



LA ACCION DE TARAPACA

Coronel Piloto (R) JOSE I. FORERO F.

Al principiar el año de 1933, el país se encontraba envuelto en un grave Conflicto Internacional de imprevisibles consecuencias, con un frente de operaciones de más de 1.200 kilómetros de selva y sin vías de comunicación, lo que significaba una tarea de gran magnitud para cualquier Ejército.

En cuanto a la escasez de vías de comunicación es bueno anotar que por esos días la carretera de penetración al Sur era bastante mala; carecía de varios puentes y tan solo llegaba a Guadalupe. Para ir de Guadalupe a Florencia, era necesario seguir por una trocha similar a la de El Quindío en los años de 1925 o 1926; era esta la única vía para el aprovisionamiento de nuestras tropas: inclusive la gasolina para la FAC., era transportada por allí a lomo de mula y en turegas y muchas veces por deficiencia de esta vía o por el invierno, gran cantidad de latas o canecas de gasolina llegaban vacías a Florencia, produciéndose así numerosos tropiezos que era necesario solucionar en diferentes formas.

Al cumplirse hoy 30 años, en que nuestras Fuerzas Armadas ocuparon a Tarapacá es conveniente repasar aquellos hechos militares ocurridos en la frontera del Sur, que fueron clave segura para liquidar esa compleja emergencia internacional, que sacu-

dió fuertemente la tranquilidad de la nación y puso a prueba la capacidad y virtudes de nuestras Fuerzas Armadas.

En la Base Aérea de Puerto Boy.

Al atardecer del 13 de febrero de 1933, en el pequeño kiosco que nos servía de Casino se efectuó una reunión de todos los pilotos: allí recibimos instrucciones sobre los mapas, para el vuelo que toda la Escuadrilla efectuaría el día siguiente en una misión militar de enorme trascendencia para la república, y cuyos resultados eran inciertos. La reunión terminó en medio de la habitual camaradería y con el entusiasmo característico por la proximidad de grandes acontecimientos.

Rumbo "Tarapacá" 14 de febrero.

Este día de un amanecer lluvioso y con nubes bajas, nos encontró a todos los pilotos alistando los aviones. A las 8 y 30 de la mañana después de haber despegado el último de los aviones pesados, salimos de Puerto Boy el Capitán Luis F. Gómez Niño piloteando el Junkers 402 y yo piloteando el Junkers 203. Cuando nos acercábamos a Puerto Pizarro, pasaron los aviones Hawks sobre nosotros y al alcanzar a los aviones de bombardeo pesado, pu-

dimos contemplar desde nuestras respectivas cabinas hacia el horizonte, aquella formación imponente de la FAC., teniendo como fondo la inmensa y tupida manigua. Después de varias horas de vuelo acuatizamos en la finca brasilera "Bello Horizonte" a orillas del Putumayo.

"Ocupación de Tarapacá" 15 de febrero de 1933.

Al llegar las primeras luces de ese memorable día los motores de los Junkers 402 y 203 ya estaban en marcha. Tan pronto levantó un poco la niebla salimos con el Capitán Gómez Niño para un sitio determinado en el río Putumayo, en donde nos reunimos con el resto de la Escuadrilla. Nuestros compañeros nos informaron, que en la tarde del día anterior los aviones Hawks y Junkers habían efectuado la primera misión de limpieza sobre Tarapacá y sus alrededores, y se nos ordenó estar listos ya que en esos momentos se preparaba una segunda misión similar pero coordinada con la Infantería y los barcos.

Una hora más tarde cumpliendo órdenes precisas acuatizamos frente a Tarapacá. Desde la mitad del caudaloso Putumayo pudimos divisar nuestro pabellón ondeando airoso en lo más alto del Morro, el cual fue izado por el General Efraín Rojas, el Teniente Jorge Hernández y varios soldados. Minutos más tarde arrimamos y aseguramos los aviones en la orilla de ésta tierra colombiana, ocupada horas antes por tropas peruanas. En seguida nos reunimos allí todos los pilotos a saber: Coronel Boy. Mayor Etarke. Los Capitanes Esguera, Gómez Niño, Díaz Bielenstein, von Behrend, von Oertzen, von Heydebrek, von Engel y los Tenientes Abadía, García, Gil, O'Byrne y Koenig.

Reincorporación de los grandes territorios del Sur.

Meses después de la ocupación de Tarapacá, el Escuadrón de Transportes de la **Fuerza Aérea Colombiana**, organizado con verdadera técnica estableció un servicio semanal permanente, de correo y pasajeros a las regiones del Sur, con los trimotores Junkers y Ju-52 y K-43. Los primeros itinerarios se realizaron así: Bogotá-Palanquero en trimotor JU-62 en ruedas: luego se trasbordaba en Palanquero al JU-52 en flotadores, el que hacía las siguientes escalas:

Palanquero, Puerto Boy, Caucajá, Tarapacá. Tarapacá, Leticia. Las escalas de regreso eran: Leticia, Tarapacá. Tarapacá, Pedrera, Pedrera, Mitú. Mitú, Pedrera, Caucajá. Caucajá. Palanquero. Nuevamente en el JU-52 en ruedas, Palanquero - Bogotá.

En aquella época no existían radiofaros, ni torres de control ni servicios meteorológicos; la gasolina muchas veces se llevaba dentro de los aviones, especialmente en el vuelo Pedrera - Mitú. Sin embargo los itinerarios se cumplían en la mejor forma posible.

Fue así como los pilotos de la Fuerza Aérea Colombiana de esa época, incorporamos a la nación aquellos inmensos territorios del Sur, hasta entonces casi desconocidos y cuyas reservas y riquezas aún no se pueden imaginar.

Este servicio del correo aéreo a las regiones del Sur que los pilotos logramos mantener durante muchos años, fue también una demostración real de gran compañerismo y colaboración con todas las guarniciones allí destacadas, así como el estímulo permanente a la incipiente colonización de aquellos días.