de Fotografía, me pidió que hiciera fotografías de Puerto Bolívar (territorio enemigo). Yo salí en un avión que no era el mío. Cuando regresaba, hubo un tiroteo que alcanzó mi avión. No me di cuenta que las esquirlas me cayeron en el cuello. Recién al acuatizar en Puerto Pizarro un alférez me dijo: “Usted está herido”. Yo estaba ocupado en cubrirle las heridas a Polo Jiménez para evitar que se desangrara. Lo llevaron al hospital de Tumbes, luego lo trasladaron a Lima, donde desdichadamente Polo Jiménez murió. La metralla antiaérea le había partido la cabeza en siete partes. Sin embargo, a unos tres mil pies de altura logramos buenas fotografías de destacamentos ecuatorianos.

En aquella época no se contaba con la tecnología de la que se dispone actualmente, lo que no era impedimento para que nos agenciáramos de múltiples recursos. El General Heighes nos cuenta: Cuando ocupamos la Provincia del Oro capturamos cañones Breda antiaéreos. A falta de radio, mandábamos mensajes lastrados en botellas que dejábamos caer en los botes amigos.

Otro importante recuerdo del General Heighes: Renán Elías Olivera (Teniente de la Promoción de José Quiñones) volaba el NA 50, que llamábamos el torito. El 7 de julio dieron la alarma que tropas enemigas habían incursionado en Carcabón o Quebrada Seca. El Comando ordenó que tres aviones partieran a ametrallar a los invasores. El campo de aviación de Tumbes era muy chico y tenía árboles y arbustos

a la entrada y salida. Un arbusto rozó la hélice de la bomba que llevaba el avión de Elías y esta se quedó armada. Al regresar, luego de advertir que la alarma había sido falsa, había que arrojar las bombas al mar. Elías se internó en el mar para cumplir con esta operación y en el instante de botar las bombas estallaron, ocasionando la muerte del piloto. Así concluyó la vida de este joven y valiente oficial.

Con el entusiasmo que caracteriza su vida, no obstante los avatares sucedidos, el general Heighes cuenta: Yo he tenido al Ángel de la Guarda en toda mi carrera. Siempre he salido bien. Un día en Puerto Pizarro recibimos el mensaje de la Marina anunciando que el adversario estaba bombardeando la costa peruana del Oro. Eran las 5 P.M. Yo cargué mi avión y salí. Al regresar con las bombas esa tarde, cuando llego al río Tumbes, este era una laguna prístina. Yo me empiezo a preguntar: ¿boto las bombas o no? Decidí por el NO. Acuaticé sin ningún error. Me fui al lado izquierdo de la Marina, y ahí me dijeron: ¡tus bombas están armadas! Llamaron a los armeros y las desactivaron. En fin, he volado todo tipo de avión y he sido Fundador del Grupo 11 de Caza en Talara. Soy el único que queda del Grupo.

El General Heighes ha volado incluso el avión P-36, que según nos refiere: Lo compramos a Noruega, pero era de origen norteamericano. He volado dos mil horas en ese avión. Es el avión que ha matado más pilotos en la FAP. Avión muy celoso, pero muy bueno para volar. También he volado en el P-47, era un avión muy pesado, dos mil doscientos caballos de fuerza. El Alférez Daniel Nieto se mató en ese avión; quiso hacer piruetas a muy poca altura.

El General Heighes nació en Lima el 4 de abril de 1919 e ingresó a la Fuerza Aérea el año 1936, cuando esta Institución se denominaba Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP), pertenecía al Ministerio de Marina y Aeronáutica y el grado más alto era el de Comandante. El Jefe de Armas era el Comandante Ismael Merino, que asciende a Coronel el año 1941, cuando yo ingresé a la FAP. Durante la guerra con el Ecuador estuve en la Base Aérea de Puerto Pizarro. El puerto más norteño

del Perú. Era un estero, nos dice el General. Y manifiesta: Soy el único piloto de la FAP que ha volado el Vough-Corsair V-80, monoplane, de un solo pontón. Y con ese avión he acuatizado en Chimbote con olas de dos metros. Nunca me he accidentado. Cada vez que volaba lo probaba todo. Por ejemplo, cuando me ordenaban ir a Ancón yo había observado que el mar tiene tres olas, después hay calma. Para acuatizar esperaba que pasen las tres olas y venga la calma. Lo más curioso es que yo tenía un año de Alférez y ya había estado en Italia, volé el Fiat-32. Cuando la inauguración del monumento a Jorge Chávez, volé a 380 Km. por hora. Velocidad mucho mayor a la de un hidroavión. Salí al retiro por propia voluntad a los 50 años de edad.

Además de sus múltiples hazañas, como el haber sido el primer militar peruano que voló Mirage -5, en París, Ministro de Aeronáutica entre los años 1965-1967, durante el gobierno del Presidente Fernando Belaunde, participante a través de muchos años en campeonatos de tenis realizados en diversos lugares del mundo (ha obtenido varios primeros premios internacionales en este deporte que no obstante sus 97 años viene practicando. Una cancha del Club Terrazas de Miraflores lleva su nombre). Fue, asimismo, miembro de la Junta Interamericana de Defensa con sede en Washington.

Gracias a su prodigiosa memoria y lucidez mental recuerda sonriente los nombres completos de sus siete hijos, diez y ocho nietos y 23 biznietos, así como el de sus compañeros de armas y otros innumerables personajes.

La presencia del Teniente General José Heighes Pérez Albela y el valor y los principios morales que han sustentado y sustentan su vida es un ejemplo para la juventud en general y, en especial, para los jóvenes integrantes de la Fuerza Aérea del Perú (FAP).

ANEXOS

1. BANDO DE TÚPAC AMARU.
2. DISCURSO EN HOMENAJE AL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866.
3. RELACIÓN CRONOLÓGICA DE PROVOCACIONES DEL ECUADOR EN LA FRONTERA.
4. DISCURSO DE ORDEN EN HOMENAJE A LA PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN EL CONFLICTO ARMADO DE 1981.
- 4 A- HELICÓPTEROS EN LA EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN PETROLERA EN LA CORDILLERA DEL CÓNDOR
5. DISCURSO EN HOMENAJE A LA BATALLA DE TARAPACÁ
- 5 A- OTRO DISCURSO EN HOMENAJE A LA BATALLA DE TARAPACÁ.
6. DISCURSO HOMENAJE AL CREADOR DE LA AVIACIÓN NACIONAL PEDRO MUÑIZ SEVILLA.
7. RESPUESTA A LA CARTA DE UN PERIODISTA ISRAELÍ, POR EL COMANDANTE DEL GRUPO AEREO N° 3.
8. CONFERENCIA LA FUERZA AÉREA EN LOS CONFLICTOS ARMADOS DE LA CORDILLERA DEL CÓNDOR.
9. SEMBLANZA DE LOS HÉROES DE LA FUERZA AÉREA EN EL CONFLICTO DEL ALTO CENEPA

ANEXO 1

BANDO DE TÚPAC AMARU PUBLICADO EN SILOS, COLOMBIA EL 24 DE MAYO DE 1781

Don José I, por la gracia de Dios, Inca, Rey del Perú, de Santafé, Quito, Chile, Buenos aires y continente de los mares del sur, duque de la superlativa, señor de los césares y amazonas, con dominio en el Gran Paititi, comisionado y distribuidor de la piedad divina, por el erario sin par.

Por cuanto es acordado por mi consejo, en junta prolija, por repetidas ocasiones, ya secretas y ya públicas, que los reyes de Castilla han tenido usurpada las coronas y los dominios de mis gentes cerca de tres siglos, pensionándome los vasallos con insoportables gabelas y tributos, sisas, lanzas, aduanas, alcabalas, estancos, contratos, diezmos, quintos, virreyes, audiencias, corregidores y demás ministros, todos iguales en la tiranía, vendiendo la justicia en almoneda, con los escribanos de esta fe, a quien más puja y a quien más da, entrando en esto los empleados eclesiásticos y seculares del mi reino, quitando vidas a solo los que no pudieron o no supieron robar, todo digno del más severo reparo.

Por tanto, y por los justos clamores, que con generalidad han llegado al cielo, en el nombre de Dios Todopoderoso, mando que ninguna de las pensiones se obedezcan en cosa alguna, ni a los ministros europeos intrusos, y solo se deberá todo respeto al sacerdocio, pagándole el diezmo y la primicia inmediatamente, como se da a dios. y el tributo y quintos a su rey y señor natural y éste con la moderacion debida, y para el más pronto remedio, y guarda de todo lo susodicho, mando se reitere y publique la jura hecha de mi real corona, en todas las ciudades y villas y lugares de mis dominios, dándonos parte con toda brevedad de los vasallos prontos y fieles, para el premio, e igual de los que se revelaren, para la pena que le compete, remitiendonos la jura hecha.

ANEXO 2

Discurso en Homenaje al Combate del 2 de Mayo por el Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega en la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del 2 de mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria.

Es nuestra imperecedera gratitud, la que nos impone el deber de celebrar estos acontecimientos históricos en todo el territorio nacional y, en especial, en esta Benemérita Sociedad, que se siente recompensada con la asistencia de tan distinguida concurrencia, a quienes tengo el honor de dirigir estas palabras en homenaje al “Combate del 2 de Mayo”. Palabras que, ojala, puedan expresar lo que todos sentimos.

Este es el momento de reflexionar y este, el recinto ideal para analizar la historia. Aquí están los héroes, que nos recuerdan, en todo momento, nuestros sagrados deberes.

Una poderosa escuadra con buques de guerra y 250 cañones: Los agresores. 45 piezas de artillería y unos cuantos buques de madera: Los defensores.

Esa fue la realidad en el momento crucial del 2 de mayo de 1866.

Los invasores, después de bombardear Valparaíso se dirigen al Callao, con el propósito de recuperar las colonias para la reina de España.

¿Puede caber en la cabeza semejante osadía?

Inaudita posición de España, absurda y, desde todo punto de vista, injusta.

Venir a nuestras costas a atacar a un país que apenas estaba aprendiendo a andar en libertad y que, en su lucha por liberarse de los mismos, se había quedado exhausto y sin recursos. Treintaidós años de intenso trabajo y mil penurias después de la declaración de la indepen-

dencia en 1821, hasta conseguir su reconocimiento en 1853. No habían pasado 13 años cuando, en 1864, la poderosa escuadra española ocupa las islas Chincha, emporio del guano en el Perú, motivo por el cual se convoca a un Congreso Americano en Lima, con la participación de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Guatemala, el Perú y Venezuela, Congreso en el que se llega a la conclusión de que el asunto de las islas de Chincha era un problema Continental.

El Perú, un país despojado de sus bienes, desgastado por el esfuerzo de desalojar por fin a los realistas, tambaleante todavía en sus esfuerzos por consolidarse como República. Con las arcas vacías, pero **CON LA DIGNIDAD DE SER LIBRE.**

Un pueblo dispuesto a dar su vida por defender lo que tanto le había costado. ¡Un pueblo heroico!

Así se explica el valor de esos hombres que se parapetaron en la torre de la Merced al mando del Ministro de Guerra y Marina, José Gálvez Egúsquiza, a las 12 del día, el 2 de mayo de 1866, conscientes de la desigualdad de condiciones y con pleno conocimiento de los destrozos que la escuadra española había ocasionado en las costas de Chile.

Así se explica la actitud decidida de todo el pueblo, al mando de su presidente Mariano Ignacio Prado. El heroísmo de jóvenes, adolescentes, ancianos y niños. Ancianos como el mayor Don Francisco de Bolívar, de 68 años de edad, al que una granada lo dejó sin un brazo y, cuando quisieron auxiliarlo, instó a que siguieran luchando, hasta que se desmayó. Juan Manuel Zapata, de 108 años, veterano de guerra de la independencia que se presentó como voluntario. Adolescentes como Abel Galíndez y Abel Jesús Ordóñez, que ofrendaron sus vidas en el combate. Niños como Enrique Delhorme, de 7 años de edad, que se lanzó sobre una bomba enemiga que iba a estallar, le arrancó la espoleta y grito: ¡Viva el Perú!

Escenas conmovedoras que ilustran esos momentos de intenso

patriotismo. Allí están José Joaquín Inclán, patrono del Arma de Artillería de nuestro Ejército; Leoncio Prado, que luchó junto a Martí por la independencia de Cuba; Pedro Ruiz Gallo, precursor de la aviación mundial; el ingeniero colombiano Cornelio Borda y muchos más. Imposible nombrar en unos minutos a cada uno de los participantes del combate. Solo podemos hablar de la admiración que sentimos por ellos y del ejemplo que nos dejaron.

Ya Pezet, que había permitido la firma del “Tratado Vivanco Pareja” y la entrada a nuestro país de la “Expedición Científica” “EN BARCOS DE GUERRA”, había sido derrocado por la indignación del pueblo, encabezado por Mariano Ignacio Prado.

Ya el pueblo peruano se había sublevado ante la aceptación de pagar lo que llamaron “La deuda de la independencia”. Deuda de tres millones de Pesos de plata como contribución de guerra y, además, de 20 millones de pesos de plata y sus respectivos intereses por los gastos del virreinato en las guerras de la emancipación.

Las relaciones con España estaban rotas. Pero la codicia no los dejaba en paz. Ansiaban recuperar sus colonias. Ya lo habían conseguido con Santo Domingo. Necesitaban el guano de las islas. Entonces, su prepotencia los hizo cometer, una vez más, un acto vergonzoso y cobarde. Sobre su conciencia pesan los 200 muertos y 150 heridos en nuestras filas y también sus 43 muertos. Vidas segadas por el vil afán de apoderarse de lo que no les pertenecía.

Pero esto, para nosotros, no era nuevo. Los habíamos sufrido durante los siglos de oprobio desde su llegada en 1533, y no es cierto eso de que “en silencio arrastramos las cadenas”. Los habíamos soportado si, pero luchando.

Allí está Túpac Amaru, allí están José Olaya, María Parado de Bellido, allí están cientos de mártires que, como ellos, trataron de desalojar al invasor.

¡Aquí esta José Gálvez, erguido en la torre de la Merced!

Si analizamos la historia, veremos que la actitud del Perú JAMÁS ha sido DE AGRESIÓN. Durante el coloniaje, inauditos esfuerzos por liberarnos del yugo del invasor. Durante la República, defensa y resguardo. Para honra nuestra, la República no está manchada con actos de usurpación ni prepotencia. La relación con nuestro entorno ha sido de amistad, de colaboración, de no intervención y, más bien, de conciliación y hasta de concesiones en aras de la Paz.

Nos caracteriza un sentido de justicia, de decencia, como país y como personas.

¡Allí esta Miguel Grau, “El caballero de los mares”!

En nuestro Escudo no tenemos un ave de rapiña. Está la vicuña, que debería ser el símbolo de la libertad; está el árbol de la quina, símbolo de generosidad.

La Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, dedicada a estudiar la Historia del Perú y, en especial, la vida de nuestros héroes, nos da un claro testimonio de que amar a la patria es mantener vivos los sentimientos más sublimes, es cultivar los valores, demostrar a las nuevas generaciones que nunca se olvidará a los que dan su vida por ella. Demostrar, también, que todo lo que se haga en su honor, tanto en la ciencia como en el arte y aún en el trabajo cotidiano, será reconocido.

Hace 141 años, un dos de mayo como hoy, estábamos celebrando la derrota final de la invasión extra continental a estos pueblos de las costas del Pacífico de la América del Sur.

Se habían unido nuevamente el Ecuador, el Perú, Bolivia y Chile para defender el honor y la libertad de sus pueblos. No hacía sino 45 años que habían conquistado su independencia y soberanía después de las gloriosas gestas de Junín y Ayacucho. 334 años después de que el

Tawantinsuyo fuera invadido. Esos mismos pueblos se volvían a unir para demostrar al mundo que nunca más serían subyugados.

Ahora, en los pueblos del Tawantinsuyo, los frutos de su trabajo, los de sus extraordinarios logros científicos y culturales, sus inmensas riquezas minerales servirían para el desarrollo de sus respectivos pueblos.

Junto a la Marina y al Ejército, la movilización de hombres y mujeres en el Callao fue total. La arenga de Mariano Ignacio Prado inflamó aún más los corazones:

“Mañana probaremos a nuestros enemigos, por tercera vez, que es invencible el pueblo que combate por su honra y libertad”

El dos de mayo de 1866 vibraba el patriotismo. Todos envueltos en la llama de ese valor que inspiran las causas justas.

Doscientos disparos desde las torres afectaron a las naves enemigas, que tras cinco horas de combate tuvieron que huir. A las 5 de la tarde cesó el fuego. La euforia en el Perú fue indescriptible.

Con la retirada de las naves españolas de nuestras costas, se selló definitivamente la independencia del Perú.

Pero es solo después de 14 años que España reconoce la independencia. En 1880, se establecen las relaciones diplomáticas y se firma un Tratado de Amistad que dura hasta nuestros días.

El Perú siempre quiso y quiere la paz.

El Perú propicia la unión de nuestros pueblos.

¡Qué lección tan grande la que nos dejó el Combate del 2 de mayo de 1866!

¡Que evidente confirmación de que un pueblo unido es invencible!

Lima, 2 de mayo, 2007

ANEXO 3

Relación Cronológica de las Provocaciones del Ecuador.

- En 1882, cuando estábamos en guerra con Chile, es decir, cuando la ambición chilena nos invadió aprovechándose de la crisis de la pobreza en que andábamos enredados, militares ecuatorianos armaron e incitaron al ataque a nativos contra pobladores peruanos de las márgenes de los ríos Santiago, Morona, Pastaza, Napo en la zona fronteriza. Fueron repelidos.
- En 1903, tropas ecuatorianas, vestidas de civiles, se habían afincado en el fundo peruano Angosteros, cerca al río Napo. Fueron desalojados.
- En 1904, el Jefe de la guarnición ecuatoriana de Roca-Fuerte atacó con sus tropas a tropas peruanas en las riberas del río Napo. Fue repelido.
- Nuevos incidentes provocados por Ecuador al introducir tropas en las nacientes de los ríos afluentes septentrionales del Amazonas, en los años 1931 Y 1932.
- En 1933, tropas ecuatorianas atacan a Gueppi, poblado peruano. Fueron repelidas.
- En 1936, tropas ecuatorianas ocupan subrepticamente la desembocadura del río Putuchin, peruano. Fueron desalojadas.
- En 1938, soldados ecuatorianos atacan el poblado «Cabo Pantoja», peruano. Fueron capturados.
- En 1940, una Sección de tropas ecuatorianas, con ametralladoras, ataca «Cabo Pantoja». Fueron repelidos.
- En 1941, fuerzas del ejército ecuatoriano se infiltran en las riberas

peruanas de los ríos Napo, Tigre, Pastaza y Morona. Esto fue lo que dio lugar al encuentro bélico en el cual el Perú hizo capitular a Ecuador.

- En 1951, el Ecuador se negó a seguir demarcando la frontera en la Cordillera del Cóndor cuando faltaban 78 Km.

- En 1953, un incidente en el río Curaray.

- En 1960 declararon nulo el Protocolo de Río.

- En 1978, incursión al río Cenepa. Se solucionó con el acuerdo de los Jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas y Peruanas.

- En 1981, el 22 de enero, se descubre que desde años atrás las fuerzas armadas ecuatorianas ocuparon clandestinamente las nacientes del río Comaina, con campamentos, artillería antiaérea y nombres falsos. Fueron expulsados: triunfo de las Fuerzas Armadas peruanas en el Falso Paquisha.

-En el año 1991, la frontera fue motivo de incidentes entre destacamentos peruanos y ecuatorianos.

- En 1995, desde Enero, patrullas del ejército peruano respondieron a disparos efectuados por una patrulla ecuatoriana en el lugar denominado por el Ecuador “Cueva de los Tayos”, y se inicia el conflicto armado del Alto Cenepa.

ANEXO 4

DISCURSO DE ORDEN EN HOMENAJE A LA PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ EN EL CONFLICTO ARMADO DE 1981 POR EL TTG FAP MARIO MUÑIZ ORTEGA EN EL INSTITU- TO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROSPACIALES DEL PERÚ

En esta sesión solemne, convocada por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, en homenaje a “La Escuadrilla 41 del XXI Escuadrón de Caza” y a la participación de la FAP en el Conflicto Armado de 1981; con la presencia de tan distinguida concurrencia, vuelan por mi mente, desde el “Arriba siempre arriba” de Jorge Chávez hasta “El aviador llegado el momento debe ir hasta el sacrificio” de José Quiñones.

Si rendimos homenaje a la participación de la Fuerza Aérea del Perú en el Conflicto Armado de 1981 es porque fue un éxito rotundo, ya que fue oportuna, organizada, eficiente, con entrega, mística y amor a la Patria de todos los hombres y mujeres que conforman la familia aeronáutica.

En 1980, en víspera del inesperado problema en Falso Paquisha, la FAP como nunca contaba con una poderosa flota de aeronaves de caza, bombardeo, transporte y helicópteros, todos con una operatividad mayor del 85%. Una Fuerza Aérea eficaz con sus tripulaciones muy bien entrenadas, se explica entonces por qué, esa vez, los integrantes de la FAP nos sentíamos con la moral muy alta.

En la Cordillera del Cóndor, en 1981, la FAP hace una demostración de lo que es capaz una aviación moderna, altamente tecnificada y con hombres formados para vencer.

En su doble papel de defensa y de ataque, impidieron toda acción del enemigo. Las aeronaves peruanas fueron dueñas del espacio. Aquella vez, dadas las condiciones geográficas y meteorológicas de esa zona, los helicópteros tuvieron un rol preponderante. Por primera vez en América del Sur, los helicópteros participaron en un Conflicto Armado.

Ese grado de excelencia a la que llegó la FAP en 1981 fue el fruto del esfuerzo y sabiduría de los que nos antecedieron. Durante 70 años la aviación en el Perú fue madurando, junto con el siglo XX, al que le denominamos siglo de la aeronáutica. Incluso, pareciera que desde nuestros ancestros ya habíamos aprendido a volar.

Antarki y otros indicios nos sugieren esta aseveración. En 1761, cuando todavía parecía un sueño desafiar la ley de la gravedad, el peruano Santiago de Cárdenas escribe su libro titulado “Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de las observaciones de la naturaleza volátil”. Lo dedica a su amada patria el Perú. El “No ha lugar” del virrey Amat impide la realización de este visionario proyecto. Después de siglo y medio, los hechos le dan la razón y le conceden la inmortalidad. Pedro Ruiz Gallo, en 1878, con sus estudios generales de la navegación aérea. Pedro Paulet Mostajo, precursor de las naves con propulsión a chorro, ahora reconocido como el precursor de la era espacial, diseña una nave espacial y el primer motor a reacción.

Jorge Chávez, el primero en realizar la hazaña de cruzar los Alpes volando un avión Bleriot, y no habían pasado 7 años desde que los hermanos Wright realizaran el primer vuelo en 1903, cuando el general cusqueño Pedro Muñoz Sevilla organizó “La Liga Peruana de Aviación” y logró que, en 1911, viniera el piloto peruano Juan Bielovucic, que en ese momento asombraba al mundo con sus proezas y volara sobre Lima ante la admiración y beneplácito de todos los peruanos.

El general Muñiz, en su discurso de bienvenida, dijo estas memorables palabras que no pierden vigencia: “Ningún pueblo, de los que nos rodean pueden enorgullecerse de haber hecho, en este campo de acción, lo que los peruanos han hecho, el más bello para la actividad humana”. “Este es nuestro privilegio, nuestra primacía y jamás debemos consentir perderlo, estamos pues obligados por nuestra historia, por nuestro prestigio y por nuestra grandeza moral, a colocar en el primer rango entre todas nuestras aspiraciones la del dominio definitivo de los aires”. Con esta arenga, el general Muñiz inflamó aún más el entusiasmo de nuestro pueblo para lograr con su apoyo la fundación de la primera Escuela Nacional de Aviación de toda América Latina.

Bielovucic, que hiciera un juramento ante los restos mortales de Jorge Chávez, en enero de 1913 repitió la hazaña. El triunfo de dos peruanos cruzando los Alpes consagró la palabra “aviación”, que hasta entonces era casi desconocida, iniciándose así nuestra historia aeronáutica.

Han pasado 100 años y, gracias al Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, tenemos la oportunidad de recordar estos hechos grandiosos y, a pesar de sus increíblemente escasos recursos económicos, nos sigue proveyendo de un sin número de libros, cuyos contenidos literarios son un permanente homenaje a la Fuerza Aérea del Perú.

En esta sesión solemne, me permito sugerir que cada uno de nosotros escriba aunque sea un artículo de sus vivencias, ya que es imposible que un miembro de la FAP no tenga algo interesante que contar y, más aún, cuando hemos participado activamente en el desarrollo y la defensa del Perú o gran parte de nosotros somos sobrevivientes de algún accidente o autores de artículos relacionados al Espíritu Aeronáutico, a la familia Aeronáutica, cuyos conceptos serán de mucha utilidad para la juventud peruana que necesita ideas fuerza para reforzar sus valores morales, su incesante afán de ideales definidos, la ética, la dignidad, la decencia, la

honradez, el coraje, la capacidad de tomar decisiones, su deseo de aprender más para ignorar menos, su deseo de amar para vincularnos a una parte mayor de la humanidad y así, dentro de 100 años, en este mismo auditorio nos estarán recordando y repitiendo el “Arriba siempre arriba” de Jorge Chávez y “El aviador llegado el momento debe ir hasta el sacrificio” de José Quiñones. Recordarán también entre tantos otros a Alejandro Velazco Astete cuando cruzó los Andes, a Armando Revoredo cuando por primera vez una escuadrilla unió los pueblos de América del Sur.

Como dijimos, el siglo XX fue, sin lugar a dudas, el siglo de la aeronáutica. Y el Perú estuvo entre los primeros.

Cientos de intrépidos hombres en todo el mundo ofrendaron su vida en la realización de este sueño, ingenieros y científicos, se entregaron a solucionar los innumerables problemas que surgían en la aerodinámica. Valerosos jóvenes se arriesgaron a experimentar en los nuevos aviones y a estudiar, en pleno vuelo, sus características, hasta lograr los conocimientos básicos de la seguridad de vuelos que hoy disfrutamos.

Audaces pilotos se trasladaban de Lima a Iquitos y a diferentes pueblos en pequeños aviones monomotor. Los conocedores de esta zona y sus especiales condiciones meteorológicas podemos dar fe de que aquello era una proeza.

En 1940, el coronel César Álvarez Guerra organiza el primer grupo de paracaidistas. El Perú, una vez más, es el primero en Sudamérica en el lanzamiento conjunto de paracaidistas, hecho que merece elogios en todo el continente, José Quiñones participó en esta impecable prueba de coordinación y audacia.

La FAP, arma indispensable en la defensa y desarrollo nacionales, surge de la fusión de la naciente aviación de la Marina de Guerra, del Ejército

y de aviadores civiles. Los pilotos fundadores de esta nueva arma demuestran fehacientemente, en los conflictos con Colombia y Ecuador, la monumental importancia de la aviación al servicio de la Patria.

La defensa de nuestro territorio y el desarrollo nacional son ideales con los que nace la Fuerza Aérea del Perú, así lo demuestra en los momentos decisivos.

Recordemos que cuando sobrevino el conflicto con Colombia en 1932, un gran número de jefes y oficiales que se dedicaban al servicio del desarrollo nacional tuvieron que enfrentarse valientemente a una aviación mejor dotada, con pilotos europeos mercenarios que ya tenían experiencia adquirida en la Primera Guerra Mundial, donde sobresalió la acción del alférez Francisco Secada, al enfrentarse exitosamente en combate a tres aviones piloteados con mercenarios alemanes. Francisco Secada alcanzó el grado de coronel, fue elegido Senador de la República y fue, asimismo, autor de la ley que declara héroe de la Nación Peruana al Capitán José Quiñones, y establece el 23 de julio como día de la Aviación Militar.

El día de la Fuerza Aérea del Perú se celebra en la fecha en que ese joven piloto, dueño de una brillante trayectoria profesional, lleno de vida, de sueños, de alegría, de ideales, el Capitán FAP José Quiñones, Gran General del Aire, pasó a la inmortalidad.

Su juventud representa a esta nueva institución que surge de los avances de la ciencia y tecnología, como resultado del desarrollo de la cultura universal. Su ideal es ver a nuestra Patria independiente, libre, soberana, unida y floreciente.

Hemos dicho que la eficiencia y el mérito de la Fuerza Aérea del Perú durante su participación en el Conflicto Armado de 1981 es el resultado

del esfuerzo y sabiduría de los que nos antecedieron, es una acumulación de experiencias y, en nuestro caso, desde que nace la aviación nos vimos obligados a utilizarla como arma en 1932, 1941, 1981 y 1995, para hacer respetar nuestra soberanía.

La participación de la escuadrilla 41 del XXI Escuadrón de Caza en el Conflicto de 1941 ha sido brillantemente expuesta por el TTG FAP Juan Burga Bartra.

En el caso del Conflicto Armado de 1981, desde 1978 se advertía una serie de indicios acerca de que alguien estaba interesado en promover un conflicto, aprovechando que en el Perú se instalaba la Asamblea Constituyente. En 1980 se realizarían las elecciones presidenciales y no se sabía cuál de las tendencias políticas ganaría, después de un gobierno nacionalista de las Fuerzas Armadas. Llama la atención que desde 1977, año en que los Comandantes Generales de los Ejércitos peruano y ecuatoriano replegaron de común acuerdo los Puestos de Vigilancia de la Cordillera del Cóndor, en Estados Unidos se preparaba la mal intencionada predicción Brady, anunciando un cataclismo en las costas del Perú, lo que ocasionó desconcierto y fuga de capitales y, paralelamente a estos acontecimientos, las fuerzas armadas ecuatorianas construían campamentos militares en forma subrepticia, precisamente en los puestos de vigilancia desocupados de buena fe por el Perú en la Cordillera del Cóndor, aprovechando la falta de vigilancia en la intrincada y accidentada selva, bautizándolos cínicamente con nombres de pueblos ecuatorianos. Así instalaron los campamentos militares: Paquisha, Mayaycu y Machinaza, que fueron detectados por el Perú a partir del 22 de enero de 1981.

Felizmente, las tripulaciones de helicópteros de la FAP conocían la geografía y la meteorología de la Cordillera del Cóndor, ya que abastecían los puestos de vigilancia de la zona no demarcada, cuatro veces al año,

desde 1960 hasta 1977. Las circunstancias quisieron que uno de esos pilotos, ya con el grado de Coronel, era Comandante del Grupo Aéreo N° 3, y tuvo la oportunidad y el privilegio de asesorar al Alto Mando de la FAP, que de inmediato tomó una serie de acertadas decisiones en plena armonía y coordinación con el Alto Mando del Ejército.

Así se tomaron las aerofotografías verticales con los LearJet y las fotografías oblicuas con los helicópteros. Se trasladó a los guías de los aviones de combate en LearJet, en Búfalo y, por último, se efectuó un reconocimiento minucioso de las referencias geográficas más saltantes en un helicóptero.

Por decisión del Comandante del Grupo Aéreo N° 3, la base de operaciones para el ataque a los campamentos militares ecuatorianos fue en el puesto de vigilancia del Ejército denominado Comaina, a 8 kilómetros del enemigo, lo que permitió el empleo adecuado de los helicópteros tanto del Ejército como de la FAP, y desde donde se mantenía informado por radio y en clave directamente, al Comandante General de la FAP, de la cruda realidad de los acontecimientos.

En ese desfiladero del río Comaina, cuando estaba cubierto por las nubes, estábamos protegidos de cualquier ataque de la aviación ecuatoriana, cuya base se encontraba a 15 minutos de vuelo y, cuando el cielo estaba celeste, eran los aviones Mirage y Sukhoi los que nos protegían y hacían que la FAP sea dueña del espacio aéreo.

Señores: permítanme hacer un paréntesis para compartir con ustedes las vivencias de las tripulaciones de helicópteros, que son testigos de excepción del coraje, valentía, entusiasmo y entrega total del soldado, que permanentemente nos hacen recordar el heroísmo y pundonor extraordinarios del soldado peruano en la Batalla de Tarapacá. Los vimos de cerca cuando se embarcaban en los helicópteros, cuando desembar-

caban en lugares increíblemente escabrosos, tanto en operaciones contra el terrorismo, terremotos, emergencias y, en este caso particular, del Falso Paquisha. Vimos también a los Aguarunas voluntarios que aceptaban armamento y ropa, menos botas.

Realmente, debemos sentirnos orgullosos de nuestros soldados, avioneros, marineros y policías, porque llegado el momento, como dijo Quiñones, están decididos de ir hasta el sacrificio.

Los que estudian la historia de la Aviación Peruana tienen innumerables pruebas de la valentía de los pilotos de la FAP y, sobretodo, saben que ellos van a una operación decididos a entregar su vida si fuera necesario, lo que ya es un componente importante de la disuasión.

Retornando a la participación de la FAP en el Conflicto Armado de 1981, tenemos que el Servicio Aerofotográfico Nacional, con las fotografías captadas oportunamente, constituyó la prueba irrefutable que sustentó la posición peruana ante el mundo y los países garantes.

El ALA Aérea N° 1 coordinó con la 5° Región Militar la participación de los Grupos Aéreos N° 6, 7 y 11, tanto para los ataques como para salvaguardar la integridad de nuestro espacio aéreo.

En un resumen apretado, les diré que el Grupo Aéreo N° 6, con sus aviones Mirage, fue escolta del avión LearJet de reconocimiento para verificar la presencia de tropas ecuatorianas, dio protección escoltando a las aeronaves que trasladaron al Señor Presidente de la República y su comitiva a Falso Paquisha, vigiló la zona en una sombrilla permanente, apoyó en el ataque a tierra a los aviones A37B.

Las salidas hacia la cordillera fueron 97, los pilotos repetían la tarea 3 veces al día. Durante este período del 22 de enero al 13 de marzo de

1981, totalizaron 100 salidas en 152 horas y 42 minutos de vuelo.

El Grupo Aéreo N° 7 efectuó, entre los días 27 y 30 de enero, operaciones ofensivas contra tropas ecuatorianas infiltradas. Los aviones A37B efectuaron 24 salidas, con un tiempo de vuelo de 42 horas, efectuando misiones de apoyo directo a las fuerzas de superficie con pasajes de lanzamiento de cohetes y ametrallamiento, lanzando bombas de 350 y 260 libras y bombas clúster, lo que contribuyó eficientemente para la toma del P22, PV 3 y PV4.

En una interceptación radial, de las muchas captadas a la radio ecuatoriana de Mayaycu, se informaba a Quito lo siguiente: “El sector ha sido bombardeado 8 veces hasta el momento, se encuentran muchos heridos, tienen reglado perfectamente el sector y no tenemos protección”. Otro mensaje de Quito a Paquisha decía: “Resistan, que les mandaremos toda la aviación cuando mejore el tiempo”; de Paquisha le contestaron: “Que resista tu madre, que aquí nos están masacrando”

El Grupo Aéreo N° 11, con sus aviones Sukhoi-22, cumplió misiones de reconocimiento aerofotográfico, vigilancia permanente. Sus escuadrillas de interceptación se encontraban siempre listas. Durante el conflicto efectuó 68 salidas, totalizando 78 horas con 11 minutos de vuelo. Además, su grupo de radares efectuó 653 ploteos de blancos aéreos.

El ALA Aérea N° 2 tuvo un papel sumamente importante desde el primer momento en que se conoció la infiltración ecuatoriana. Aviones y helicópteros se movilizaron intensamente durante las 24 horas. Se comprobó que la experiencia operativa y logística adquirida en las operaciones de apoyo al desarrollo nacional son trascendentes para las operaciones de defensa. Las aeronaves, especialmente helicópteros adquiridos con recursos propios, sin que le cueste un centavo a los contribuyentes, participaron eficientemente, aun después del conflicto, en

operaciones contra el terrorismo.

El Grupo Aéreo N° 3, con sus helicópteros MI-6, MI-8 y Bell-212, transportaron 1,735 soldados, 98,100 kilos de carga, 540 cohetes disparados en 48 misiones de apoyo directo a las fuerzas de superficie en operaciones de ablandamiento, tiro aire-tierra, asalto helitransportado, reconocimiento visual y fotográfico, rescates, evacuaciones, transporte de tropas, enlace, apoyo logístico y especiales en 425.7 horas de vuelo. Las operaciones de asalto helitransportado tomaron al enemigo por sorpresa, nunca se imaginaron que en esas montañas con selva enmarañada y con permanente mal tiempo pudieran operar con tanta eficiencia los helicópteros. Para aumentar la sorpresa, contribuyó el hecho de que, en lugar del tradicional “radio silencio”, se dispuso que las conversaciones fluidas continúen en las frecuencias de radio que durante 10 años el Escuadrón de Comunicaciones empleaba día y noche con los helicópteros que operaban en apoyo a las compañías petroleras.

Los helicópteros de la FAP participaron conjuntamente con los helicópteros del Ejército en las acciones que culminaron con la recuperación de P22 Falso Paquisha, PV4 Falso Mayaycu y JB2 Falso Machinaza. Así, se cumplió con lo ordenado por el Comandante General de la FAP: antes que lleguen los representantes de los Países Garantes, la bandera peruana debe estar flameando en todos los Puestos de Vigilancia. Y, así fue. Y se pudo decir: “Misión Cumplida”.

El Grupo Aéreo N° 8 llevó a cabo 75 salidas en 327 horas de vuelo, para trasladar 1,122 pasajeros y 242,430 kilos de carga, para dar cumplimiento a misiones antes, durante y después de las operaciones de desalojo de las tropas ecuatorianas que habían osado penetrar en territorio peruano. Las misiones se cumplieron en cualquier tiempo meteorológico y a cualquier hora del día o de la noche.

El Grupo Aéreo N° 42, desde el inicio de las operaciones, se puso a disposición de la 5ª Región Militar, estableció un destacamento de Grupo en el Aeródromo de Ciro Alegría, con personal y material para la instalación y operación de una Estación de Radio, equipos de abastecimiento de combustible y seguridad del campo e instalaciones.

La participación de estas Unidades en más de 1,025 horas de vuelo sin un accidente, merecería un homenaje y un discurso especial, ya que en un conflicto o una emergencia salen a relucir las cualidades, grado de preparación, vivencias, así como anécdotas y experiencias que son muy útiles para el futuro.

Describir esas acciones, hablar de esa mística es lo más preciado, por eso, en esta sesión solemne, rendimos homenaje a toda la Fuerza Aérea en cada uno de sus estamentos y especialidades, por cada una de sus cualidades, de sus realizaciones, de sus potencialidades. Sobre todo, para recordar a los hombres que nos dieron honor y gloria, a los héroes reconocidos, a los trabajadores silenciosos, a esos que día a día van forjando esta Institución. Personal que sigue poniendo al servicio de la colectividad sus conocimientos, su experiencia y su entusiasmo para afrontar la enorme responsabilidad de seguir fortaleciendo una Fuerza Aérea Peruana, que esté en condiciones de disuadir con su prestigio a cualquier enemigo.

30 de Marzo de 2012

ANEXO 4

EXPOSICIÓN DEL TENIENTE GENERAL FAP MARIO MUÑIZ ORTEGA EN EL AUDITORIO DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS MILITARES DEL PERÚ

LOS HELICÓPTEROS DE LA FAP EN LA EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN PETROLERA EN EL PERÚ

INTRODUCCIÓN

En 1966, el Presidente de la República, Don Fernando Belaunde Terry, en compañía del Ministro de Aeronáutica, Gral. José Heighes Pérez Albelá, de la Secretaria de Palacio de Gobierno, Srta. Violeta Correa Miller, y de muchas otras personalidades, se dirigió en avión al campo de aterrizaje denominado “El Valor”, situado en el distrito de Bagua. Desde allí, mientras la numerosa comitiva viajaba por tierra, de Bagua a Montenegro, el Presidente, su secretaria, el Ministro y las otras personalidades debían continuar, por coincidencia, en el mismo helicóptero que había transportado al tractor, para los trabajos de construcción del campo de aterrizaje de Patoachana. Abordaron el helicóptero y volaron rumbo a “Montenegro”, campamento militar más avanzado del Batallón de Ingeniería del Ejército, encargado de construir la carretera interoceánica, cuya meta era llegar a Puerto América, punto navegable para embarcaciones considerables en el río Marañón.

En esa ocasión, el piloto, Teniente FAP Mario Muñiz Ortega, observando las excelentes condiciones meteorológicas, propuso al Presidente de la República, aprovechar el clima favorable para volar directamente al campo de aterrizaje de Patoachana, con el fin de que pudiera conocer

el primer campo construido con el apoyo del helicóptero y para que apreciara la utilidad de este en el desarrollo de esa zona. Una vez en el lugar, Belaunde, impresionado con la majestuosidad del Río Marañón, recordó la novela “La serpiente de Oro” de Ciro Alegría, y decidió bautizar dicho campo con el nombre del escritor. Nombre que hasta hoy sigue registrado en todas las publicaciones relacionadas con la aviación.

Posteriormente, la Compañía Móvil Oil sería la beneficiaria de este campo de aterrizaje, puesto que en aviones Hércules podía trasladar maquinaria y tubería para la perforación de los cuatro pozos exploratorios sobre el río Santiago. Más tarde, serviría de base de operaciones en el apoyo logístico de los helicópteros que participaron en los conflictos armados con el Ecuador, tanto en 1981 como en 1995.

Durante el vuelo de regreso desde el flamante campo “Ciro Alegría”, decidimos sobrevolar el río Marañón. El Presidente pudo observar el Pongo de Huaracayo y la Comunidad Aguaruna de Uracusa, el río Cenepa, que nace en la Cordillera del Cóndor y desemboca en el río Marañón. Y fue allí donde recibió una información detallada de las características de la posible carretera que uniría Tamborapa, San Ignacio con Soldado Silva, Chávez Valdivia y Ciro Alegría.

Ese piloto del helicóptero, que en 1966 tenía el grado de Teniente y que, al sobrevolar por la inmediaciones de la Cordillera del Cóndor con el Presidente de la República y el Ministro de Aeronáutica, aprovechara la oportunidad para explicarle cómo, desde 1960, los helicópteros de la FAP efectuaban operaciones de abastecimiento a los destacamentos y guarniciones del Ejército ubicados en las nacientes del río Cenepa y en las nacientes del río Comainas, sería quien iba a dirigir, en 1981, las operaciones aéreas en Falso Paquisha.

(Destacamentos y guarniciones, Jiménez Banda, [con PV1 y PV2], en las nacientes del río Cenepa, Puesto Llave y Puesto Soldado Silva en las nacientes del río Comainas.)

El señor Presidente preguntaba al Teniente Muñiz, con tanto interés y minuciosidad, las características geográficas y meteorológicas de cada uno de estos destacamentos, como si presagiara, que ese mismo piloto, 15 años después, con el grado de Coronel FAP y Comandante del Grupo Aéreo N° 3, en enero de 1981, dirigiría las operaciones de los helicópteros en Falso Paquisha y lo recibiría precisamente a él, en pleno conflicto, en el puesto más avanzado (Comainas), y sería él a quien el Presidente propondría ascender al grado de General y lo condecoraría y, además, le concedería el honor de asistir el 6 de junio de 1981 a la ceremonia del 9° aniversario de la creación del Grupo Aéreo N° 3. Único Grupo Aéreo a cuyo aniversario asistieron el Presidente de la República y sus Ministros, precisamente, en reconocimiento de la labor de las tripulaciones de helicópteros, tanto en la defensa como en el desarrollo del país. En esa ceremonia, el Presidente Belaunde oficializó el lema del Grupo Aéreo N° 3: “Mi vida por tu vida”, y condecoró a su Bandera de Guerra.

CREACIÓN DEL GRUPO AÉREO N° 3 DE LA FUERZA AÉREA DEL PERU

ANTECEDENTES

En 1957, el Escuadrón de Rescate formaba parte del Grupo Aéreo N° 51 con sede en la Escuela de Oficiales de Las Palmas, con sólo 2 helicópteros Hiller H23C, con capacidad para 3 personas, incluido el piloto, comprados con fondos del Ministerio de Salud. Con estos se iniciaron algunos trabajos de vacunación, en forma muy limitada, por cuanto sus características no les permitían mayor empleo. En 1959, el Servicio Ae-

rofotográfico Nacional, con la intención de apoyar en los levantamientos aerofotográficos, adquirió, en la Exposición Francesa, un helicóptero Alouette II con motor a turbina, cuya capacidad era para 5 personas. Es así como la Fuerza Aérea del Perú contaba, en 1959, con 3 unidades. En 1960 ese helicóptero Alouette II del Servicio Aerofotográfico Nacional (SAN) fue asignado al 71 Escuadrón de Rescate. La Fuerza Aérea creó, entonces, el Grupo Aéreo Mixto N° 31, cuyo Comandante fue el entonces Coronel FAP Jorge Debernardi León. Este grupo estuvo conformado por aviones y helicópteros y, como integrante del mismo, fue creado el nuevo Escuadrón de Rescate N° 332, cuyo comando fue el entonces Mayor FAP. Osvaldo Cabrera Arca, quien reemplazó al Mayor Abad.

La Fuerza Aérea y los diferentes sectores del país requerían, cada vez con más urgencia, la utilización de los avances de la ciencia en materia de aeronáutica. El Gobierno del Dr. Manuel Prado Ugarteche decidió la adquisición de 6 helicópteros Alouette II. Con este motivo, llegó al Perú una misión francesa que se encargó de organizar “La escuela Francesa”, para capacitar a las tripulaciones en helicópteros a turbina.

El Grupo Aéreo N° 31, que funcionaba en Las Palmas, se fusionó con Transportes Aéreos Militares (TAM) y se formó una nueva unidad que se denominó Comando de Transportes (COTRA), que funcionó durante el año 1961.

En 1962, se disolvió COTRA y nació el Grupo Aéreo Mixto N° 8 y el Servicio Aéreo de Transportes Comerciales (SATCO), que funcionaban en el Aeropuerto Internacional de Limatambo.

En 1964, el Grupo Aéreo Mixto N° 8 se trasladó al Callao. Dentro de la organización de este grupo funcionaba el Escuadrón de Rescate N° 832. Para entonces, ya la Fuerza Aérea había adquirido 6 helicópteros Alouette III, cuyas características les permitía volar a gran altura.

Con el empleo de estos, las tripulaciones de la FAP adquirieron mayor experiencia, realizando diversas operaciones en apoyo a la exploración minera.

En 1965, con esta experiencia adquirida, los Alouette III tuvieron éxito en el apoyo a las operaciones del Ejército en la lucha contra las guerrillas en Mesa Pelada, Huancamayo, Chilifruta, Púcuta, Andamarca, Satipo y Huancabamba.

Una de las conclusiones a las que llegó la Fuerza Aérea después de estas operaciones fue que, de no haber capacitado a sus tripulaciones en las tareas de apoyo al desarrollo del país, no habría tenido el éxito alcanzado en la guerra.

En 1966, llegaron 6 helicópteros Bell UH1D con capacidad para 13 personas, que podían operar en el transporte de carga pesada en la zona petrolera.

El Escuadrón de Rescate N°832 fue requerido por algunas compañías que comenzaron a explorar áreas petroleras en la zona de Pucallpa, para realizar trabajos esporádicos y, posteriormente, apoyar a la Compañía Móvil Oil en el río Santiago. Las tripulaciones de la Fuerza Aérea también operaban los helicópteros Bell UH1B de la compañía inglesa Bristol.

Todos los helicópteros de la Fuerza Aérea operaron intensamente en 1970 en apoyo de los damnificados del terremoto del Callejón de Huaylas, conjuntamente con helicópteros brasileros, franceses, americanos y soviéticos.

El Escuadrón de Rescate N°832, cuya flota, si bien es cierto, fue incrementada con los 3 helicópteros MI-8 donados por la Unión Soviética, el

conjunto de su flota se vio afectada por el gran número de horas voladas en apoyo a los damnificados del terremoto.

Por el año 1971 se vislumbraba el “boom” del petróleo. En esas circunstancias, el Gobierno Militar de esa época tuvo el acierto de reservar para el Estado, mediante un Decreto Ley, la ejecución del apoyo aéreo a las operaciones petroleras, encargando a la Fuerza Aérea del Perú su ejecución. Este Decreto fue propuesto por dos oficiales de la Fuerza Aérea: El General Víctor Velásquez Vercelli y el Coronel Osvaldo Cabrera Arca, por intermedio del Ministerio de Transporte, ya que ellos trabajaban en la DGTA.

Debido a los conocimientos del General Osvaldo Cabrera Arca, a la experiencia del éxito alcanzado en la lucha contra las guerrillas y gracias al entrenamiento de sus tripulaciones, se llegó a la conclusión de que no se podía desperdiciar la oportunidad de participar en el apoyo a la explotación petrolera en sus diferentes fases (sísmica y perforación) en la selva peruana. Es así como, en 1971, PETROPERÚ firmó un contrato con la compañía Occidental Petroleum (OXI) para sus operaciones de sísmica, en el lote asignado justamente en la frontera con Ecuador.

Teniendo en cuenta que se necesitaba adquirir un gran número de helicópteros y los recursos para esa compra no estaban presupuestados por el gobierno, se planteó la solución de que los helicópteros requeridos fueran adquiridos con los propios recursos que generaría el Escuadrón.

La capacidad de decisión del Escuadrón N°832 y el nivel de sus mandos no se adecuaba a las múltiples negociaciones que tenían que efectuarse con representantes de las compañías transnacionales.

Los directivos y gerentes de las compañías petroleras que operaban en el Perú tenían que tratar con diferentes comandos (Comando del Es-

cuadrón de Rescate, Comando del Grupo Aéreo N° 8, Comandante de la Compañía SATCO, Jefe de Economía y Finanzas del Ministerio de Aeronáutica, Director de Operaciones del Ministerio de Aeronáutica y funcionarios de la Dirección General de Transporte Aéreo y, además, con los ejecutivos de PETROPERÚ), lo que tornaba sumamente engorrosas las negociaciones de tanta importancia para el desarrollo del país. Es así como la Fuerza Aérea del Perú tomó la determinación de centralizar en un solo comando todo lo relacionado al empleo de los helicópteros en el Perú y constituyó, el día 6 de junio de 1972, el Grupo Aéreo N° 3, en base al Escuadrón N° 832.

La sustentación fundamental para que la FAP participara con sus helicópteros en el apoyo a la exploración y explotación petrolera se basó en que, de esta manera, se ahorraría ingentes cantidades de divisas en la instrucción, entrenamiento y preparación de las tripulaciones de helicópteros, rubro más costoso en la formación de una Fuerza Aérea eficaz. Con esta participación, el Perú adquiriría experiencia operativa y logística en el empleo de los helicópteros e incrementaría su flota tanto para el desarrollo como para la Defensa Nacional.

La participación del Jefe de Estado Mayor, Teniente General FAP Jorge Debernardi León, fue determinante para la creación del Grupo Aéreo N° 3, y fue decisivo el apoyo del entonces Ministro de Aeronáutica y Comandante General de la FAP Teniente General Rolando Gilardi (uno de los primeros pilotos de helicóptero), quien juntamente con el General de División Jorge Fernández Maldonado, Ministro de Energía y Minas, con el General Marco Fernández Baca, Presidente del Directorio de PETROPERÚ, y con el entonces Coronel Osvaldo Cabrera Arca, Sub-Director de Transporte Aéreo, contribuyeron en la documentación que permitió la firma del Decreto Supremo de Creación del Grupo Aéreo N°3.

Los conocimientos del General FAP Osvaldo Cabrera Arca, Piloto de helicóptero más experimentado, hombre visionario, que dejó huella en

la mentalidad de las tripulaciones, transmitiéndoles mística de trabajo y ejemplo de honradez, fueron un gran aporte para las decisiones del Alto Mando.

CONSTRUCCIÓN DE CAMPOS DE ATERRIZAJE.

La información geológica acumulada hasta antes de 1966, orientada a la búsqueda del petróleo en el Nor Oriente peruano, permitió vislumbrar los requerimientos en cuanto a vías de comunicación para el transporte de maquinaria y equipos sofisticados, y demostró que se hacía imprescindible el uso de helicópteros para la construcción de campos de aterrizaje que permitieran la entrada de aviones grandes a sitios más próximos de los campamentos petroleros.

En el caso particular de la compañía Móvil Oil, que especificó su contrato con el Gobierno Peruano para explorar las zonas del río Santiago, que nace en el Ecuador y desemboca en el Maraón antes del Pongo de Manseriche. La carga pesada llegaba por el Atlántico y por el río Amazonas hasta el puerto de Borja (donde termina el pongo de Manseriche).

Para transportar en avión la maquinaria sofisticada y equipos especiales, se decidió, a nivel de gobierno, construir los campos de aterrizaje de Patoachana y Galilea por cuenta y fondos del gobierno peruano.

Para la construcción del campo de aterrizaje de Patoachana, se trasladó, por primera vez en helicóptero, un tractor Caterpillar D6 desarmado, desde la punta de carretera en construcción: Olmos – Abra de Porculla – Bagua - Imaza hasta la margen izquierda del río Maraón frente a Santa María. El helicóptero fue el Bell UH1D, cuya capacidad era limitada, por consiguiente, el tractor debía ser desarmado en la mayor cantidad de piezas posible, de tal manera que al llegar al punto de destino pudiera ser armado utilizando el mismo helicóptero como grúa.

Gracias a esta experiencia, quedó demostrado que con el empleo de los helicópteros se ahorraba tiempo y dinero y, sobre todo, se demostró que se podían construir campos de aterrizaje en cualquier parte de la selva peruana.

TRABAJO DE LA MÓVIL OIL

La Compañía Móvil Oil fue la primera en utilizar helicópteros para transportar las torres de perforación, campamentos, combustible, tubos de acero y, por supuesto, a todo el personal.

Durante los años 1966 – 1970 se utilizaban helicópteros monomotores a turbina. En este caso, el helicóptero Bell UH1B de la compañía inglesa Bristol Helicopter, que operaba con pilotos y mecánicos extranjeros, entre ellos alemanes, argentinos e ingleses.

Esta compañía Bristol Helicopter tenía dos opciones para poder operar en el Perú: Una, adecuarse a las leyes peruanas de Aeronáutica Civil, lo cual le significaba un mayor gasto en impuestos. La otra, constituirse como empresa peruana. Finalmente, optó por una solución “sui generis”. Consiguió un testafierro, y esto le permitió operar como compañía peruana, pero no se libraría de internar los helicópteros en el Perú con matrícula peruana, lo cual, significaba que, si terminaba su contrato con la Compañía Móvil Oil, los helicópteros continuarían operando en el Perú con otros contratistas y, además, formarían parte de la reserva aérea.

Es interesante describir las condiciones en las que trabajábamos: Las cargas y las partes metálicas de las torres de perforación (castillos) estaban calculadas para que estos helicópteros pudieran operar en lugares libres de obstáculos y en altitudes y temperaturas estándar. En esta zona de ceja de selva del río Santiago, se tenían que construir los helipuertos en

una forma peculiar: Los tractores trasladaban por una trocha las cargas estrobadadas, balanceadas y pesadas hacia un montículo. La trayectoria de decolaje era previamente acondicionada tumbando todos los árboles que podían impedir el decolaje del helicóptero. Así, estos helicópteros monomotores decolaban, con carga externa, en condiciones sumamente críticas. Debido a esto y por seguridad de vuelos, los pilotos no debían volar más de una hora y media consecutiva, ya que su actividad era extremadamente estresante.

Las perforaciones exploratorias de los pozos Putuimi, Uracuza, Fortaleza, etc. no tuvieron los resultados comerciales esperados. La Compañía Móvil Oil debía cumplir su contrato con el Gobierno Peruano. Este consistía en terminar de perforar los cuatro pozos exploratorios; pero el presupuesto asignado por los accionistas de la Móvil Oil estaba a punto de agotarse. Por lo tanto, ampliar su contrato con la compañía operadora de Helicópteros Bristol no les era económicamente factible. Entonces, recurrieron al apoyo de pilotos y helicópteros de nuestra Fuerza Aérea. Esta circunstancia hizo posible que las tripulaciones militares de la FAP reforzaran conocimientos y experiencia operativa en trabajos de apoyo a la exploración petrolera. Así mismo, los pocos helicópteros de la Compañía inglesa Bristol, teniendo en cuenta que su trabajo en el Perú llegaba a su término, tenían dos alternativas: Una, terminando el trabajo, los helicópteros permanecerían con matrícula peruana en territorio peruano. Otra, a los helicópteros que se “accidentaran” el seguro le pagaría su precio a la compañía. De esa manera, la compañía Bristol se quedaría con el dinero y el Perú sin los helicópteros. Lamentablemente, ocurrió que uno de los helicópteros salió del Perú con el pretexto de mantenimiento en el extranjero y el otro se accidentó.

Cabe preguntarse por qué los helicópteros de la Fuerza Aérea no operaron desde el principio en provecho de la Móvil Oil. La respuesta es la siguiente: En ese momento, se argumentaba que la Fuerza Aérea “no

debía hacer competencia desleal a la iniciativa privada”, razón por la cual, con la firma de un testaferro, una compañía extranjera, conseguía grandes utilidades económicas. Los pilotos y mecánicos extranjeros adquirirían experiencia operativa y logística y, al final, en el Perú no quedaban ni helicópteros ni tripulaciones experimentadas.

BOOM PETROLERO

CONTEXTO

Por los años 70, estaba en auge la OPEP y se vislumbraba una crisis mundial en los precios del barril de petróleo crudo, por lo tanto, la corriente de los principales países productores petroleros era disminuir la oferta, para conseguir mejores precios. Por esta razón, las principales compañías petroleras del mundo tomaron sus previsiones, orientando sus esfuerzos hacia la búsqueda de nuevas reservas y nuevos yacimientos en América Latina. No importando lo costoso que pudiera resultar la extracción de petróleo en esas áreas, comparándolas con las zonas de extracción en Medio Oriente, puesto que estos países árabes iban a cuadruplicar su precio. A pesar del difícil acceso, se justificaba la inversión y los riesgos.

Por esos mismos años, en el Perú surgió el Gobierno Militar del General Juan Velasco Alvarado, que nacionalizó el petróleo y expropió la Compañía IPC (International Petroleum Company). Efectuó la Reforma Agraria. Estableció relaciones con los Países Socialistas, etc. Sin embargo, paradójicamente, dadas las circunstancias mundiales, 18 compañías petroleras decidieron invertir en el Perú en la explotación petrolera, siendo la primera de ellas la Compañía Occidental Petroleum Company. Por esa razón, la expectativa del empleo de los helicópteros en el Perú se mostraba alentadora.

PETROPERÚ

Con la estatización del petróleo, nació la compañía PETROPERÚ y se inició la exploración petrolera en el Nor Oriente Peruano. Esta empresa realizaba sus trabajos de sísmica sin el empleo de helicópteros, es decir, por tierra, con el empleo de trocheros. Entonces, se podía apreciar que un helicóptero pequeño reemplazaba el trabajo de 100 hombres. En los primeros resultados de la exploración sísmica se detectó las estructuras petroleras de Trompeteros en el río Corrientes, la estructura de Capirona, aguas arriba del mismo río, y la estructura de Pavayacu, cerca de Capirona, pero selva adentro, ya no a la orilla. Un geólogo alemán contratado por PETROPERÚ manifestó que la estructura de Trompeteros era pequeña, haciendo hincapié en que la de Pavayacu era enorme. PETROPERÚ tuvo la suerte de encontrar petróleo en el primer pozo exploratorio en Trompeteros y no tuvo necesidad de emplear helicópteros. Con ese éxito, cuya noticia dio la vuelta al mundo, trasladaron los equipos de perforación por el río Corrientes en “chatas” hacia Capirona, donde también en la primera perforación, y sin el empleo de helicópteros, encontraron petróleo de buena calidad (API 36).

Dados estos acontecimientos, ya justificaba trasladar los equipos y campamentos selva adentro, desde Capirona a Pavayacu, para lo cual era imprescindible el empleo de los helicópteros MI-8 de fabricación soviética, los cuales llegaron al Perú en misión de apoyo humanitario a los damnificados del terremoto de 1970 en Huaraz.

Estos helicópteros soviéticos MI-8 habían sido utilizados solamente con carga interna, motivo por el cual las tripulaciones tenían poca experiencia y eran prácticamente autodidactas. En estos helicópteros viajaron el Ministro de Energía y Minas, General Jorge Fernández Maldonado, y el Presidente del Directorio de PETROPERÚ, General Marco Fernández Baca, desde Bagua Chica (El Milagro), pasando por el Pongo de

Manseriche, hasta Intuto, campamento inicial de PETROPERÚ a orillas del río Tigre. Y luego de efectuar un reconocimiento de la zona de Pavayacu, los helicópteros MI-8 se quedaron en Capirona para efectuar el traslado, en carga externa, del tractor que serviría para preparar los helipuertos y la base de los campamentos en Pavayacu. Es importante subrayar cómo el helicóptero, en plena selva, sirvió de grúa para ensamblar los tractores que habían sido trasladados previamente desarmados.

ASESORAMIENTO CUBANO

Debido a que estos helicópteros MI-8 habían sido donados por la URSS, no se contaba con los contratos de flujo de repuestos y mantenimiento. Hacía muy poco tiempo que se habían iniciado las coordinaciones con la Embajada de la URSS en el Perú y, a su vez, con la nuestra en ese país, y, por las razones de idioma y falta de experiencia de intercambios comerciales entre Perú y la URSS, las gestiones para la llegada de ingenieros, técnicos y especialistas soviéticos demoraban demasiado y, paralelamente, los helicópteros consumían sus horas disponibles volando más de 8 horas diarias. En consecuencia, el mantenimiento de dichas aeronaves se hacía sin contar con la documentación técnica y utilizando parámetros de mantenimiento de tecnología occidental. La urgencia de trasladar los equipos de perforación de Capirona a Pavayacu obligó a la Fuerza Aérea a correr riesgos calculados, al extremo de volar estos helicópteros hasta 660 horas sin efectuarles las inspecciones reglamentarias, lo que permitió comprobar la bondad de estos aparatos.

Para solucionar este problema, se tuvo que recurrir al apoyo de la República de Cuba. Un Comandante de la FAP viajó a La Habana para coordinar la posibilidad de contar con asesoramiento, sobre todo, porque nuestros técnicos e ingenieros no sabían ruso y no podían interpretar los manuales. La gestión del Comandante FAP que viajó a La Habana tuvo un éxito mucho mayor de lo esperado, por cuanto el go-

bierno cubano ofreció todo el apoyo de pilotos, ingenieros, mecánicos, conjuntos mayores, palas e inclusive repuestos.

Cuando llegó el personal cubano e inspeccionó los helicópteros, no podían creer que estas aeronaves hubieran podido volar durante tantas horas sin las revisiones periódicos de rutina que les correspondía. Ellos solo tenían experiencia de inspecciones hasta de 300 horas, de los 2 únicos helicópteros MI-8 que tenía la Fuerza Aérea Cubana. El equipo cubano trabajó intensamente, sin horarios, en coordinación con los peruanos. Los repuestos fueron obsequiados por Cuba y traídos en dos vuelos de aviones Búfalo desde La Habana hasta Lima. Con este importante apoyo, los helicópteros MI-8 quedaron operativos y se pudo proseguir con el traslado de los equipos de perforación a los pozos petroleros de Pavayacu, donde también PETROPERÚ encontró petróleo. Posteriormente, llegaron los técnicos rusos y se establecieron los mecanismos de adquisición de repuestos y transferencia de tecnología a través de la Compañía Aviaexport.

LA EXPECTATIVA DE LAS COMPAÑÍAS OPERADORAS DE HELICÓPTEROS EN EL MUNDO CON RESPECTO AL PERÚ

Ante las noticias exitosas de nuevos descubrimientos de yacimientos petroleros en la selva peruana, se abrió un codiciado mercado para el alquiler de helicópteros y, entonces, comenzaron las presiones a los diferentes estamentos gubernamentales para que las leyes y dispositivos legales favorecieran el empleo lucrativo de estas compañías. La ley de aeronáutica civil impedía la operación permanente de aeronaves extranjeras en el territorio, sin que estas contaran con su respectiva matrícula peruana. En caso de que el Perú no contara con aeronaves adecuadas para el empleo específico, podían ingresar al Perú por cortos períodos, pagando un impuesto hasta del 40%, lo cual hacía muy costoso el em-

pleo de helicópteros extranjeros y, por consiguiente, la Fuerza Aérea; sin que varíe dicha ley, podía operar comercialmente.

Las expectativas de enormes ganancias azuzaron la codicia de muchos empresarios y comenzó a cuestionarse la ley de Aeronáutica Civil vigente. Un ejemplo de ello fueron las actividades de la Compañía Bryce Helicopters, cuyos representantes y abogados permanecieron en el Perú durante más de un año, infiltrándose y relacionándose con cuanto ejecutivo y personal de la burocracia de PETROPERÚ podían; tratando de persuadirlos con diferentes argumentos y expectativas económicas para que las operaciones de helicópteros en el apoyo del petróleo no fueran efectuadas por la Fuerza Aérea del Perú. Del mismo modo, estudiando el perfil de las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de los Generales de la Fuerza Aérea del Perú y de otras autoridades influyentes en el área de la aeronáutica, según sea el caso. Intentaron convencerlos del “riesgo” que implicaba la explotación petrolera y de la responsabilidad que asumiría la Fuerza Aérea en caso de que, por falta de experiencia, se pudiera frustrar el éxito de la perforación de un pozo petrolero, cuyo costo y riesgo era extremadamente alto. Así tenemos que la Compañía Bryce preparó un estudio en el cual proponía a la Fuerza Aérea del Perú y al Gobierno Peruano lo siguiente: sí le cedían los derechos exclusivos del empleo de sus helicópteros de todo el territorio peruano para el apoyo a la exploración y explotación del petróleo durante 5 años, la compañía Bryce daría becas en el extranjero a todos los pilotos que la Fuerza Aérea quisiera preparar y entrenar como tripulaciones de helicópteros. El representante de la compañía Bryce pretendía conseguir su objetivo valiéndose de procedimientos dolosos, que por supuesto no tuvieron éxito.

APOYO A LA COMPAÑÍA OCCIDENTAL PETROLEUM COMPANY (OXI)

Como la Compañía Occidental (OXI) tenía ubicado su lote en las nacientes de los ríos Tigre y Corrientes, en la frontera con el Ecuador, a gran distancia de puntos navegables, le era imprescindible el empleo de helicópteros para sus operaciones de sísmica en más de 2 millones de hectáreas, para lo cual tenía que preparar pequeños helipuertos a distancias muy cortas hacia donde debía trasladar, lo más rápidamente posible, a su personal y a sus equipos, y tomó la determinación de emplear helicópteros Bell 47G, con capacidad para 3 personas, y la carga, de acuerdo a sus experiencias en otros países, se transportaba con la modalidad de carga externa, esto es: El helicóptero iza la carga acoplada a un gancho porta carga y la transporta colgada fuera de la cabina, de tal manera que, ante cualquier emergencia, pudiera ser lanzada desde el aire y así se ahorra tiempo, al no tener que cargar y descargar desde la cabina. Esta modalidad de trabajo hace que los pilotos adquieran una técnica que los prepara para las operaciones de cargas de mayor volumen con helicópteros más grandes en operaciones de perforación.

No se podía desperdiciar la excelente oportunidad de vuelos tan cortos que demandaban la participación de pilotos con muy pocas horas de experiencia. Esto permitió que un gran número de jóvenes oficiales se capacitara en el vuelo de helicóptero, acumulando más de 500 horas en sus pequeños helicópteros. Gracias a ello, estaban en condiciones de volar helicópteros más grandes como Bell UH1D, Bell 212, MI-8, MI-6, etc.

La OXI, luego del éxito alcanzado con los resultados de la sísmica y una vez ubicadas las estructuras de los posibles yacimientos petroleros, entró en la fase de perforación, para lo cual requería helicópteros de mayor capacidad. Decidió, entonces, emplear los helicópteros Bell 212 de dos

turbinas, de reciente fabricación. Estos helicópteros reemplazaban en el transporte de carga petrolera a los monomotores Bell UH.

El Grupo Aéreo N° 3, en base a los contratos firmados, financió la adquisición de 12 helicópteros Bell 212 y procedió a apoyar a OXI en los trabajos de perforación. El natural incremento de personal y equipos en la zona petrolera de OXI exigió la contratación de los helicópteros MI-8, para hacer un servicio de transporte aéreo desde Iquitos a Teniente López (base principal de OXI-- la FAP ya había adquirido 5 helicópteros nuevos MI-8) y, posteriormente, ante la inminencia de la construcción del Oleoducto, requirió los servicios del helicóptero MI-6, cuya capacidad de carga es de 12 toneladas o más de 100 pasajeros. Con la participación de los MI-6, la OXI construyó el campo de aterrizaje de Andoas.

Los servicios prestados por el Grupo Aéreo N°3 fueron de amplia satisfacción de la compañía OXI, a tal punto que la compañía de seguros contratada por la OXI le hizo una sustancial rebaja en el pago de la prima de seguros, amparado en LA NULA SINIESTRALIDAD DE LAS OPERACIONES AÉREAS REALIZADAS POR EL GRUPO AÉREO N° 3, en provecho de la OXI, cosa que no ocurrió en ninguna otra parte del mundo donde Occidental Petroleum Company trabajaba.

NEGOCIACIONES CON OCCIDENTAL PETROLEUM COMPANY

Como es natural, el personal del Grupo Aéreo N° 3 no tenía experiencia en negociar tarifas, redactar contratos y entablar negociaciones con los representantes experimentados de la OXI, que estaban conformados por abogados, economistas y expertos. Lógicamente, los representantes de OXI pretendían conseguir las mejores condiciones económicas para su compañía.

El Grupo Aéreo N° 3 no tenía documentación histórica de contratos anteriores, ni tarifas por hora de vuelo en la realidad peruana, por lo que tuvo que recurrir a expertos peruanos con emoción patriótica que trabajaban en otras compañías petroleras del mundo, los que proporcionaron al Grupo Aéreo N° 3 diferentes modelos de contratos y en diferentes idiomas, cuyo conocimiento e interpretación fueron de gran valor y respaldo para negociar los contratos con todas la compañías petroleras. Es necesario recordar que, por esos años de gobierno militar, estaba prohibido por ley el uso del dólar y el personal del Grupo Aéreo N° 3 tuvo que recurrir a diferentes argumentos para conseguir que las tarifas de los helicópteros, y el contrato en general, se estipularan siempre referidos al dólar, en previsión a cualquier devaluación, ya que las aeronaves y los repuestos eran adquiridos en divisas, más aun, tratándose de contratos cuya duración era de un año o más.

Durante las negociaciones, lógicamente el personal del Grupo Aéreo N° 3 luchaba para que los contratos fueran transparentes y no tuvieran cuestionamientos posteriores y, de otro lado, el personal de OXI luchaba por conseguir las mayores ventajas posibles. Por ejemplo, OXI ponía como argumento que si las tarifas de los helicópteros Bell 47 G fueran muy elevadas, ellos procederían a realizar sus trabajos de sísmica por tierra, como lo hacía PETROPERÚ, y que con ello el Grupo Aéreo N° 3 se quedaría sin trabajo. El personal del Grupo N° 3 replicó que la razón fundamental de la FAP no era hacer negocio y, por consiguiente, le parecía excelente que la OXI hiciera sus trabajos por tierra, ya que cada helicóptero quitaba trabajo a 100 obreros, a 100 padres de familia y que este concepto, para el Grupo N° 3, tenía más valor para el desarrollo nacional. Ante esta respuesta, OXI tuvo que aceptar las tarifas del Grupo N° 3, que incluso estaban por debajo de las tarifas internacionales.

El Grupo Aéreo N° 3 pudo observar que los contratos de operación de

helicópteros con compañías petroleras en otros países eran de lo más enredados porque, de esa manera, los abogados que las diseñaron permitían el manejo de comisiones y otros pagos de uso común en contratos privados. Pero como el Grupo Aéreo N°3 es una unidad perteneciente a la Fuerza Aérea y, por consiguiente al sector público, sus contratos tenían que ser y lo fueron sencillos y transparentes. Con esta experiencia y los mismos criterios, se negoció y se firmaron los contratos con las diferentes compañías petroleras, tales como: Getty, Phillips, Total, Shell, Arco, Amoco, etc. Y se aplicó la misma política para el alquiler de los helicópteros a PETROPERÚ.

CONSTRUCCIÓN DEL OLEODUCTO NOR PERUANO

El Grupo Aéreo N°3, con la experiencia ganada en el apoyo a más de 10 compañías petroleras, estaba en condiciones de tener éxito en el transporte de toda la maquinaria y tuberías para la construcción del oleoducto, y así fue como se concluyó la construcción del mismo, sin ningún accidente y con tripulaciones con mayor experiencia .

Los pilotos que en 1972 habían comenzado a operar solos en la selva, con treinta horas de instrucción en Lima, efectuando traslados en carga externa de 150 kilos en los Bell 47 G, en 1977 trasladaban más de 7,000 kilos en carga externa en los helicópteros MI-6 en la construcción del oleoducto.

AUTO FINANCIAMIENTO DE LOS HELICÓPTEROS

El helicóptero tiene la gran ventaja de que, apoyando el desarrollo del país, puede financiar el entrenamiento de las tripulaciones y el costo de su propia adquisición y, a la vez, ser utilizado en forma eficiente en la defensa del país.

Si no se hubieran aprovechado los vuelos en el apoyo a la exploración minera, desde 1960, no se habría tenido el extraordinario éxito en las operaciones contra las guerrillas en 1965 (sin ningún accidente). De igual manera, si no se hubiera apoyado a la exploración petrolera, no se habría tenido el éxito en el Conflicto con el Ecuador en la Cordillera del Cóndor en 1981, sin ningún accidente, a pesar de haber volado más de 470 horas en dicho conflicto.

Es necesario recordar que la FAP, desde que adquirió los primeros helicópteros, se empeñó en demostrar las cualidades y ventajas del helicóptero en el campo civil. Con esa finalidad, alquilaba helicópteros a precio de costo, principalmente a las compañías mineras, y motivaba a las compañías nacionales de aviación para que constituyeran empresas privadas operadoras de helicópteros; pero quedó absolutamente demostrado que, en el Perú, no existe capital suficiente, ni empresarios que decidan formar compañías de helicópteros, debido al alto costo y al excesivo riesgo.

La FAP no podía desperdiciar la oportunidad del “Boom” del petróleo para que pilotos y mecánicos peruanos adquirieran experiencia operativa y logística. Gracias a esa decisión, de menos de 10 helicópteros que tenía en 1970, en 1981 el Perú llegó a tener alrededor de 100 helicópteros, entre ellos, el helicóptero más grande del continente americano, el MI-6, más de 60 pilotos con un promedio de 5,000 horas de vuelo y un Grupo Aéreo con talleres capaces de efectuar mantenimiento mayor a los helicópteros y overhall a los conjuntos mayores, ahorrando así divisas al país.

Como dijimos anteriormente, todos los helicópteros fueron adquiridos con el dinero recaudado por el alquiler de los mismos a las compañías petroleras, es decir, con el trabajo pleno de mística de las tripulaciones de helicóptero de la FAP, el buen manejo financiero, la austeridad,

la eficiencia y un ínfimo porcentaje de accidentes. La participación de todos los helicópteros en las guerras con el Ecuador, en el apoyo a las emergencias como consecuencia de la Corriente del Niño y, sobre todo, en las múltiples horas de vuelo en apoyo a las operaciones en la guerra contra el terrorismo, se hicieron sin que le cueste un solo centavo a los contribuyentes.

Es a partir de los años 80, que nuevamente, como en 1960, surge el argumento falaz de que la FAP, al alquilar sus helicópteros, estaba haciendo “competencia desleal” a la iniciativa privada; pero no se dice a qué iniciativa privada: a la peruana o la extranjera. Al no existir capitales ni capitalistas peruanos, los que se beneficiaron y se siguen beneficiando son las compañías extranjeras operadoras de helicópteros que hoy trabajan con el petróleo y el gas en todo el territorio peruano. Y, mientras tanto, los nuevos pilotos nombrados al Grupo Aéreo N° 3 no tienen dónde, ni cuándo adquirir experiencia operativa, por consiguiente, las esporádicas operaciones aéreas que se programan son más riesgosas.

ANEXO 5

Discurso Pronunciado en la Plaza Bolognesi

Por el TTG FAP Mario Muñiz Ortega

Prefecto del Departamento de Lima

2 de diciembre de 2001

Me toca iniciar esta ceremonia en la que, con unción patriótica, honraremos a los héroes de Tarapacá. Se hablará de historia, de dignidad, de valentía, de un profundo amor a la patria. Será un momento de meditación y de grandes emociones, recordaremos detalles de esa jornada gloriosa en la que valerosos peruanos dieron su vida por defender a la patria.

Como piloto de helicóptero de la gloriosa Fuerza Aérea del Perú, tengo el privilegio de haber sido testigo de excepción del valor de los soldados y policías peruanos. Les rindo homenaje, lo hago con la fuerza moral de haber observado con admiración su patriotismo cuando compartí el rancho con ellos y pernocté en los mismos campamentos o chozas. Los vi, atentos y decididos, en las múltiples operaciones de rescate y salvamento, en la guerra contra el terrorismo. Los vi defendiendo nuestras fronteras en Falso Paquisha, Falso Mayaycu, Falso Machinasa. Puedo decirles, en voz alta y con orgullo, con cuánto valor y dignidad se enfrentan a todos los peligros y resisten todas las privaciones, he conocido de cerca sus campañas y sé de lo que son capaces.

Durante esta ceremonia, se hablará de lo sucedido en la Batalla de Tarapacá. Recordaremos cómo esos hombres valientes hicieron huir al enemigo por las Pampas del Tamarugal. Se hablará del policía cusqueño Mariano Santos Mateo, que cuando se le agotaron los cartuchos, haciendo uso de su fusil con la bayoneta calada se transformó en remolino destructor y, gritando: “A las banderas, a las banderas”, consiguió con este acto de heroísmo inaudito la huida de los enemigos.

Hablaremos de estas hazañas gloriosas, y nuestra emoción nos dictará promesas, juraremos una y mil veces no defraudar a esos hom-

bres, prometeremos alcanzar la paz para que no se sacrifique más vidas tan valiosas.

La juventud debe saber que todo acto heroico es y será reconocido. Nada es inútil, todo tiene una razón y una recompensa. La juventud debe saber que en todo momento la patria necesita de nosotros. Nos necesita para defenderla en ocasiones como las de la infausta guerra del 79 y nos necesita en la paz para enfrentarnos a otros tipos de guerra, como la ideológica y la económica, por las que pueden someternos a la esclavitud.

Siempre tenemos retos, siempre hay amenazas, la vida es lucha, y para ganar toda clase de batallas hay que estar preparados. Estos actos de civismo tienen como objetivo tocar las fibras del corazón y recordarnos los valores eternos como la dignidad, la justicia, la paz.

Yo estoy seguro que, después de esta ceremonia, todos y cada uno de nosotros prometeremos ser mejores, prometeremos emprender la lucha por vencer nuestras propias debilidades, sabiendo que esta lucha es la más difícil pero la única para conseguir la paz tan ansiada.

De aquí saldremos enarbolando las banderas de la paz, conmovidos por tanta destrucción y muerte de hombres que dieron su vida para conseguirla.

Imposible quedar indiferentes después de esta ceremonia. Imposible no prometernos a nosotros mismos dar lo mejor a esta patria que tanto nos necesita.

Sin justicia no hay paz, por lo tanto buscaremos ser justos en todos nuestros actos. En las grandes y pequeñas decisiones tendremos que ser justos, si queremos la paz. Y ser justos significa ser honrados, ser veraces, ser dignos y, si lo conseguimos individual y colectivamente, daremos gloria a nuestra patria y seremos respetados por el mundo entero.

Lima, 23 de mayo. 2007

ANEXO 5 A

Discurso de Orden, pronunciado en la BSFI
el 27 de Noviembre de 2009.

Por el TTG FAP Mario Muñiz Ortega,
en homenaje a la Batalla de Tarapacá.

La codicia por el oro del Perú fue el motivo fundamental para la invasión y la destrucción del Tahuantinsuyo.

Después de tres siglos de lucha y cuando, por fin, el Perú había derrotado definitivamente a la gigantesca Escuadra española, en sus pretensiones de recuperar sus colonias, solo 13 años después, surge un nuevo gigante codicioso: Inglaterra. Nuevo invasor, nueva táctica: Armar a un país vecino y usarlo para sus estrategias.

Chile, república hermana, que había sufrido con nosotros la prepotencia española, aun cuando todas las ex-colonias habíamos sellado con sangre y fuego en las Batallas de Junín y Ayacucho en 1824 nuestra ansiada independencia, Chile, que en Abtao, en febrero de 1866, combatió al lado nuestro ante el ataque español y, en represalia del triunfo de la escuadra conjunta peruano-chilena, sufrió el bombardeo en su puerto de Valparaíso.

Chile, que se salvó de la nueva invasión, como todas las nacientes repúblicas de América del Sur, gracias a la valentía y decisión de los peruanos en el histórico Combate del 2 de mayo de 1866, en el que la “armada invencible” tuvo que huir de nuestras costas, ante el coraje de José Gálvez, que siendo Ministro de Guerra, estaba en primera fila al mando de marinos, militares y pueblo. Ancianos, niños, mujeres, en un esfuerzo inaudito, lograron la retirada definitiva de los invasores. El Perú derrotó heroicamente a la escuadra española. El mundo contempló, atónito, este coraje, cuyo fundamento fue la unión. Dos mil muertos. Dos mil héroes que nos legaron la preciada libertad y el valioso mensaje: la unión hace la fuerza.

Pero el salitre, el guano y el cobre de las costas de Bolivia, Antofagasta y Tarapacá eran codiciados por Inglaterra y, en 1879, empezó la nueva invasión.

El 5 de abril, la escuadra chilena, formidablemente equipada por Inglaterra, llega desafiante a nuestras costas y se encuentra con la valentía y el heroísmo del pueblo peruano, dignamente representado por la genialidad del Almirante Miguel Grau Seminario, que en el legendario Huáscar defiende la dignidad de los peruanos y, durante seis meses de extraordinario coraje, impide la invasión. Tan glorioso fue este hecho, tan increíble e insólita la defensa, tan valerosa la actitud de Miguel Grau, que desorientó a los chilenos, al extremo que el Ministro de Defensa chileno tuvo que renunciar y el gobierno chileno tuvo que expulsar a su Comandante General de las Fuerzas Armadas y, además, tuvieron que reorganizar y reforzar su escuadra, con el único propósito de capturar al Huáscar, símbolo del heroísmo de los marineros peruanos. Solo la mística, la unión, el fervor patriótico que inspiran estos héroes, más allá de lo humano, como Grau, pudo lograr semejante hazaña.

Apenas 3 semanas después del Combate de Angamos y seis meses después de aquel 5 de abril, el 2 de noviembre de 1879, más de 10,000 soldados chilenos, apoyados por todos los buques de guerra de su escuadra y 10 vapores más, desembarcan en el puerto de Pisagua, estableciendo su primera cabecera de playa en nuestro territorio.

Nuestras fuerzas enfrentaron al ejército invasor que ocupaba las inexpugnables alturas del cerro San Francisco. Las tropas peruano-bolivianas se defendieron con solo 18 cañones contra 34 modernas piezas de artillería

Allí, el Batallón Zepita, al mando del Coronel Andrés Avelino Cáceres y del Comandante Ladislao Espinar, firmó el nombre del Perú con letras de oro. Allí se produjo la epopeya indescriptible. Allí, estaban los hombres más dignos y sublimes. Estos soldados defensores de la patria ejecutaron una carga espectacular que les permitió alcanzar la cumbre del cerro, donde se batieron heroicamente y se apoderaron de

2 cañones adversarios. Aquel triunfo costó mucha sangre, y los hombres victoriosos del Zepita, con su temerario comandante a la cabeza, casi fueron exterminados por los batallones Atacama y Coquimbo. Al mismo tiempo y con el mismo heroísmo, el Batallón 3 de Ayacucho, al mando del Coronel Leoncio Prado, se desplegó en guerrilla, al pie del cerro, disparando contra los batallones Valparaíso, Segundo, Tercero y Cuarto de Línea.

Los últimos sobrevivientes de aquellas compañías del Zepita se batieron cuerpo a cuerpo. Durante la cruenta batalla pereció un alto número de tropa y oficiales.

Al arribo de la división chilena, bajo el mando de Escala, y el desbande de las tropas bolivianas, al mando del General Villamil, tuvieron que emprender la retirada.

Cuatro días después, el 23 de noviembre, el ejército chileno ocupó el puerto peruano de Iquique.

Los chilenos armaron una expedición de 3900 hombres dispuestos a liquidar a las tropas peruanas.

En Tarapacá había entre 1,500 y 2,000 soldados peruanos. “En pésimas condiciones, agobiados por el cansancio y la escasez de recursos y en un estado de completa desmoralización.” En la madrugada del 27 de noviembre 1879, las fuerzas chilenas alcanzaron su objetivo y tomaron posición de ofensiva en las colinas localizadas al oeste de la ciudad de Tarapacá, en un área de una legua de extensión.

Los peruanos, carentes de un sistema de alerta y vigilancia, fueron informados de la presencia del adversario por dos arrieros que se toparon con las columnas chilenas a distancia. Tan pronto se produjo este hecho, Cáceres, jefe de la segunda división peruana, ordenó que se tocara diana y organizó un consejo de guerra. Como los peruanos carecían de un plan de contingencia para responder a una emergencia como aquella, Cáceres dispuso que la tropa ocupara las alturas que circundaban Tarapacá. Sin embargo, en las primeras horas del amanecer, los chilenos ya se habían posesionado de las mismas y, al parecer, esperaban

que sus enemigos rindieran las armas, por efecto de la sorpresiva maniobra y ante la supuesta imposibilidad de ser atacadas sus estratégicas posiciones.

Cáceres, recuperado del factor sorpresa, dispuso que los hombres, bajo su mando se dividieran en tres columnas y envió un mensaje al coronel Manuel Suárez, comandante del regimiento Dos de Mayo, ordenándole atacar desde la izquierda. Dos batallones de la División Vanguardia, con un total de 1,400 hombres, que acampaban a 45 kilómetros de distancia, también fueron avisados y se pusieron en marcha. Aquellas tropas tardarían seis horas en llegar al campo de batalla.

La lucha se inició con ímpetu a las 9:15 de la mañana. El Zepita empezó furiosamente el ataque contra las posiciones chilenas y el resto de los regimientos peruanos, bajo las órdenes de los coroneles Bolognesi, Ríos y Castañón, se movieron también contra el adversario. El Zepita subió por el lado oriental de las colinas, bajo los nutridos disparos de la artillería y la infantería chilenas. El fuego era intenso, pero los peruanos, en desplazamientos de guerrilla, continuaron avanzando. La primera y la segunda compañía del Zepita fueron las primeras en alcanzar su objetivo a las 9:30 de la mañana, recibidos con fuego nutrido de la artillería chilena, que no fue suficiente para contener el valeroso ataque de la infantería peruana. Luego de una espectacular carga con bayoneta, coraje, rabia y valentía indescriptibles, lograron capturar cuatro cañones y todas las municiones de los adversarios. Acto seguido, concentraron sus fuegos contra los Zapadores y las compañías del Segundo de Línea. En 45 minutos, una de las brigadas chilenas fue totalmente aniquilada. A la 9:45 de la mañana, el regimiento chileno Artillería de Marina entró en acción, siendo anulado por el Zepita y el Dos de Mayo. Las columnas bajo los jefes Pardo Figueroa y Arguedas causaron un daño severo en la infantería chilena. Tal fue la intensidad de su ofensiva, que los chilenos, luego de resistir a pie firme, perdieron finalmente el control y se vieron obligados a retirarse, en completo desorden, hacia una posición localizada tres millas detrás de las colinas.

Cáceres estaba herido, pero decidió continuar la lucha contra las nuevas posiciones chilenas. Su división se reforzó con la llegada del batallón Iquique al mando del legendario Alfonso Ugarte que, herido de un balazo en la cabeza, continuó la lucha al frente de sus tropas. Con estos refuerzos, Cáceres ejecutó un nuevo ataque por el sudeste de Tarapacá, alcanzando y disolviendo al enemigo en cinco oportunidades. Los chilenos se reagruparon igual número de veces.

La tercera división, al mando del Coronel Bolognesi, jugó un papel importante en la acción. El viejo coronel, que antes de la batalla se encontraba enfermo, olvidó sus padecimientos y se puso al frente de su tropa, cuyo comportamiento fue increíble. El policía cusqueño, Mariano Santos Mateo, cuando se le agotaron los cartuchos, haciendo uso de su fusil, con la bayoneta calada, se transformó en un remolino destructor y gritando ¡a las banderas! consiguió, con este acto de heroísmo, la huida de los enemigos y capturó, como trofeo, el estandarte del Regimiento Segundo de Línea.

Cáceres, desde su posición, flanqueó a los chilenos por el sector izquierdo. Aquellos ejecutaron un contra ataque con su caballería a efecto de romper parte de las posiciones peruanas, pero la carga logró ser contenida. Cáceres, entonces, dispuso ejecutar un último ataque contra el centro del ejército chileno, al cual logró destruir completamente. Los sobrevivientes, dejando pertrechos y rifles, se desbandaron.

Los peruanos habían logrado, después de nueve horas de intenso combate, una victoria total. La orgullosa columna chilena había acusado un aproximado de 800 bajas, incluyendo 56 prisioneros de guerra. Perdieron, además, toda su artillería y gran cantidad de pertrechos. Los peruanos, por su parte, tuvieron cerca de 500 bajas, entre muertos y heridos, lo que demuestra el fragor e intensidad de la batalla.

Ante la falta de caballería, los peruanos se vieron imposibilitados de consolidar la victoria y no pudieron seguir a sus adversarios más allá de la colina de Minta, ubicada a dos leguas de distancia de sus posiciones iniciales.

Fue, sin duda alguna, un resultado que significó un aliciente moral para las tropas y dejó muy claro el valor, el arrojo y el heroísmo de la infantería peruana.

Nuestro triunfo en Tarapacá, desafortunadamente, no cambió los resultados estratégicos del conflicto y el ejército peruano se dirigió hacia el puerto de Arica, justamente, uno de los objetivos chilenos.

Pocas semanas después de Tarapacá, el alto mando chileno concentró veinte transportes en Pisagua y, el 24 de febrero de 1880, frente a la bahía de Pacocha, en Moquegua, al norte de Arica, desembarcó un ejército de 12,000 hombres al mando del general Baquedano.

La Batalla de Tarapacá fue uno de los triunfos más nítidos y gloriosos que registran los anales de la Historia Militar del Perú. Ninguna victoria ha sido tan arrancada a la adversidad, ella expresa, con entereza, el triunfo del espíritu sobre la materia, sobre el hambre, la sed y el infortunio.

En esa jornada, los peruanos se impusieron, a pesar de las dramáticas dificultades: Absoluta falta de recursos logísticos, sucesión desventurada de reveses, agotamiento total, producto de una extraordinaria marcha a través del desierto bajo la persecución del enemigo. Sin embargo, en una reacción increíble, nuestros compatriotas asumieron la iniciativa, que más tarde les permitió conseguir tan brillante victoria para nuestra Patria.

Las tropas de Cáceres, haciendo derroche de valor, sin más escudo que su pecho, ni más armas que sus bayonetas, emprendieron el feroz asalto en toda la línea.

La caballería chilena trató de restablecer el equilibrio, pero el batallón Iquique, al mando del coronel Alfonso Ugarte, quien se interpuso a pie firme, contuvo la carga con sus fuegos y actuó enérgicamente. Las tropas de Bolognesi y Castañón lanzaron un poderoso contra-ataque y rechazaron a las fuerzas chilenas, que derrotadas huyeron en completo desorden, dejando en el campo banderas de guerra, armamento, material y el cadáver de su jefe.

A las 5 de la tarde y después de haber combatido durante casi nueve horas consecutivas, las tropas peruanas, desprovistas de municiones, pero empuñando con coraje sus armas, con las bayonetas caladas, perseguían a los chilenos que escapaban despavoridos.

En el desierto de Tarapacá, el ejército peruano escribió sobre la arena la página más gloriosa de la que, con justa razón, se enorgullece la infantería. El artífice de esta victoria fue Cáceres, gloria de nuestro ejército y símbolo de la resistencia nacional durante la infausta guerra del salitre. El, en todas sus acciones, puso en evidencia sus conocimientos y sus grandes cualidades de soldado de infantería.

Cáceres confirmó la excelencia de su mando y de su alta preparación profesional, demostradas en Tarapacá, en todas sus actividades posteriores y, se puede decir, que dominó la escena peruana en los 30 años siguientes. Su desempeño en la gloriosa campaña de La Breña, lo elevó al sitial más encumbrado de la consideración nacional, pues supo, allí, demostrar que el espíritu, el sentimiento patriótico, el ideal militar del cumplimiento del deber son fuerzas morales capaces de imponerse a las más grandes dificultades materiales.

Cáceres sigue siendo el invencible “Brujo de los Andes”, y la remembranza de su gesta heroica puede conducir a la nación a la conquista de sus aspiraciones y al logro de sus ideales, y enrumbarnos por derroteros de luz y grandeza, como lo hizo con los breñeros y los hombres del ande, cuando le dijeron: “Taita los cobardes aquí no existen, los leales te acompañaremos hasta la muerte”. Con sus bravos combatientes puso virtual asedio a Lima, ocupada por Lynch, no dejándole a este otra puerta de escape que el océano. Por todo ello, Cáceres se constituyó en el símbolo de la dignidad nacional.

La Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del 2 de Mayo de 1866 y Defensores calificados de la Patria, propicia, en estas ceremonias, la remembranza de las gloriosas hazañas de nuestros héroes, para que todos juremos no defraudarlos jamás.

Ganamos en la batalla de Tarapacá y perdimos Tarapacá.

Tarapacá nos duele y al mismo tiempo nos encumbra.

Tarapacá es el nombre que con más dolor repetimos todos los 27 de noviembre.

¡Cáceres, el símbolo de coraje y dignidad!

¿Será que de tanto repetir sus nombres podremos construir nuestro destino con ese pundonor?

El enemigo del Perú ha sido y es la ignorancia.

Cuando nos sorprendió la guerra del salitre teníamos el 85% de analfabetismo.

¡Por Grau!, ¡Por Bolognesi!, ¡Por Cáceres!, ¡Por Mariano Santos Mateo!
¡Por Quiñones! Por los miles de héroes que ofrendaron su vida, hagamos de esta nuestra patria un país culto, educado y bien informado, porque allí está la clave de la capacidad disuasiva.

Un país culto es respetable y respetado.

Un pueblo culto es invencible.

Este es nuestro reto y podemos lograrlo.

ANEXO 6

Discurso del Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega,
en homenaje al Creador de la Aviación Nacional
General de División Pedro E. Muñiz Sevilla.
En el Aniversario de la Creación del
Instituto de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú.
1º de Diciembre de 2015.

Es un honor dirigir la palabra a tan distinguida concurrencia en el Trigésimo Cuarto Aniversario de Creación del Instituto de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú.

En esta oportunidad, he sido designado para hablar acerca del “CREADOR DE LA AVIACION NACIONAL DEL PERU”, General Pedro Muñiz Sevilla.

Gracias a la responsabilidad de preparar este trabajo, he tenido la satisfacción de leer los primeros tomos de la “Historia Aeronáutica del Perú”. En ellos, he encontrado valiosísima información y relevantes gestos patrióticos. Es verdaderamente importante nuestra historia, pletórica de generosidad, de ingenio, de pundonor, de heroísmo.

El General FAP Rolando Gilardi, refiriéndose a la aviación dice: “fue forjándose en sucesión histórica, el advenimiento de nuestro primer avión, de nuestro primer piloto, de nuestra primera Escuela y también de nuestros primeros mártires. Aparecen así, elevándose, indiscutiblemente como los más excelsos de la Aviación Peruana, las figuras de Jorge Chávez Dartnel y de José Quiñones Gonzales. Héroes en la Paz y en la Guerra. Aquel, deslumbrando al Mundo con su increíble proeza alpina y este, convertido en dardo de gloria, sellando con su aguerrida y heroica determinación el inabdicable patriotismo del aviador peruano”.

En 1743, cuando aún no habían aparecido los primeros globos aerostáticos de los hermanos Montgolfier, ya en tierra peruana se pensaba en la realización del vuelo humano por medio de aparatos más pesados que el aire, y se llegó a escribir libros sobre “navegación aérea”.

En 1761, cuando era inconcebible desafiar la ley de la gravedad, el peruano Santiago de Cárdenas escribió un libro titulado “Nuevo Sistema de navegar por los aires sacado de las observaciones de la naturaleza volátil”, y lo dedicó a !SU AMADA PATRIA EL PERÚ!

El “No ha lugar” del Virrey Amat impidió la realización de este visionario proyecto. El libro de Cárdenas está basado en indiscutibles leyes físicas. Después de un siglo y medio, los hechos le dieron la razón y le concedieron la inmortalidad.

Más tarde, en 1878, 25 años antes del primer vuelo en el mundo, otro extraordinario peruano, Pedro Ruiz Gallo, héroe nacional, inventó el Ornitóptero y publicó su libro titulado “Estudio sobre los globos aerostáticos”.

En 1902, Pedro Paulet, peruano, precursor de las naves con propulsión a chorro, ahora reconocido como “El Precursor de la era espacial”, inventó una nave a la que llamó “Avión torpedo”. Fue el primero en diseñar un vehículo de retropropulsión destinado a navegar por el espacio sideral.

Estos y muchos ejemplos más demuestran que los peruanos somos poseedores de una rica vocación aeronáutica.

En 1910, obtuvieron en París sus licencias de aviadores cuatro insignes peruanos: Jorge Chávez, Juan Bielovucic, Roberto Martinet y Carlos Tenaud y, con la publicación de sus hazañas en el mundo, la población peruana fue incrementando su conciencia aeronáutica.

El ingeniero peruano Jorge Chávez Dartnel, el 23 de setiembre de 1910, en un frágil aeroplano Bleriot de estructura de madera y tela, equipado con un pequeño motor de tan solo 50 caballos de fuerza, cruzó los Alpes. Fue el primer piloto en el mundo en realizarlo. El joven aviador, que había superado este gran obstáculo, nos entregó este valio-

so galardón: JORGE CHÁVEZ INMORTAL! Su valentía es admirable. Su aporte a la aeronáutica inconmensurable.

Juan Bielovucic, en 1913, repitió la hazaña de Jorge Chávez en los Alpes. Dos peruanos se atrevieron a realizar lo que nadie en el mundo se había atrevido hasta entonces. El periodista italiano Mario Cobiancci dijo: “Solo un hombre desafió aquel dominio de las águilas. Uno, cuyo nombre está rodeado de magia y poesía: Chávez. Bielovucic vive ahora esa aventura que, no por ser realizada por segunda vez, entusiasmo menos que la primera”.

Desde aquel glorioso 23 de setiembre de 1910, la prensa mundial no dejó de referirse a la proeza del joven peruano. En el Perú, todas las autoridades, desde el Presidente de la República, se hicieron presentes con telegramas de felicitaciones y los mejores deseos de su pronta recuperación. Los mismos médicos pensaban que en 40 días estaría a salvo. Los poetas y los intelectuales peruanos escribían sus glorias. Esa gran generación de intelectuales pusieron su pluma al servicio de un organismo forjador de la conciencia aeronáutica, el alma de ese movimiento fue la “Liga Peruana Pro-Aviación”, y el motor y fuerza propulsora, su dinámico presidente, el General de Brigada Pedro Muñiz Sevilla. Eminente personalidad, que llegó a ocupar importantes cargos en la administración pública, dando singular prestigio a nuestro Ejército por su brillante carrera militar y por sus patrióticas iniciativas, tanto en el campo de la Defensa Nacional como en el Desarrollo.

Empezó a figurar desde la época de la guerra con Chile, cuando se enroló en el Cusco a los 17 años en el Batallón Ayacucho N°3. El 27 de setiembre de 1910, día de la muerte de Chávez y en horas en que aún no se conocía la infausta noticia, se reunieron en el local de la Sociedad de Ingenieros, en Lima, un grupo de distinguidas personalidades para fundar una asociación a la que llamaron “LIGA PERUANA PRO-AVIACION”, cuyos patrióticos fines fueron consignados en sus Estatutos.

1-Reunir fondos para adquirir aparatos eficaces y formar aeronautas

prácticos que se pondrán a disposición del Gobierno para su empleo en la Defensa Nacional.

2-Fomentar en el Perú el interés por la práctica de la Aeronavegación en general, y, en especial, fundar Aero-clubes en todas las regiones importantes del territorio.

En el Art.8- En la primera reunión fueron designados:

Presidente Honorario: Sr. Augusto B. Leguía, Presidente Constitucional de la República.

Presidente Activo: Sr. Gral. de Brigada Pedro E. Muñiz.

Completan esta directiva más de 48 distinguidos personajes. Como Socio Honorario y con el voto unánime de los concurrentes a esta histórica sesión, el aviador nacional Jorge Chávez.

En la segunda sesión, se dio cuenta del lamentable deceso de Chávez. Se guardó un minuto de silencio. Se acordó que el primer avión que adquiriera la Liga llevara el nombre glorioso de “Jorge Chávez”. Se designó, por aclamación, “Socio Honorario” al aviador peruano Juan Bielovucic.

En esta forma, quedó definitivamente constituida la Liga Peruana Pro-Aviación. Se hizo realidad el nacimiento de la aviación en el Perú, y el General de Brigada Pedro Ernesto Muñiz Sevilla se erigió, por consenso y por justicia, como el creador de la Aviación Nacional. Cuando aún no se había cumplido el primer mes de la gloriosa hazaña de Jorge Chávez, el 20 de octubre de 1910, el General Muñiz, como Presidente de la “Liga Peruana Pro-Aviación”, lanzó a la Nación un Manifiesto cuyo texto constituye, hoy día, un preciado documento histórico.

“Conciudadanos!!!!

La conquista del aire, que hasta hace pocos años, a pesar del esfuerzo de cien generaciones, parecía un ensueño a la mayoría de los hombres, es hoy hermosa y tangible realidad. Y en esta victoria contra las fuerzas

brutas de la naturaleza, nos cabe contarnos entre los PRECURSORES, gracias a Santiago de Cárdenas y Pedro Ruiz. Entre los VENCEDORES, merced a Jorge Chávez y Juan Bielovucic. Entre los GLORIFICADOS, como consecuencia del heroico drama de grandeza.

Moralmente estamos, pues, obligados por nuestra historia, por nuestro prestigio y por nuestra grandeza moral, a colocar en el primer rango, entre todas nuestras aspiraciones, la del dominio definitivo de los aires.

Ningún pueblo de los que nos rodean puede enorgullecerse de haber hecho, en este campo de acción, - el más bello para la actividad humana - nada de lo que los peruanos han hecho. Ese es nuestro privilegio, nuestra primacía, y jamás debemos consentir perderlos. Pero no es sólo el orgullo, no es sólo el honor lo que ha de decidirnos a considerar la conquista del aire como el principal y el más urgente de nuestros deberes. La seguridad material y el engrandecimiento industrial del país también lo exigen. (.....)

Todo concurre, por consiguiente, en el Perú, a señalar a la aviación como la primera y más apremiante de sus necesidades”.

Como podemos apreciar, los elocuentes planteamientos apasionadamente sustentados por el General Muñiz siguen hoy vigentes.

Casi todo el contenido del primer tomo de la “Historia Aero-náutica del Perú” se refiere a las múltiples actividades y gestiones del General Pedro Muñiz Sevilla y a la Liga Pro-Aviación.

Se refiere, también, a la creación de la primera Escuela de Aviación de América Latina, al apoteósico recibimiento a los pilotos peruanos Carlos Tenaud y Juan Bielovucic, a los primeros vuelos sobre la ciudad de Lima, a la construcción e inauguración de los monumentos a Chávez y a Tenaud. Durante seis años, el General Muñiz movilizó a todo el Perú para crear “La Aviación Nacional.

Gracias a este grato compromiso de honrar hoy su nombre, he tenido la suerte de leer las Memorias presentadas por él al Poder Legislativo, dando cuenta de sus logros en su calidad de Ministro de Guerra

y Marina, y los múltiples artículos y discursos referentes a su extraordinaria trayectoria.

Debo confesar que yo solamente sabía, por conversaciones familiares, que Pedro Muñiz había ingresado al ejército a muy temprana edad. Que la guerra había sido declarada justo el día de su santo, el 5 de abril, cuando cumplió 17 años, y que el General Andrés Abelino Cáceres, en esa fecha, era Prefecto del Cusco. Que los hacendados de esa región, entre ellos Pedro Muñiz y Susana Sevilla, padres de Pedro, habían financiado el uniforme de los soldados de los Batallones Cusco, Ciencias y Ayacucho.

Fue una honrosa y emocionante sorpresa para mí enterarme de tan brillante trayectoria, poco conocida fuera del Ejército.

Señores, es tan importante e intensa la vida y obra del General Muñiz, que llevaría mucho tiempo hacer de vuestro conocimiento su labor desplegada durante 36 años consecutivos.

Nació en el Cusco, en 1862. Su trayectoria militar comienza el 6 de abril de 1879, en la campaña del sur, en las filas del “Batallón Ayacucho N°3”, a órdenes del Contra Almirante Lisandro Montero, ante la invasión del Ejército Chileno preparado y organizado por Inglaterra.

Amenazada Lima, en 1880, combatió heroicamente en las Batallas de San Juan y Miraflores.

Participó desde el principio en la resistencia de LA BREÑA, bajo la conducción del Brujo de los Andes, General Andrés Avelino Cáceres. Allí se perfiló, definitivamente, como líder y como hombre de acción, mostrando su espíritu combativo, su arrojo, su indoblegable espíritu de sacrificio y su gran amor a la Patria.

Intervino en el Repliegue Táctico, con el objeto de atraer al enemigo chileno a la Sierra Central, mediante la acción de fuerzas irregulares conformadas por guerrillas patriotas que buscaban desgastar y desorganizar al enemigo.

Luchando en el combate de Pucará, contra la División Chilena de 1500 hombres, demostró gran valentía al proteger la retirada del

General Cáceres. Fue herido en la frente, se recuperó y continuó en la brega, reclutando voluntarios en las montañas andinas, recopilando alimentos y abastecimientos desde Chosica, Matucana, La Oroya, Sangrar, Acobamba, Tarma, Marcavalle, Izcuchaca, Huancavelica, Julcamarca, Ayacucho y otros lugares de nuestra serranía, participando en el mayor y más hermoso movimiento táctico de retirada, dirigido por el “Tayta Cáceres”. En esa campaña alcanzó el grado de Mayor.

En 1888, logró el grado de Teniente Coronel, comandando los Batallones JUNIN N°3 y ZEPITA N°2.

En 1890, ascendió a Coronel y lo nombraron Intendente de Lima, cargo en el que demostró admirables dotes organizativas.

De 1895 a 1900, en Argentina, ocupó el cargo de Sub-Contador de la Intendencia de Guerra.

De regreso al Perú, fue Prefecto de Piura y de La Libertad. Antes fue Prefecto de Lima.

Entre 1903 y 1914, fue Ministro de Guerra y Marina y Presidente del Consejo de Ministros, de 5 Presidentes: Manuel Candamo, Serapio Calderón, José Pardo, Augusto B. Leguía y Oscar R. Benavides. El 10 de abril de 1910, tomó parte activa en la movilización de 23.000 hombres ante la amenaza de guerra del Ecuador.

El Congreso de 1914, aprobó su ascenso a General de División. En 1915, surgió como candidato presidencial por el Partido Cacerista. El 16 de noviembre de 1915, falleció, a los 53 años de edad, en la condición de Senador por el Departamento de Piura, apaciblemente en una casa modesta, rodeado de la admiración del país, por su gran espíritu constitucional y por su fama de hombre probo y justo.

El General Muñiz, con su excepcional visión, realizó la apreciación integral de la situación del Ejército y ejecutó las acciones más adecuadas para patentar hechos que con justicia lo convirtieron en el “Reformador de la Institución”, en todos sus campos de acción.

Solamente mencionaré algunas de las obras de este ilustre peruano:

o Creación de la Escuela Superior de Guerra, del Instituto Geo-

gráfico Militar, la Fábrica de Municiones, la Escuela Nacional de Tiro, el Escalafón General del Ejército y el Sistema General de Pensiones.

- o Fundación de la Intendencia General de Guerra, el Servicio de Material de Guerra y el Servicio de Sanidad.
- o Creó la Morgue de Policía, la Oficina de Estadística y formuló el Reglamento General de la Prefectura.
- o Instituyó la Ceremonia de Juramento de Fidelidad a la Bandera, cada 7 de junio.
- o Adquirió los cruceros “ALMIRANTE GRAU” y “CORONEL BOLOGNESI”
- o Fundó la primera Escuela de Aviación de América Latina.

Este peruano ejemplar, cuyo nombre nos honra con su extraordinaria trayectoria, es el “Creador de la Aviación Nacional”. A él le corresponde con justicia este título. Así está escrito en la historia.

Conocía la realidad peruana y, gracias a su pasión por el Perú y a su visión excepcional, fundó la Liga Peruana Pro-Aviación, origen indiscutible de la Aviación Nacional.

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú honra su memoria, reconoce su brillante trayectoria y pone su nombre en el lugar que le corresponde.

ANEXO 7

Respuesta del Comandante del Grupo Aéreo N° 3 a la carta del Periodista israelí Pablo Neiman Bellagowsky

Lima, 3 de octubre de 1981

Señor Pablo Neiman Bellagowsky

Distinguido amigo:

Lo saludo atentamente y, aunque tarde, mi deseo es hacerle saber que he tenido mucho gusto al recibir su carta, desde tierras físicamente tan lejanas, con noticias tan interesantes y, sobre todo, con su inquietud por saber la verdad de lo que ocurre en mi patria, por lo que expreso mi agradecimiento y, al mismo tiempo, le pido disculpas por la demora en la respuesta que no fue inmediata, conforme lo deseaba, por las razones que ahora mismo le explico: conforme usted comprenderá, antes de responderle, tuve la precaución de infórmame acerca de quién era usted, pues como periodista que usted es sabrá comprender muy bien que lo mínimo que debe hacer un militar es tomar sus precauciones antes de dar un solo paso y, para serle sincero, yo nunca antes había oído hablar de usted. Por otro lado, el tema de su entrevista: Conflicto Perú-Ecuador, resultaba, en el momento que recibí su misiva, un tema del cual, los que vestimos uniforme no podemos hablar así nomás sin autorización de la superioridad.

Con el deseo de que la información que a continuación le proporciono le sirva para ratificar lo que por otros medios estimo ha conseguido y ha satisfecho sus inquietudes, con sumo agrado daré respuesta a sus interrogantes, más aún conociendo su sincero interés por saber y dar a conocer la verdad. Vuelvo a reiterarle mis disculpas por mi tardanza que, en este caso, ha resultado un poquito larga.

Parte de las guerras actuales, gran parte diría yo, tienen la participación importantísima de los periodistas comprometidos.

La guerra fría fue esparcida y administrada por una prensa no

solamente comprometida sino comprada, diría yo. En mi país, aunque involucrados en algunos conflictos, no hemos llegado a una preparación en ese campo; nuestro periodismo, gentil y tradicional, solo ha incurrido en la lucha por la supervivencia, y los periódicos compiten en la lid de titulares agresivos y hasta exagerados, diría yo, y artículos concienzudos (léase “de provecho”). Nuestro vecino del conflicto sí estaba preparado para las noticias que a Ud. lo enteraron del asunto, y la cosa es muy simple: ellos querían la reyerta.

El asunto no es de ahora, sabrá usted, que lo que actualmente es el Ecuador fue parte del Virreinato del Perú y, si vemos la cuestión desde antes de la escena del conquistador español Francisco Pizarro, encontramos al Inca Huayna Cápac repartiendo sus tierras entre sus dos hijos: Huáscar y Atahualpa. Este último como señor de las tierras de Quito que su padre, cusqueño, había conquistado, sometido a sus leyes, entendido en su lengua y desarrollado al ritmo de lo que fue el más grande imperio de América, cuya capital fue la ciudad del Perú: Cusco.

Trataré de ser escueto al dar respuesta a sus preguntas:

1.- ¿Cuándo y en qué forma iniciaron actividades bélicas contra el Ecuador?

El Perú no fue iniciador de acciones bélicas contra el Ecuador. El Perú no es un país agresivo ni expansionista, respeta los Tratados Internacionales y las fronteras de los países vecinos. Con respecto a la pretensión de Ecuador de ser país amazónico: En 1563, se crea la Audiencia de Quito (hoy capital de Ecuador) con jurisdicción en Jaén, Provincia de un Departamento del Perú actual. En 1784, una Real Cédula Española autoriza la reincorporación al Virreinato del Perú actual de la entonces provincia de Jaén, que formaba parte del Virreinato de Nueva Granada. Jaén jura la independencia del Perú el 5 de junio de 1821, y nombra su representante al Primer Congreso Peruano.

Maynas, separada del Virreinato Peruano por una orden de España en 1739, e incorporada al Virreinato de Nueva Granada, es de-

vuelta a su gobierno original del Perú en 1802, con los territorios del río Marañón y sus afluentes. En 1821, jura la independencia del Perú y, en 1822, manda representantes al Congreso de mi país.

Tumbes, perteneciente al Corregimiento de Piura, peruana antes que Lima, pues fue fundada por Pizarro cuando recién iniciaba su recorrido en nuestras tierras, también en 1821 juró la independencia del Perú.

Tumbes, Jaén y Maynas son territorios que desea poseer el Ecuador. Bueno, el hombre es por naturaleza un conquistador, pero este tipo de deseos resulta canibalesco; ya el hombre ha conquistado el aire, se prepara para pisar la luna y cada vez se adentra más en desvelar los misterios de los múltiples anillos y vericuetos del cosmos.

Las naciones se conciertan en razonamientos acorde a la civilización, y los gobiernos se sustentan, la mayor parte de las veces, en aparatos políticos o en ideologías que pretenden el desarrollo y el bienestar del hombre, a base del entendimiento y no por la usurpación de territorios ajenos. Atila, Jerjes, Pizarro, Hitler son cosa del pasado, son ahora libros que se estudian para evitar la sangría que ellos derramaron. Mas, no solamente el reino del Norte pretende los terrenos que le he señalado, la bandera política de sucesivos gobiernos ecuatorianos ha sido promocionada en los medios periodísticos desinformados: “Somos País Amazónico”, “Ecuador país Amazónico”.

El gran río Amazonas discurre unos 600 kilómetros en tierras peruanas, pero lo más importante es que nace de un riachuelo del Perú, se nutre en el Perú y toma el nombre de Amazonas cuando, en Nauta, Puerto fluvial del Perú, se juntan los ríos Marañón y Ucayali. Aún más, el nombre primitivo, en idioma quechua, era Apurímac (Príncipe de los ríos), según refieren los cronistas Garcilaso de la Vega y Cieza de León, en sus ya legendarias crónicas sobre el Perú.

Veamos cómo se lo descubrió: en 1539, don Francisco Pizarro ordenó la salida de cuatro expediciones. Las que partiendo del Cusco irían a: Madre de Dios: Don Pedro de Candia.

Al Río de la Plata: Don Diego de Rojas.

A Chile: Don Pedro de Valdivia.

A El Dorado o Tierra de la Canela: Don Gonzalo Pizarro.

Don Gonzalo Pizarro, hermano de Don Francisco, el conquistador, salió de Cusco acompañado de Francisco de Orellana, y, en el trayecto, una de sus paradas para abastecerse o “refrescarse”, como lo llamaban entonces, fue en Quito, que pertenecía al Perú.

Ecuador se liberó de España recién en el año 1830, recién esa fecha fue un país, pero en 1541, cuando se detuvieron allí para descansar hombres y mulas de la expedición que le he referido, no existía.

Históricamente, las pruebas resultan irrefutables. Pocas experiencias se fraguan y, cuando eso sucede, el resultado es una novela o una fábula. Bueno, es buscando El Dorado, cuando Francisco de Orellana descubre el Amazonas.

Lógicamente, que nada tuvo que ver el Ecuador, pues no existía. Vea suceder la historia y saque usted sus conclusiones:

-En 1882, cuando estábamos en guerra con Chile, es decir, cuando la ambición chilena nos invadió aprovechándose de la crisis, de la pobreza en que andábamos enredados, militares ecuatorianos armaron e incitaron al ataque a nativos contra pobladores peruanos de las márgenes de los ríos Santiago, Morona, Pastaza, Napo en la zona fronteriza. Fueron repelidos.

- En 1903, tropas ecuatorianas, vestidas de civiles, se habían afincado en el fundo Angosteros, peruano, cerca al río Napo. Fueron desalojados.

- En 1904, el Jefe de la guarnición ecuatoriana de Roca-Fuerte atacó con

sus tropas a tropas peruanas en las riberas del río Napo. Fue repelido.

- En 1933, tropas ecuatorianas atacan a Gueppi, poblado peruano. Fueron repelidas.

- En 1936, tropas ecuatorianas ocupan subrepticamente la desembocadura del río Putuchin, peruano. Fueron desalojadas.

- En 1938, soldados ecuatorianos atacan el poblado «Cabo Pantoja», peruano. Fueron capturados.

- En 1940, una Sección de tropas ecuatorianas, con ametralladoras, ataca «Cabo Pantoja». Fueron repelidos.

- Ya, entrando en tema propiamente dicho, y refiriéndome al último conflicto sobre el cual usted como periodista está empeñado en obtener toda la información, no haré sino repetirle lo que públicamente se sabe, pero que se está tratando de desvirtuar.

- En 1941, fuerzas del Ejército Ecuatoriano se infiltran en las riberas peruanas de los ríos Napo, Tigre, Pastaza y Morona.

Esto fue lo que dio lugar al encuentro bélico en el cual el Perú hizo capitular al Ecuador.

Después, ya usted debe estar enterado, se firmó el Protocolo de Río de Janeiro en la ciudad Brasileña de Petrópolis, residencia y reducto del último Emperador Portugués, el 31 de marzo de 1942. Este Protocolo ya había sido refrendado por los respectivos Congresos del Perú y Ecuador, y en Petrópolis, ante la presencia del Señor Presidente de Brasil, Don Getulio Vargas y los Garantes de los Estados Unidos de Norteamérica, Brasil, Argentina y Chile. La derrota de Ecuador en esa guerra fue inquestionable y el suscrito, además de haber tenido la honra de participar desde los puestos de combate más próximos a la muerte, tiene el honor

de expresarle que en la victoria peruana fue decisiva la participación de la Fuerza Aérea, institución a la que pertenezco, y que jugara un rol decisivo en la contienda, participando con aviones de caza y bombardeo, y por primera vez en América con paracaidistas que, con su sola presencia, sembraron el terror entre el adversario, llámese uniformado o no (léase miedo por terror). Pero, en efecto, algo ha quedado sin terminar. Faltando tan solo algunos kilómetros para concluir la demarcación que manda el protocolo, Ecuador empezó a dilatar las acciones para colocar los hitos necesarios en la zona que corresponde a parte de la Cordillera del Cóndor. ¿Con qué intención está tomando Ecuador esta actitud? El transcurso del tiempo lo demostrará: invadir, mejor dicho, volver a atacar el territorio peruano, como bandera para solucionar sus problemas internos. Se sabe que en la zona hay petróleo y a Ecuador se le agotará este codiciado elemento. Estará pues pensando volver a la misma cantalita, y, aprovechando de la zona boscosa y deficientemente controlada, se infiltrará nuevamente tratando de izar su bandera en nuestro suelo, como ya tantas veces lo ha pretendido hacer. Será derrotado.

2.- ¿Habrà solución pacífica y definitiva en la zona bélica? ¿En qué forma? Le recuerdo que se firmó un Tratado llamado “Protocolo Peruano-Ecuatoriano de Paz, Amistad y Límites”. El mismo que fue refrendado por Estados Unidos de Norteamérica, Brasil, Argentina y Chile. Le recuerdo que cuando se produce una guerra y se firma un Tratado este es inviolable. Dejo a usted la respuesta que mejor considere en el caso que le expongo: Cuatro países garantizaron el respeto a este Protocolo. En suma, sí existe solución pacífica: Ecuador debe respetar dicho Protocolo.

3.- Su apelativo de guerra es “Califa”, un mote cariñoso para usted, entre sus camaradas de armas, ¿Cómo lo obtuvo?

Mañana, si es que en nuevos conflictos me permite el destino participar, tal vez ya no me llamaré “Califa”. Con este nombre me bautizó un Capitán FAP, no es nombre legendario, ni tiene raíces específicas en el Perú. Me hice Piloto FAP desde el inicio de mi carrera, con el entusiasmo que hasta ahora me dura. Muchas horas he volado sobre

todo el territorio y sobre otros países. Este incidente con el Ecuador me ha demostrado que estoy preparado. Así como lo está el Alto Mando y todos los pilotos de la FAP. No guardamos rencores, pero siempre hará arder nuestra sangre cualquier ultraje que se intente hacer al suelo patrio.

Creo que soy persona sencilla y conversadora. Soy presto a la broma, como al trabajo. Creo en el aire como en el mejor medio de transporte en la difícil geografía de mi país y ahora repetiré que, con los vehículos aéreos y con la experiencia de vuelo en nuestra selva, tendremos y tenemos siempre nuestras fronteras aseguradas. Doy gracias, pues, a Leonardo y a Juan de la Cierva por tan brillante ocurrencia.

Vea usted los mapas y ubique los nombres que aparecen en estas líneas y, cuando quiera visitar nuestra tierra, búsqueme; somos fácilmente ubicables. Nuevamente gracias por su interés, y si viene por acá, tal vez quiera acompañarnos para conocer el río Amazonas y nuestras cordilleras.

Espero tener noticias tuyas y que le sonría la felicidad.

Atentamente

Mario Muñiz Ortega

Coronel FAP

ANEXO 8

Conferencia en el Instituto de Estudios Históricos
Aerospaciales del Perú
Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega
La Fuerza Aérea del Perú en los Conflictos Armados
de la Cordillera del Cóndor.

En noviembre de 1994, el Comandante General de la FAP, General Enrique Astete Baca, nos citó a su despacho a los Tenientes Generales José Zlatar y Mario Muñiz, y nos dijo lo siguiente:

“Los he convocado porque estoy terriblemente mortificado: Ayer el Presidente de la República nos citó a Palacio de Gobierno a los tres Comandantes Generales y nos pidió que le informáramos sobre la situación de nuestras respectivas Fuerzas Armadas. Nos preguntó si estábamos en condiciones de afrontar una guerra inmediata con el Ecuador. El de la Marina expuso la situación de su arma, concluyendo que no estábamos en condiciones. Luego, yo le informé sobre la FAP y mi respuesta fue también un “No”. Y ustedes saben cómo es el presidente: Escucha y no habla. Nos agradeció y nos acompañó hasta la puerta, y cuando estuvimos afuera, el Comandante General del Ejército le dijo: “No se preocupe, Señor Presidente, el Ejército solito va a ganar esta guerra con sus helicópteros, igual que en Falso Paquisha”. No me dio tiempo para refutarle y, cuando cerró la puerta, le dije: “Mi General, ¿cómo es posible que usted le diga eso al Presidente: ¿y los aviones de la FAP?, ¿y los helicópteros de la FAP y el Coronel Muñiz que estuvo allí?”. Su respuesta fue: “No te molestes, pues, Astetito. Por eso los he llamado a ustedes, para pedirles que, con carácter de urgencia, escriban un libro sobre la participación de la FAP en Falso Paquisha. Los informes presentados por el General Muñiz ya no tienen carácter de “estrictamente secretos”.

El General Zlatar y yo nos pusimos a escribir, inmediatamente, el libro.

Y lo presentamos a principios de enero. No se publicó aquella vez, porque no era oportuno. Ya había empezado la Guerra del Cenepa.

El comentario del Comandante General del Ejército ante el Presidente de la República ponía en evidencia su absoluta falta de información relacionada con la situación del Ecuador.

En 1995, en el Conflicto del Cenepa, los ecuatorianos tenían equipos de última generación instalados en las nacientes del río Cenepa. Se habían preparado durante 14 años. El Alto Mando del Ejército pensaba, equivocadamente, que el equipamiento del Ecuador era el mismo que en 1981, en Falso Paquisha.

Una vez iniciada la guerra y al comprobar que los ecuatorianos habían minado las posibles rutas de aproximación de las tropas peruanas, cuando estos derribaron, con sus sofisticados equipos antiaéreos, el helicóptero MI-8 del ejército, el día 29 de enero, pidieron apoyo a la Fuerza Aérea, para que sus tropas pudieran avanzar.

La Fuerza Aérea, haciendo un esfuerzo inaudito, logró poner operativos algunos aviones de combate. Felizmente, contaba con los aviones Tucano, cuyas tripulaciones tenían experiencia, gracias a su participación en la lucha contra el narcotráfico.

En estas álgidas circunstancias, la Patria solo contaba con el coraje de nuestros aviadores que, fieles al cumplimiento del deber y conscientes de la real situación, fueron decididos a entregar su vida si fuere necesario. Esa valerosa actitud fue el mensaje que hizo temblar al enemigo. Aeronaves, con tripulaciones dispuestas a dar la vida, salieron a apoyar a los valientes soldados que avanzaban por tierra en esos enmarañados e inhóspitos cerros de nuestra frontera. ¡Allí, entregaron su vida nuestros héroes!

¡Cuán decidido, valeroso e inimaginable fue el ataque sorpresivo que efectuaron nuestros aviadores, sobre Tiwinsa! A tal punto que el presidente ecuatoriano pidió un “Alto al fuego humanitario” para evacuar a sus soldados muertos. El Presidente del Perú no aceptó el alto al fuego.... ¡Perplejidad!... Y.... al día siguiente, sorpresivamente, el Perú ordenó el alto al fuego unilateral, ante lo cual, desconcertado, el gobierno ecuatoriano demoró varios días en contestar.

Ese alto al fuego fue el definitivo. Pero el dolor por la pérdida de nuestros valientes defensores... ¡la herida abierta, nadie podrá cerrarla! El Coronel FAP Víctor Maldonado, el Coronel FAP Marco Schenone, el Comandante FAP Enrique Caballero, el Mayor FAP Percy Philips, el Mayor FAP Miguel Alegre, el Mayor FAP Raúl Vera, el Técnico FAP Erick Díaz dieron su vida por la patria. Se lanzaron a defenderla con toda su alma, sabiendo que lo hacían en las peores condiciones... Cumpliendo su deber.

¡Subleva el alma! ... pensar que dos de ellos, habiéndose salvado en sus paracaídas, estuvieron en esa selva inhóspita sin ningún auxilio, hasta que murieron por inanición. Los encontraron después de 15 días.

El heroísmo de nuestros pilotos selló para siempre la paz con el Ecuador y, gracias a ellos, el mapa del Perú no se modificó. Se respetó el Protocolo de Paz, Amistad y Límites de Río de Janeiro, suscrito el 29 de enero de 1942, ¡Pero a qué precio!... Ellos nos han dado honor, gloria y la paz de la que hoy disfrutamos. Y cada día, en nuestra Institución, los nombraremos, con profundo respeto, con dolor, y muchas veces con indignación, al ver truncadas vidas tan jóvenes.

A todos los miembros de la FAP los acompaña una familia pendiente de su regreso: ¡Ojalá sanos y salvos! En esos hogares se forja nuestra familia aeronáutica, donde a los hijos se les inculca valores.

Tenemos el ejemplo de la familia Schenone: Desde que surgió la especialidad de helicópteros, el Técnico FAP Torcuato Schenone, como mecánico, volaba con nosotros, jóvenes Alféreces, todavía inexpertos, durante las operaciones de abastecimiento en la Cordillera del Cóndor. Su hijo Marco era pequeño entonces. Ese niño, que supo de ideales, cuando estaba en lo mejor de su carrera, entregó su vida en el Cenepa.

En 1990, la situación operativa de nuestras Fuerzas Armadas se encontraba en condiciones lamentables: Recuerdo el oficio enviado por el Alto Mando de la FAP de entonces, informando al Presidente de la República que, de los 44 aviones Sukhoi, solo uno estaba disponible, ni siquiera operativo; que los 12 aviones Mirage 2000, únicos con tecnología de punta, no podían disparar “ni siquiera un alfiler”. El presupuesto era tan reducido que, en el momento crucial, el dinero solo alcanzó para adquirir aviones Camberra dados de baja en Sud-África

Esta situación llegó a conocerse en el Ecuador, justo en el momento en que el presidente ecuatoriano Durán Ballén tenía la intención de reducir el “Canon petrolero” a sus fuerzas armadas. Circunstancias ideales para los belicistas. Se tornaron claras las intenciones de provocar un conflicto y, tal como estaba previsto, empezaron las hostilidades.

Se pensaba, entonces, que el Perú, haciendo uso de la diplomacia, invocando al Tratado de Paz, Amistad y Límites plenamente vigente, podría haber persuadido a los garantes para la colocación definitiva de los hitos. Los garantes solo tenían que haber cumplido su obligación. Desgraciadamente, esto no sucedió.

A fines de 1994, las fuerzas armadas ecuatorianas penetraron en territorio peruano por las nacientes del río Cenepa, en la Cordillera del Cóndor, cuando en Jiménez Banda solo contábamos con unos cuantos soldados.

En esos días, convencido el gobierno peruano de que la diplomacia sola no funciona si no se tiene una Fuerza Armada que la respalde, adquirió, en forma secreta, aviones MIG 29, Sukhoi 25, puso operativos, para el combate a los aviones Mirage 2000, efectivizó la operatividad de los aviones Sukhoi 22. Todo el presupuesto se orientó a poner operativa a la Fuerza Aérea, para un ataque total al Ecuador, si las circunstancias lo ameritaban.

Sólo después de los graves sucesos en el Cenepa, una vez declarados el alto al fuego, y luego de una enorme inversión en armas y aviones, empezaron las negociaciones, con la participación de los países garantes.

Ante estos hechos, al nuevo gobierno del Ecuador no le quedó otra alternativa que la de firmar la Paz Definitiva. Y la colocación de los hitos en los 75 kilómetros de frontera se puso en marcha.

El Conflicto De Falso Paquisha:

Para referirnos al conflicto de Falso Paquisha, debemos recordar que, desde 1960, la FAP tenía la misión de abastecer con víveres, cada tres meses, a los puestos de vigilancia del Ejército en la Cordillera del Cóndor. Lo hacía con los helicópteros Allouette II y, por la poca capacidad de carga, (150 kilos) y las malas condiciones meteorológicas, las campañas con estos helicópteros duraban 45 días. A partir de 1963, con los helicópteros Allouette III, el tiempo se redujo a 30 días. En 1967, con los helicópteros Bell-UH-1D llegamos a hacerlo en 15 días. A partir de 1971, con los helicópteros MI-8, gracias a su capacidad de carga, 3000 kilos, en 5 días. Todo esto, hasta que, en 1977, se les dio instrucción a las tripulaciones del Ejército en sus helicópteros MI-8. Ese año, los Comandantes Generales de los ejércitos ecuatoriano y peruano acordaron replegar sus tropas de los puestos de vigilancia más avanzados.

Después del terremoto de Huaraz, en 1970, solamente contábamos con los tres helicópteros MI-8, obsequiados por la URSS, unos cuantos Bell-UH, Allouette III y Bell-47G, con los cuales iniciamos el apoyo a Petro-Perú y a la compañía Occidental Petroleum. A partir de 1971, la FAP no desperdició la extraordinaria oportunidad de hacer que las tripulaciones de helicópteros adquirieran experiencia operativa y logística y, ante la inminente participación de 18 compañías que iniciarían la exploración petrolera, precisamente en la selva, frontera con el Ecuador, creó el Grupo Aéreo N° 3. Adquirió 17 helicópteros Bell-212 y más helicópteros Bell-47G, para ser pagados con recursos propios.

Las compañías petroleras iniciaron las operaciones de sísmica, que consistían en transportar explosivos, en carga externa en helicópteros pequeños, hasta helipuertos construidos cada 5 kilómetros, en un área de más de cinco millones de hectáreas. Esto permitió que jóvenes alféreces volaran hasta 90 horas mensuales. Excelentes circunstancias en cuanto a la adquisición de experiencia operativa y logística. Objetivo fundamental en la formación de tripulaciones.

Con las horas voladas en los helicópteros del Grupo 3 en los traslados de torres de perforación, campamentos y tubos en las diferentes compañías petroleras, y la construcción del oleoducto, la FAP llegó a contar con 80 helicópteros, entre ellos seis MI-6, los más grandes del continente.

En 1979, se advertía una serie de indicios acerca de que alguien estaba interesado en promover un conflicto: En el Perú se instalaba la Asamblea Constituyente, en 1980 se realizarían las elecciones y no se sabía cuál de las tendencias políticas ganaría. Llama la atención que, desde 1977, en Estados Unidos se preparaba la mal intencionada predicción de Brady, del cataclismo que ocurriría en las costas del Perú. Suceso que ocasionó desconcierto y fuga de capitales. Paralelamente a estos acontecimientos, las fuerzas armadas ecuatorianas construían campamentos militares en

forma subrepticia, precisamente en los puestos de vigilancia desocupados de buena fe por el Perú, en la Cordillera del Cóndor, aprovechando la falta de vigilancia en la intrincada y accidentada selva, bautizándolos con nombres de pueblos ecuatorianos.

En 1980, en víspera del inesperado problema en Falso Paquisha, la FAP, como nunca, contaba con una poderosa flota de aeronaves de combate, de transporte y de helicópteros; con un 85 % de operatividad. Una fuerza aérea eficaz, con sus tripulaciones muy bien entrenadas.

Se explica entonces por qué, esa vez, los integrantes de la FAP nos sentíamos con la moral muy alta.

¡Empieza el conflicto!

El día 23 de enero de 1981, un helicóptero de la FAP confirmó la presencia de tropas ecuatorianas en el campamento militar de Falso Paquisha, detectado el día 22 de enero, por un helicóptero del ejército, cuando efectuaba operaciones de rutina. Reportó al Comandante del Grupo Aéreo N° 3 la existencia de una batería antiaérea de cuatro bocas, bandera ecuatoriana en territorio peruano y presencia de helicópteros ecuatorianos ubicados en las nacientes del río Comainas, lugar donde nunca hubo construcción alguna de parte del ejército peruano. De inmediato el Comandante del Grupo 3, previa coordinación con el Comandante General de la FAP y del Ejército, dispuso el traslado de tropas con los helicópteros MI-6 y MI-8, para reforzar las existentes en la base militar de Chávez Valdivia. Y, ante la presencia de helicópteros ecuatorianos por el río Tigre, también se movió a tropas peruanas con helicópteros que apoyaban a las compañías petroleras.

Los días 24 y 25, en los aviones LearJet, guiados por el Comandante del Grupo 3, se tomó fotografías verticales- En los helicópteros de la

FAP se tomó fotografías oblicuas, las mismas que reveladas y ampliadas en el Servicio Aerofotográfico se hicieron conocer al Presidente de la República.

El día 26, planeamiento en Lima. El 27, el Comandante del Grupo Aéreo N° 3 transportó, en helicóptero, hasta la Cordillera del Cóndor, a los guías de los aviones de combate y les hizo conocer las referencias geográficas y la ubicación exacta del PV 22. Previamente, había hecho un reconocimiento en el LearJet y en el Búfalo.

El Comandante del Grupo 3 se quedó en el campamento Comainas y su segundo piloto, después de dejar a los guías en el campo “Ciro Alegría”, retornó a Comainas, con los equipos de radio y el controlador aéreo avanzado.

A las cinco y media de la tarde, llegaron los helicópteros del ejército. Al amanecer del día 28, aprovechando que el cielo estaba completamente nublado, atacamos por sorpresa al Falso Paquisha y, por disposición del ejército, se dejó las tropas a las orillas del río Comaina, para que avanzaran por tierra con el objetivo de tomar el Falso Paquisha. Este intento fracasó.

El día 29, repetimos la operación y, nuevamente por orden del Comandante General de la Quinta Región, dejamos tropas a las orillas del río Comaina, las cuales, por lo accidentado del desfiladero, tampoco pudieron llegar al PV 22. Nuevo fracaso.

Esa noche pernoctamos en el puesto Comaina. Dos helicópteros Bell-212 y un MI-8 de la FAP.

El día 30, cuando el ejército aceptó el planteamiento de la FAP, de que los helicópteros aterrizaran directamente en PV 22, para dejar a las tropas: ¡Se recuperó el Falso Paquisha y se izó, la bandera peruana!

Las fotografías, testimonio de este éxito, se remitieron a Lima, en un avión Antonov 26, para conocimiento del Presidente y del Alto Mando.

El día 31, a la vez que recuperábamos el PV3, trasportamos al Señor Presidente de la República y a los ministros, en dos helicópteros Bell-212, hasta Falso Paquisha y Comainas.

En el campamento de Comaina, a las 17.30 horas del primero de febrero, con euforia justificada, se festejó la recuperación del PV4 “Falso Mayaycu”, donde participaron 7 helicópteros de la FAP.

Con la alegría de todo el Perú, el gobierno decretó el alto al fuego.

A partir del 2 de febrero, los delegados de los países garantes pudieron comprobar que, en todos los puestos de vigilancia de la Cordillera del Cóndor, flameaba la bandera peruana.

Del 2 al 17 de febrero, los garantes hicieron sus vuelos de reconocimiento. En ese lapso, se detectó el Falso Machinaza. El Comandante del Grupo Aéreo N° 3 fue nombrado para la recuperación de Falso Machinaza, que está ubicado a orillas de un afluente del río Cenepa, cerca de Jiménez Banda. Con la participación de 2 helicópteros MI-6, dos Bell-212 y seis helicópteros MI-8 del Ejército, el día 19 de febrero recuperamos Falso Machinaza.

Es importante anotar que, en el conflicto de Falso Paquisha, en 1981, los de la FAP, decidimos que el centro de operaciones estuviera en el puesto de vigilancia de Comaina, a solo 10 kilómetros del enemigo. (Una cosa es escribir y contarlo, y otra cosa es haber vivido esos momentos). La FAP estuvo presente allí, en ese cañón, que es un desfiladero de selva tupida y accidentada. Hasta allí llegaron, sin ninguna dificultad, los aviones Mirage y Sukhoi, para mantener la superioridad

aérea. Los aviones A-37, para disparar sus cohetes y facilitar el avance de las tropas. Los aviones LearJet, para el levantamiento aerofotográfico. Y nuestros helicópteros, que conjuntamente con los del Ejército, además de disparar sus cohetes y ametralladoras, fueron los que trasladaban a las tropas. Acciones extremadamente riesgosas, que por insólitas y heroicas obligaron la retirada de las tropas usurpadoras y evidenciaron, ante los garantes, la intromisión del Ecuador.

Aquella vez, la FAP llegó a tal punto de eficiencia y de responsabilidad, que no tuvimos pérdidas. ¡No se registró ningún accidente! Durante ese conflicto, los helicópteros FAP realizaron 470 horas de vuelo.

El 20 de febrero, ocurrió algo que debo comentar.

Habiendo tropas en PV 4, Falso Mayaycu y en Comaina, el Comandante de la V Región realizó una operación a la que denominó: “Recuperación del PV 4 antiguo”, pequeño helipuerto a un kilómetro de Falso Mayaycu, donde días antes uno de los garantes había visto a un soldado ecuatoriano rezagado. A pesar de que le sugerimos que no lo hiciera, envió cuatro helicópteros desde Chávez Valdivia, que se encuentra a 30 minutos de vuelo del objetivo, pudiendo hacerlo desde Comainas, que está a 10 minutos de vuelo o, en todo caso, llevando tropas desde PV 4.

Se accidentó un helicóptero, el otro aterrizó de emergencia por falta de combustible en el PV Soldado Silva. Los otros dos retornaron a Chávez Valdivia. Cuando yo regresé de Jiménez Banda, donde, a pedido del general, tuvimos que llevar combustible, y descubrí que no lo necesitaban, el General en Chávez Valdivia me informó que los ecuatorianos habían atacado, que habían derribado un helicóptero y que otro había tenido que aterrizar por falta de combustible. En ese momento me dirigí a Soldado Silva para llevar combustible. Allí, los pilotos del ejército nos informaron que habían visto el helicóptero accidentado y que en el PV

4 antiguo habían dejado 11 hombres, entre ellos un teniente herido. Al escucharlos, llegamos a la conclusión de que no hubo ataque ecuatoriano. De regreso a Chávez Valdivia, informé al General esta verdad y le dije que lo importante era evacuar a los heridos. El General me ordenó que no informara nada a Lima. Yo procedí a hacer llegar al Comandante General de la FAP, en clave, lo sucedido.

Los dos helicópteros de la FAP, haciendo vuelo estacionari sobre las aguas del riachuelo, rescataron al Capitán EP Julio Ponce Antúnez de Mayolo, piloto fallecido, y a todos los sobrevivientes

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú tiene la importante misión de investigar y difundir la Historia de la Aviación Peruana, y lo hace con dedicación y esfuerzo. Compensando el irrisorio presupuesto con su excepcional mística de trabajo.

Los pueblos que priorizan la educación y la salud son invencibles. Los que dedican todo su esfuerzo y una gran parte de su presupuesto a estos dos fines cuentan con una poderosa fuerza moral. Y un aspecto muy importante de la educación es el estudio del proceso histórico. El conocimiento y la valoración de vidas ilustres. La capacidad de admiración ante personalidades que, con su aporte, refuerzan los principios de dignidad e identidad nacionales. La educación asegura la paz. Gracias a la educación la juventud llega a entender que, con dedicación y trabajo, podrá alcanzar el fin supremo de ser útil a la sociedad.

Somos herederos de la única civilización surgida en el planeta tierra, al sur de la línea ecuatorial, que gracias a sus condiciones geográficas y climatologías y, quien sabe a qué insondables factores más, forjó hombres cuya inteligencia fue evolucionando hasta lograr organizarse, teniendo como fundamento y meta el bien común.

Recientemente, los arqueólogos han comprobado la existencia de ciudades más antiguas que Caral (5,500 años), donde se desarrollaron culturas cuya evolución llegó hasta el gran Tawantinsuyo con su capital el Cusco.

Nuestra cultura no deja de asombrar al mundo. Tenemos un misterioso privilegio todavía no comprendido en su verdadera dimensión, pero que se va evidenciando en fascinantes manifestaciones, muchas de ellas en el campo de la aviación.

Pareciera que desde nuestros ancestros ya habíamos aprendido a volar: Antarki y otros indicios nos sugieren esta aseveración: Santiago de Cárdenas, 1761, con su “Náutica Aérea”; Pedro Ruiz Gallo, 1878, con sus “Estudios generales de la navegación aérea”; Pedro Paulette Mostajo, cuyas teorías contribuyeron a hacer posible la construcción del vehículo espacial. Se destaca asimismo el sensacional hecho de que, solo a los seis años del invento de la rudimentaria y frágil aeronave, sea, precisamente un peruano, El sin par Jorge Chávez, el primero en realizar la hazaña de cruzar los Alpes. Y fue también el peruano Juan Bielovucic quien lo lograra por segunda vez, asombrando al mundo y poniendo el nombre del Perú en la cúspide de estos acontecimientos.

Poco tiempo después, Álvarez Guerra asombró con sus magistrales saltos en paracaídas. Revoredo, el primero en unir los pueblos de América en un vuelo impecable. Velasco Astete, el primero en cruzar los Andes y llegar victorioso al Cusco. Lista interminable de gloriosas proezas en el proceso evolutivo de la aviación mundial.

Y, desde que la aviación participa eficaz y disciplinadamente en el desarrollo y en la defensa del país: ¡Cuánta entrega! y ¡Cuánta mística!

La Fuerza Aérea del Perú se distingue por su coraje y disciplina. Por sus actos de heroísmo:

En el conflicto con Colombia, en 1932, el Alférez Francisco Secada combatió con bravura contra pilotos mercenarios alemanes.

En 1941, en el conflicto con el Ecuador, se inmola el Capitán FAP José Abelardo Quiñones. Su acto heroico está latente en el corazón de todos los peruanos.

Si no hubiéramos tenido oro, no nos habría invadido España. Si no hubiéramos tenido el salitre y el guano de las islas, no nos habría invadido Inglaterra, utilizando a Chile. Y si las grandes transnacionales no se hubieran percatado de la existencia de petróleo en la frontera norte del Perú, no habríamos tenido conflictos con el Ecuador.

¡Esa es la realidad!

Hoy tenemos petróleo, minerales, agua, gas, y estamos bajo la lupa de grandes intereses. De allí la importancia de conocer el Perú, su territorio, su historia, sus posibilidades y sus vulnerabilidades y, en nuestro caso, la enorme responsabilidad de seguir fortaleciendo una Fuerza Aérea que esté en condiciones de disuadir, con su prestigio, a cualquier enemigo.

28 de Marzo de 2008

ANEXO 9

SEMBLANZA DE LOS HÉROES DE LA FUERZA AÉREA EN EL CONFLICTO ARMADO DEL ALTO CENEPA

Coronel FAP Marco Antonio Schenone Oliva

Nació el 2 de mayo de 1955 en la ciudad de Lima. Desde los primeros años de su vida escolar, se distinguió por su dedicación al estudio y afición al deporte. Fue reconocido siempre por su gran espíritu de amistad y confraternidad.

La firmeza de su vocación, orientada decisivamente hacia la aviación militar, convence a sus padres en la elección de esta carrera.

Ingresa en la Fuerza Aérea en 1974. Durante los cuatro años de Cade-te destaca entre sus compañeros por su carismática personalidad y por sus dotes personales que lo revelaron pronto como un diestro aviador. Sobresale en las prácticas deportivas, demostrando en todas las circunstancias esfuerzo de honesto y leal competidor.

Egresada de la Escuela de Oficiales FAP en 1977, recibiendo su despacho de Alférez en la Especialidad de Armas Comando y Combate y como Piloto de Helicóptero, el 1ro. de enero de 1978.

Casado con la señora Giuliana Laura Estremadoyro, con quien tiene dos hijos: Marco Antonio y Giancarlo.

Asignado al Grupo Aéreo N° 3, durante las décadas del 70 y 80 desarrolla una intensa labor de acción cívica, en ayuda a los pobladores de las zonas más alejadas del país.

En 1982 viaja a la Unión Soviética, para recibir instrucción en los nuevos helicópteros MI-25 que adquiere el gobierno. En aquel país, sus instructores lo reconocen como un excepcional piloto de estas aeronaves de combate, quienes además le auguraron un enorme futuro en la especialidad.

A su retorno, recibe delicadas misiones en los frentes de lucha contra el

terrorismo y el narcotráfico, en la zona del Alto Huallaga así como en las localidades de Pucallpa, Tarapoto y Tingo María. Posteriormente, fue nombrado al Grupo Aéreo N° 2 de Vítor, donde por su rectitud y ánimo ponderado se ganó la admiración de sus jefes y subalternos.

En enero del año 1995, al producirse la invasión ecuatoriana de nuestras fronteras, la Fuerza Aérea ordena la movilización de todos sus efectivos, contándose entre ellos el Coronel Schenone. Son muchas las misiones de combate que cumple con decisión y valentía, hasta que el 7 de febrero, aproximadamente a las 14:30 horas, el fuego antiaéreo enemigo impactó en su nave, hiriéndola de muerte... Instante supremo, antes de caer, Schenone logra disparar todos sus cohetes, en una admirable demostración de coraje y patriotismo, propia de la estirpe de los pilotos herederos de Quiñones.

Coronel FAP Víctor Manuel Maldonado Begazo

El Coronel Maldonado nació en Arequipa, el 18 de agosto de 1955. Cursó sus estudios primarios en la Escuela de Varones N° 3489, y estudios secundarios en el Colegio Nacional de la Independencia Americana de dicha ciudad.

Desde muy temprana edad, su vocación por la aviación lo llevó a ingresar en la Escuela de Oficiales de la FAP el 13 de febrero de 1974. Durante su permanencia en este Centro de Instrucción, destacó por sus cualidades intelectuales y deportivas; pero, especialmente, por su habilidad para el pilotaje militar.

Al egresar como Alférez FAP, en 1977, en la Especialidad de Piloto de Combate, obtuvo el Ala de Oro de la promoción “René García Castellano”, distinción que representa haber alcanzado las más altas calificaciones como Piloto.

Estuvo casado con la señora Herminda Antonia La Torre, con quien tuvo tres hijos: Lissette, Lorena y Juan.

Posteriormente, fue designado al Grupo Aéreo N° 7 de la ciudad de

Piura. Durante sus 17 años de servicio en la Fuerza Aérea del Perú, se desempeñó con eficiencia y profesionalismo en los diferentes cargos encomendados.

En ese período, ejerció las funciones de Comandante de: Escuadrón Aéreo N° 711, del Grupo Aéreo N° 7, (con sede en Piura). Posteriormente, al ser nombrado al Grupo Aéreo N° 11 de Talara, se hizo cargo del Escuadrón Aéreo N° 111; corrieron los años de 1992 y 1994.

En el año 1995, fue nombrado a trabajar en el Estado Mayor del Ala Aérea N° 1, con sede en Piura. Es en estas circunstancias que se produce el Conflicto del Cenepa.

Por su gran experiencia en la conducción de los poderosos Sukhoi SU-22, la Superioridad lo designa como Comandante de una de las patrullas destinadas a cumplir decisivas misiones de apoyo aéreo directo a las fuerzas de superficie, a fin de facilitar el avance de las tropas de nuestro Ejército y lograr de esta manera el desalojo de las tropas ecuatorianas de los Puestos Cueva de los Tayos, Base Sur y Tiwinza.

El 10 de febrero, cumpliendo una de aquellas misiones, su nave fue impactada por el fuego antiaéreo enemigo, viéndose por ello obligado a lanzarse en paracaídas. Al parecer, sobrevivió algunos días, pero debido a la agreste geografía del lugar sucumbió heroicamente.

Sus restos mortales fueron trasladados el domingo 26 de febrero hacia la Base de El Milagro, donde el médico extendió la certificación de su deceso y todo el personal de la Base le rindió los honores correspondientes.

Las autoridades y la ciudadanía piurana, así como Altos Jefes de la FAP y de las Fuerzas Armadas acantonadas en esa región esperaron sus restos en el Grupo Aéreo N° 7, de Piura, a donde fueron trasladados a pedido de sus familiares. Su sepelio tuvo lugar en el Cementerio Metropolitano de Piura, luego de recibir honores de héroe nacional.

La Fuerza Aérea, en observancia a dispositivos legales vigentes, ha dispuesto el ascenso póstumo del Comandante Maldonado al Grado de Coronel, por acción distinguida en combate, en defensa de la sagrada integridad y soberanía del territorio patrio.

Comandante FAP Enrique Caballero Orrego

El Comandante FAP Enrique Caballero Orrego nació en la ciudad de Santa Cruz, Cajamarca, el 9 de junio de 1964. Realizó sus estudios escolares en su tierra natal y en la ciudad de Chiclayo.

Impulsado por una profunda vocación aeronáutica, desde joven quiso ser aviador militar, sueño que realizó al ingresar en la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea el 7 de marzo de 1981. Cinco años después, egresó de ella como integrante de la promoción “Cap. FAP Jorge Sifneidel Pedemonte”.

Durante su permanencia en la Escuela de Oficiales, destacó por sus condiciones especiales para el vuelo, especialidad que lo llevó a convertirse en Piloto de Caza.

Prestó servicios durante 1986 y 1990 en el Grupo Aéreo N° 7 de Piura. Posteriormente fue llamado a integrar el plantel de Instructores de Vuelo en el Grupo Aéreo N° 51 de la Base Aérea Las Palmas. Esto ocurrió durante 1991 y 1992.

En 1993, fue nombrado al Grupo Aéreo N° 11 de Talara, calificándose como Piloto del avión SU-22.

Destacó como Oficial de Prevención de Accidentes, y obtuvo el primer puesto en este Curso. Ejerció este cargo tanto en la Base Aérea de Piura como Talara. Durante los diez años de servicios ininterrumpidos en la FAP, cumplió importantes misiones y funciones, caracterizándose por su entusiasmo y dinamismo.

Se casó con la señora Melisa Arana, de cuyo matrimonio nació Enrique, que a la fecha tiene cuatro años.

Por sus innatas habilidades para hacer versos sobre el quehacer institucional y vida militar, recibió el indicativo de vuelo de “Poeta”. Durante las acciones militares del Cenepa, el Mayor FAP Enrique Caballero fue misionado para realizar apoyo directo al desplazamiento de las tropas peruanas, a fin de expulsar a las fuerzas invasoras infiltradas en Cueva de los Tayos, Base Sur y Tiwinza.

El 10 de febrero, piloteando uno de los aviones Sukhoi, en cumplimiento de la misión asignada, su nave es impactada por un misil antiaéreo. Su acción heroica será recordada como uno de los hechos más relevantes de nuestra historia en defensa de nuestro sagrado territorio.

La Fuerza Aérea, en observancia a dispositivos legales vigentes, ha dispuesto el ascenso del Mayor Caballero al Grado de Comandante FAP, por acción distinguida en combate, en defensa de la sagrada integridad y soberanía del territorio patrio.

Mayor FAP Percy Phillips Cuba

Percy Phillips Cuba nació el 31 de julio de 1962 en la ciudad de Lima. Estudió en el colegio “San Agustín”, donde fue destacado e inquieto alumno.

Ingresó en la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú el 6 de marzo de 1982, en la especialidad de Armas Comando y Combate. En 1987, se brevetó como Piloto, integrando la Promoción “MAG FAP Elías Mendoza Yumbled”.

Luego fue designado al Grupo Aéreo N° 7, con sede en la ciudad de Piura, donde demuestra su habilidad de piloto operativo del avión A-37. Dos años después, es nombrado al Grupo Aéreo N° 8, calificándose como piloto del avión Antonov AN-32. En 1992, con el grado de Teniente, se hace integrante de la gran familia camberrista, al ser designado piloto del Grupo Aéreo N° 9.

Estuvo casado con la señora Verónica Wilcox Guzmán, con quien tuvo su hijo Chrístiam, en enero último.

Su indicativo de vuelo es “Pirata”. Fue conocido por su carácter alegre y su gran sentido del humor, ganándose el aprecio de sus amigos y compañeros de armas, quienes familiarmente le dicen “Pochito”. En 1995, al producirse el conflicto con el Ecuador, esta Gran Unidad de Combate recibió la orden de movilizar sus poderosos bombarderos con dirección al Cenepa.

El 6 de febrero a las 05:30 de la madrugada, el Capitán Phillips junto con el Capitán Alegre, se dirigieron a los objetivos señalados en el plan de vuelos, con la consigna ineludible de batir a las fuerzas ecuatorianas atrincheradas en los puestos de Base Sur y Tiwinza, infiltrados en nuestro territorio.

Cumpliendo valerosamente la misión, se inmoló junto al Capitán Alegre, ofrendando su valiosa vida por amor a la patria, en defensa de su nación.

La Fuerza Aérea, en observancia a dispositivos legales vigentes, ha dispuesto el ascenso póstumo del Capitán Phillips al Grado de Mayor FAP, por acción distinguida en combate, en defensa de la sagrada integridad y soberanía del territorio patrio.

Mayor FAP Miguel Alegre Rodríguez

Miguel Alegre Rodríguez nació en Lima el 17 de marzo de 1962 y es el segundo de cuatro hermanos. Realizó sus estudios primarios y secundarios en la Gran Unidad Escolar “Bartolomé Herrera” de San Miguel. Fiel a su vocación aeronáutica militar, ingresó a la Escuela de Oficiales de la FAP el 7 de marzo de 1981, en la Especialidad de Administración General. Egresó en 1984, entre los primeros de la especialidad de Abastecimiento, integrando la Promoción “Capitán FAP Jorge Sifneides Pedemonte”.

Fue más conocido por sus compañeros como “Caramelo”. Posteriormente, fue nombrado al Grupo Aéreo N° 9, donde se graduó como Navegante, con el apelativo de combate “Revólver”.

Se caracterizó por ser una persona carismática y deportista, que durante nueve años se identificó con la familia camberrista por su trato cordial y amable y su inmensa calidad humana.

Como navegante, desarrolló la habilidad aerofotográfica, pues dedicó muchas horas a la recopilación de las imágenes de las Líneas de Nazca. Por esta especial labor y otras obras de bien social, recibió en diversas

ocasiones premios y reconocimientos que hablan de sus excelentes cualidades.

Al producirse la invasión ecuatoriana en el lado oriental de la Cordillera del Cóndor, la escuadrilla del Capitán Alegre fue puesta en alerta, a fin de entrar en acción inmediata.

El 6 de febrero a las 05:30 de la madrugada, junto con el Capitán Phillips, fue comisionado para integrar la escuadrilla de Camberas destinados a bombardear las posiciones enemigas en el alto Cenepa. En estas circunstancias, combatiendo fieramente, su nave fue alcanzada por fuego antiaéreo que ocasionó su holocausto en aras de la defensa de la patria.

Capitán FAP Raúl Vera Collahuazo

El Capitán FAP Raúl Vera Collahuazo, conocido más por su indicativo de combate “Sombra”, es un Oficial a carta cabal. Siempre serio, respetuoso y muy responsable en su trabajo, cualidades a las que añadía su gran intrepidez y valentía, propias de la estirpe de los pilotos de la Fuerza Aérea del Perú.

Nació en Castilla-Piura el 14 de abril de 1970. Como hijo mayor, fue un ejemplo permanente para sus hermanos, y para sus familiares un guía de luz brillante, deparándole muchas satisfacciones y muestras de afecto a sus queridos padres: Víctor y Luz Estela.

Ingresó en la Escuela de Oficiales de la Fuerza Aérea en 1987. En 1991, egresó de este Centro de Instrucción integrando la promoción “Mayor FAP Armando Mateo Antezana Otoyá”, en la especialidad de piloto de helicóptero, con muy buenas calificaciones.

Fue nombrado al Grupo Aéreo N° 3, donde se hizo conocido por la firmeza de sus decisiones, a pesar de su juventud. Como buen militar, su lema: “cumplir el deber por encima de cualquier circunstancia adversa”.

Al ser designado como copiloto de los MI-25 en las acciones de combate de la frontera Norte, se alistó con gran fe en la causa que defiende el Perú, por ser justa y soberana. No le importaron las asechanzas del enemigo, solo pensaba en la misión de desalojar a las tropas invasoras de nuestro suelo patrio, que el pueblo peruano, a través de su Fuerza Aérea, le había confiado.

Tomó parte en el combate, junto con sus valientes compañeros tripulantes, el Coronel Schenone y el Técnico Díaz, inmolándose con ellos el 7 de febrero de 1995.

La Fuerza Aérea del Perú, en observancia a dispositivos legales vigentes, dispuso el ascenso póstumo del Teniente Vera al Grado de Capitán FAP, por acción distinguida en combate, en defensa de la sagrada integridad y soberanía del territorio patrio.

Técnico 3ra. FAP Erick Gilberto Díaz Cabrel

La juventud radiante y llena de inmensas proyecciones se asocia a la figura del Técnico de 3ra. FAP Erick Díaz Cabrel, quien siempre será recordado en el Grupo Aéreo N° 3 como un hombre trabajador y empeñoso, dispuesto a colaborar con todos.

Nació en la ciudad de Chancay, provincia de Lima, el 2 de febrero de 1965.

Ingresó en la Escuela de Suboficiales FAP, denotando un gran anhelo de progreso y superación. Egresó de ella como Mecánico de Mantenimiento de Helicópteros.

En el desempeño de sus funciones, siempre demostró un alto grado de formación profesional, responsabilidad y ética.

Casado con la señora Flor Evelyn Medina, con quien tuvo dos hijas: Raisa Pamela y Támara Isabel. Padre y esposo ejemplar. También un hijo muy querido, afecto filial que sus padres y familiares conservarán como un tesoro invaluable.

Por sus cualidades especiales, fue designado a integrar las tripulaciones de los helicópteros de combate desde los primeros momentos en que se iniciaron los operativos de guerra en la Frontera Norte.

El Suboficial Díaz, como mecánico de los “tigres voladores”, fue comisionado, junto con el Comandante Schenone y el Teniente Vera, a integrar la tripulación de uno de los MI-25.

Con gran valor y patriotismo ofrendó su vida combatiendo aquel 7 de febrero de 1995. La patria amada sabe que el deber lo llevó al sacrificio.

BIBLIOGRAFÍA

- ZLATAR STAMBUK, José y Muñiz Ortega, M. Homenaje a la Fuerza Aérea del Perú 1981. Lima 2013.
- MUÑIZ ORTEGA, Mario. Helicópteros en el Cielo de Quiñones. Lima, diciembre de 2014.
- ZLATAR STAMBUK, José. Narraciones de Aviadores II. 2002
- ÁNGELES FIGUEROA, Eduardo. La aviación de Transporte en El Desarrollo Nacional. Lima, 1994.
- ÁNGELES FIGUEROA, Eduardo. La Fuerza Aérea en la Defensa Nacional. Lima, 1997.
- MARSANO PORRAS, Andrés. Perú – Ecuador Llegó la Paz. Edición de Lujo, Lima, noviembre 1998.
- ACTUALIDAD ECONÓMICA. N° 162, marzo 1995, Lima.
- BELAUNDE, Víctor Andrés. La Constitución Inicial del Perú ante el Derecho Internacional.
- IUS ET VERITAS. Pontificia Universidad Católica del Perú. N° 10, junio 1995, Lima.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl y Wagner de Reyna, Historia de los Límites del Perú. Lima 1981.
- QUEHACER. DESCO. N° 93, enero - febrero 1995, Lima.
- QUEHACER. DESCO, N° 94, marzo - abril 1995, Lima.
- TAMAYO, Gonzalo. Apuntes para la comprensión de la Economía Ecuatoriana del Siglo xx. En: Ecuador: El vecino conflictivo. CEPAR, Cusco, 1995.
- TAMAYO, José. El Irresuelto Problema de la tierra, los indígenas y las coartadas de los terratenientes en el Ecuador Contemporáneo. En: Ecuador: El vecino conflictivo. CEPAR, Cusco, 1995.
- TOBAR DONOSO, Julio. La Invasión Peruana y el Protocolo de Río. Quito, 1945.
- ULLOA, Alberto. Discurso Conmemorativo del 25 Aniversario del Protocolo de Río de Janeiro. Lima 1967.

VILLACRÉS MOSCOSO, Jorge. Geopolítica del Estado Ecuatoriano. Guayaquil 1975.

REVISTA PENSAMIENTO CONJUNTO, (Escuela Conjunta de las FF AA) VOL 3, n 2: 23-29 año 2014.

INFORMES:

McBride: Informe final.

Perfil de un Proyecto para la Explotación mecanizada de los Placeres Auríferos de la Cuenca del río Cenepa -Amazonas-

DOCUMENTOS:

Protocolo Peruano-Ecuatoriano de Paz, Amistad y Límites. Río de Janeiro 1942.

Fórmula Aranha.

Fallo Arbitral de Días de Aguiar.

Declaración de Paz de Itamaraty.

Declaración de Montevideo.

Mensaje del Presidente del Ecuador al Congreso Ordinario de 1910.

Comunicados Oficiales de 1995.

Periódicos y Revistas Locales.