

LA HEROICA Y EXTENSA MARCHA HACIA UNA VICTORIA THE HEROIC AND LONG MARCH TO THE VICTORY



*Por Carlos E. Freyre
Teniente Coronel EP
Escritor*

carlosenriquefreyre@gmail.com

RESUMEN. *El presente texto es parte de un relato histórico, sobre la marcha del teniente coronel Oscar R. Benavides desde la ciudad de Chiclayo hasta la posición fronteriza de la Pedrera, sobre el río Caquetá, al mando del Batallón de Infantería N° 9. Es el recuento de los lugares por donde pasó, los caminos abiertos para tan magnífica empresa y la muestra de una resistencia pocas veces repetida en los recuerdos de América Latina. Miles de kilómetros entre sierras escarpadas y selvas salvajes. La resistencia al clima, a las restricciones de la geografía y el ingenio de los hombres del valeroso oficial peruano, permitieron que culmine la misión que le encomendó el gobierno de llegar hasta ese lejanísimo lugar y entablar un combate con desembarco fluvial, apoyado por la Marina de Guerra del Perú.*

La “marcha Benavides” resulta un ejemplo de planificación, moral, disciplina, valor e incluso honor de la palabra empeñada. La profesionalización de las Fuerzas Armadas comenzaba a visibilizarse en el terreno y en la culminación de campañas muy difíciles pues se trataba de áreas que estaban bastante alejadas de los centros de poder políticos, económicos y militares.

Palabras clave. *Conflicto de La Pedrera de 1911, Oscar R. Benavides, Marcha Forzada Batallón de Infantería N° 9, Victoria peruana conflicto 1911*

ABSTRACT. *This text is part of a historical account, about the march of Lieutenant Colonel Oscar R. Benavides from the city of Chiclayo to the border position of La Pedrera, on the Caquetá River, under the command of the Infantry Battalion No. 9. It is the account of the places through which it passed, the paths opened for such a magnificent undertaking and the show of resistance rarely repeated in the memories of Latin America. Thousands of kilometers between rugged mountains and wild jungles. The resistance to the weather, to the restrictions of the geography and the ingenuity of the men of the brave Peruvian officer, allowed him to complete the mission entrusted to him by the government to reach that very remote place and engage in combat with a river landing, supported by the Navy. of the Peruvian War.*

The "Benavides march" is an example of planning, morale, discipline, courage and even honor of the pledged word. The professionalization of the Armed Forces began to become visible on the ground and at the culmination of very difficult campaigns, since they were areas that were quite far from the centers of political, economic, and military power.

Keywords. *Conflict of La Pedrera of 1911, Oscar R. Benavides, Forced March Infantry Battalion No. 9, Peruvian victory conflict 1911*

METODOLOGÍA

El artículo de revisión

Es un estudio bibliográfico en el que se recopila, analiza, sintetiza y discute la información publicada sobre un tema, que pueden incluir un examen crítico del estado de los conocimientos reportados en la literatura, en este caso la utilizada es la revisión sistemática.

Las **revisiones sistemáticas** (RS) son una forma de investigación que recopila y proporciona un resumen sobre un tema específico (orientado a responder a una pregunta de investigación); se deben realizar de acuerdo a un diseño preestablecido. Sackett, Strauss, Richardson, 2000).

REVISIÓN HISTÓRICA

Una llegada inesperada

El general Isaías Gamboa estaba sofocado de calor, espantando la plaga de mosquitos que le estaba acabando la vida, cuando se acercó a su cabaña un sargento con una noticia: «no son de nosotros. Habían sido peruanos». Gamboa quedó extrañado. Lo que esperaban era el retorno de parte de la armada que se encontraba siguiendo el curso del mismo Caquetá en territorio brasileño. El mensajero prosiguió: «El peruano ha venido en un bote. Es el subteniente Alberto E. Bergerie, y viene acompañado de un corneta, el cabo Coloma». Además, le explicó que venía con el pabellón peruano en popa y bandera blanca de parlamentario en proa. Gamboa ordenó que pase a su puesto de 92ossible, que no era más que otra cabaña hecha de material de la zona, bastante rústica y con algunos estantes para guardar lo poco que no era devorado por las alimañas. Bergerie se presentó y el entregó el documento que había escrito su comandante:

“A bordo de la cañonera “América”, julio 10 de 1911.

Señor General Comandante de las tropas colombianas:

“Habiendo encontrado el Caquetá peruano, o sea la margen derecha de este río, ocupada por fuerzas colombianas, que usted comanda, me veo en el caso de notificarlo para que dicha tropa desocupe la margen citada, en el término de dos horas que comenzarán a contarse desde el momento de la entrega de esta intimación. Transcurrido el plazo sin que haya procedido a la desocupación que exijo, me veré precisado a emplear la fuerza para hacer respetar la integridad nacional de mi Patria. Creo que solo un error involuntario haya podido dar lugar a que usted y sus tropas ocupen la margen derecha del Caquetá y no la izquierda, pues los derechos de mi Patria sobre la primera, por no ser 92ossible ni siquiera discutirlos, han sido siempre y son

reconocidos por las demás naciones (...) Advierto a usted que todo movimiento de tropas en su campamento que puede hacer suponer preparación para resistir a la intimación que hago, lo consideraré como un acto hostil y procederé en consecuencia”.

Además de la firma de Oscar R. Benavides estaba la conminación a no atentar contra la vida del mensajero. Gamboa trató inútilmente de posponer la ofensiva peruana, intentado así conseguir que el resto de las fuerzas colombianas, que se hallaba en Tefé. Pero lo que más le causaba sorpresa y, de paso, admiración, era cómo habían podido llegar hasta allí sin ser descubiertos por lo que tenía que ser un paso obligado. Incluso cuando apareció la cañonera peruana, los soldados colombianos vitorearon su llegada en la creencia que se trataba de sus refuerzos, estacionados al este.

Más que el combate, lo resuelto en estas páginas tienen que ver con el titánico desplazamiento del BIM N° 9, al mando de Benavides y parte de las peripecias que significó el trayecto, una vez que recibió la orden presidencial de Augusto B. Leguía de desalojar a las fuerzas colombianas que se hallaban en la Pedrera

Las etapas de la travesía

El Batallón de Infantería N° 9, tenía la siguiente composición:

- Cuatro (04) compañías de fusileros.
- Una (01) sección de ametralladoras.

Su efectivo en total era de 21 jefes y oficiales y 280 individuos de tropa. En el camino, se incrementó a 400 hombres, que fueron de la zona donde operaría la unidad.

La OPC inicial fue la siguiente:

| OPC DEL BI N° 9 | |
|---|--|
| Jefe de la Expedición Estado Mayor Segundo Jefe Tercer Jefe Ayudante Mayor Oficial de Detall | Tte. Crl. Oscar R. Benavides My. Manuel Ramírez Hurtado My. Pablo Rosell Cap. Felipe Mejía Tte. César Pinglo |
| <u>Primera compañía</u> Comandante de Cía. : Jefes de Sección : Efectivo de tropa : 68 hombres Total : 73 hombres | Cap. Rafael Zaraus Tte. Benigno Álvarez Tte. Modesto Cavero Stte. Alberto Bergerie Stte. Carlos Muñoz |
| <u>Segunda compañía</u> Comandante de Cía. Jefes de Sección Efectivo de tropa : 62 hombres Total : 65 hombres | Cap. Enrique Orihuela Tte. Fernando del Valle Stte. Alberto Vinatea |
| <u>Tercera compañía</u> Comandante de Cía. Jefes de Sección | Cap. Emilio Iriarte Tte. Abel Grados Montes |

| | |
|--|---|
| Efectivo de tropa : 31 hombres Total : 34 hombres | Stte. Nicanor Morón |
| <u>Cuarta compañía</u> Comandante de Cía. Jefes de Sección Efectivo de tropa : 67 hombres Total : 70 hombres | Cap. Alfonso Oviedo Tte. Carlos Charún Stte. Isaías Morón |
| Banda de músicos y personal de servicio : 45 hombres | |

OPC del BI N° 9¹

Ni bien tomó el mando del batallón, la primera labor del comandante Benavides, fue la reorganización de la unidad. Simultáneamente, planificaba con el mejor detalle posible la enorme marcha que debía de afrontar. Fuera, quizás, de alguna expedición colonizadora o un ejercicio individual, resultaba ser el mayor desafío de desplazamiento de una unidad militar desde la misma costa hasta los confines del país. Al terminar la reorganización, recibió la orden de trasladarse a Iquitos, para lo cual realizaría un desplazamiento combinado, de acuerdo con el siguiente detalle²:

| ORÍGEN | DESTINO | MEDIO DE TRANSPORTE | DISTANCIA APROX. EN KM | DURACIÓN | FECHA INICIO |
|---------------------------------------|-------------|---------------------|------------------------|----------|-----------------|
| CHICLAYO | PUERTO ETEN | FERROCARRIL | 20 | 1 | 25 FEB |
| PUERTO ETEN | PACASMAYO | BARCO A VAPOR | 70 | 2 | 26 FEB |
| PACASMAYO | CHILETE | FERROCARRIL | 131 | 2 | 28 FEB |
| CHILETE | CAJAMARCA | A PIE | 40 | 3 | 2 MAR |
| DESCANSO EN CAMAJARCA | | | | 8 | 5 AL 13 MARZO |
| CAJAMARCA | CELENDÍN | A PIE | 69 | 3 | 13 MAR |
| CELENDIN | BALSAS | A PIE | 30 | 1 | 17 MAR |
| BALSAS | CHACHAPOYAS | A PIE | 103 | 9 | 18 MAR |
| DESCANSO EN CHACHAPOYAS | | | | 7 | 26 MAR AL 2 ABR |
| CHACHAPOYAS | MOYOBAMBA | A PIE | 170 | 10 | 3 ABR |
| DESCANSO EN MOYOBAMBA | | | | 5 | 14 AL 19 ABR |
| MOYOBAMBA | BALSAPUERTO | A PIE | 93 | 6 | 20 ABR |
| CONSTRUCCIÓN DE FLOTA FLUVIAL | | | | 8 | 26 ABR AL 3 MAY |
| BALSAPUERTO | YURIMAGUAS | EN CANOAS | 95 | 3 | 4 MAY |
| ESPERA PARA EL EMBARQUE HACIA IQUITOS | | | | 3 | 7 AL 10 MAY |

¹ En MOLINOPAMPA, se incorporó el Cap. Manuel Rodríguez.

² El "Tiempo en días", incluye la permanencia de la unidad en el punto al cual arribó.

| | | | | | |
|--------------------|---------|------------|---------|---------|--------|
| YURIMAGUA S | IQUITOS | EN LANCHAS | 566 | 2 | 11 MAY |
| TOTAL DE LA MARCHA | | | 1387 Km | 73 días | |

Marcha de distancia y días del BI N° 9 desde Chiclayo a Iquitos

Haremos a partir de aquí, un resumen de las etapas de la marcha

CHICLAYO – ETEN - PACASMAYO

Las primeras etapas de la travesía; por lo menos las referidas a la costa, fueron las menos complicadas, pues implicaron el uso de ferrocarril y barco. La marcha se inició el 25 de febrero, a las 0900 horas, partiendo de Chiclayo con dirección a Puerto Eten en tren. Una vez allí, se embarcaron en el vapor “Iquitos”.

Mientras que abordaron todo el material de la unidad, dio la tarde, por lo que la embarcación salió a las 0500 del día 26, llegando a PACASMAYO, donde arribaron a las 1000 horas. El desembarco se realizó en lanchones y a las 1500, la unidad completa se encontraba en la playa, con su equipo completo. En esta localidad, se le dio raciones a la tropa para los 3 días de marcha que vendrían en la siguiente etapa.

ETAPA PACASMAYO – CHILETE - CAJAMARCA

El día 28, durante todo el día, se movilizó al batallón por tren a CHILETE, donde culminaba la línea ferroviaria, que era en realidad, una vía inconclusa. El tren demoraba 3 horas y media para completar el recorrido entre ambas poblaciones. Incluyendo el tren que llevaba el ganado, el BIM N° 9 se completó en CHILETE a las 1600 horas.

El batallón hizo vivac en las afueras del pueblo, que era demasiado pequeño y no tenía las condiciones para recibir repentinamente tantos medios humanos y logísticos. A partir de ese momento, la unidad se dividió en dos agrupamientos de marcha, al mando de los mayores Rosales y Ramírez. El 1 de marzo, se dieron disposiciones para el recorrido hacia CAJAMARCA, que se iniciaría al día siguiente. Salieron a pie hacia CAJAMARCA el 2 de marzo las 0615 horas. El recorrido se efectuó siguiendo la sinuosidad del río Magdalena, con numerosas quebradas de fuerte pendiente, que pasaba por alturas superiores a 2720 metros sobre el nivel del mar.

Llegaron al final del día a MAGDALENA donde pernoctaron. Se reinició la marcha el día 3 de marzo, a las 0610; con una distancia de media hora entre ambos agrupamientos. Una de las partes más difíciles de la marcha fue la cuesta “Cansa Caballo”, donde el agotamiento extremo forzó a un alto. Llegaron a CAJAMARCA a las 2215 horas del día 3 de marzo.

En CAJAMARCA, el batallón permaneció 10 días. La demora fue porque el prefecto del departamento no cumplió con los medios de movilidad solicitados por el jefe de la expedición. Después de varias coordinaciones, que llegaron hasta Lima, el ministro de Gobierno logró que las dificultades sean superadas. Esta ciudad tenía facilidades para el albergue de las tropas y alimento para el Ganado.

ETAPA CAJAMARCA – CELENDÍN - CHACHAPOYAS

El BI N° 9 salió con dirección a CELENDÍN, el día 13 de marzo a las 0800 horas. Durante el recorrido, se cruza el río Maiscon, que estaba en plena creciente y al no haber puente, se tuvo que tomar un desvío con cuestras de más de 2 horas de subida llegando a la hacienda POLLOC, en dónde se detuvieron a descansar a las 1630.

El día 14 de marzo prosiguieron. El camino a partir de aquí, estaba lleno de precipicios, hasta que se alcanza la puna, que se atravesó en plena lluvia, llegando a SENDAMAL; a 3395 metros. A pesar de la pequeñez del lugar, fueron recibidos muy amablemente. El 15 de marzo se reinició la marcha estando oscuro, aprovechando que había cesado la lluvia para poder pasar la puna de Cuchimachay. Después de pasar por Guanambra, llegaron a CELENDÍN a las 1550 horas. Se alojaron en varios locales para pasar la noche, antes de partir hacia BALSAS, el 17 de marzo. Para ese trayecto, partieron a las 0400 horas, iniciando un descenso.

De BALSAS se partió hacia CHACHAPOYAS, el 18 de marzo. La etapa se realizó en 8 días recorriendo un terreno muy difícil de escasos recursos y con violentos cambios de clima. El 20 de marzo arribaron a LEYMEBAMBA, donde pernoctaron en la iglesia y descansaron un día.

El 22 de marzo llegaron al río Santo Tomás. Pasaron la noche allí y el día 23 reiniciaron el trayecto hacia MAGDALENA y el 24 a LEVANTO, último punto, antes de llegar a CHACHAPOYAS, el 26 de marzo, a las 1240 horas. Las mulas quedaron inutilizadas y no pudieron continuar el recorrido con este apoyo. Permanecieron en esa ciudad 7 días, hasta el 2 de abril, donde se ultimaron los preparativos puesto que estaba por ingresarse a la etapa de mayor sacrificio.

ETAPA CHACHAPOYAS – MOLINOPAMPA- RIOJA - MOYOBAMBA

El 3 de abril se reinicia la marcha. El 7 de abril pasan por TINGO, RAMOS, CEDRUCHIS, CHOCA y llegan a ALMIRANTE. El 8 de abril a pesar de la fuerte lluvia la expedición avanza, cruzando pantanos y muchos pasos peligrosos hasta PUCATAMBO donde duermen sentados, porque el agua cubría la extensión. El 9 de abril, a las 0715 horas, se salió de PUCATAMBO, con el agua hasta las rodillas, con malos pasos hasta un lugar llamado Chucurmacuna (baño de jabalíes). No paró de llover. En Urco-Chaqui las ametralladoras, que eran cargadas por la tropa, es cargada por mulos. A las 1620 llegaron a VISITADOR, donde acamparon.

El 10 de abril, a las 0810 horas, se emprende el trayecto hacia VISITADOR- RIOJA, con sus dos agrupamientos. Con gran dificultad y riesgo se pasa el río Negro. Este curso de agua no poseía puente y se cruza el cauce sobre una delgada pasarela. Después de esto, el primer agrupamiento de marcha llegó a RIOJA a las 1700 horas. El segundo agrupamiento solo pudo presentarse al día siguiente; es decir, el 11 de abril a las 1530 horas.

A medida que la expedición va penetrando en tierra selváticas, las dificultades y peligros van en aumento y se hace necesario resolver diversos problemas para vencer los obstáculos naturales del recorrido que se multiplican a partir de la ceja de montaña. El 12 de abril a las 0800 horas, el batallón sale de RIOJA y atraviesa el río Yonchuman en canoas; operación que demandó más de 2 horas. Por la noche llegan a CALZADA. Al día siguiente atravesaron el río Indoche en canoas antes de llegar a MOYOBAMBA, donde se alojaron en el antiguo cuartel de la gendarmería.

Entre CHACHAPOYAS y MOYOBAMBA; el recorrido fue de 170 kilómetros por caminos casi inexistentes e intransitables. Se encontraban todavía en el periodo de lluvias, de proporciones torrenciales. A partir de MOYOBAMBA no existía siquiera esa trocha, que había desaparecido bajo la acción de la exuberante vegetación selvática, por lo que hubo necesidad de abrirse paso machete en mano. Significaba atravesar abundantes quebradas y zonas pantanosas con el lodo hasta la cintura.

En MOYOBAMBA se permaneció 5 días, del 14 al 19 de abril, para reorganizar la expedición, que ingresaría por otro tipo de selva. Se dotó a la tropa de ponchos, carpas, y bolsas enjebadas. Se les dio víveres para 6 jornadas, en vista que el análisis arrojaba que no había en absoluto alimentos en el recorrido y que solo en BALSAS y dos caseríos anteriores, había yucas y plátanos. El personal se organizó en equipos, que se turnaban por horas. Mientras unos equipos abrían el camino con los machetes, los otros transportaban el material, equipos y ametralladoras.

Los caballos de las plazas montadas y los mulos de las ametralladoras y de la impedimenta fueron dejados en MOYOBAMBA, porque era absolutamente imposible utilizarlos; se recurrió a los servicios de los famosos “cargueros”, indígenas de la región.

ETAPA MOYOBAMBA – BALSAPUERTO

Para esta etapa del recorrido, salieron el 20 de abril, a las 0630 horas. Entre MOYOBAMBA y BALSAPUERTO, los puntos de mayor peligro fueron la catarata de Caya-Caya y el cruce del río Shanusi. En CAJAMARCA, el comandante previó dotar al personal con machetes, que sirvieron para esta etapa. El camino entre ambas localidades se encontraba abandonado, unos 5 años, por lo que en ocasiones era más fácil abrir un camino nuevo que despejar el antiguo.

Después de haber atravesado los fragosos y empinados caminos de la sierra, las difíciles trochas de la ceja de montaña y los estrechos senderos selváticos, el Batallón de Infantería N° 9 llegó, sin haber dejado un solo hombre ni fusil en el camino, a BALSAPUERTO. La distancia entre estos dos puntos de la selva es de 93 km, que se coronaron después de 6 días de avance agotador en que llegaron a BALSAPUERTO, a orillas del río Cachiyacu. Era el 25 de abril de 1911. La selva había sido vencida.

PREPARACIÓN PARA LA PRIMERA ETAPA FLUVIAL DESDE BALSAPUERTO A YURIMAGUAS

La única manera viable para recorrer el trayecto entre BALSAPUERTO y el puerto de YURIMAGUAS, era por vía fluvial, por lo cual debían de preparar el desplazamiento siguiendo el curso de los ríos Cachiyacu y, posteriormente, el Paranapura.

A partir de BALSAPUERTO se va a iniciar el ciclo fluvial de la expedición, el cual iba a ser bastante complejo, porque en la región solo existían 23 canoas. La distancia hasta YURIMAGUAS era de 95 kilómetros, por lo que, si se empleaban solo los medios locales, el viaje hubiera tardado 75 días. Esto llevó a tomar una decisión: preparar una flota.

Las tropas construyeron sus propios medios de transporte, con la ayuda de los pobladores que enseñaron a los soldados a construir balsas. Tardaron 8 días para contar con una flota de transporte, incluyendo balsas y canoas.

El 3 de mayo quedó todo listo y al día siguiente a las 0830 horas, se inició el recorrido. El itinerario fue recorrido en 3 días saliendo de BALSAPUERTO, por el río Cachiyacu e internándose en el Parapapura, hasta llegar a YURIMAGUAS.

El desplazamiento de 95 kilómetros fue en medio de un gran número de remolinos y correntadas. El 6 de mayo, a las 1815 horas, llegaba el Batallón de Infantería N° 9 a YURIMAGUAS, a orillas del río Huallaga. Al terminar el desembarque de los dos agrupamientos, se improvisó un marcial desfile. Las autoridades locales expresaron el deseo de dar la bienvenida a las tropas y oficiales. Se alojaron en tres acantonamientos locales.

YURIMAGUAS – IQUITOS

El 7 de mayo el comandante Benavides dispuso una minuciosa revista de todo el equipo; el transporte a Iquitos se efectuaría en la lancha “Loreto”. Dos días después, la embarcación atracó en el puerto, junto a dos “albarengas”³. Las tropas iniciaron el recorrido entre YURIMAGUAS e IQUITOS, que debía de ser unos 566 kilómetros por vía fluvial.



Figura 1. Llegada de cañonera América al puerto de Iquitos 1911

Fuente. Historia y Arqueología Marítima

³ Especie de lanchones, que van sujetas de la nave principal.

El BI N° 9 arribó a las 3 de la tarde del 13 de mayo de 1911, después de recorrer los últimos 1387 kilómetros. Demoró 73 días; es decir, dos meses y dos semanas de recorrido por tren, a pie y en embarcaciones; por desiertos, sierras escarpadas y selvas llenas de peligros. Sus hombres desfilaron por las calles de la ciudad con toda gallardía y marcialidad siendo objeto de una calurosa y entusiasta recepción del pueblo loretano.

DESPLAZAMIENTO PARA EL COMBATE DE LA PEDRERA

El batallón dispuso en Iquitos de muy pocos días para rehacerse de las fatigas del recorrido, aclimatarse y acostumbrarse a la alimentación y usos de la población. Casi de inmediato, recibió la orden de trasladarse al río Caquetá con la misión de hacer respetar la soberanía nacional. Recibida la disposición, el comandante Benavides, preparó el movimiento del batallón.

Fueron puestas a disposición del comandante Benavides la cañonera “América” y las lanchas comerciales “Loreto”, “Estefita” y “Tarapoto”, en la que fueron embarcadas tres compañías, una sección de ametralladoras y la banda de músicos, quedando una compañía en Iquitos. La expedición partió de Iquitos en la noche del 28 de junio de 1911 y tardaría 13 días en llegar su objetivo.

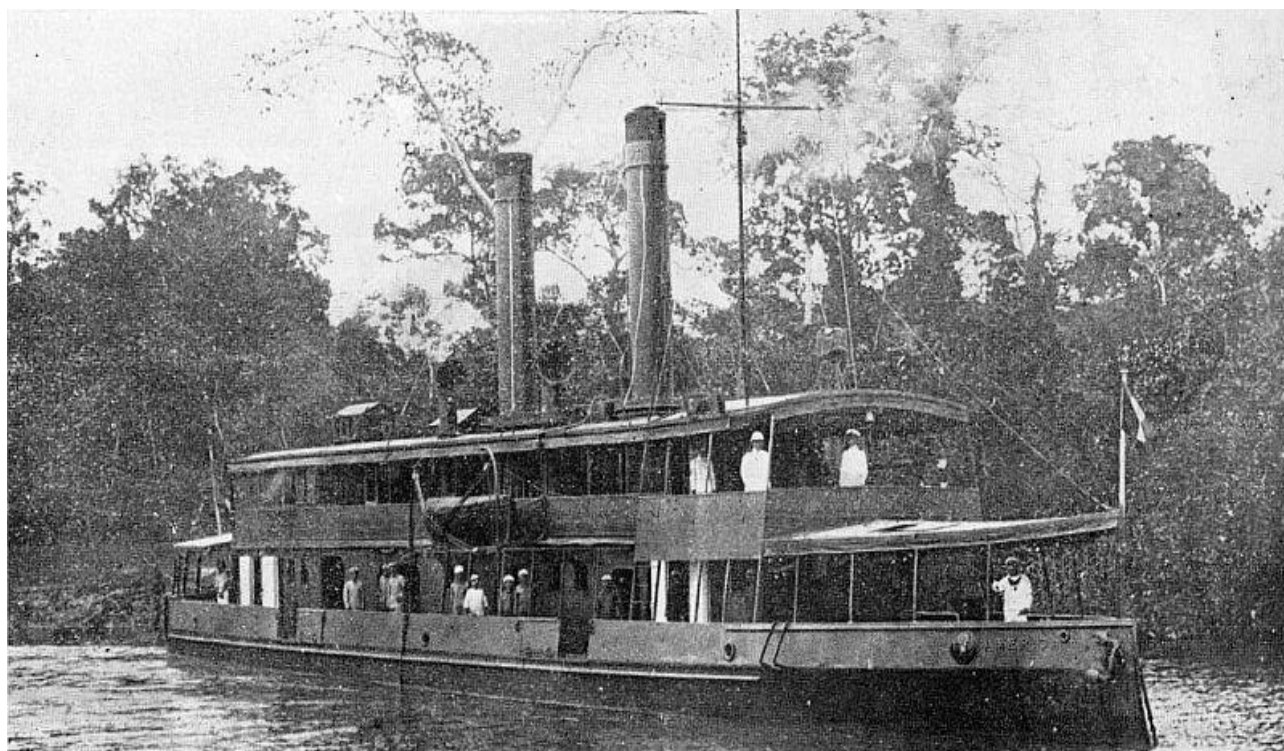


Figura 2. Cañonera América

Fuente. Historia y Arqueología Marítima

El comandante Benavides, hizo que las lanchas tocaran en Caballococha, pueblo situado en la margen derecha de un “caño” que desemboca en el Amazonas, a unos 350 kilómetros de la capital del departamento, siguiendo el río. Fue informado de que tropas colombianas habían surcado el Amazonas brasilero con autorización del gobierno de ese país, para seguir al Caquetá y reforzar la importante guarnición que ocupaba la margen derecha del río. Benavides concibió un plan de evitar que esos dos destacamentos se unieran, o para batirlos, en caso necesario, separadamente.

PLAN Y EJECUCIÓN PARA EVADIR A LOS COLOMBIANOS EN TEFÉ

Después de Caballococha, la expedición debía de seguir por Tabatinga, para internarse por territorio brasileño. Una vez que tomó contacto con el jefe de la guarnición local, lo invitó a la “América” y después de un diálogo amistoso, pudo seguir la ruta sin hacer los trámites portuarios. El 1 de julio, al amanecer, el BIM N° 9, embarcado, junto al personal de la Marina de Guerra del Perú, continuó por al río Amazonas y pasó por la confluencia de ese río con el Putumayo, el día 2 de julio.

Las embarcaciones peruanas debían llegar a Tefé, que es donde se confluye con el Caquetá, para poder surcar aguas arriba, hacia La Pedrera. Pero allí se encontraba apostada la marina colombiana que posiblemente los esperaba, por lo que el comandante se detuvo en San Joaquín o Puerto Roma, donde tomó una ruta alterna. La dificultad es que el atajo era lento y penoso; lleno de peligros. Las naves podían encallar. Sin embargo, se tomó el riesgo y el 2 de julio, se reinició la marcha por la ruta elegida. Las dificultades fueron las previstas y, aun así, lograron tocar el Caquetá (llamado en territorio brasileño Yapurá), el día 4 a las 0350 horas, para iniciar una reorganización logística, antes de continuar. Se recorrió aproximadamente 420 kilómetros.

El 5 de julio, la flotilla continuó por el Caquetá, reabasteciendo varias veces en el camino, de casi 563 kilómetros hasta La Pedrera. El 8, al atardecer, cruzaron el puerto de Apaporis, que en ese tiempo era el punto fronterizo de los 3 países. En este lugar, hicieron la última parada, para avituallar, organizar los medios y estar en condiciones de entrar en combate. A las 1230 horas, después de 6 horas de recorrido saliendo de Apaporis, la flotilla peruana apareció en La Pedrera, con sus banderas flameando. Habían recorrido 1433 km por vía fluvial desde Iquitos, en solo 13 días. Si a esto se le suma la marcha desde Chiclayo, tenemos que esa fuerza, hizo un viaje de 2820 km, solo para buscar la victoria y hacer valer los intereses de la República del Perú.

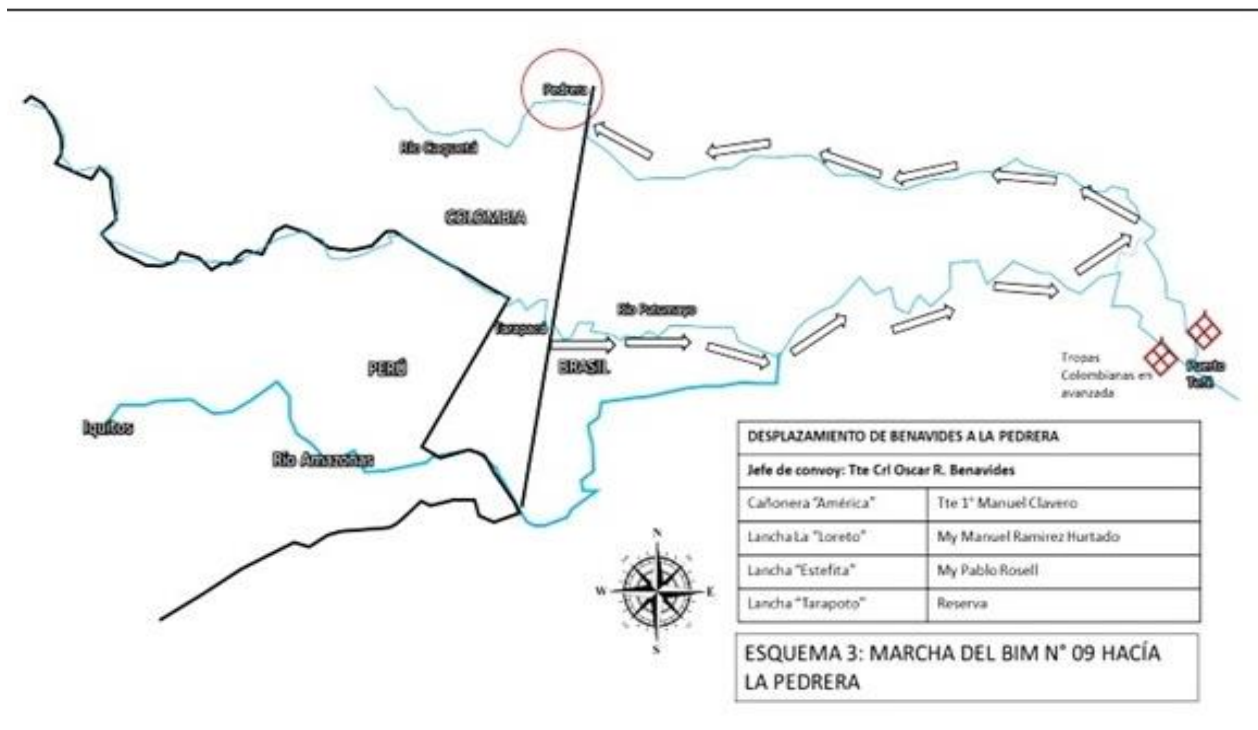


Figura 3. Desplazamiento de tropas peruanas a La Pedrera

CONCLUSIONES

La Pedrera significa una doble victoria. La primera es la lógica, en el campo de batalla. Y la otra, el enorme despliegue de energías y compromiso del BI N° 9, liderado por su comandante y oficiales que se entregaron a una de las empresas más difíciles de la historia del país y de la misma América. A veces, la violencia del combate, no permite visualizar la real dimensión del sacrificio previo. Este recorrido, casi imposible incluso en esta época, es la demostración de la voluntad de nuestros hombres para preservar los derechos del país. Gloria y gratitud a ellos, por siempre.

-fin del artículo-