



# La Aviación Colombiana en la Guerra contra el Perú

DOUGLAS HERNÁNDEZ



*Curtiss Falcon F-8F con mimetismo selvático y flotadores, completamente adaptado para operar y combatir sobre las selvas y ríos del sur del país. Esta aeronave tenía un alcance de 630 millas náuticas a una velocidad de crucero de 130 nudos, una tripulación de 3 hombres, e iba armado con dos ametralladoras .30*

**E**L 1<sup>er</sup> DE septiembre de 1932, tropas peruanas invaden territorio colombiano y capturan la ciudad fronteriza de Leticia, violentando de esta manera el Tratado de Límites y navegación Salomón-Lozano suscrito entre los gobiernos de Perú y Colombia el 24 de marzo de 1922.

Al momento de iniciarse las hostilidades la Aviación Militar Colombiana<sup>1</sup> tenía apenas 16 aviones: 8 Wild X de entrenamiento avanzado, 4 Osprey C-14 de entrenamiento, 3 Fledgling J-2 de entrenamiento y 1 Falcon O-1 de observación y combate (hidroavión). Esta reducida fuerza operaba desde la única Base Aérea que existía en ese momento, ubicada en Madrid, Cundinamarca -muy lejos del teatro de operaciones- donde funcionaba la Escuela de Ra-

diotelegrafía y de Mecánica de Aviación. En ese momento en dicha institución se adelantaba únicamente el curso N° 1 de mecánicos de aviación, y no había ningún curso de pilotaje, pues se estaba en una etapa de transición, en la que se estaban dando los primeros pasos para llevar la Escuela de Pilotaje a la ciudad de Cali, donde actualmente funciona la Escuela Militar de Aviación.

El reto para Colombia era enorme, considerando las dificultades para desplegar sus aeronaves a la zona del conflicto y que además allí le esperaba la Fuerza Aérea Peruana, muchísimo más poderosa. La aviación enemiga estaba conformada por 18 diferentes modelos de aviones, 11 de los cuales eran de combate,

organizados en dos Escuadrones de Entrenamiento, seis Escuadrones de Combate, uno Aeronaval, uno de Reconocimiento, uno de Transporte y uno de Enlace. Estos 12 escuadrones disponían de facilidades para su despliegue, ya que Perú tenía Bases Aéreas funcionando en el nororiente de su territorio, específicamente en Puca, Barranca y Pantoja, sobre el río Napo y en Itaya, cerca de Iquitos. Además habilitaron una pista en la población colombiana de Leticia, luego de ocuparla.

Debido a las falencias antes mencionadas y a la superioridad peruana en términos de cantidad de aviones y de pilotos, la aerolínea SCADTA - Sociedad Colombo Alemana de Transporte Aéreo<sup>2</sup>, prestó al gobierno nacional todo el apoyo que le fue posible, poniendo a disposición de la defensa nacional su personal, aeródromos y equipos de aire y tierra, constituyéndose además en la escuela donde pilotos militares se formaron para operar los hidroaviones y botes volantes de que disponía dicha empresa<sup>3</sup>. Especial mención merece el Capitán Herbert Boy<sup>4</sup>, aviador alemán, veterano y As de la Primera Guerra Mundial, quien



Junker JU-52, avión de transporte en dos modalidades, arriba con ruedas y debajo dotado de flotadores. El Gobierno Nacional en medio de la emergencia adquirió 6 aeronaves en Alemania, que se sumaron a las que ya poseía la aerolínea SCADTA. Con una tripulación de 3 hombres, podía transportar a 20 personas, o una carga útil de 11.000 libras. Tenía un alcance de 700 millas náuticas, volando a una velocidad de crucero de 123 nudos, su autonomía era de 4:30 horas. Estaban armados con ametralladoras MG-15 de 7.9 mm y MG-131 de 13 mm.

por sus valiosos servicios a Colombia recibiría posteriormente el título de Ciudadano y el grado militar de Coronel Honorario de la Fuerza Aérea Colombiana.

Al iniciarse las hostilidades, el gobierno colombiano debió reconocer la debilidad de su fuerza militar, producto de la falta de visión y malas decisiones que habían acumulado los gobiernos anteriores. Siendo necesario un rearme urgente para enfrentar la amenaza peruana, se ordena al cuerpo diplomático iniciar rápidamente gestiones para la adquisición en el exterior de toda clase de armas, incluyendo cañones, barcos y aviones<sup>5</sup>. De esta forma mientras la fuerza aérea esperaba la llegada de nuevos equipos, SCADTA desplazó a la zona del conflicto dos aviones Junkers F-13, dos W-34, dos JU-52, dos Dornier Wal DO-J y un Merkur DO-K, estos aviones fueron enviados con sus tripulaciones de pilotos y mecánicos, los cuales casi en su totalidad eran de origen alemán.



Curtiss Hawk II F-11C dotado con flotadores. El Gobierno Nacional adquirió 30 unidades para fortalecer la aviación de combate y enfrentar el reto que representaba la aviación peruana. Este monoplaza podía alcanzar una velocidad máxima de 172 nudos y poseía un alcance de 500 millas náuticas volando a una velocidad de crucero de 135 nudos. Estaba armado con dos ametralladoras .30 y 4 perchas o soportes para 1.100 libras de bombas y cohetes.

Las aeronaves de SCADTA contribuyeron enormemente con el reconocimiento, el transporte y la logística. Mientras que las operaciones de combate se posibilitaron cuando llegaron a Colombia los primeros lotes de aviones comprados en esta emergencia nacional. Estos fueron 30 aeroplanos Curtiss Hawk

El F-11C, 22 Curtiss Falcon F-8F y dos Commadore P2Y-1C procedentes de los EE.UU., además se recibieron de Alemania, 17 Junker, entre ellos 4 modelo F-13, 4 modelo W-34, 3 modelo K-43 y 6 JU-52, además recibió Colombia 6 Dornier, entre ellos 2 modelo Merkur II, y 4 modelo WAL. Con estas 75 nuevas aeronaves la aviación nacional se vio muy fortalecida, no sólo para enfrentar la crisis con Perú, sino también para proteger la soberanía nacional de cara al futuro.

Como dato anecdótico valga anotar que las gestiones en Alemania para la compra de aeronaves, se facilitaron gracias a la intervención de Joseph Goebbels<sup>6</sup>, quien casualmente había sido compañero de escuela de Herbert Boy, mismo que para ese momento ostentaba el grado de Mayor (honorario) en Colombia. Las gestiones en Estados Unidos las llevó a cabo Germán Olano, para ese momento Cónsul de Colombia en Nueva York. Posteriormente sería nombrado teniente honorario de la Aviación Militar Colombiana, misma que comandaría en 1935.

Las principales acciones de guerra en las que participó la Aviación Militar Colombiana tuvieron lugar entre enero y mayo de 1933. El 29 de enero de 1933 en Puerto Arturo, tropas colombianas capturaron territorio peruano en la margen derecha del río Putumayo. El 14 de febrero de 1933 la Aviación Colombiana contribuyó a la recuperación de Tarapacá, población en la frontera con Brasil, que unos días antes había caído en manos enemigas.



*Curtiss Falcon F-8F dotado de ruedas. Se adquirieron 22 unidades en los Estados Unidos de Norteamérica, siendo dotados de flotadores para operar en el Teatro de Operaciones del Sur. Este aeroplano con sus tres tripulantes alcanzaba un techo de 22.000 pies y tenía una autonomía de 4 horas.*

El 18 de marzo de 1933 la Aviación Colombiana también apoyó a las fuerzas de superficie en la recuperación de "Buenos Aires", población ubicada en la margen derecha del río Cotuhé.

Sin embargo, es el 26 de marzo de 1933 cuando se registra la acción más importante de las alas nacionales. Ese día se atacó la guarnición peruana de Güepí, ubicada sobre la orilla derecha del río Putumayo. La Fuerza Aérea Colombiana empleó 11 aviones de ataque, entre ellos 6 Hawk II F-11C, 3 Wild X y 2 Osprey C-14. Estos aviones atacaron continuamente las posiciones enemigas, por espacio de 8 horas, posibilitando el cruce del río a las fuerzas de superficie. Al anochecer el Ejército Peruano se vio obligado a retirarse, dejando abandonado abundante material de guerra, y a personal herido y muerto que no pudieron evacuar. Además en el sitio se capturaron varios aviones enemigos, pero estos habían sido inutilizados por las tropas peruanas antes de abandonarlos.



*Consolidated P2Y-1C hidroavión de transporte de origen norteamericano. Su alcance de 1.000 millas náuticas le convertía en un activo muy valioso para el enlace entre las diferentes unidades en el Teatro de Operaciones. Estaba armado con dos ametralladoras .30 y una .50 en la nariz. Podía alcanzar una velocidad máxima de 121 nudos, tenía una autonomía de 10 horas y podía llevar una carga útil de 10.965 libras.*

El 16 de abril de 1933 hubo combates en Puerto Calderón, población colombiana ubicada en la margen izquierda del río Putumayo, allí la aviación colombiana también jugó un papel importante.

El último combate para las alas nacionales en esta guerra tuvo lugar sobre el río Algodón, el 8 de mayo de 1933, allí se derribó un avión Douglas O-38P del Perú, con matrícula 12VG4, maquina piloteada por el teniente peruano



*Transporte Junker W34 de origen alemán en un muelle fluvial del sur del país, aeronaves como esta contribuyeron en gran medida con la logística, transportando de personal, heridos, abastecimientos y suministros, municiones y correspondencia. Con una tripulación de dos hombres, puede llevar a seis pasajeros o una carga útil de 3.040 libras. Poseía un alcance de 450 millas náuticas volando a una velocidad de crucero de 105 nudos.*



*Biplano Wild X de entrenamiento, aeroplano de origen suizo, fabricado por Wild Heerbrugg. La guerra sorprendió a Colombia con 8 de estos aviones en sus inventarios. Insuficientes en número y capacidad para enfrentar los combates previstos. Este avión biplaza (instructor y alumno) poseía un alcance de 430 millas náuticas volando a una velocidad de crucero de 96 nudos, su carga útil era de 1.935 libras, originalmente no portaban ningún armamento.*

Américo Vargas, quien resultó seriamente herido y que eventualmente fue devuelto a su país, junto con otros prisioneros de guerra que Colombia tenía en su poder.

El conflicto terminó el 25 de mayo de 1933, dejando a la aviación militar colombiana fortalecida, pues además de contar en sus inventarios con aviones modernos, tenía en ese momento 42 pilotos y 35 mecánicos muy bien entrenados y con experiencia, además de nuevas Bases Aéreas ubicadas estratégicamente para servir a la defensa nacional en caso de necesidad. Entre ellas destacan la Base Aérea de Palanquero en Puerto Salgar, Cundina-

marca, la Base Aérea de Tres Esquinas en el Caquetá y la Base Aérea de Cali en el Valle del Cauca, donde actualmente funciona la Escuela de Aviación Militar.

En los 9 meses de guerra la gloriosa Aviación Militar Colombiana perdió en accidentes a los siguientes pilotos: Capitán Ernesto Esguerra, Teniente Guillermo Zornosa y Teniente Heriberto Gil, a los Mecánicos: Primero Luís A. Sepúlveda, Segundo Narciso Combarías, Tercero Rafael Fernández y Tercero Rafael Ramón. De los valientes aviadores alemanes, dieron su vida al servicio de Colombia, el Capitán Maximilian Martin Haenichen en accidente



*Uniformes de época. Así se veían los oficiales piloto colombianos durante la guerra contra Perú. De izquierda a derecha: Traje de Vuelo para piloto (1924-1940), Uniforme de vuelo (1924-1932); Overol de vuelo para altura (1927-1935); y Uniforme de Gala, oficial subalterno (1929-1946).*



Tres Curtiss Hawk II con ruedas, en alerta en la nueva Base Aérea de Palanquero.

aéreo, Joseph R. Behrend por enfermedad tropical adquirida en la selva, y el Mecánico Erik Retich, también en accidente aéreo.

Esta guerra demostró la necesidad de mantener operativa una Fuerza Aérea capaz y eficiente que disuada en la paz y sea decisiva en la guerra. Desde entonces y hasta ahora la Fuerza Aérea Colombiana, con sus oficiales, suboficiales, soldados y civiles, ha sido uno de los pilares de la democracia colombiana, en la esforzada lucha contra el narcoterrorismo. De igual modo ha sido indispensable en la defensa de la soberanía nacional, la integridad territorial.

Sea esta la oportunidad para expresar un sincero agradecimiento a todos los pilotos y mecánicos de aviación alemanes que nos ayudaron a enfrentar esta dura prueba, así mismo a los pilotos Capitán (h) Ferruccio Guicciardi (Italia), Teniente (h) Henry Vaughan (Estados Unidos); Mecánicos Adolph Rubin (Suiza), y John Todhunter (Estados Unidos), quienes también se unieron a la defensa de Colombia aportando su experiencia y capacidades a la aviación nacional. Todos, colombianos y extranjeros, son héroes y no serán olvidados.

## Bibliografía

- Ministerio de Defensa Nacional. Conflicto Amazónico 1932/1934. Villegas Editores. Primera edición. Bogotá, 1994.
- Henderson, James D. La Modernización en Colombia, los años de Laureano Gómez 1889-1965. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, 2006.
- Hagedorn, Dan. Latin American Air Wars 1912-1969. Capítulo The Leticia Incident, Colombia and Perú 1932-1933. Hikoki Publications Limited. Crowborough (UK), 2006.
- Roca Maichel, General (R.) Luis Eduardo. Historia de los Uniformes Militares de Colombia 1810 - 1998. Bogotá: Imprenta y Publicaciones de las Fuerzas Militares, 1998.
- Enciclopedia "Vocación de Victoria. Fuerza Aérea Colombiana 1990-2005".
- Web Site oficial de la Fuerza Aérea Colombiana: [www.fac.mil.co](http://www.fac.mil.co)
- Web Site no-oficial sobre las FF.MM. de Colombia: [www.fuerzasmilitares.org](http://www.fuerzasmilitares.org)

## Notas

1. El 10 de diciembre de 1920 fue desactivada el Arma de Aviación del Ejército y se creó en su lugar la sección de Aviación Militar. Mediante decreto 2065 de 1932, esta sección se transformó en el departamento 8 del Ministerio de Guerra, con el nombre de División General de Aviación Nacional. La FAC solo surge en 1944.

2. Los fundadores de SCADTA fueron tres aviadores alemanes, que se establecieron en Barranquilla después de la derrota de Alemania durante la Primera Guerra Mundial: Helmuth von Krohn, Fairtz Hammer y Guillermo Schurumbush y cinco socios colombianos encabezados por Ernesto Cortissoz Alvarez-Correa, quien había estudiado en Bremen (Alemania).

3. El decreto N° 2172 del 10 de diciembre de 1920, ordenaba la primera reorganización de la aviación militar colombiana y también le dio la facultad de diseñar y ejecutar todos los mecanismos de control necesarios sobre la aviación comercial, incluyendo los aeropuertos y los sistemas de navegación aérea de la época. Eventualmente otro decreto, el N° 1530 del 4 de septiembre de 1931, dispuso que la aviación civil y comercial pasara al Ministerio de Industrias, pero la responsabilidad de reglamentar, asegurar, organizar y establecer un riguroso control sobre la aviación civil, siguió estando en manos de la aviación militar. De igual modo la encargó de su movilización, de su navegación y, muy importante para el caso, dispuso que en caso de turbación del orden público nacional, todas las aeronaves civiles quedaran a órdenes del Ministerio de Guerra con todo su personal y material. Cuando se presentó la emergencia con el Perú, además de la gran solidaridad patriótica que todos sentían, el Gobierno Nacional utilizó este recurso mientras se gestionaban los aviones militares que eran requeridos; SCADTA, en ese momento era la única empresa aérea comercial que poseía aparatos sobre flotadores, ideales para operar en los ríos del sur del país.

4. En honor a este ilustre ciudadano se nombró a una población del Departamento del Putumayo como Puerto Boy.

5. Valga anotar que en la época del conflicto (1932-1933) la economía colombiana no estaba bien, pues aun se sufrían las consecuencias de “La Gran Depresión del 29”, crisis económica mundial que se prolongó durante toda la década del 30. En esta coyuntura, y ante la suspensión de los créditos internacionales, el Gobierno Nacional se vio obligado a tomar medidas económicas de emergencia, como emitir bonos de guerra que fueron suscritos por los ciudadanos, quienes incluso llegaron al punto de donar sus joyas y dinero para contribuir con la causa patriótica, además el Gobierno Nacional llevó a cabo acciones poco ortodoxas en ese momento como la devaluación del cambio, la expansión monetaria, suspensión del pago de la deuda externa, incremento del gasto con ocasión de la guerra, incremento de impuestos y tarifas, y control de cambio, entre otras, que en su conjunto -curiosamente- hicieron que Colombia superara la crisis económica, tres años antes de que *John Maynard Keynes* publicara su *Teoría General de la Ocupación, el Interés y el Dinero*, sugiriendo a los Gobiernos tomar medidas similares. (La Modernización en Colombia, los años de Laureano Gómez 1889-1965. James D. Henderson. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, 2006.)

6. Joseph Goebbels pertenecía al equipo de Adolf Hitler, quien el 1ro de abril de 1932 había obtenido 13,5 millones de votos en las elecciones presidenciales de Alemania, en las que sin embargo fue reelegido el Mariscal Paul von Hindenburg. El 30 de enero de 1933 Hitler fue nombrado Canciller y el 24 de marzo de 1933 recibe plenos poderes por 4 años. Si bien el 1932 Hitler no tenía ningún poder formal, si gozaba de gran influencia. Por ello la intervención de Goebbels fue importante.



**El Señor Douglas Hernández** se graduó con honores como *Industriekaufmann* (Administrador Industrial) en el Centro Venezolano Alemán de Capacitación -CEVAC- institución auspiciada por la *Deutsch-Venezolanische Industrie und Handelskammer* (Cámara de Industria y Comercio Venezolano—Alemana), en Caracas Venezuela. Fue miembro del Grupo de Estudios Internacionales (GEI) y analista en la Emisora Cultural de la Universidad de Antioquia (UdeA), en Medellín Colombia. Actualmente es miembro fundador del Grupo de Estudios sobre Geopolítica y Estrategia (GE)2 de la UdeA y asesor sobre temas de seguridad y defensa para diversas personalidades y entidades de la ciudad de Medellín, además se desempeña como coordinador general de la ESFODE (Escuela de Formación Democrática) en Bello, Antioquia, Colombia.

**Declaración de responsabilidad:** Las ideas y opiniones expresadas en este artículo reflejan la opinión exclusiva del autor elaboradas y basadas en el ambiente académico de libertad de expresión de la Universidad del Aire. Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América o sus dependencias, el Departamento de Defensa, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o la Universidad del Aire. El contenido de este artículo ha sido revisado en cuanto a su seguridad y directriz y ha sido aprobado para la difusión pública según lo estipulado en la directiva AFI 35-101 de la Fuerza Aérea.