

FERNANDO LÉVANO CASTILLO

YOBANI GONZÁLES JÁUREGUI

MARÍA INÉS VALDIVIA ACUÑA

LA AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ



FERNANDO LUÍS LÉVANO CASTILLO

Mayor General FAP, piloto de transporte e instructor de vuelo. Magíster en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Es miembro de número del Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú y presidente del Aero Club del Perú. Graduado en los cursos básicos, Comando y Estado Mayor y Alto Mando de la Fuerza Aérea. Ha ejercido la docencia en la Escuela de Suboficiales de la FAP, Escuela de Oficiales, Escuela de Capacitación y Perfeccionamiento y en la Escuela Superior de Guerra Aérea. Ha cursado el Programa Integral de Administración en ESAN, Programa de Administración de Recursos para la Defensa en la Marina de Guerra y el Programa de Alta Dirección en la Universidad de Piura. Fue segundo comandante de operaciones, comandante de instrucción y comandante de material.

YOBANI MAIKEL GONZÁLES JÁUREGUI

Licenciado en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal. Ha realizado estudios de maestría en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Ha participado en seminarios sobre la temática afroperuana. En el año 2012 logró una mención honrosa por la investigación: "Los negros y la Iglesia en Lima del siglo XVII". Asimismo, ha realizado investigaciones sobre la confederación Perú-Boliviana.

MARÍA INÉS VALDIVIA ACUÑA

Es licenciada en Historia por la Universidad Nacional Federico Villarreal, docente en la Facultad de Humanidades, egresada de la Maestría de Historia de la Pontificia Universidad Católica del Perú y es máster en *Historia del Mundo Hispánico* por Fundación Carolina. Ha publicado el libro *Historia del Liberalismo Social en el Perú* (Premio Nacional al Libro Universitario, ANR-2009). En la actualidad, viene investigando sobre la historia del sufragio femenino en el Perú.

LA AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ

Fernando Lévano Castillo

Yobani Gonzáles Jáuregui

María Inés Valdivia Acuña

LA AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ



UN LIBRO
SIEMPRE ES
UNA BUENA
NOTICIA
FONDO EDITORIAL UAP

LA AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ

Autor: **Fernando Lévano Castillo**
Yobani González Jáuregui
María Inés Valdivia Acuña

©UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

Rector: Fidel Ramírez Prado, Ph.D
Av. Cayetano Heredia 1092, Lima 11
Teléfono: 266-0195
| E-mail: webmaster@uap.edu.pe |
web site: www.uap.edu.pe

FONDO EDITORIAL UAP

Director: Dr. Omar Aramayo
| E-mail: o_aramayo@uap.edu.pe |
Paseo de la República 1773, La Victoria, Lima
Teléfono: 265-5022 (anexo 27)

Corrección de texto: Susan Montalvo
Diseño y edición gráfica: Alberto Escalante, Karoll Aguila
Impresión: Talleres Gráficos de la
Universidad Alas Peruanas.
Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº: 2013 - 09307
ISBN: 978 - 612 - 4097 - 50 - 8
Impresión: Universidad Alas Peruanas
Derechos reservados: UAP
Primera edición: Lima, 2013

Librería UAP
Av. Nicolás de Piérola 444
La Colmena - Lima
Teléfono: 330 - 4551
Website: <http://libreria.uap.edu.pe>

Prohibida la reproducción parcial o total de este libro. Ningún párrafo, imagen o contenido de esta edición puede ser reproducido, copiado o transmitido sin autorización expresa del Fondo Editorial de la Universidad Alas Peruanas. Cualquier acto ilícito cometido contra los derechos de propiedad intelectual que corresponden a esta publicación será denunciado de acuerdo al D.L 822 (ley sobre el derecho de autor) y con las leyes que protegen internacionalmente la propiedad intelectual.

CONTENIDO

Agradecimientos	9
Presentación	11
Introducción	13
CAPÍTULO I	
LOS PRECURSORES	17
Santiago de Cárdenas	19
Cosme Bueno	25
Pedro Ruiz Gallo	28
Carlos Tenaud Pomar	33
Juan Bielovucic Cavalié	41
Juan Ramón Montero Meyerhuber	51
CAPÍTULO II	
JORGE CHÁVEZ DARTNELL	59
La familia	61
Geo Chávez	65
El aviador	69
El Bleriot XI	77
Los Alpes Peninos y Lepontinos	81
La travesía	83
El desenlace	89
La agonía	97
El legado	99

CAPÍTULO III	
LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL PERÚ	103
La aviación comercial en el Perú	105
De la aviación civil a la aviación comercial	107
Los inicios de la aviación comercial en el Perú	109
La línea aérea nacional	112
Elmer Faucett: aviador solitario	117
La Compañía de Aviación Faucett	120
La Compañía de Bandera Nacional: Aero Perú	126
CAPÍTULO IV	
HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN EL PERÚ	129
La aviación militar en el Perú	131
Los orígenes de la aviación civil y militar	132
Los aerostatos	132
Los hermanos Wright	133
El desarrollo de la aviación militar	134
La aviación militar latinoamericana (1900-1914)	135
Aviación civil y aviación militar en el Perú	139
Los primeros esfuerzos formales de vuelo durante el siglo XX	140
El conflicto con el Ecuador	148
La aviación militar desde 1950	149
La aviación durante el gobierno militar	153
BIBLIOGRAFÍA	157
HISTORIA GRÁFICA DE LA AVIACIÓN CIVIL EN EL PERÚ	163

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no se habría podido realizar sin el auspicio y colaboración de dos instituciones. En primer lugar, el Aero Club del Perú, cuyo apoyo incondicional permitió el financiamiento de esta investigación. Quedó demostrado el interés e infinita paciencia de su Comité Directivo al llevarse a cabo la publicación de este libro, en especial al coronel FAP Carlos Varela Macera; también merece reconocimiento la contribución de la Universidad Alas Peruanas, que en la voz y obra de su rector, Dr. Fidel Ramírez Prado, apoyó la publicación y edición del texto, permitiéndonos convertir este sueño en realidad.

Conviene hacer mención, además, al equipo de Investigación de la Escuela Profesional de Historia de la Universidad Nacional Federico Villarreal, el cual apoyó en la recopilación de fuentes y selección de imágenes; a su coordinadora, la Lic. Kathy Bravo, y los estudiantes de la especialidad de Historia Carlos Jesús Ríos Rodríguez, André Blas Garibay y Michael Quispe Cruz, quienes con paciencia y cuidado hurgaron en los archivos del Instituto Riva Agüero, la Biblioteca Nacional del Perú, la Biblioteca de la Pontificia Universidad Católica y el Centro de Documentación Aeroespacial del Perú.

María Inés Valdivia Acuña

PRESENTACIÓN

Desde el 17 de diciembre de 1903 -año en que los hermanos Wilber y Orville Wright realizaron la hazaña de volar en un aparato más pesado que el aire, convirtiéndose en los primeros en recorrer una distancia de 255 metros en 12 segundos- se produjo un desarrollo vertiginoso en el campo de la aviación, tanto en lo que se refiere a su defensa como a su desarrollo.

En el constante esfuerzo que se generó, desde la hazaña descrita hasta su posterior desarrollo, el Perú siempre tuvo la oportunidad de aportar al mejoramiento de este nuevo descubrimiento, desde el punto de vista técnico, y con el fantástico impulso de pilotos de singular valía que permitieron dominar, poco a poco, el espacio aéreo, que dejaba de ser un misterio y se convertía en una realidad sin parangón en el desarrollo de la humanidad.

En el año 1910 el pionero de la naciente aviación, Jorge Chávez, realizó una hazaña mundial sin precedente al cruzar los Alpes en su frágil aeronave. Lamentablemente, cuando estaba próximo a aterrizar, sufrió un accidente y falleció cuatro días después. La hazaña, además de ser profundamente admirada, se convirtió en llama motivadora para que la mayor parte de naciones dediquen su atención y aporten importantes sumas de dinero para crear ambientes favorables al estudio y empleo de la aeronáutica en sus múltiples aplicaciones.

En este libro, que entregamos con el valioso apoyo de la Universidad Alas Peruanas, hemos querido precisar el aporte de la aviación civil y militar en el Perú dentro del contexto del

desarrollo histórico de la aviación mundial. Con ello pensamos contribuir al enriquecimiento del conocimiento que nuestros lectores tengan sobre la aeronáutica en el Perú y su valioso aporte al mundo aeroespacial en la realidad que vivimos y que, si bien nos debe llenar de orgullo a todos los peruanos, también debe servir de motivación para seguir participando y contribuyendo al futuro de esta maravillosa actividad relacionada al vuelo y al hombre que lo domina con inteligencia, en esa lucha permanente por el conocimiento, con razonamiento y lógica.

Por el Perú, siempre con amor y admiración.

Carlos Varela Macera

Presidente del Aero Club del Perú

INTRODUCCIÓN

El 23 de septiembre de 2010 se conmemoró la hazaña del cruce de los Alpes realizada por el primer héroe civil peruano vinculado a la actividad aérea. Joven, audaz e impetuoso, *Geo* Chávez se convirtió en un ícono para los jóvenes civiles y militares del mundo durante los años veinte. Nació en un siglo marcado por los cambios tecnológicos y el desafío a la naturaleza, en el momento en que los primeros recursos ofrecidos por el vuelo permitieron develar los secretos de la difícil geografía terrestre: elevadas montañas, caminos que permitieron reconfigurar el mapa del mundo y el descubrimiento de las características del cielo, siendo el viento, la altura y la oxigenación aspectos importantes para la exploración.

El avión fue uno de los descubrimientos que cambió nuestra forma de percibir la naturaleza. La humanidad siempre estuvo limitada a soñar que volaba, fue su más caro deseo desde la antigüedad, cuando dominaba el pensamiento mítico que nos remite a Dédalo y a su joven hijo Ícaro cuyas imponentes alas de cera fueron derretidas por los rayos solares, interpretando de este modo la sabiduría griega: que los ímpetus del hombre siempre iban a ser derrotados por la naturaleza. Siglos más tarde, y asido al pensamiento humanista, Leonardo Da Vinci creó, con la claridad que sólo poseyeron los genios, los planos de su máquina de vuelo, síntesis de arte, tecnología y ciencia.

En el Perú hubo personajes olvidados por la sociedad colonial como Santiago de Cárdenas, al cual haremos referencia en el primer capítulo de este libro. En el temprano siglo XX hallaremos las figuras del científico peruano Pedro Paulet o de inventores más universales como los hermanos Wright y el rico y aventurado Santos Dumont, todos ellos considerados pioneros de la aviación. Hombres que utilizaron todos los recursos disponibles de su tiempo para enfrentar el reto de volar.

El tránsito de la hazaña al hecho cotidiano, de la descripción geográfica de los viajeros a las descripciones de los misterios y ciencia del cielo, de las primeras vistas aéreas que nos dieron una imagen real de nuestro país a la ejecución de los primeros raid aéreos, del interés particular inicial a la política de Estado, fue difícil y riesgoso, llegando a cobrar muchas vidas humanas. Sus historias se han ido perdiendo en el olvido de los anuarios militares o incluso en el anonimato de las cifras.

La historia de la aviación peruana tiene hoy en día un gran reto: la recuperación de su memoria y la urgente reescritura de su historia desde una mirada contemporánea, una historia que le permita comprender los acontecimientos más allá de las hazañas individuales, en el marco del desarrollo colectivo y las implicancias de las acciones aéreas, forjando una industria bélica como elemento disuasivo para garantizar la paz y la afirmación de la ciudadanía militar en nuestras fronteras. Ya no es posible separar la historia militar de la historia social, del hecho contemporáneo.

Nuestra investigación está estructurada en cuatro capítulos. El primer capítulo presenta el corpus principal elaborado por el general FAP Fernando Lévano, con la asistencia del coronel FAP José Munte. En este capítulo se hace una reseña de quienes fueron los precursores de la aviación peruana. El autor se detiene en la interesante y desapercibida figura de Santiago de Cárdenas, hombre de fe y fuertes convicciones, a quien sus contemporáneos hicieron pasar a la posteridad a través de la mofa, y otros lo rescataron del olvido por medio de la tradición e incluso la literatura. Apreciamos parte de la dimensión de su obra y las dificultades que atravesó para que la sociedad colonial y el paradigma científico de la época reconocieran su aporte. Por lo tanto, este libro pretende constituir un póstumo homenaje a Santiago de Cárdenas, quien fuera recordado por Julio Ramón Ribeyro, no sin cierto velo de ironía, como “Santiago el Pajarero”.

Respecto al cosmógrafo mayor Cosme Bueno, se destaca la brillante carrera que tuvo como hombre de ciencia, su talento y su acucioso trabajo, marcado por cierto grado de escepticismo, propio de la ausencia de elementos visibles que le permitiesen contrastar las propiedades del vuelo.

En cuanto a Pedro Ruiz Gallo, su obra nos remite al siglo XIX y la conformación del estado republicano, en medio del desarrollo del estado nacional, y los conflictos políticos y bélicos que se suscitaron en ese periodo. Pedro Ruiz fue desde muy joven un hombre aplicado y un ciudadano ejemplar. El caso que se expone en este breve ensayo biográfico sirve para ilustrar el tesonero empuje de los jóvenes ingenieros y la búsqueda de conformar una ciencia militar aplicable a cuestiones prácticas de la ingeniería militar.

Por último, esta primera parte contiene breves alcances referentes a las biografías de Carlos Tenaud y Juan Bielovucic, pioneros de los primeros intentos de vuelo en el Perú. Jóvenes cuyos ímpetus dieron fe del riesgo de dicha actividad y de la tenacidad necesaria para concretar estos esfuerzos con éxito, ellos lograron hacer realidad la aventura de elevarse por unos breves momentos hasta llegar a mantenerse por largas y angustiantes horas en el aire. El accidente aéreo que sufrió

Tenaud (1911) y el drama de su agonía exigían por lo menos un reconocimiento biográfico, que esperamos se haya iniciado con esta obra, y nos invita a proponer a otros especialistas que hagan estudios más profundos en torno a este personaje.

El segundo capítulo contiene un estudio elaborado por el Gral. Fernando Lévano, en torno a la vida del insigne aviador Jorge Chávez. Es cierto que existen varias obras que detallan la existencia del joven aviador, pero, de todas, esta le hace justicia. Con lucidez, el autor utiliza acertadamente los recursos de la historiografía para explicar la importancia de ese nuevo tipo de héroes que fue surgiendo en el siglo XX: el héroe de las multitudes; y se interroga sobre las implicancias que tuvo la hazaña de Chávez para el Perú. Este personaje fue indudablemente un héroe civil, resultado de la emigración de ciudadanos peruanos al exterior, en una época de drama nacional, y un peruano que desde muy joven se reconoció como tal, convirtiéndose en uno de nuestros ciudadanos más universales, debido al unánime reconocimiento internacional de su sacrificio a favor del desarrollo de la aviación.

El siglo XX nos demostró el impacto del desarrollo tecnológico en el progreso económico. La creación de empresas dedicadas a la experimentación con los nuevos aparatos para el vuelo rindieron sus frutos, dando pie al desarrollo de la aviación militar y comercial. Sobre esta última, cuyo impacto ha sido relevante para nuestro país, el historiador Yobani González nos ofrece en el tercer capítulo una síntesis sobre las nuevas compañías de aviación que fueron apareciendo en el Perú, y los aviones que tuvieron. Nos demuestra con estadísticas de la época el notable avance de la aviación comercial, cuyo desempeño en el transporte de pasajeros y envíos comerciales hizo posible la integración y desarrollo económico del país, hasta llegar a constituirse en ícono del transporte aéreo en toda Latinoamérica, como sucedió con la compañía Faucett y, luego, con AeroPerú.

Por último, en el capítulo cuatro, se expone una breve historia de la aviación militar cuyo desarrollo me fue encomendado. Esta noble actividad expresó la visión compartida por civiles y militares sobre la necesidad de contar con una fuerza aérea sólida y moderna, con altos mandos y con cuadros técnicos preparados. Es también una historia de las relaciones internacionales y, en especial, de la competencia armamentista latinoamericana. Lo expuesto nos permitirá comprender el desarrollo de la aviación peruana al interior de los procesos políticos y bélicos que le tocó vivir a nuestro país. Momentos tan importantes como, por ejemplo, el vivido por el impacto de la primera y segunda guerra mundial hasta los terribles conflictos fronterizos que paradójicamente conllevaron a obtener nuestro primer héroe militar: Abelardo Quiñones, joven norteño, cuyos ímpetus y amor a la tierra que lo vio nacer hizo que, cual kamikaze y con el más absoluto desprendimiento, en cuestión de segundos, transformase un acto de servicio en un acontecimiento heroico que posteriormente dio pie al fortalecimiento institucional de la aviación militar peruana. Nuestro trabajo culmina en los años 70 cuando la aviación peruana queda definitivamente vinculada al desarrollo geopolítico mundial y al impulso estatal.

Como se apreciará, el tema es amplio y aún quedan muchas páginas por escribir. Este libro es un buen pretexto para que los investigadores se acerquen a las instituciones que albergan parte de nuestra historia republicana, redescubran nuestras fuentes y a los hombres que hicieron la historia, para hacerles justicia con la recuperación de su memoria a través de la inmortalidad de las palabras.

María Inés Valdivia Acuña



LOS PRECURSORES*

Fernando Lévano Castillo

CAPÍTULO I

SANTIAGO DE CÁRDENAS

Favores pidió a virreyes
Y no los pudo lograr;
En medio de tantas leyes
Fue su delito soñar,
Soñar con poder volar'

Durante el gobierno del Virrey Felipe Manuel Cayetano de Amat y Junyent Planilla y Vergos Castellbell Bonafila Desbosch y Erill (1761- 1776) se crea la Biblioteca de la Universidad de San Marcos, y se reforma la estructura curricular y administrativa de dicha casa de estudios. Se funda, además, el Convictorio de San Carlos en reemplazo de los colegios mayores.¹ En este contexto representativo de la ilustración de la época nace y se desarrolla Santiago de Cárdenas.

El mérito para incluir a Santiago de Cárdenas como parte de nuestra historia aeronáutica es haber nacido en Lima por propia declaración en el título de su obra publicada en 1762, *Nuevo sistema de Nabegar por los Aires sacado delas obserbaciones dla Naturaleza Bolatil por Santiago de Cárdenas Natural dela Ciudad de Lima enel Peru ilo dedica a su Amada Patria en onor de sus "Patriotas" año de 1762.*²

La obra fue publicada en una segunda edición de 1878 en Santiago de Chile por la Biblioteca del Centro Editorial, como un libro extravagante.³ Posteriormente, en 1937, con motivo de una Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, se publica una nueva edición de homenaje con la siguiente dedicatoria:

“La Delegación Peruana a la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, dedica esta obra del precursor Santiago de Cárdenas, a los Sres. Delegados Plenipotenciarios de los países acreditados a la Conferencia y a los Sres. Pilotos de las Escuadrillas extranjeras que se han asociado al homenaje que el Perú rinde a Jorge Chávez. Lima 22 de Setiembre de 1937.”⁴

1 Pardo Figueroa T. Carlos – Dager A. Joseph. El Virrey Amat y su tiempo. Lima 2004 p. 156

2 De Cárdenas Santiago Nuevo sistema de Nabegar por los Aires sacado de las observaciones de la Naturaleza Bolatil Lima 1937.

3 Vargas Ugarte Rubén S. J. Manuscritos Peruanos de la Biblioteca Nacional de Lima. T-III Lima 1940 p. 78.

4 De Cárdenas. Ob. Cit.

La obra es el resultado de la observación minuciosa de Santiago de Cárdenas del vuelo de las aves por el espacio de doce años,⁵ en su natural inclinación como él mismo lo expresa: “(...) en lo que mas me señale fue en construir barquitos, o Nabichuelos, en cometas, Boladoras y otros entretenimientos de esa Tela (...); la muerte de mi Pedre, me pribaron el Establecimiento; en fin de edad de 7. a 8. segun reflexiono conoci en mi una ynnata inclinación a ber bolar los Pajaros; de aqui se movio la contemplacion a todo cuerpo Bolatil.”⁶

Producto de las observaciones, De Cárdenas expresa su admiración al cóndor: “Alto Monarca del Eter Jeneroso Cuntur amigo de mi mui amado como quisiera en menos años aberte conosido”⁷ Sin embargo, el sustento de sus argumentos está referido a la observación del pájaro llamado tijereta, al que describe como: “Pajaro bien estraño i el ynstrumento de mi Ynbidia (...) Tijereta se mobio el animo a desear (si posible me fuera) el descubrimiento de la Nautica Aerea”⁸.

Aparentemente, el texto está estructurado para responder según el orden en que fueron presentadas, las observaciones a la propuesta del primer memorial (5 de noviembre de 1761), hechas por el catedrático de Matemáticas Dr. Cosme Bueno. Primero se dirige al lector para introducirlo en la materia de su solicitud, luego explica las láminas con los diversos dibujos.⁹ En esta parte dirigida al lector menciona que su trabajo es presentado junto con dos memoriales al virrey don Manuel Amat: uno el 5 de noviembre de 1761 y otro el 6 de diciembre de 1762, con el propósito de “(...) conseguir el descubrimiento de haser nabegable el Aire”¹⁰.

En la primera parte que denomina “Tratado Primero”¹¹ desarrolla las respuestas a las observaciones de su propuesta como si fuera un diálogo.¹² En el “Tratado Segundo” detalla los argumentos del diálogo, enumerando las objeciones del uno al treinta y nueve, con algunos errores en la numeración.¹³

Los argumentos evidencian que su propuesta para navegar por los cielos está sustentada en el conocimiento empírico más que en razones científicas, algunas ideas son interesantísimas y visionarias por la naturaleza de su razonamiento como, por ejemplo, las que se plasman en la propuesta relacionada con la proporción de las alas y el peso.¹⁴

5 De Cárdenas. Ob. Cit. Sin embargo, el mismo autor señala en la página 12 que fueron catorce años: “Catorse años e seguido este amargo destino apartado de todo trato cortesano...” Igualmente, en la página 165 en el diálogo desarrollado por De Cárdenas para responder una de las objeciones hechas a su propuesta “(...) mui particularmente an gastado catorse años en esta ocupacion (...)”.

6 Id. pp. 4-5.

7 Id. p. 35.

8 Id. pp. 5 y 8.

9 Id. pp. 29 y 70.

10 Id. p. 14.

11 Id. p. 32.

12 Id. p. 35.

13 Entre los errores se omite el número 7, el 32 debe ser 34 y el 33 debe ser 35, entre otros.

14 De Cárdenas Ob.Cit. p. 72

Alternadamente, las objeciones están agrupadas en “cuadernos” que extrañamente empiezan con el número 3,¹⁵ como si continuara al Tratado Segundo. La objeción N° 39 y final, da lugar a unas “Notas”,¹⁶ probablemente porque lo tratan de loco: “Se me a dicho que es freneci solo en pensar en tal y que presto dare en Loco”.¹⁷ Entre las respuestas, consideramos más representativa la que se cita a continuación:

“Nota 9. Locura Grande es presumir de saber aser desprecio del que parese que no sabe cuando sucese en sentencia de otros que mejor supo el Ignorante esta es una plaga tan comun entre principiantes que con este Bisio caminan los mas asta biejos. Cordura es del que sabe no despreciar al yndocto si enseñan cuanto se pueda y sera su nombre alabado y abra cumplido con una obra de misericordia”¹⁸

La parte final está dedicada a explicar las definiciones de los términos que emplea, entre ellos “aves imperfectas bastardas y legítimas”, los movimientos en general de las aves, planteando cuatro “mobimientos” principales y cuatro particulares. Los principales los explica en detalle como sigue:

1. “(...) el 1º son lo de ajitación ó aleteos se difinen tener alas para desprenderse de la tierra i darse ynpulso asta allar coluna de aire gonde grabitar. estando elebado para acelerar el mobimiento y aser mas potentes las lineas de el aire para conserbar el estado de grabitacion.
2. (...) sirbe para penetrar el aire ajitado cuando por su mucho ynpetu detiene el curso acortando o disgraduando el plano de las guias y salir abanti.
3. (...) los de desplanacion sirben para aserse una linea de perfil con el aire para que este no ynpida el mobimiento de penetracion
4. (...) es el de ynpotencia, este sirbe para bajar rapidamente con aseleracion como por la diagonal de un cuadrilongo o tras”¹⁹

Luego, describe los cuatro “mobimientos” particulares, producto de sus observaciones, y concluye detallando tres movimientos accesorios:

“(sobre el primer movimiento particular) esto es al aletear quiebran el cuerpo acia atras que aun biendolo con cuidado quasi no se persibe esto es formando una pala o remo de las guias afirmandose en el aire trasero para ayudar al cuerpo a el mobimiento que pascis”.

15 Id. p. 100

16 Id. p. 153. Son 15 notas en las cuales brinda ejemplos de locura en la vida cotidiana. Cada nota se inicia con: “Locura Grande (...)” y culmina con lo que al parecer sería en oposición, la cordura.

17 Id. p. 153

18 Id. pp. 158-159

19 Id. pp. 64-65

“el segundo particular es el de desplanacion recta, esto es formar la linea que dije y ynclinar la superficie como a desenso para sambullir debajo del aire y que con mayor prontitud y eficacia obre la penetrabilidad”

“el tercero particular es el de ynpotencia grabe este es aquel que quebrando las alas asia atras no solo por lo que mira al carpo como en lo general usan pero acortandose tanto de superficie pasan duplicadamente mas rapido que en el otro estado”

“el cuarto particular es el de encenrar, esto es colocando las alas en la misma posicion que estaban antes de quebrarlas atras se define este mobimiento de encenrarse por que aparese el cuerpo en un centro formando las alas una esfera conbexa”

“(…) ai otros tres mobimientos propios en todas las abes cuales son el de pico pescueso y cabeza. el de cola y las corbas y patas”.²⁰

A lo largo de su trabajo, en la parte del Tratado 2, De Cárdenas argumenta a manera de diálogo las respuestas a cada una de las observaciones hechas a su propuesta. En la numeración hay una omisión a los numerales 7 y 8, desconociéndose las causas.

Los argumentos a la observación número 2 resultan conceptuales para los tiempos actuales, afirmando que para volar es necesario dos materias: una, la máquina y otra, las alas, precisando que pueden ser de fierro o de madera. En efecto, lo fueron: la máquina devendría en el motor actual, y las alas, que en un principio fueron de madera, se hicieron a base de aluminio y, progresivamente, de materiales compuestos.

En el caso de la observación número 3, donde argumenta que para volar es necesario el movimiento de las alas, explica que las aves lo hacen de manera horizontal y el hombre lo hará verticalmente. La propuesta, como lo demuestra la aerodinámica, era imposible. Sin embargo, su imaginación encontraba una respuesta al problema.

A la observación 5: “el hombre no nacio para bolar y que tal pensamiento se opone a la Sagrada Escritura”²¹, que conforma un reparo dogmático de su propuesta, De Cárdenas responde: “El hombre nacio para quanto Dios se digna de consederle aun esto que nos parese ynposible dígallo el Comersio sobre las Aguas las Belas de los Nabios.”²² De Cárdenas encuentra una respuesta lógica para sus tiempos, haciendo una analogía con la navegación marítima. Busca demostrar que es posible navegar por el aire poniendo como ejemplo que el hombre tampoco nació sabiendo navegar por los mares y, sin embargo, lo hace con los navíos.

20 De Cárdenas. Ob. Cit. pp. 65-67

21 Id. p. 82

22 De Cárdenas. Ob. Cit. p. 83

El texto de Santiago termina en el asunto 22, “del movimiento de la cola”, cuando el personaje del cóndor toma la palabra y hace una reflexión final, a pesar, como lo indica la nota del editor, que Santiago dejó inconcluso su trabajo: “darete gusto poniendo cuanto este de mi parte y prometo que lo que asta aqui e tratado se debe mirar como ensallo que conduse a aser ber en que en este mobimiento esta la perfeccion de bolar y puedese pensar que aqui da principio el asunto por ser este el secreto de bolar para desirlo en brebe.”²³

Como resulta natural, la incomprensión y burla para unas ideas tan fuera de lugar para sus tiempos, fueron parte de sus preocupaciones:

“(..) i a mi se me miro como objeto de la farza. la turba inbento canticos al Bolador (qe. de este titulo se precian salbo los que de Amigos se ecrecientan) olvidando de todo punto mi nombre (...), lebanto al Pueblo una tal Balida, que nobles y plebellos con que el dia 24 Nobienbre, iba a bolar del serro Sn. Cristobal a la Plasa. a tanto punto llego la especie que no quedo persona en el retiro de su caza que no se aproximase al serro los unos, los otros a las asoteas, miradores, i terrenos asta que acabado el dia, se desengañaron, y yo en el estrecho de ebadirme del concurzo de el Pueblo, que me seguia, por medio del asilo de la Catedral de donde me trasladaron al Palacio por una escolta de soldados, a tales términos llego vna espesie fraguada de un negro (...)”²⁴

El trabajo de Santiago de Cárdenas fue entregado como un memorial al virrey Amat y Junyet con fecha 5 de noviembre de 1761, haciéndole saber que: “(...) por el espacio de 12 años se ha ocupado en las ficicas observaciones de los cuerpos Bolatiles a fin de el descubrimiento de la Nautica Aerea (...), i para ello ase saber a V Exa. su pensamiento si conbeniente fuere se digne de prestarle su Exselsa Atención humanandose a oyr los fundamentos que a ello le mueben (...).”²⁵

El virrey Manuel Amat y Junyet, con fecha 6 de noviembre de 1761, remite el memorial al doctor don Cosme Bueno, catedrático de Prima Matemáticas y Cosmógrafo Mayor del Virreynato, disponiendo: “(...) qe ollendo al Supr. le ministre el Auxilio correspondiente a su Proyecto”.²⁶

La respuesta tiene fecha del 6 de diciembre de 1762:

“(..) ynforme Dn Cosme Bueno = Ynforme = El catedratico de Mathematicas obedeciendo al Superior decreto de V. Exa., dize que al asunto que el suplicante propone es muy nuebo y digno de toda espectacion por las consecuencias que consigo ynporta paresele conbeniente el ultimo adbitrio qe. propone para qe. por este medio gose el Publico

23 Id. p. 277

24 Id. p. 17. Esta parte testimonial del propio De Cárdenas es mencionada por Ricardo Palma en Santiago el Volador como parte de la tradición.

25 Id. p. 15

26 Id. p. 15

la importancia de este negocio. Decreto = Lima y 6. de febrero de 1763 as. – no a lugar = El original de este memorial se alla en el Archibo del Sr. Duque de Sn. Carlos quien se digno de pedirmelo por buen afecto que a tal Sr. devo.”²⁷

Así, la propuesta fue desestimada. No queda rastros del camino que De Cárdenas siguió para concretar el apoyo a sus ideas, pero su tenacidad e imaginación precursora motivaron a Ricardo Palma a incluirlo en sus tradiciones como Santiago el Volador, rescatándolo para la historia.

27 De Cárdenas Santiago. Ob. Cit. p. 23

COSME BUENO

El doctor Cosme Bueno, por su participación en la evaluación del trabajo de Santiago de Cárdenas, es incorporado erróneamente a nuestra historia aeronáutica como precursor. Se le ha incluido en el presente capítulo debido al legado de sus obras, las cuales fueron publicadas como la *“Disertación sobre el arte de volar”* y *“Disertación Físico – Experimental sobre la Naturaleza del Aire y sus propiedades”*.¹

Cronológicamente, la *“Disertación Físico-Experimental sobre la Naturaleza del Aire y sus propiedades”*² fue publicada en 1758, tres años antes que el primer memorial de Santiago de Cárdenas. Este documento brinda información sobre las propiedades del aire hasta ese momento descubiertas por los sabios del mundo, entre ellas, la fluidez, la elasticidad, la capacidad de comprimirse y descomprimirse. Cosme Bueno desarrolla el tema de la gravedad, cita a Galileo y al discípulo de este: Torricelli, con su descubrimiento, el barómetro.

La obra de Cosme Bueno menciona a Hipócrates, para sindicarlo al aire como autor de nuestra vida y de nuestras dolencias, pero no hace ninguna alusión relacionada con la aeronáutica. El texto consultado está incompleto. Le sigue un fragmento de la *“Dissertación Physica experimental sobre la naturaleza del agua y sus propiedades”*.

En cuanto a la *“Disertación sobre el arte de volar”*, como el mismo Cosme Bueno expresa, está constituida por dos partes: *“Dos partes la componen. En la primera esforcé cuanto pude la posibilidad de volar en los términos en que la propone el autor, con las razones, en que generalmente se fundan los que han intentado navegar por el aire. En la segunda hice patente los fundamentos de los autores que la niegan.”*³

1 De la Jara Carlos. Historia Aeronáutica del Perú. Lima 1975 T - I p. 78

2 Bueno Cosme. Guía de Forasteros. Lima 1758.

3 De Odriozola Manuel. Documentos Literarios del Perú. T – III Lima 1872 p. 261.

Carlos de la Jara considera al doctor Cosme Bueno como precursor de la ciencia aerodinámica, al igual que lo hace Fernández Prada.⁴ Ambos autores se sustentan para ello sólo en la primera parte de su disertación a favor de la posibilidad de volar, la que concluye con la aseveración: “Todos estos hechos parece que prueban, en lo absoluto la posibilidad de volar.”⁵

Cosme Bueno nació en Belbher, reino de Aragón, el 9 de abril de 1711. Llegó al virreinato del Perú en 1730 y recibió el doctorado en 1750 desempeñándose como médico de presos del Santo Oficio de la Inquisición y de los hospitales de Santa Ana, San Bartolomé y San Pedro. En 1758 fue elegido catedrático de matemáticas y Cosmógrafo Mayor del reino; en 1768 lo nombran miembro de la Sociedad Médica de Madrid y en 1784 de la Bascongada. Murió el 11 de marzo de 1798⁶.

Entre sus publicaciones mencionamos *Geografía del Perú virreinal: Siglo XVII, Descripción de las provincias de los obispados y arzobispados del virreinato del Perú*, la revista *Almanaque peruano y Guía de forasteros*, *La cuadratura del círculo y el problema de la navegación*. Fue, pues, un erudito de la época, difícil de convencer con sólo la propuesta de un observador acucioso, al que lapida sentenciando: “Pero todas estas experiencias y fundamentos sólo sirven de alas para que vuele la imaginación y para que se precipite la razón de los que ignoran en qué consiste volar.”⁷

Otras versiones que circulan entre el mito y la leyenda de la época virreinal las encontramos en el testimonio vertido por José Hurtado y Villafuerte mediante carta escrita desde Arequipa el 20 de enero de 1810 y publicada en el periódico *Minerva Peruana* el 15 de febrero del mismo año. El autor de la carta relata haber ejercitado un cóndor haciendo cabalgar sobre él a dos muchachos, y después “(...) logro ver elevarse a uno que tenía 12 años de edad hasta la cumbre del más alto cerro de Uchumayo de donde volvió a su querencia trayendo al que lo montaba(...)”⁸. Hurtado pronosticaba que en siete horas el cóndor llegaría de Arequipa a Cádiz. A todas luces resulta una versión descabellada y fuera de todo sentido, sólo comprensible por el oscurantismo de la época. No obstante, completa nuestros antecedentes virreinales relacionados con la navegación aérea en la historiografía existente.

Estos casos aislados, algunos alucinantes, en un periodo de trescientos años, con el absoluto desconocimiento de lo que más tarde sería la tecnología aeronáutica, es nuestra herencia; si bien es cierto no llegó a constituir una mínima base que sirviera como lección para el presente, es

4 Fernández Prada Effio. *La Aviación en el Perú*. Lima 1966 Primer Tomo p. 38. Este autor menciona a Cosme Bueno contradictoriamente, primero lapidando la propuesta de Santiago de Cárdenas para navegar por el aire, luego opinando a favor sin tomar en cuenta el contenido de “Disertación sobre el arte de volar”.

5 De la Jara Ob. Cit. p. 85

6 De Odriozola. Ob. Cit. p. 10

7 De la Jara Ob. Cit. p. 89.

8 De Mendiburo Manuel. *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Tomo VI. Lima 1933 p. 323

innegable su aporte, a lo largo de la historia, a la aviación en el Perú.⁹ Luego vendrían tiempos más novedosos.

⁹ Los autores, en realidad los únicos, son: 1.- Fernández Prada, que incluye estos aspectos en el Título I Capítulo Único como precursores (Fernández Prada Ob. Cit.); 2.- De la Jara, que considera la existencia de nociones, conocimiento y sentimiento, como incipientes muestras de conciencia aeronáutica (De la Jara Ob. Cit. p. 119).

PEDRO RUIZ GALLO

El adelantado de la época republicana fue, por derecho propio, el teniente coronel Pedro Ruiz Gallo, quien publica en 1878 *Estudios Generales sobre la Navegación Aérea y Resolución de este importante problema con 25 Grabados*. Al igual que Santiago de Cárdenas, dedicó su esfuerzo a la patria como lo menciona en la dedicatoria de su obra al Presidente de la República, general don Mariano Ignacio Prado:

“Un día el Senado me negó la protección que tuve a bien impetrar de su munificencia, so pretexto de que no debía propender al sacrificio de un hombre, inutilizando de este modo mis esfuerzos. Hoy suplico a V. E. no propenda a la conservación de una vida que debo sacrificar en aras del amor a la patria; y en caso de que mi destino fuera el de sucumbir en una prueba más, no me importaría, pues moriría con la gloria de haber siquiera legado a las generaciones venideras, sino la completa realización de un gran invento, al menos, la iniciación de un problema, que una vez resuelto por uno de vuestros compatriotas, siempre proporcionaría a mi país la gloria que ha largo tiempo anhelo conquistarle (...).”¹

Hijo del coronel español Pedro Manuel Ruiz y de doña Julia Gallo, Pedro nació el 24 de junio de 1838 en la villa Santa María Magdalena de Eten. Durante su infancia quedó huérfano de padre y en su juventud perdió a su madre. Con aptitudes para la música y las bellas artes enfrentó la vida con el oficio de relojero. El 8 de febrero de 1855 llegó al Callao para ingresar al ejército y al año

1 El capítulo VI de Historia Aeronáutica del Perú, “El Primer Precursor de la Aviación Peruana en la Época Republicana” contiene una biografía de Pedro Ruiz Gallo (de la Jara 1937: 149). Fernández Prada sólo hace unos breves comentarios sin mencionar la publicación de su estudio sobre la navegación aérea (Fernández Prada 1983: 8). Otra biografía ha sido publicada con la autoría del Tcrl EP Roberto Vertiz, Telenta de Vertiz Elizabeth. CONCYTEC 1994.

siguiente inició su carrera como alférez de caballería. Su tío, el monseñor Pedro Ruiz, obispo de Chachapoyas, se convirtió en su consejero y protector.

Ruiz Gallo fue mecánico, músico, pintor, inventor, médico, explorador y militar. Luego de transitar por el oriente peruano y cumpliendo diferentes puestos construyó un reloj para la iglesia de Chachapoyas.² En 1866, ya de vuelta en Lima, participa en el combate del dos de mayo. Al terminar el episodio es ascendido al grado de sargento mayor por su actuación. Cuando el país retorna a la normalidad, Ruiz Gallo recibe el encargo de construir el famoso reloj para la Exposición Industrial de Lima.³

La personalidad de Ruiz Gallo puede entenderse leyendo su carta publicada en *El Comercio*, el 10 de julio de 1867, en la cual agradece la propuesta hecha en el Congreso por el diputado por Jaén Juan Luna, de enviarlo a Europa por cuatro o cinco años concediéndole un aporte económico para terminar el proyecto del reloj, en mérito a su iniciativa, dedicación y entrega. De la carta presentamos un extracto: “Humilde como el que más, solo me atrevo a suplicar al Sr. Luna que haga abstracción de mi persona, eliminando de su proyecto lo que se refiera a mi envío a Europa; sólo quiero la protección de mi obra y nada más”.

La Tesorería Fiscal de Lima le adelanta el dinero, pero lo descuenta de sus haberes. El presidente coronel José Balta, como resultado de una visita al taller, donde se interesó por su trabajo, dispone la asignación del financiamiento necesario para concluir el reloj. Este finalmente es terminado a inicios de enero de 1871 e inaugurado oficialmente con motivo de la Exposición Industrial de Lima el 1 de julio de 1872.⁴

El mérito de Ruiz Gallo es haberse adelantado a su época en el tema de la aviación, presentando una solución al problema de la navegación aérea y persistiendo en su proyecto hasta conseguir el dictamen favorable de las comisiones de ambas cámaras del Congreso Nacional en 1874, con la finalidad de conseguir un subsidio de 40.000 soles para financiar la propuesta.⁵ Luego de ser aprobado el proyecto en la cámara de diputados pasó a la cámara de senadores. El trámite quedó estancado por los procesos burocráticos, como un indicio de la falta de consenso a su proyecto,

2 Araujo O. Alejandro. *Próceres y Mártires Lambayecanos*. Centro de Estudios Históricos Militares 1947 p.14

3 La descripción que se hace del reloj corresponde a Araujo O. Alejandro (Ob. Cit.). Por otro lado, De la Jara Ob. Cit. menciona como fuentes para la biografía de Ruiz Gallo algunas obras del coronel Manuel Bonilla, Emilio E. de Armero y Ricardo Tello Devoto. Aparentemente, corresponden a una biblioteca personal porque no se han ubicado en la biblioteca de la PUCP, el Instituto Riva Agüero, el Centro de Estudios Históricos Militares del Perú o la Biblioteca Nacional del Perú.

4 Araujo O. Alejandro Ob. Cit. p. 18. De la Jara en Ob. Cit. p. 157, señala como fecha de la inauguración el 6 de diciembre de 1870. Es posible que se refiera a las pruebas anteladas con presencia de autoridades.

5 De la Jara Ob. Cit. p. 185.

carecía de interés, no había tiempo, tampoco dinero por la crisis económica declarada por el presidente Manuel Prado en abril de 1873.

Las ideas de Ruiz Gallo fueron plasmadas en una publicación que se imprimió en un taller del Callao, propiedad de Nicanor Nieto. Los trabajos concluyeron el 28 de julio de 1878, con una dedicatoria al Presidente de la República que empieza de la siguiente manera:

“Después de largos años de prolijos y profundos estudios, así como de grandes sinsabores y penalidades, tanto físicas como morales; blanco de la maledicencia engendrada por la envidia y la ignorancia; expuesto a todos los rigores de la fortuna y viéndome totalmente privado de recursos, y obligado por indisputable constancia y entusiasmo a atender más a mis labores que a mis intereses personales; tengo hoy la alta satisfacción de ver coronados mis esfuerzos; por haber concluido, de un modo positivo e incontrovertible, la teoría sobre el gran problema de la *Navegación Aérea*.”⁶

El diseño de su proyecto tenía por concepto imitar el vuelo de las aves, al igual que Santiago de Cárdenas. Como ahora se sabe, hubiera fracasado por los problemas mecánicos que representan las partes móviles para imitar el movimiento de las alas durante el vuelo. Sus grabados evidencian la desbordante imaginación y la ausencia de sustento científico:

“Este es el verdadero aparato aeronáutico, el aparato por excelencia que reúne en sí todas las propiedades que se han buscado hace tanto tiempo para realizar la *Navegación Aérea*. Es completamente mecánico y, en su forma, es la imitación perfecta de un ave, crece y decrece según convenga; así es que hay momentos en que se le verá muy grande, estando a mucha distancia, y otros, en que hallándose muy cerca, se divisará muy pequeño. Su construcción es de fibras preparadas ad hoc y de una naturaleza muy fuerte. El material que debe emplearse en formar el aparato es descubierto por mí y es impermeable.”⁷

Sus estudios, complementados con dibujos, descartan el globo, pero plantean otros modelos descubiertos por él que incluyen un motor: “Sin embargo de que merced a mis constantes estudios, que datan de 34 años de continuas meditaciones y experimentos prácticos, creo haber encontrado el gran motor capaz de dar solución al verdadero problema de atravesar el espacio en todas direcciones (...)”⁸

La descripción conceptual de su creación que aparece en el capítulo titulado “Aparatos superiores a los globos”⁹ habla del material impermeable supuestamente descubierto por él, pero en ningún lado menciona en qué consiste. Menciona también un motor sin explicar de qué se trata. En

6 Ruiz Gallo Pedro. Estudios Generales sobre la *Navegación Aérea* y Resolución de este importante problema con 25 grabados Callao 1878 Introducción.

7 Id. pp. 9 a 16

8 Id. p. 5

9 Id. p. 8

general, describe conceptualmente cómo volar; incluso las velocidades de operación, pero todas son descripciones teóricas que nunca puso en práctica. Esta realidad la confiesa el propio Ruiz Gallo cuando publica su libro:

“Treinta cuatro años de trabajo y ensayos constantes y tenaces meditaciones me dan la última y más íntima persuasión de que mi invento no es solamente una elucubración teórica, sino una concepción realizada y comprobada con experimentos prácticos, **que realizaré con facilidad y perfección**; y con la cual haré una revolución científica y social.”¹⁰

Ruiz Gallo, también según De la Jara, se mantiene al tanto del desarrollo de la navegación aérea en el mundo: opina, comenta, otras veces se opone al uso del globo aerostático, como ya señalamos. Debe notarse que las referencias no son muy claras en cuanto al medio de difusión de sus opiniones y la solidez de sus argumentos. Finalmente, consecuente con el destino escogido para su desinteresada y fructífera existencia, muere el 24 de abril de 1880 mientras construía torpedos “como tributo a la patria que tanto amó”. Dejó el legado de su inquietud, su imaginación, la sorprendente visión precursora de sus tiempos y una fe inquebrantable que declara con sentimiento a pesar del pesimismo y la incompreensión:

“Yo tengo una fe, si no profética, intuitiva; si no intuitiva, filosófica, si me son permitidas estas expresiones, de que realizaré mi obra. La mayor ambición de patriotismo y gloria artística me impulsa a emprenderla. Si mis cálculos y experimentos en su ejecución me salieren erróneos; si contra mis más ardientes esperanzas y profundos estudios, los resultados no fueran satisfactorios, protestaría solemnemente contra mí mismo, y quisiera que el mismo día que dé principio a mis trabajos, quedara abierta mi tumba para encerrar en ella mi vida y mis glorias adquiridas de antemano; es decir, si no puedo alcanzar para mi patria la gloria de que un hijo suyo, un soldado desconocido y sin instrucción, haya resuelto el gran problema de que el hombre pueda surcar el espacio en todas las direcciones, como Rey de la creación.”¹¹

Los restos mortales de Ruiz Gallo fueron sepultados en el cementerio Baquijano del Callao. A pesar del reconocimiento al momento de su muerte, sus restos estuvieron olvidados hasta 1940 que fueron trasladados a la Cripta de los Héroes. Por gestiones del coronel Manuel Bonilla, militar y escritor, también chiclayano como Ruiz, la base de la Fuerza Aérea en Chiclayo lleva ahora su nombre, y en mérito a su patriótico desempeño y sacrificio es reconocido como patrono del Arma de Ingeniería del Ejército.

10 Ruiz Gallo Ob. Cit. p. 14

11 Vertiz C. Cabrejos teniente coronel EP, Telenta de Vertiz Elizabeth. Pedro Ruiz Gallo: Una vida consagrada al servicio del Perú. Biografía ilustrada y documentada. CONCYTEC 1994 p. 260

CARLOS TENAUD POMAR

Las primeras evidencias de las raíces de la aviación nacional las encontramos en Carlos Tenaud Pomar¹. Desde 1909, trabajó en la Escuela de Artes y Oficios, en la construcción de una aeronave de su creación.² Al igual que Chávez, Tenaud nació en París, un 10 de julio de 1884, pero es peruano* porque sus padres nacieron en el Perú. La familia indudablemente había sido afectada por la situación económica del país: “¿Por qué empobrecieron o perdieron el antiguo realce económico los Tenaud y otros magnates de quienes hay ahora por cierto indistintos casos, descendientes de la más alta consideración, mientras otras de esas familias se han extinguido.”³

Su padre Julio Tenaud tenía propiedades agrícolas en el sur del Perú y el domicilio familiar en Lima, ubicado en la Av. Piérola pasaje N° 2 piso 10.⁴ Fracasados los intentos de Tenaud de volar en el artefacto de su creación, el gobierno, a propuesta de la Escuela de Artes y Oficios bajo la dirección de Pedro Paulet, gestiona su contratación conjuntamente con la del Dr. Ignacio A. Ramos y el Sr. Genaro A. Maghella, que se hace efectiva el 9 de setiembre de 1910, para dedicarse a la enseñanza teórico práctica en la recién creada Sección Aeronáutica del Departamento de Transportes de la Escuela, que estaba orientada al desarrollo de la aviación.⁵

1 De la Jara lo menciona como Tenaud y Pomar (1975: 485), mientras que Fernández Prada (1983: 51) y Basadre (2005: 43) únicamente como Tenaud Pomar. En el diario El Comercio de la época y las revistas Variedades e Ilustración Peruana también figura sólo como Tenaud Pomar.

2 Basadre Ob. Cit. T. 3 p. 43 e Ilustración Peruana. Año 1, 4 de abril 1909 N° 7 p. 146

3 Id. T: 11 p. 633.

4 El Comercio. Jueves 7 de setiembre 1911. Edición de la tarde.

5 Basadre Ob. Cit. T. 1 p. 233.

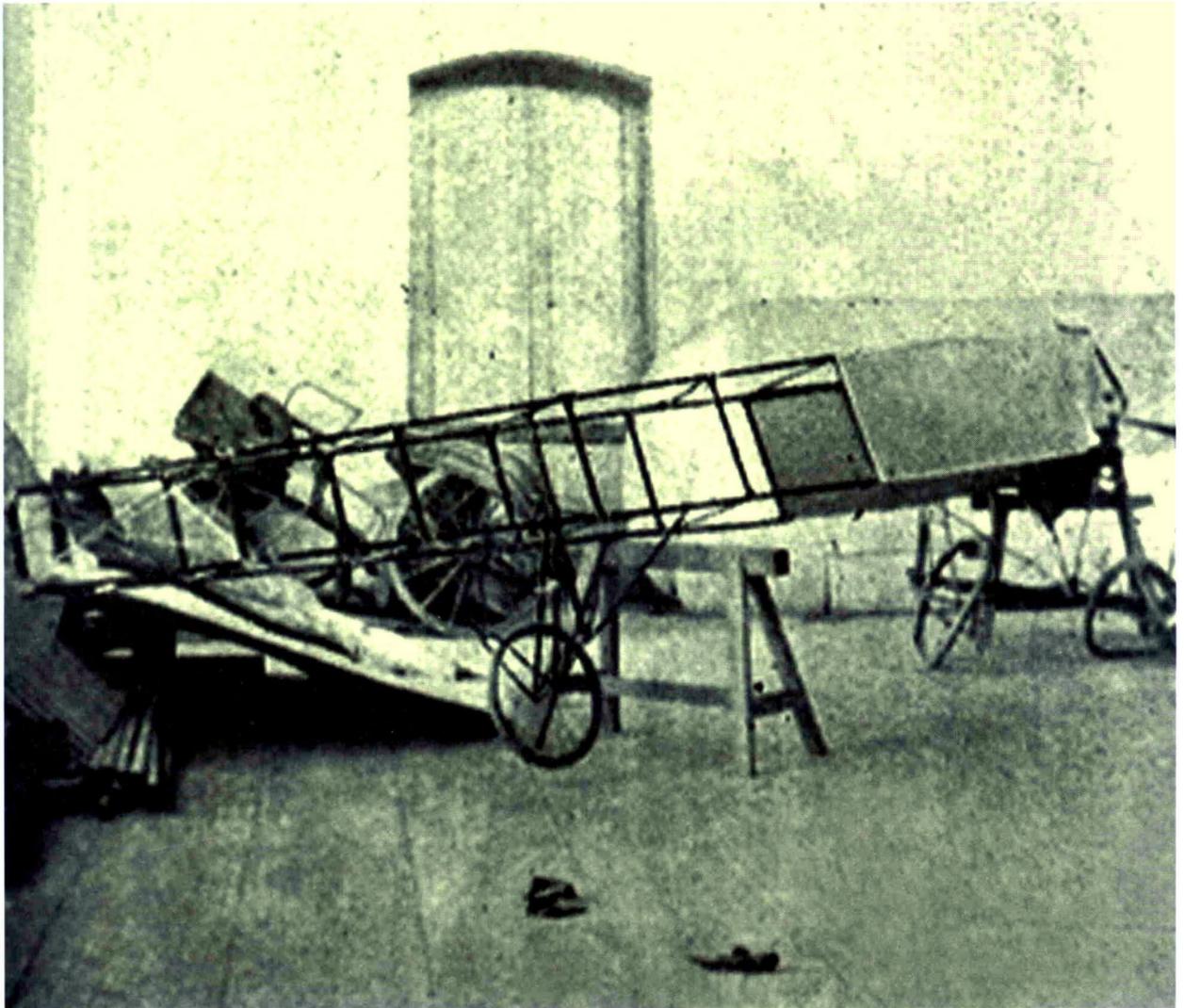
* de acuerdo a las leyes francesas,



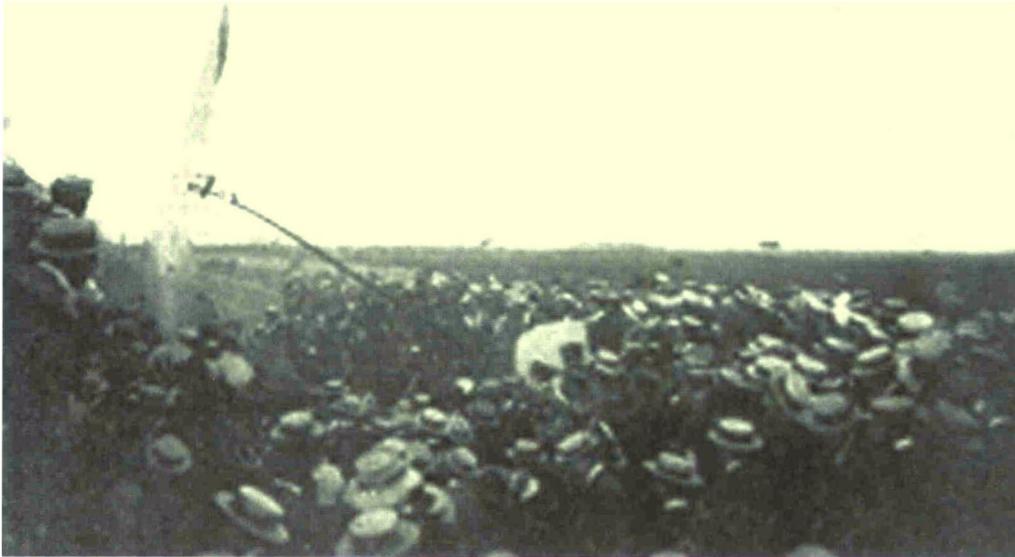
*Preparativos para el vuelo de Tenaud. Rev. Variedades,
Año 5, N° 55, 20 de marzo de 1909.*



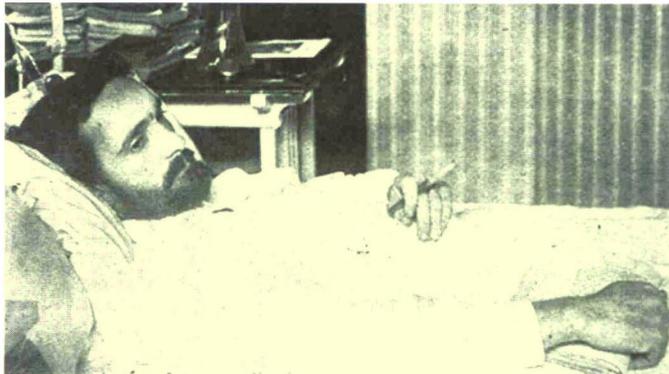
*Preparativos para el vuelo de Tenaud. Rev. Variedades,
Año 5, N° 55, 20 de marzo de 1909.*



El monoplano de Tenaud después del accidente. Rev. Variedades, Año 5, N° 55, 20 de marzo de 1909.



Accidente de Tenaud, monoplano colgando de un poste. Rev. Variedades, Año 5, N° 55, 20 de marzo de 1909.



Carlos Tenaud en el hospital luego del accidente. Rev. Variedades, Año VII, N° 152, 28 de enero de 1911.

Las primeras noticias de Chávez aparecen en *El Comercio* el 3 de marzo de 1910 dando cuenta de un vuelo que realiza de 50 metros de altura. Le siguen noticias sobre Juan Bielovucic y Roberto Martinet, este último nacido en Ancón pero de padres franceses. A ellos le sigue Tenaud. Probablemente, estas sucesivas noticias motivan al gobierno a enviar a Francia a los profesores de la Escuela de Artes y Oficios, Tenaud y Ramos, donde complementan su preparación con el curso de aviador.⁶ Tenaud obtiene su brevete en la escuela Bleriot de Etampes el 23 de noviembre de 1910 con el número de registro 298⁷

Con el apoyo económico de amigos, empresarios y, seguramente, con su propio peculio, Tenaud compra un Bleriot con motor Anzani⁸ y se embarca de vuelta a Lima llegando el 6 de enero de 1911 en el vapor Huasco, dos días antes de la llegada de Bielovucic.⁹ Recibe una calurosa bienvenida con ceremonial, pero no tan apoteósica como la que días después esperaba a Bielovucic. Acompañó a este en las visitas oficiales a las autoridades. Después vendrían otras marcadas diferencias.

A su retorno de Francia las condiciones para él fueron completamente distintas. A pesar de regresar del curso al cual había sido enviado por el propio gobierno, carente del más elemental apoyo, se ve obligado a buscar un lugar por su cuenta. Se instala en Limatambo acondicionando un potrero pequeño en longitud, con surcos de sembrío, rodeado de cables y próximo a una factoría de tranvías; mientras, Bielovucic ocupa un lugar en el Hipódromo de Santa Beatriz alquilado por la Liga Pro Aviación y goza de todas las facilidades.

A pesar del abandono y los inconvenientes, Tenaud arma su avión; adiestra a su personal en una inútil carrera contra el tiempo; Bielovucic vuela el 14 y el 15 de enero. Sin embargo, persiste en su objetivo convirtiéndose en una meta personal. En la prueba del 21 de enero sufre un incidente con los cables próximos al campo. Los diarios comentan la noticia y él contesta con una carta explicando los detalles y con otra dirigida a los responsables de los cables, pidiendo que hagan las correcciones del caso.

Efectúa pruebas el 29 de enero. El 2 de febrero en la mañana realiza un primer vuelo alrededor del campo. En una segunda salida el ala derecha queda atascada entre los cables de alta tensión que debían haber sido retirados. El avión se desvía hacia un poste, choca y cae a tierra. A consecuencia de la caída, Tenaud sufre una lesión en la médula que le origina una paraplejía traumática; padece

6 *El Comercio* del 18 de diciembre de 1910 publica una foto del Ing. Ramos en Issy les Moulineaux, con el Tnt F. Duarte, Legagneaux y Martinet.

7 De la Jara Ob. Cit. p. 238.

8 Este era un modelo igual al que usó Bleriot para cruzar el canal de La Mancha, con motor de menos potencia que el de Chávez.

9 *Ilustración Peruana*. Año III, 8 de febrero 1911 N° 71. El apremio debió ser motivado al enterarse del contrato con Bielovucic para volar en Lima.

siete meses de postración para finalmente dejar la vida el 7 de setiembre de 1911 a las dos y quince de la tarde.¹⁰

El Comercio del 7 de setiembre de 1911, edición de la tarde, informa sobre su deceso:

“(...) regreso a la patria deseoso de ofrendarle las primicias de sus empeños, nada encuentra listo, pero todo lo crea, todo lo organiza; del campo abandonado e inculto hace un aeródromo, adornado de tribunas y convierte sus primeros vuelos en verdaderas fiestas sociales (...). Ayer el mal hizo su crisis suprema. Carlos Tenaud perdió el conocimiento y entró en un lento sopor desgarrador. Ni una palabra, ni una queja <La caída, la caída> dijo, como una condenación, como una maldición a tanta injusticia y tanto daño.”

Las paradojas de la vida: mientras en el Hipódromo de Santa Beatriz todo era felicidad, el éxito sonreía, las palmas batían y los recursos abundaban; en Limatambo, por el contrario, con carencia de apoyo, se había perdido la oportunidad de ser el primero sobre Lima. Pero seguía la brega, la tenacidad, la ilusión, a pesar de la soledad y el abandono; había un desafío personal que cumplir. Quizás, algunos pensaron que con el viaje de perfeccionamiento a Francia, Tenaud estaba compensado. No contaron con su integridad; él tenía un compromiso que pagó con su vida.

Como una ironía, el señor Luis MacNulty, designado por la Liga Pro Aviación para el discurso de despedida, expresó: “[...] Nuestra patria necesita muchos que como Tenaud, no se arredren ante los obstáculos cuando su voluntad férrea les señala un campo de lucha en pos de un beneficio para el país y para la humanidad entera; esos hombres llenan con su historia todo un siglo [...]”¹¹

En sus funerales, la gente por iniciativa propia decide cargar el féretro para llevarlo a pie hasta el cementerio. Por la distancia sólo retiran las mulas y los asistentes jalan la carreta. Entre los voluntarios destacan los jóvenes obreros que asistieron al sepelio. Los discursos están a cargo de los representantes de las delegaciones asistentes, de las cuales se destaca algunas intervenciones:¹² “(...) a Carlos Tenaud, no se le olvidará nunca, su recuerdo vivirá en el teatro de sus hazañas, en la ciudad de las ilusiones (...)”, Carlos Bordo, representante del Concejo Provincial de Lima. “(...) Alma noble y valerosa, no se arredra ante los obstáculos que la indiferencia y el egoísmo de los hombres le presentan y vencíéndolas todas creo ver su ideal realizado”, Raul Goiburu, representante del Centro Universitario.

10 De la Jara Ob. Cit. p. 486. El Comercio del 7 de setiembre indica como hora de fallecimiento las dos y quince de la tarde; De la Jara, las dos y treinta.

11 El Comercio, sábado 9 de setiembre de 1991. Edición de la mañana.

12 Id.

Al conmemorarse el primer aniversario de su muerte, colocaron en el lugar del accidente una cruz de mármol sobre una base del mismo material, la cual estaba circundada por cadenas de fierro. En la inscripción se leía lo siguiente:¹³

A Carlos Tenaud. La Liga Peruana Pro-Aviación

Lima, 3 de febrero de 1912

Al reverso, sobre el mármol en bajo relieve, se leía un cuarteto de Luis Ulloa:

Aquí Carlos Tenaud vio que el destino
negó a su alada audacia la victoria;
pero te abrió magnánimo el camino,
¡Oh juventud!, del cielo y la gloria.

A un siglo de su muerte hay un trabajo pendiente de investigación para rescatar su obra del olvido, como gratitud a su significativo sacrificio.

13 La ceremonia se realizó con presencia del padre de Tenaud, Julio Tenaud, y el presidente de la Liga Peruana Pro-Aviación, general Pedro Muñiz. El accidente ocurrió aproximadamente a la altura de la cuadra 11 de la Av. Aramburú, en el distrito de San Isidro, por la sede del Instituto Geográfico Militar, distrito de San Isidro. En una visita que se realizó al lugar se constató que no quedan vestigios del hecho y que el personal del Instituto desconoce sobre el tema.

JUAN BIELOVUCIC CAVALIE

Nació en Lima el 30 de julio de 1889. Fue hijo del croata Juan Miguel Bielovucic y de doña Adriana Cavalie Le Bihan. A la edad de ocho años, por problemas de salud de su padre, su madre decide que viajen a Europa con la finalidad de procurar la mejora del Sr. Bielovucic en su tierra natal, con el apoyo de sus familiares. La acogida no fue cordial, sólo cortés y los problemas de salud del padre se agravaron hasta ocasionarle la muerte. Por decisión de la madre, nuevamente, abandonan Dubrovnik y se mudan a París, a casa de la hermana de la señora Adriana. Finalmente, la familia se establece en esa ciudad donde Juan crece y se educa.¹

A diferencia de Chávez, Bielovucic no era de clase adinerada ni heredero de fortuna alguna. Obtiene el bachillerato de Letras y Filosofía, pero su vocación es la aviación generando un problema familiar. Piensa en marcharse de casa, alternativa que es desechada luego de que su familia decide apoyarlo en su aventura. Con dinero familiar y la venta de algunos bienes consigue los fondos para matricularse en la escuela de los hermanos Voisin en Reims, iniciando así su carrera como aviador.

El 10 de junio de 1910 consigue el brevete N° 87. Es el tercer peruano en obtener una licencia; el primero fue Chávez (N° 33) y el segundo, Roberto Martinet (N° 78). Mientras desarrollan sus actividades en los cielos de Europa, en el Perú las inquietudes aeronáuticas están en plena efervescencia. El general Pedro R. Muñiz es el Ministro de Guerra y el principal impulsor de la aviación en el Perú. Reconoce su importancia y el vertiginoso desarrollo en materia aeronáutica por las posibilidades que se vislumbran, tanto para el uso general como para fines militares; propicia una reunión con el propósito de impulsar acciones y convocar voluntades. Como resultado se crea la Liga Peruana Pro- Aviación.

1 Una bibliografía sobre Juan Bielovucic puede encontrarse en *Bielovucic, Pionero de la aeronáutica castrense*. José Zlatar Stambuk, Lima, 1990

El 20 de octubre de 1910, en el marco del objeto de la Liga, el general Muñiz, presidente de la Liga, lanza un manifiesto a la Nación buscando despertar el entusiasmo y estimular su programa en todo el país; paralelamente, toma contacto con Bielovucic para traer aviones y poner en funcionamiento la primera Escuela Nacional de Aviación. Bielovucic no llega a Lima gratuitamente, como consta en el telegrama de fecha 25 de noviembre:

“Doy autorización a Casa Hart y Cía, de Lima, para recibir 25,000 francos al contado por mi cuenta, y depositar también a mi cuenta 25,000 francos, hasta la cancelación del contrato. 25,000 francos necesito para llevar dos técnicos, adelantando sobre el gasto total 12,000 francos. Suplico abonar dicha suma sobre los gastos de viaje y gastos de transportes, en el sentido de vuestro telegrama del 19. Venderemos los dos aparatos después de terminar el contrato. El precio de venta será el de costo o se tratará según el estado de los aparatos. Respuesta inmediata. Partiré el 1º de diciembre en el vapor Provence. Bielovucic.”²

El objetivo del general Muñiz era traer a Bielovucic con aviones adquiridos en Francia e iniciar exhibiciones aéreas para recaudar fondos; con los recursos solventarían una escuela para formar pilotos.

La presencia de Bielovucic en Lima debe distinguirse como un trabajo rentado. Para pagarle fue necesario hacer una colecta pública a cargo de la Liga Peruana Pro Aviación, con el general Muñiz a la cabeza. A pesar de no contar con el apoyo estatal inicialmente, los miembros de la Liga no cejaron en su empeño para superar los inconvenientes y promover la aviación en el Perú.

Indudablemente, Bielovucic había hecho de la aviación su profesión y sustento. No gozaba de la posición de Chávez, quien pudo dedicarse a la aviación como un ideal. Esta aclaración resulta pertinente para entender que Bielovucic estaba cumpliendo un contrato, a la vez que promocionaba la aviación nacional.

De acuerdo a su propia versión, él había comprado un Voisin por 20,000 francos en la primera quincena de agosto de 1910.³ Un año antes, como consecuencia del cruce del canal de La Mancha, en julio de 1909, el capitán Windham del ejército británico comenta que Inglaterra ya no es una isla y, en comparación, un Bleriot cuesta 7,500 francos mientras un acorazado, 50 millones de francos. Con ese dinero podría comprar 7,000 aviones y cada uno podría llevar dinamita para volar un acorazado.⁴

2 De la Jara Ob. Cit. p. 374

3 Id. p. 194

4 De Montoto y De Simón Jaime, Historia de la Aviación militar hasta la I guerra mundial Madrid 1993 p. 234.

Podemos apreciar otra versión referencial sobre los costos en la entrevista al coronel Félix D'Andre, miembro de la misión francesa, publicada en el diario La Prensa el 8 de setiembre de 1910. En ella, entre varios temas militares, menciona que un avión Demoisselle Santos Dumont cuesta 6,000 francos; un Bleriot, 12,500 francos;⁵ un Farman, 25,000 francos. Concluye que cuatro Farman sólo costarían 100,000 francos, el equivalente a 40,000 soles en moneda nacional.

Luciano Martini toca el tema de los costos cuando menciona desconocer cuánto pagó Chávez a Leblanc por su primer Bleriot XI, pero indica que uno nuevo costaba entre 20,000 y 30,000 francos (sólo el motor costaba 12,000 francos).⁶ Martini señala también las condiciones del contrato de Bielovucic con el general Muñiz y las califica: “Le condizioni, per quanto chiaramente asorbitanti, furono accettate”⁷. Señala, además, que el pago debía ser realizado antes de viajar a Lima. En relación al general Pedro Muñiz, Alfonso Quiroz lo identifica como un miembro del Partido Constitucionalista del general Cáceres, que en 1909 intervino para persuadir en la decisión de mantener el uso del fusil Mauser como arma oficial del ejército, en contra del propósito de reemplazarlos por los fusiles japoneses Arizaka.⁸

De acuerdo al contenido del telegrama, Bielovucic recibía en total 75,000 francos⁹ por venir a Lima; el costo no incluía las dos aeronaves que se venderían al término del contrato. La suma era el equivalente a tres Farman según la conclusión del coronel D'Andre, o a tres Voisin de los que el mismo Bielovucic compró a un precio de 60,000 francos, quedándole un saldo de 15,000 francos para comprar un Bleriot de 12,500 francos y un saldo de 2,500 francos a favor, que podría ser empleado en repuestos para respaldar la operación por un determinado número de horas de vuelo. Otra alternativa de compra con 75,000 francos era la adquisición de seis Bleriot a 12,500 francos cada uno. Notoria diferencia con Tenaud, quien, huérfano de apoyo y abandonado a su suerte, trajo un Bleriot por su cuenta y arriesgando su propia vida.

5 En relación a los 7,500 francos que menciona el capitán Windham, se refiere al modelo que voló el mismo Bleriot para el cruce del canal, la versión inicial con motor de tres cilindros. El Bleriot XI de Chávez tenía un motor de siete cilindros.

6 Martini Luciano Geo Chavez IL Primo trasvolatore delle Alpi. Verbania 2003 p. 91.

7 Id. p. 277. “Las condiciones por cuanto claramente exorbitantes, fueron aceptadas.” Traducción de Lévano Gutiérrez Paulo Fernando.

8 Quiroz Alfonso W. Corrupt Circles. A History of Unbound Graft in Perú. 2008 p. 220. Esta participación se enmarca en las relaciones de Leguía con el general Cáceres: “the patronage of General Caceres who symbolizes cynical corruption and absence of any moral sense” (Quiroz 2008: 220).

9 De la Jara en la p. 520 de su Ob. Cit. transcribe la carta escrita por el general Muñiz al ministro de Guerra y Marina, recordándole que el contrato de Bielovucic asciende a 3,000.0.0 de libras peruanas, que al cambio de la época correspondía a 75,000 francos (Boloña 1994: Anexo de Tablas).

Abonada la suma convenida, Bielovucic partió de Cherbourg, un puerto de Francia, en el vapor Normandie el 11 de setiembre de 1910; en Panamá cambió al vapor Ucayali.¹⁰ Lo acompañaban el piloto Henry Chaillery y el mecánico Pierre Schruck. Una vez en Lima, el 8 de enero de 1911, es recibido con una apoteósica bienvenida organizada por el Aero Club Callao, que incluyó un desfile con banda de músicos del colegio Salesiano, banda del Ejército, bomberos y delegaciones. En Lima, la recepción estuvo a cargo de la Liga Peruana Pro-Aviación siguiendo un programa que incluyó una columna de honor con la Caballería de la Escuela Militar, banda de gendarmes, delegaciones y comisiones. Luego del saludo al Presidente de la República y al Alcalde de Lima, un cortejo de honor lo acompañó hasta la Av. La Colmena, hoy llamada Av. Nicolás de Piérola, que sería su lugar de residencia.

Las ceremonias, naturalmente, estaban pobladas de los rimbombantes panegíricos propios del siglo XIX:

“Águila humana que, impasible y serena el alma flotando en el espacio, has visto de frente al sol sin conmoverte (...). Chávez y tú, almas gemelas que avizoró el destino, en el infortunio de la patria nuestra (...). El alma nacional, entonces esperaba ansiosa las hondas que veloces transmiten los hechos diarios de la vida humana (...). ¡Ya estas entre nosotros! Colmado se halla nuestro delirante ensueño. ¡Bienvenido seas! Gloria y honra de la patria nuestra.”¹¹

Se aloja en una zona del Hipódromo de Santa Beatriz (actual Campo de Marte) alquilada por la Liga al Jockey Club. Se instala con hangares, personal de la Escuela de Artes y Oficios y todas las facilidades. Como el telegrama no hace alusión a estos aspectos es de suponer que los gastos para tal efecto fueron asumidos por la Liga. Ya en el lugar, en menos de 24 horas arman el primero de los dos Voisin traídos desde Europa y lo dejan listo para la prueba. Era las 4 de la tarde del 14 de enero de 1911.¹² Por primera vez un avión se eleva en Lima; fueron 1000 metros de recorrido aproximado que alcanzó a verse desde el Paseo Colón¹³. Luego, toca tierra nuevamente rompiendo una de las ruedas del tren de aterrizaje.

La prueba oficial fue programada para el día siguiente. Asistieron el Presidente de la República Augusto B. Leguía, quien llegó acompañado de los ministros de Hacienda y de Guerra y Marina; el presidente de la Liga Pro Aviación general Pedro E. Muñiz y los miembros de la Junta Directiva de esta asociación.

10 De la Jara Ob. Cit. p. 277 y 375 menciona que partió de “San Nazario en la fecha indicada”, sin señalar fecha.

11 Fragmentos del discurso del Sr. Francisco de Rivero representante del Aero Club Callao (De la Jara Ob. Cit. p. 461)

12 Zlatar Ob. Cit. p. 119

13 El Comercio. 15 de enero de 1911



Terraplenando la pista de aviación en el nuevo aeródromo del Callao.

Preparando el avión del Bielovucic. Rev. Variedades, Año VII, No 151, 21 de enero de 1911.



El primer hangar en el nuevo aeródromo el Callao.

A las 11:51a.m. del domingo 15 de enero de 1911 el avión despegó para realizar el ceremonial del primer vuelo en el Perú dirigido por un peruano, coronando el trabajo de la Liga y su Junta Directiva. El primer paso, mejor aún, el primer vuelo estaba hecho. Fuimos los primeros, ya que los vuelos anteriores efectuados en Buenos Aires y Santiago estuvieron a cargo de extranjeros.

Los días posteriores continuaron con los vuelos promocionales en el siguiente orden:

- 19 de enero: sobre la ciudad de Lima por 16 minutos sobrevolando la Plaza de Armas.
- 21 de enero: sobre el campo de Limatambo donde estaba Tenaud; otro sobre el Callao sobrevolando los cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.
- 22 de enero: espectáculo aéreo en el Hipódromo de Santa Beatriz con venta de entradas. Vuelo con el primer pasajero, el barón coronel Félix D'Andre, miembro de la Misión Militar de Francia.
- 29 de enero: Lima – Ancón con aterrizaje (38 minutos de vuelo).
- 30 de enero: Ancón – Lima (20 minutos de vuelo).

Los vuelos se convirtieron en algo habitual, hasta el otro hito memorable: cuando por primera vez en Sudamérica vuelan las mujeres. El 3 de marzo acompañan a Bielovucic las damas limeñas María Caridad y María Laura Agüero Bracamonte, Ana Navarro Mar, María Luisa Guislain y de Roubaix¹⁴

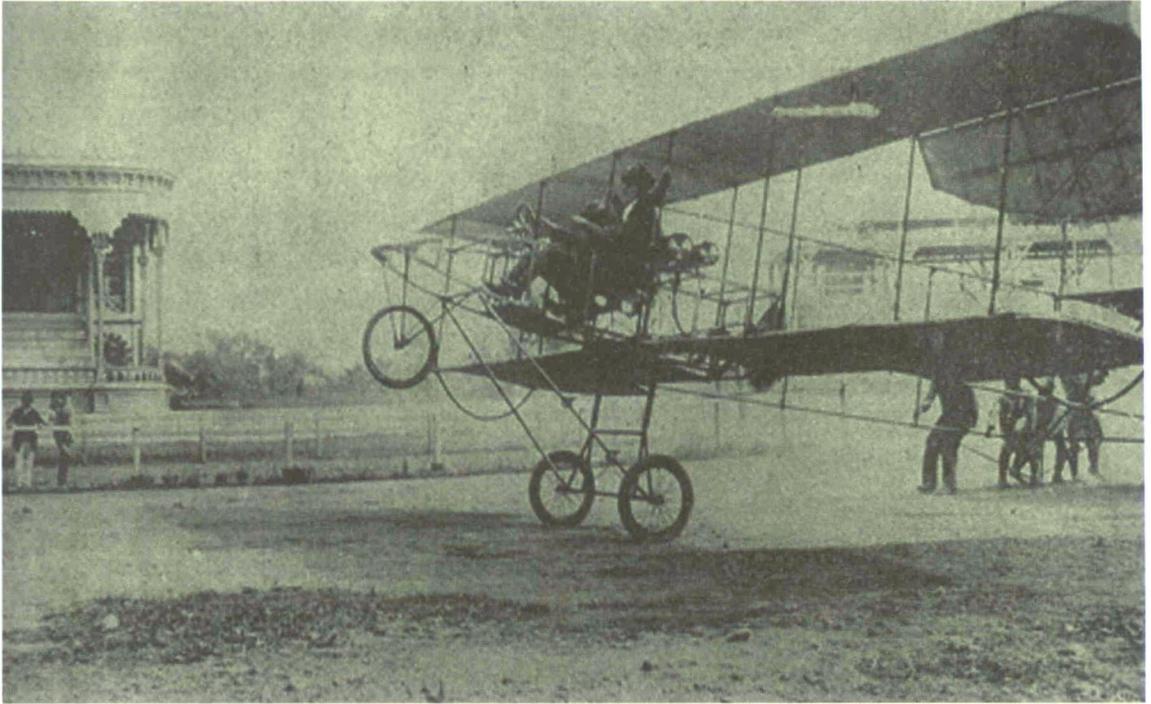
El 4 de marzo de 1911 se inaugura la Escuela Nacional de Aviación en el Hipódromo de Santa Beatriz, siendo designado como su director e instructor Juan Bielovucic; se inician las primeras clases teóricas; durante los días siguientes se inician los vuelos de instrucción. El 29 de marzo dejan el hipódromo y se trasladan a un campo apropiado en la Mar Brava, que se destina exclusivamente a las actividades de la Escuela dejando el hipódromo. Las clases se reinician el 9 de abril y poco después se suspenden por el término del contrato con Bielovucic y su gente.

Por decisión del gobierno, Bielovucic recibe la clase de alférez del Ejército como reconocimiento a su labor. Al término del contrato le conceden el grado de sub-teniente de reserva del Ejército y el nombramiento de agregado militar *ad honorem* en la Embajada del Perú en Francia.¹⁵ Empeña el viaje de regreso a Europa despidiéndose mediante una nota publicada en los periódicos con fecha 11 de abril, en la cual atribuye como causa “las circunstancias anormales para la ciudad.”¹⁶ Debido

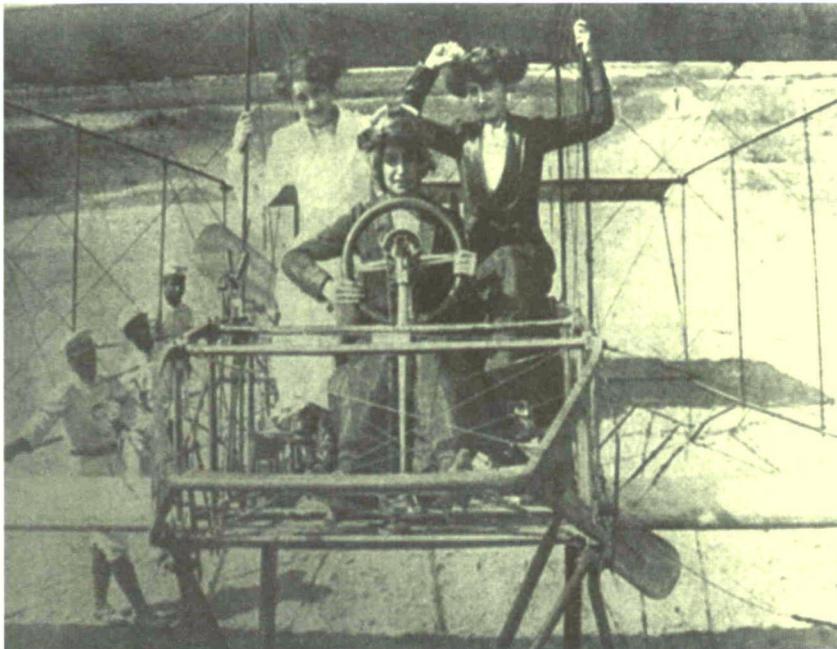
14 Zlatar Ob. Cit. p. 135

15 Por no ser un tema directamente vinculado con el eje central de esta investigación, no se ha profundizado para determinar si los grados otorgados a Bielovucic estaban contemplados en el ordenamiento normativo del Ejército, pero se presume, por las circunstancias, que tuvieron un carácter político más que meritario, porque su actividad correspondía a un contrato comercial.

16 Las circunstancias anormales que menciona hacen alusión a la turbulencia política generada por las elecciones parlamentarias (Basadre 2005 T 12: p. 259).



Juan Bielovucic volando en su "Voisin" junto a la señora María Caridad Agüero de Arrese. Rev. Mundial, N° 508, 15 de marzo de 1930.



Ana Navarro de Beck, María Caridad Agüero de Arrese (al volante) y María Laura Agüero de Hernández. Rev. Mundial, N° 508, 15 de marzo de 1930.

al corto plazo del contrato firmado con Bielovucic y el número de alumnos (doce), ninguno de ellos pudo terminar su instrucción y calificarse como piloto, menos aún, como instructor para continuar con el relevo.

En cuanto a las aeronaves, Bielovucic dejaba un Voisin accidentado y sin repuestos, el futuro sin pilotos y sin aviones se presentaba trágico y frustrante. Sobre la situación De la Jara escribe:

“La Escuela Nacional de Aviación tuvo apenas un mes de vida, la juventud entusiasta que acudió a ella para brevetarse de pilotos aviadores fue lastimosamente engañada al no poder realizar ni siquiera uno de sus alumnos su primer vuelo sólo. La ciudadanía se sintió defraudada en sus expectativas y dejó de aportar su generosa contribución para el sostenimiento del programa de desarrollo de la aviación en el país que se proponía realizar la Liga; y, esta patriótica institución, lamentablemente entro en receso.”¹⁷

La costosa aventura había terminado: no duró ni un día más; ni una hora más. No quedó ningún piloto ni tampoco alguna aeronave¹⁸. La alternativa pagada por el Estado estaba postrada (Tenaud), la aeronave sin costo, destruida. Mal comienzo, dura lección, el cercano sacrificio de Chávez con su ejemplar conducta parecía una ilusión.

De retorno en Francia, Bielovucic continúa con sus actividades aeronáuticas. El 25 de enero de 1913 cruza los Alpes en un avión Hanriot – Ponnier con motor Gnome de 80 HP (el de Chávez sólo era de 50HP):

“Salvo la altura que alcance, mi ruta fue, hasta ese último punto Simplon, la misma seguida por Chávez; en este punto Chávez no pudo remontarse lo suficiente a fin de seguir la línea recta y se vió obligado a pasar por las gargantas del Gondo; mientras que yo pude ascender hasta 10,500 pies (3,290 metros), máximo alcanzado durante todo el vuelo; pasé sobre el Monscera y pronto dominé el valle de Ossola.”¹⁹

Al declararse la Primera Guerra Mundial se incorpora como soldado raso en el ejército francés. En el transcurso alcanza el grado de subteniente y el 27 de agosto de 1915 es felicitado por su desempeño en la escuadrilla M.S. 26.²⁰

17 De la Jara Ob. Cit. p. 535

18 Id. p. 608, menciona que al fundarse el Aero Club de Lima sólo existían dos aviones: uno de Montero y el otro de Burga. Bielovucic trajo dos Voisin y a su partida quedaron los dos accidentados.

19 Zlatar Ob. Cit. p. 199. Tomado de Pearson Magazine. La misma referencia encontraremos en De la Jara Ob. Cit. p. 582

20 De la Jara Ob. Cit p. 233

Previamente, el 14 de agosto de 1915, había sido inscrito en la Legión de Honor como Caballero, por haber cumplido numerosas y difíciles misiones, además de ejecutar peligrosas tareas de reconocimiento.²¹ Posteriormente, el 11 de julio de 1930, mediante decreto del Presidente de la República Francesa, es nombrado miembro de la Orden Nacional de la Legión de Honor en el 2º grado de Oficial, como “Piloto Aviador”²²

El 9 de marzo de 1930 retorna a Lima por vía aérea desde Talara, reencontrándose, entre otros, con Juan Leguía Swayne, el otrora niño, hijo del presidente Leguía que conoció en 1911 durante su estadía en Lima para la creación de la Escuela Nacional de Aviación. Lo encuentra convertido en Comandante asimilado de la Marina e Inspector de Aviación Naval y Militar; era el último año del oncenio de Leguía. Durante su permanencia, solicita que por sus méritos se le otorgue un grado militar de mayor jerarquía en el cuerpo de reserva de la aviación, con pase inmediato a la disponibilidad.

La solicitud sigue su trámite y el 7 de abril de 1930 se le confiere, mediante Resolución Suprema, la clase de Teniente Comandante de Reserva de Aviación, con la opinión singular del Inspector General de Aeronáutica teniente comandante José Villanueva:

“Desgraciadamente la gran masa del País se deja llevar por sentimentalismo, desconociendo las regulaciones del Cuerpo i sería objeto de crítica en los diarios i aún de muchos funcionarios públicos el -no ha lugar- i como prácticamente el grado que se le concediera sería sólo de honor, me inclino a que se acceda, pero indicándose que pasa al Retiro definitivo i que esta Resolución no sirva de precedente a fin de evitar posteriores casos análogos.”²³

Siete años después, en 1937, durante el gobierno del general Benavides, Bielovucic retorna al Perú por encargo del Congreso. En esta oportunidad, el Cuerpo Aeronáutico, a propuesta del Comandante General de Aeronáutica, le otorga la “Cruz Peruana de Aviación de Primera Clase”. Asimismo, el gobierno lo designa en comisión ad honorem a Europa para el estudio de los adelantos en materia aeronáutica.²⁴

En abril de 1948, Bielovucic regresa al Perú como una premonitoria despedida. En esa ocasión es condecorado con la Orden del Sol del Perú en el grado de Comendador, y el Aeroclub del Perú lo declara socio honorario vitalicio. En agosto de ese mismo año regresa a Francia. El 14 de enero de 1949, el mismo día que realizó el primer vuelo sobre Lima pero treinta y ocho años más tarde, deja de existir en Chaillot. Sus restos descansan en la iglesia de Saint Pierre en Neuilly, Francia.²⁵

21 De la Jara Ob. Cit p. 235

22 Id. p. 240

23 Id. p. 368 a 372

24 Id. pp. 373 a 376

25 Id. p. 309

JUAN RAMÓN MONTERO MEYERHÜBER

Manuel Montero y Elguera, su esposa, Emilia Meyerhüber, y su familia residían en Londres por la misión oficial que este desempeñaba en representación del gobierno peruano. Paralelamente, se ocupaba de actividades relacionadas con la minería, atendiendo negocios personales. Durante la estadía de la familia en Londres nace Juan Ramón Montero, un 26 de junio de 1890.

Terminada la misión, la familia regresa a Pisco, ciudad en la que Juan realiza sus primeros estudios escolares; prosigue en el Colegio Católico City Hall en Estados Unidos de Norteamérica y concluye con los estudios secundarios en la Academia Militar de Preeskil, también en Estados Unidos. En su discurrir por el mundo recalca en Francia y siguiendo los pasos a Chávez, a inicios de 1912 ingresa a la escuela de Bleriot en Pau (Francia) para ser piloto aviador por su cuenta.

El 9 de marzo de 1912 obtiene el brevete de piloto del Aero Club de Francia, quinto después de Chávez, Bielovucic, Martinet y Tenaud. Una vez calificado, participa en diferentes eventos de Francia y Estados Unidos ganando experiencia y alternando con los mejores pilotos del mundo. El 16 de diciembre de 1912, con 22 años de edad, retorna al país en el vapor Palena acompañado de su mecánico francés Marcelo Tournier (graduado en la Escuela de Aviación Nieuport), su monoplano Bleriot (N° 9)¹ adquirido de su peculio y una ganada experiencia, para demostrar a sus compatriotas lo que había logrado

La noticia de su llegada renueva las esperanzas en la colectividad, especialmente en los miembros dispersos de la suspendida Liga Peruana Pro- Aviación. El general Muñiz, que aún continuaba

1 De la Jara Ob. Cit. p. 543 y 546. Datos biográficos de Montero y descripción de su avión. Debe aclararse que la denominación N° 9 para el avión de Montero no existe, debe ser producto de una confusión, los modelos son X, XI, XI-2, XI-3. Por la descripción del motor Gnome (De la Jara escribe Giome) de 50 HP y siete cilindros corresponde al modelo XI. Tampoco sería el número de cola, porque en la figura de la p. 558 se ve claramente el N° 17 en la cola. Otra confusión se aprecia en la figura de la p. 546. La leyenda dice: "Montero al lado de su Farman". Montero no tenía ese tipo de avión, el suyo era un Bleriot.

como presidente de la Liga, convoca una reunión para el 7 de diciembre en la Sociedad de Ingenieros para tomar acuerdos con relación a los fines de esta asociación.

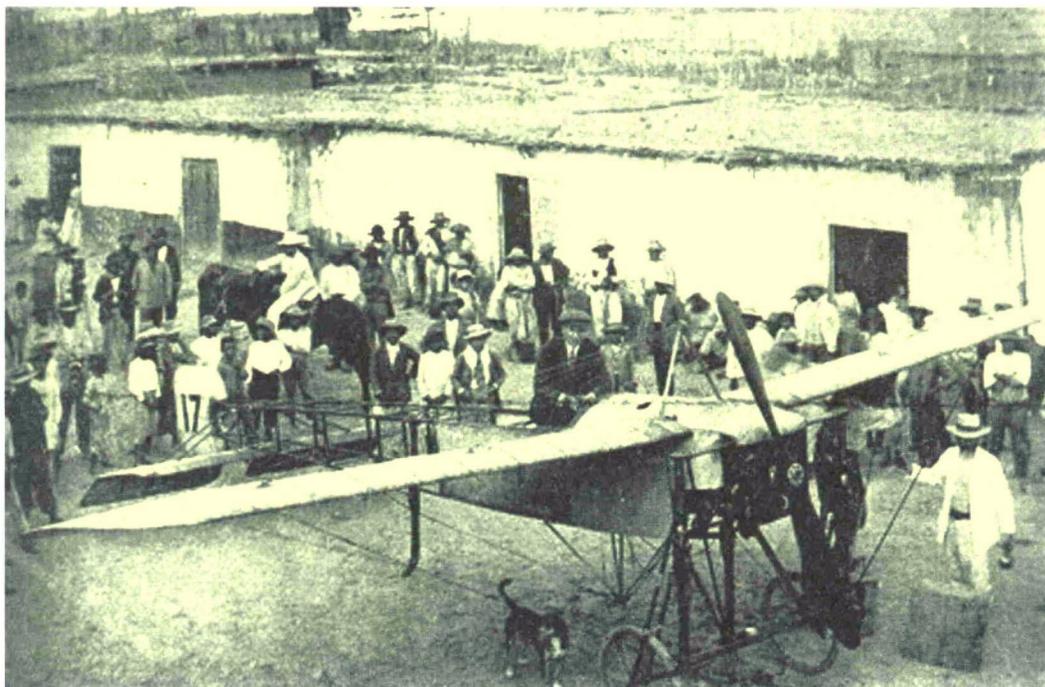
El Ing. Rodolfo Zapata, miembro de la Comisión de Reorganización de la Liga, recibe a Montero. Esta vez no hay ceremonias, bandas de músicos ni encendidos discursos. En su lugar, a lo largo del camino, la gente le tributa espontáneamente una calurosa bienvenida. El entusiasmo por la aviación renace. Acompañado de una comitiva de la Liga, Montero visita protocolarmente al Presidente Billingham, al ministro de Guerra y Marina general Enrique Varela, a los directivos de la Liga y al director de la Escuela de Artes y Oficios.

Como resultado de las visitas, se compromete a brindar su apoyo para reiniciar los vuelos en la Escuela de Aviación en Bellavista. El director de la Escuela de Artes y Oficios designa personal calificado para armar el Bleriot. El sábado 28 de diciembre, doce días después de su llegada, Montero realiza su primer vuelo a las cinco de la tarde; sobrevuela Bellavista, el Callao y la isla de San Lorenzo; al cabo de veinte minutos aterriza y recibe la aclamación de los asistentes al evento y de los vecinos que estaban agolpados en el lugar, entre los cuales se encontraban los cadetes de la Escuela Naval.

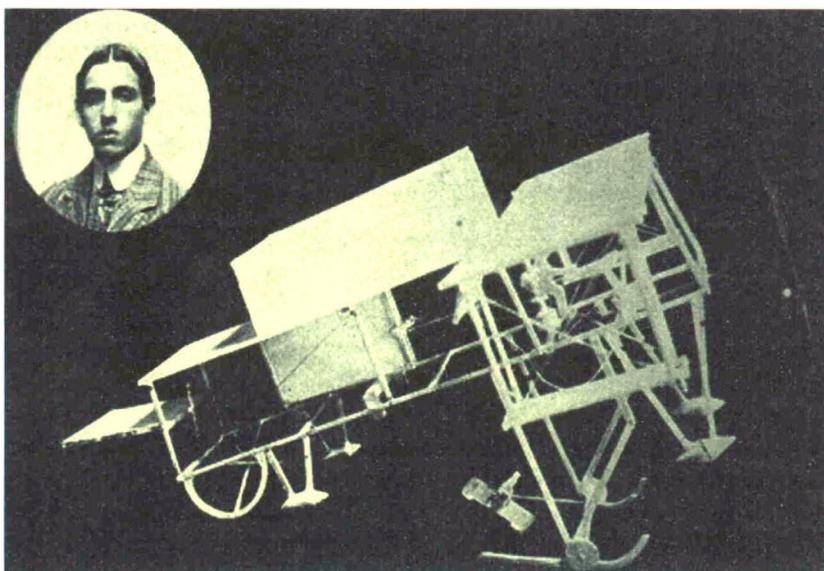
El 30 de diciembre repite el vuelo por menos tiempo, limitado por la neblina. El 2 de enero, con la presencia del presidente de la República, su comitiva oficial y el numeroso público congregado, realiza maniobras sobre el aeródromo a fin de que las autoridades puedan apreciar las posibilidades del progreso de la aviación y la Escuela pueda ser reabierta. Posteriormente, el 9 y el 12 de enero, se programan y realizan espectáculos en el hipódromo de Santa Beatriz, alternando con las carreras de caballos y con la participación del aviador chileno Eduardo Molina Lavín, cuya intervención se frustró por problemas en el motor de su aeronave. Las exhibiciones logran despertar nuevamente el entusiasmo e interés del público por la aviación y Montero es distinguido como socio honorario de la Liga.

La familia de Montero era propietaria de la hacienda Caucato en Pisco; ello lo motivó a preparar el raid hacia ese destino. Con dicho propósito, y con la colaboración de la Sociedad Geográfica de Lima, las Capitanías de Puerto, estaciones telegráficas y corresponsales de prensa, planificó la ruta, los campos de aterrizaje y el auxilio mecánico. Para el efecto, designa a su cuñado, el Sr. Alberto Recavarren León, como encargado de la preparación del aeródromo en Cañete, y a su mecánico Tournier, que se quedaría en Lima, le pide mantenerse listo para acudir en su auxilio con los repuestos que se pudieran requerir durante el trayecto.

El plan de vuelo inicial comprendía dos días divididos en dos etapas: la primera abarcaba el tramo Lima – Cañete, aterrizando en las pampas de Imperial para el reabastecimiento de combustible y luego poder proseguir a Chincha, en donde pernoctaría. Al día siguiente, comenzaba la segunda etapa: el tramo Chincha - Pisco.



*El raid Lima-Pisco del aviador Montero durante su escala en Cerro Azul.
Rev. Mundial, Año IX, No 263, 15 de marzo de 1913.*



*Modelo de aeroplano
del inventor Ricardo
Montoya.*

El 11 de marzo despegó del campo de Bellavista para sobrevolar La Punta y el Callao, y luego dirigirse a Lurín. A las 09:02, luego de cuarenta y cinco minutos de vuelo estimados, aterriza en Chilca.² En la tarde continúa el vuelo, pasa por Mala a las 16:35 horas. Después de una hora de vuelo aproximado cerca a Cerro Azul, el motor presenta problemas con las bujías, que lo obligan a buscar un lugar apropiado en la cercanía, aterrizando en pampa Lobos, a la altura del kilómetro 127 de la actual autopista al sur, cerca de Cerro Azul.

Debido a lo avanzado de la hora deja el avión en pampa Lobos y duerme en Cerro Azul. Reparado el desperfecto, el jueves 13 de marzo a las 08:00 horas, cuando se eleva durante el despegue, siente una fuerte trepidación y el avión cae a cuatro o cinco metros de altura. El piloto queda ileso pero la hélice se rompe quedando inservible. Luego de las comunicaciones pertinentes, la tarde del viernes 14 el mecánico Tournier sale del Callao con los repuestos.³

El domingo 16 Montero vuela sobre Cerro Azul probando los trabajos de reparación; permanece hasta el 19, día en que continúa a las pampas de Imperial en Cañete. Ahí realiza vuelos de demostración y recién el 22 de marzo a las cinco de la tarde despegue con dirección a Chincha, aterrizando en la pampa de Ñoco luego de cincuenta y cuatro minutos de vuelo. Nuevamente por la expectativa de la aeronave, su estadía en esa localidad se prolonga hasta el 24, día en que continuó el vuelo aterrizando en el fundo de su propiedad: la hacienda Caucato, al noreste de la ciudad de Pisco. Le tributan homenajes y un empleado de la hacienda le obsequia la Cruz de Malta confeccionada en oro. El 25 de marzo continúa con las exhibiciones en la hacienda para luego dirigirse al puerto de Pisco. El 26 ejecuta las demostraciones en el puerto y concluidas las maniobras dispone el embalaje del avión para enviarlo a Ica por ferrocarril. En Ica, las demostraciones son programadas para el 30 de marzo. El Concejo Provincial por acuerdo de sesión del mismo día le otorga una medalla de oro.

La breve, ejemplar y fructífera carrera de aviador de Juan Ramón Montero llega a su fin por presiones familiares, especialmente provenientes de la madre, quien, ante los riesgos y el peligro constante que representa las actividades aéreas, le expresa sus temores y lo persuade de no continuar.

2 De la Jara en Ob. Cit. p. 567 menciona como la causa del aterrizaje en Chilca una falla de motor. El Comercio en su edición del 15 de marzo de 1913, informa que fue obligado por las condiciones de la atmósfera. Al respecto, para ingresar a la zona de Chilca por la ruta costera existen estribaciones de la cordillera que llegan hasta el mar. La existencia de estas características particulares de la superficie del terreno genera fuertes corrientes de aires ascendentes y descendentes, y en consecuencia, turbulencia. Montero debe haberse sentido preocupado por el excesivo movimiento y decidió aterrizar en Chilca. Afirmamos ello porque, poco después, prosiguió el vuelo hacia Cañete sin auxilio de ninguna naturaleza.

3 El Comercio viernes 14 de marzo de 1913. Edición de la tarde. La comunicación de Montero manifiesta entusiasmo y confianza en el triunfo, espera los repuestos de Lima para continuar.

Sin embargo, Juan Ramón no se desliga del apoyo a la Liga Pro-aviación, dona su Bleriot y junto con su familia participa con el 25% del aporte para donar a la Aviación Militar un avión en nombre de la provincia de Pisco. Mediante el Decreto promulgado el 11 de julio de 1913, el presidente Billinghurst aprueba la creación de la escuela de aviación de la Liga y asigna partida presupuestal para su funcionamiento (5,550.00 libras peruanas). Juan Ramón Montero es designado Director. Los fondos nunca llegaron y transcurrido un año, fueron entregados bonos del tesoro por la suma prometida. En conclusión, la escuela no pasó de ser un proyecto con buenas intenciones y Montero nunca ejerció el cargo.

Cincuenta años después, en marzo de 1963, con motivo del cincuentenario del raid a Pisco, la Fuerza Aérea del Perú representada por su Comandante General impuso las Alas de Oro y el brevet de piloto Honoris Causa a Juan Ramón Montero Meyerhüber, en reconocimiento a su aporte a la aviación nacional.⁴ Luego, el olvido cubriría con su manto a este hombre y su aporte a través de la historia.

Pero no sólo pilotos aviadores dejaron su legado en los albores de la aviación nacional. También encontramos incipientes muestras de iniciativas para la fabricación, en una etapa en que la tecnología aún era rudimentaria. El propio Carlos Tenaud fabrica un monoplano en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios a finales de 1908, fracasando en el intento de hacerlo volar⁵.

La novedad del nuevo descubrimiento y el inicial apoyo del gobierno que premiaba este tipo de iniciativas con estudios en el extranjero, promovieron la fabricación de aviones que no pasaron de ser modelos. Entre los fabricantes se encuentran Ricardo Montoya, Luis Lores, Enrique Torres, Julio Fernald y Alfredo Nalvarte en Lima;⁶ Rómulo Burga en Inglaterra;⁷ Mariano Aguilar Pastor en la Escuela de Artes y Oficios; el capitán de corbeta ingeniero Ricardo Figueroa San Miguel en Huánuco; también, el teniente Juan O'Connor y Oscar Insúa Escobar.⁸ En Tacna, Adán R. Solórzano, mecánico natural de Lima, construyó un modelo de biplano de 1.40 m de largo por 1.30 m de alto.⁹

A fines de 1910, también fueron fabricados planeadores de diseño elemental, algunos de los cuales llegaron a volar brevemente. Los experimentos estuvieron a cargo de jóvenes audaces que, guiados por su entusiasmo y desbordante imaginación, no se detuvieron hasta hacer realidad un sueño. Es el caso de Enrique Odriozola, Manuel Santa María y el teniente Máximo Lagos Fuentes; también, Manuel Angosto y Andrés Barbe construyeron y volaron sus artefactos. En enero de

4 De la Jara Ob. Cit. p. 563

5 Variedades Año V 20 de marzo 1909 N° 55 p. 55

6 De la Jara Ob. Cit. p. 563

7 Id. p. 610. Burga trabajó en un monoplano con motor Gnome para la Marina de guerra en Lima pero nunca consiguió hacerlo volar.

8 Id. pp. 392 a 399

9 Variedades Año VI 10 setiembre 1910 N°132 p. 1128



*Adán R. Solórzano y su biplano. Rev. Mundial, Año VI,
No 132, 19 de setiembre de 1910.*

1911, César Morales, Carlos Freundt y Eliseo Bellina volaron en el planeador construido por Barbe.

Al margen de estos protagonismos individuales, y a falta de una política de Estado para la promoción y desarrollo de la aviación, la Liga Pro Aviación primero y el Aero Club del Perú después tuvieron a su cargo esfuerzos aislados que no se concretaron en positivos y definitivos avances. La Primera Guerra Mundial (1914-1918) forzó una suerte de receso que culminaría con la creación del Servicio de Aviación Militar mediante Decreto Supremo publicado el 28 de enero de 1919. La designación de oficiales del Ejército y la Marina para formarse en la Escuela de Aviación Militar de la República de Argentina, que se incorporaron en 1916, fue el paso previo a la etapa de la creación del Servicio de Aviación Militar. Los pioneros habían marcado el camino; ahora vendría otra etapa de la historia.



JORGE ANTONIO CHÁVEZ DARTNELL*

Fernando Lévano Castillo

CAPÍTULO II

LA FAMILIA

Héroe: no sé la audacia que te llevó hasta el cielo;
héroe: no sé el castigo que te estrelló en el suelo,
sobre el que indiferente la bóveda se cierra;
pero en ritual elogio se eleva mi voz triste;
porque un minuto, un solo minuto, al fin, viviste
lo desdeñosamente más lejos de la tierra.

José Santos Chocano

En agosto de 1884, los últimos soldados chilenos abandonaban el país por el puerto de Mollendo. La ocupación terminaba; el Perú había perdido el guano y el salitre, y sufría las consecuencias económicas de la excesiva emisión de billetes que se había iniciado en 1875, con la finalidad de pagar la expropiación de las salitreras y afrontar el déficit fiscal. La gran depreciación del billete fiscal obligó a la mayoría de los bancos a declararse en quiebra, especialmente los bancos hipotecarios. La desmoralización del mercado hipotecario había llegado al máximo.¹ En el campo, bandas armadas de campesinos habían tomado haciendas y ganado, aplicando la justicia por mano propia en represalia a los supuestos colaboracionistas de las tropas chilenas². La economía, la guerra civil entre el coronel Andrés Avelino Cáceres y el coronel Miguel Iglesias durante la ocupación chilena y las consecuencias de la guerra con Chile habían sembrado una incertidumbre generalizada y el futuro se tornaba sombrío y sin esperanza.

Manuel Gaspar Chávez Moreyra (1840-1908),³ su esposa María Rosa Isabel Ramona Dartnell Guisse (1849-1903)⁴, el hijo mayor Felipe y algunos familiares, como tantos otros, emigran a Francia buscando estabilidad y con la esperanza de encontrar un mejor futuro para su familia.

1 Quiroz Alfonso W. Banqueros en conflicto. Estructura financiera y económica peruana, 1884-1930 pp. 29 y 71.

2 Contreras Carlos/Cueto Marcos. Historia del Perú Contemporáneo, 2007 p. 172

3 Manuel Chávez Moreyra era parte de una familia con negocios en la industria y la banca a mediados del siglo XIX (Martini Luciano 2003 p. 16). Este periodo es considerado como la aparición del capitalismo, relacionado con empresas públicas o del Estado dedicados a la venta del guano y a la construcción de ferrocarriles, así como con bancos ligados al movimiento fiscal. (Basadre Jorge 2005, T-7 p. 188).

4 Por línea materna, Jorge Chávez es nieto de Mercedes Guise Valle Riestra de Dartnell, hija del almirante Martín Jorge Guise (Basadre 2005. T-13, p. 36 y Romero P. Fernando 1994 pp. 179, 318 y 319).

Había empezado a forjarse el destino de Jorge Chávez. Su familia se establece en París y su padre es reconocido como un acaudalado banquero peruano⁵. El acta de nacimiento N° 2026 del décimo séptimo distrito de París de fecha 16 de junio de 1887⁶ registra el nacimiento de Jorge Antonio Chávez el 13 de junio a las 10 de la noche en el domicilio de sus padres, calle Jouffroy N° 83. Actúan como testigos los señores Emilio Althaus de 58 años y Jules Coquillard de 43 años.⁷

Sus hermanos mayores eran Felipe, Manuel y Juan Valentino y los menores, María Delfina Josefa y Pedro Gerardo. A la muerte del padre, los hermanos, fundan la sociedad *Chávez Hermanos* que sustituye las actividades del padre, constituidas por banca de negocios sobre todo con el Perú, que le permitieron un status elevado de vida y dejar una herencia considerable a la familia. La sociedad creada contaba con una oficina en París y otra en Lima⁸. Probablemente, la oficina de París estuvo a cargo de Manuel mientras que Felipe asumió la responsabilidad de la empresa en el Perú. El otro hermano, Juan, es mencionado por Barzini: “Otro hermano suyo, de más edad que Jorge, ese mismo que hemos visto pálido y lloroso a la cabecera del moribundo, dirige la oficina parisiense. El banco está bajo la firma social <Chávez Hermanos> (...)”⁹.

5 Barzini Luigi. El vuelo que surcó los Alpes en Romana Gens ne la terra de “Los Incas” Set. 1937 N° 42 p. 89.

6 Gagliardi Oscar, mayor general FAP. La Hazaña de Jorge Chávez. 2001-2010 CD-ROM.

7 Durante la búsqueda de los registros consulares de París para ubicar la inscripción de Jorge Chávez como peruano, en el Archivo General de la Nación-Periodo Republicano, sólo se encontraron los documentos provenientes del Ministerio de Relaciones Exteriores (París) a partir de 1976, de los cuales los correspondientes al periodo 1970-1997 estaban incompletos. En el archivo histórico de RR. EE. no existe documento alguno sobre la inscripción del nacimiento de Jorge Chávez. La revista *Label France* N° 49 del 1 de agosto de 2003 (www.diplomatic.gouv.fr) contiene una entrevista, ahora disponible únicamente mediante caché de Google, conducida por Daniel Bermond a Patrick Weil, Director de Investigación del Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS), bajo el título “French Nationality: a convoluted history”. El entrevistado menciona que desde 1803 estaba vigente el Código Civil de Napoleón, elaborado con la participación de los distinguidos juristas de la oposición Francois Tronchet y Joseph Siéyes bajo el principio del Jus Sanguinis. Mediante este principio, el hijo de padres franceses nacido en el extranjero tenía derecho a reclamar la nacionalidad francesa, pero los hijos de extranjeros nacidos en Francia conservaban la nacionalidad de los padres. Esta norma recién fue cambiada en 1889. Sobre el cambio de la norma se puede consultar un artículo publicado en el *New York Times* el 6 de agosto de 1889 “Citizen ship in France. A new law which clashes with american ideas”. Jorge Chávez, nacido en 1887, era peruano de acuerdo a las leyes francesas.

8 Martini Luciano. *Geo Chavez Il primo trasvolatore delle Alpi*. Tarara Edizione, Verbania 2003 p. 17. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando.

9 Barzini. Ob. Cit. p. 89.

Otra mención al respecto hace el mismo Barzini cuando cita las palabras de Jorge Chávez durante su postración en el hospital San Biaggio, luego del accidente:

“Se parece mucho, estos dos hermanos: solamente que el aviador se afeita por completo mientras el hermano tiene dos bigotes rubios. Ayer, en un periodo de lucidez, el herido había dicho bromeando a Duray:

-Bueno, ya llegó el buen momento para dejarme crecer el bigote y cubrir la cicatriz de mi labio”¹⁰.

No podemos afirmar con certeza que Manuel dirigía la oficina en París porque Juan, el hermano que seguía a Manuel, también usaba bigote, como se puede apreciar en una foto del cortejo fúnebre en París. Juan escribe una nota de recuerdo sobre su hermano a solicitud del diario milanés *Corriere della Sera*.¹¹ Más tarde, Juan sería director del banco Gibson en Lima, que en 1960 patrocina la publicación de Chávez (Geo Chávez, el primer transvolador de los Alpes), con motivo del cincuentenario de la hazaña¹².

A la muerte de Jorge, Felipe se encontraba en una hacienda de Junín a donde le hicieron llegar la noticia¹³. Fue Felipe, cuando residía en Niza, quien autorizó mediante carta de fecha 18 de octubre de 1956 el traslado a Lima de los restos mortales del héroe de la aviación nacional¹⁴. El hijo de Felipe, Felipe Chávez Blaker, fue el último descendiente directo de la familia entrevistado por la revista *Aviación* en su domicilio, en el distrito de Miraflores¹⁵.

Una novia, según Garrido Lecca, o amiga por versión de Barzini, cuyo nombre ha quedado en el misterio, visitó a Chávez el tercer día de su estancia en el hospital:

“La víspera de su muerte llegó su hermano desde París, a quien reconoció, le sonrió y le apretó la mano (...). Con anterioridad a esto y cuando aún estaba consciente, recibía a su novia, quien había llegado prontamente de París”¹⁶.

Podemos encontrar otra referencia a la enigmática dama en la descripción que hace Barzini de la escena de la agonía de Jorge Chávez:

10 Id. p. 73.

11 *Corriere della Sera* Milán, 30 de setiembre 2010, *Ricordo Intimi del Fratello di Chavez* p. 3.

12 La publicación es una reedición de *Romana Gens ne la terra de “Los Incas”* de setiembre de 1937 N° 42 por la Editorial Ausana Lima 1957.

13 *El Comercio*, 28 de setiembre de 1910.

14 Homenaje de la FAP al Precursor de la Aviación Nacional. Lima 23 de setiembre de 1957, p. 16.

15 *Revista Aviación* N° 462 Octubre 1985.

16 Garrido-Lecca Frías Guillermo- Gastón Garreaud Dapello. *Jorge Chávez Un Héroe del Siglo XX* 1991 p. 80.

“En una esquina, sobre una mesita, hay dos ramos de flores que una amiga del pobre Chávez le había llevado ayer y que los médicos han hecho quitar del cuarto. Su presencia se vuelve lúgubre cuando la muerte aletea ahí cerca. Ahora se marchitan, parecen casi como un símbolo de la última esperanza (...). Estalla un sollozo en un ángulo del cuarto. Allá hay una mujer que la poca luz del ambiente no nos había dejado vislumbrar. Sentada, con la cara entre las manos, comprime el llanto que la sofoca. Sus cabellos negros caen descompuestos sobre la frente. Es la amiga de Chávez que le ha llevado ayer el humilde homenaje de las flores.”¹⁷

Sin despejar las dudas en cuanto a la identidad de la persona, Martini¹⁸ también menciona la presencia, el 25 de setiembre, de una dama muy querida al aviador que un día antes de su visita había enviado un telegrama con un mensaje “de dolor y esperanza de vida”.

No sólo la vida sino también un amor quedaron truncos. Cuantos sueños y esperanzas de vida familiar no se realizaron y dejaron paso a la historia.

17 Barzini Ob. Cit. p. 70 y 72. Otra mención a una extraña dama refiere también Enrico Margaroli en su artículo *L'audace volo di Geo Chavez e le Muse scatenate*, publicado en la revista *Oscellana Anno XL N° 2 Aprile-Giugno 2010* p. 96. El autor comenta la obra de Timmermans “*Aufzeichnungen, Flug und Tod des Geo Chavez*” editada en Múnchen en 1940 y re-editada en cuatro CD el 2006. La obra está escrita en primera persona, como si la narrara el mismo Chávez. En la obra da cuenta de una pequeña aventura con una dama de cabellos rubios y ojos azules, huérfana de madre, residente en Domodossola y cuyo padre trabajaba en un puesto impreciso de la organización del vuelo. Timmermans la presenta como la musa inspiradora que responde al nombre de Angelina Capone. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando.

18 Martini Ob. Cit. p. 221.

GEO CHÁVEZ

Nacido en la opulencia pero con espíritu tenaz, el ingeniero Jorge Antonio Chávez Dartnell era un joven sencillo, osado, valiente, dedicado y metódico, que solitario en su gesta para cumplir con sus anhelos, a pesar de la brevedad de su vida y su corta carrera, constituye nuestro primer héroe civil del siglo XX. A diferencia de otrora, cuando el héroe era el resultado de una epopeya que permitía aquilatar las cualidades, el joven Chávez se convierte en héroe a través de un fugaz y único gesto heroico.

Chávez era un joven lampiño y pálido.¹ Tenía 23 años cuando inició el camino a lograr su sueño, tenía 1.66 m de estatura, 65 kg de peso, cabello rubio cenizo y ojos azules claros. Era apuesto, de musculatura bien desarrollada, correctamente proporcionado y de excelente salud.² Chávez era francófono. Inicia sus estudios escolares en el Lycée Carnot y prosigue en el Lycée Charlemagne.³ Estudia tres años en L'Ecole d'Electricité et Mécanique Industrielles y obtiene el título de Ingénieur⁴

Como atleta escolar gana las competencias interescolares de 1,500 metros planos durante tres años consecutivos. En la etapa de educación superior, durante sus estudios en l'Ecole Violet, fue campeón de 400 m con vallas y de 1,500 m planos. En 1907, representando al Racing Club

1 Barzini O. Cit. p. 5.

2 Garrido Lecca Ob. Cit. p. 17.

3 El Lycée Carnot se llamó hasta 1894 Ecole Monge; uno de los profesores era Pierre de Coubertain creador de las olimpiadas modernas. Probablemente, su influencia le permitió a Chávez desarrollar su inclinación al deporte y descubrir sus aptitudes para el atletismo. El liceo contaba con un gimnasio con grandes instalaciones de estructura metálica diseñadas por Gustave Eiffel, ex alumno de dicho centro graduado en 1855. En su homenaje colocaron un busto, al lado del gimnasio; el 7 de mayo de 1911 fue develada una placa en homenaje a Chávez. Los últimos dos años Chávez estudia en el Liceo Carlomagno los cursos preparatorios para la universidad. (Martini Ob. Cit. p. 18).

de Francia, obtiene el título de campeón de la ciudad de París en la prueba de 400 m planos. En competencia contra la representación del South London Harriers gana la carrera de 1,200 m planos. También integra un equipo francés de rugby como titular, para participar en un evento contra un equipo inglés en la propia Inglaterra.⁴

Practica el turismo automovilístico intensamente, tanto por Francia como por los países vecinos. Muestra talento artístico para el dibujo, la pintura y la caricatura.

Tenía prácticamente todo lo que un joven a esa edad podía anhelar: era heredero de una gran fortuna; tenía una posición económica sólida, una profesión y una condición física saludable con capacidades excepcionales.

Debemos marcar una diferencia con la retórica grandilocuente propia de algunos autores, a fin de poder ubicar a los hombres en su contexto temporal y apreciar sus hazañas en la verdadera dimensión. Desde sus primeros tiempos, la aviación estuvo reservada para personas con holgados recursos económicos, pues era necesario contar con tiempo para la práctica y con los fondos suficientes para la adquisición de los aviones. Chávez disponía de ambas cosas: el tiempo y el dinero. La diferencia con otras personas de su misma condición estribó en su carácter y personalidad.

Luigi Barzini, enviado especial del diario *Corriere della Sera* de Milán, que siguió día a día al aviador, convirtiéndose en su biógrafo, describe a Chávez de la siguiente manera:

“Era un hombre que tenía la pasión de la audacia. Poseía un espíritu de batalla. Quería ser el primero cuando se trataba de demostrar valor, energía, decisión en las más arriesgadas pruebas del deporte, (...). Era rico y hubiese podido perfectamente transcurrir una vida de comodidades y de placeres. Pero él la odiaba y repetía a menudo a sus amigos más íntimos Duray y Christiaens: **“No me gusta vivir la vida estúpida de los ricos de París. Necesito hacer algo”**.

(...). En el deporte hípico, existen los “gentlemen-rider”. Él era el “gentlemen-flyer” del aire”.⁵

Durante su estadía en Briga (setiembre de 1910), en espera de la travesía, Barzini tiene oportunidad de observar a Chávez en otros aspectos. Luego escribiría:

4 La escuela era conocida como L'Ecole Violet porque estaba ubicada en la calle Violet N° 50. El presidente del Consejo de Perfeccionamiento era el famoso matemático francés Paul Prudent Painleve, interesado en la aerodinámica y la aeronáutica, que voló como pasajero en 1909 con Wilbur Wright. Es probable que el interés de Chávez por las ciencias encontrase la orientación y la vocación por la aviación en la persona del profesor Prudent (Martini Ob.Cit. p.30)

5 Barzini Ob. Cit. p. 89.

“La larga espera en Briga lo volvía nervioso a veces. Quería salir, estaba decidido a salir y los obstáculos lo exasperaban. Pero su agitación no se revelaba más que cuando estaba sólo. Con los amigos mantenía su carácter calmado, afectuoso y alegre, siempre igual.

Era un hombre que muy rara vez aceptaba nuevas amistades, pero una vez que adquiría un nuevo amigo, se abandonaba a él con todo el alma, dispuesto a cualquier sacrificio. Los amigos no lo han conocido más que de un modo: inalterablemente bueno, lleno de delicadeza, contento siempre. Amaba la burla tenía mucho “esprit”⁶ pero de buen tono. Poseía la jovialidad serena e inocente de quien tiene un alma y un cuerpo fuertes. En las decisiones era rápido e irrevocable”.⁷

Arturo Mercanti, ideólogo, organizador y uno de los comisarios de la Travesía de los Alpes también acompaña a Chávez, en nombre del Aero Club de Milán, desde la visita previa que realiza en agosto de aquel año para reconocer la zona. Sobre el episodio escribe lo siguiente:

“(…). Estudiamos juntos los mapas esa misma noche. (…). Pude asimismo apreciar la clara inteligencia de Chávez cuando éste, con la sola indicación de los datos antedichos, habló de las varias montañas como si las hubiera siempre conocido y tratado. (…). El nos manifestó aquella noche muy tranquilamente que la Travesía de los Alpes era una prueba de aviación cuyo significado y cuya importancia lo habían hechizado (…). El nos confirmó lo que había dicho en Reims; vale decir que se había dedicado a la aviación para hacer algo práctico: **“En aviación, quiero hacer algo útil”**.⁸

El 9 de setiembre, estando en Briga, Mercanti se entera por los diarios que Chávez había recibido el día anterior su nuevo Bleriot y que por la noche lo habían despachado a Briga, entonces registra en sus notas:

“Desde entonces y hasta el último momento, no vimos nunca en Chávez al aviador que hace profesión de su habilidad, sino al hombre dedicado a una empresa que tenía un objeto determinado. Nunca lo oímos discutir de reglamentos o de dolerse de medidas excepcionales aún contra él”.⁹

Luego de su muerte, el 29 de octubre, el diario milanés *Corriere della Sera* le pide al hermano de Jorge, Juan Chávez, que escriba una nota. De aquella semblanza destacamos:

6 Vocablo francés que en su cuarta acepción significa carácter. Traducción propia.

7 Barzini Ob. Cit. p. 92.

8 Mercanti Arturo. *Notas Ilustrativa en Romana Gens ne la terra de “Los Incas”* setiembre, 1937 N° 42 pp. 115, 116.

9 Mercanti Ob. Cit. p. 122.

“Era esencialmente un deportista; y bromista, con una ironía fría y respuestas ingeniosas. Era de una tenacidad inquebrantable, pero al mismo tiempo era dulce y parecía no molestarse jamás. Amaba a los humildes, y por sobre todo la sinceridad y la simplicidad. Despreciaba las cosas muy sofisticadas, todo lo llamativo, ya sea cosas u hombres. Frecuentemente llevaba en automóvil a la gente más pobre, (...). Conservó su humor hasta la muerte. Pocas horas antes de morir, rodeado de amigos, bromeaba con un exagerado acento belga (...). Era un buen compañero, sus amigos lo querían, (...). Se podía permitir lujos, pero amaba más la vida simple. Apreciaba a las buenas, sin importar la clase a la que pertenecieran. Recuerdo una de las últimas veces que lo vi en París en su apartamento. Bajábamos las escaleras, y tras de nosotros venía un viejo que lo atendía normalmente, con un saco al hombro

- ¿Bueno, no me reconoces? ¿Cómo estás? - exclamó Geo

- Yo estoy bien, pero tenga usted cuidado a no perder la vida con su aparato ese – respondió el viejo.

- ¡Por favor, viejo! ¡Arriesga la vida usted más, con ese saco bajando las escaleras – respondió tras una carcajada Geo.

Le gustaba tanto la simplicidad, que cuando rompía records, deseaba que no se hiciera mucha alharaca. Le gustaban los triunfos para sí mismo, para su satisfacción (...)¹⁰

La estela personal deja a su paso el reconocimiento a su caballerosidad, sencillez, generosidad, sinceridad, integridad y a su descollante responsabilidad para vencer los retos. Jorge Chávez estaba preparado para la hazaña que lo esperaba.

10 Corriere della Sera, 30 de setiembre N° 271, p. 3. Traducción: Lévano G. Paulo Fernando.

EL AVIADOR

La diversión de los jóvenes adinerados antes de la aparición del avión eran los deportes: el ciclismo, el automovilismo y la equitación. La novedad del artefacto volador abre otra posibilidad que tanto en los Estados Unidos de Norteamérica como en Europa se difunde con amplitud, iniciándose los más variados concursos con patrocinios de diversa índole y premios en dinero para las distintas pruebas; así, se unen ciudades y pueblos, y se batan marcas en la naciente aviación. Para los fabricantes de aviones en la novedosa industria era la búsqueda de la realización personal y la fama, así como un medio de propaganda.

En ese marco, la aviación entra en la vida de Georges (el nombre de Jorge en francés) o Geo (su diminutivo familiar). En Reims, con motivo de la Gran Semana de la Aviación en Champagne del 19 al 22 de agosto de 1909,¹ se hace amigo del famoso aviador francés Louis Paulhan, e ingresa como mecánico a trabajar en sus hangares. Aprende a montar y desmontar motores, probar cables, palancas y controles, convencido que era la vía más adecuada para conocer mejor las originales y nuevas máquinas:

“En los <meetings> de aviación que se subsiguieron, se vio al aristocrático peruano, vestido de mecánico, ocupado en los hangares de Paulhan (..). Por la noche Chávez aparecía de frac o de smoking y volvía a ser el gentleman correcto y elegante de siempre”²

Su trayectoria, tan vertiginosa como su vida, deja registros de una constante competencia, llena de actividades que reflejan la voluntad de superar las sucesivas metas y la decisión de ser el primero en la carrera que escogió para realizarse.

1 Ferrari Edgardo, *Il Volo di Chavez*. Edizione Grossi-Domodossola 2009 p. 8.

2 Barzini Ob. Cit. p. 90.

En febrero de 1910 ingresa a la Mourmelon Ecole Farman como piloto alumno. El 7 de febrero vuela un Voisin, el 10 de febrero realiza su primer vuelo solo y el 13 obtiene su licencia (N° 32) e inicia su participación en concursos bajo contrato con Henry Farman.

Las sucesivas competencias se centraban en vencer las marcas de altura, distancia, velocidad y permanencia en el aire. Los registros de la época ahora podrían parecer insignificantes, pero debe tenerse en cuenta el proceso constante que se experimentó comprobando el rendimiento de los diversos diseños de las aeronaves y de sus motores, así como los efectos de la velocidad, la altura y la atmósfera en su conjunto, tanto sobre los aviones como sobre los propios pilotos. Detrás de los pilotos, la competencia era librada por los fabricantes de las aeronaves.

El 28 de febrero, inmerso ya por propia decisión en la vorágine del nuevo descubrimiento del ingenio humano, Jorge Chávez completa el circuito Mourmelon-Luverly-Bouy-Mourmelon en un biplano Farman marcando una hora y 47 minutos de vuelo. Luego, el 3 de marzo, alcanza los 510 metros de altitud en Bouy. Barzini menciona las circunstancias particulares relacionadas con este registro de altura, cuando Chávez planea ir a Reims y se adelanta Van de Born:

“Renunció al viaje y quiso tentar una cosa que podía parecer una locura para un principiante. El, que no había subido nunca más arriba de los treinta metros de altura, se elevó a quinientos. Ignoraba sin embargo como se hace para bajar en vuelo planeado y los presentes asistieron a una bajada fantástica, precipitada, con el motor en plena acción. <No lo olvidaré nunca> -nos dijo Christiaens- <Creí que se caía, me lo imaginé muerto. Ha sido la bajada más terrible que he visto en mi vida> . Chávez no podía soportar los vuelos en círculos (...), <Volar es Volar> -decía- y se lanzaba a las alturas”.³

En Niza, el 12 de abril, tuvo su primer percance. El viento era más fuerte de lo usual para la fecha (mayor a 10 m/s). En los virajes, los testigos veían que los vientos desplazaban a las aeronaves en vuelo, más allá de lo esperado. Chávez había recargado combustible para una hora y treinta minutos aproximadamente. En plena competencia se queda sin combustible y el motor se apaga. El público observa que el avión es orientado hacia el mar y puede ver al piloto haciendo señas; luego, cae en la playa y el piloto aparece ileso caminando.⁴

El 29 de mayo en Verona acontece un episodio que marcaría su relación con Arthur Duray,⁵ quien luego se convertiría en su mánager y entrañable amigo. Durante la carrera de despegue, Duray pierde el control de su avión, intenta cortar el encendido para apagar el motor, pero no lo consigue y sale despedido de su asiento, porque en ese tiempo aún no se usaba cinturón de seguridad. Sin control, el avión continúa en movimiento circular. Ante la incertidumbre del peligro, Chávez corre

3 Barzini Ob. Cit. p. 91.

4 Garrido Lecca Ob. Cit. p. 25.

5 Martini Ob. Cit. p. 97

y consigue subir al avión y apagar el motor evitando mayores consecuencias. Duray resulta con varias heridas en el tórax causadas por la hélice del avión que lo inhabilitaron definitivamente para el vuelo. Así, el destino lo convirtió en compañero inseparable de Chávez.⁶

En el “Meeting de Rouen”, llevado a cabo entre el 19 y 26 de junio, Chávez queda en segundo puesto en la prueba de altitud, con 495 metros en un biplano Farman, detrás de León Morane, con 521 metros en un monoplano Bleriot.

Morane era un piloto graduado después de Chávez (con registro de licencia N° 54). Chávez, que ya había probado un Bleriot en Reims prestado por Leblanc⁷, se convence que el monoplano es un mejor diseño para altura y decide cambiar, coincidentemente en el momento en que su contrato con Farman, que lo obligaba a volar sus biplanos, concluía.

En la “Gran Semana de Champagne”, realizado del 3 al 10 de julio, Chávez debuta en monoplano Bleriot y ocupa el primer puesto con 1,150 m de altitud. Al bajar comenta:

“(…) bajando radiante no por si, no por la prueba, si no porque había <por fin encontrado el ascensor para escalar el cielo como quiero hacerlo>”⁸

Luego, el 3 de agosto, en el “Meeting de Blackpool” nuevamente resulta vencedor con 1,677m. El récord de altura cambia rápidamente de manos: Olieslager, Brookins y Drepel llegan a los 2,018 m. Aparecen los primeros signos de congelamiento del aceite que lubrica el motor, reportado por Morane que llega a 2,040 m. Con las modificaciones del caso, el 3 de setiembre Morane bate el récord con 2,582 m. Pero ello duraría poco.

La mañana del 18 de agosto, Chávez llama desde Briga al organizador de la Travesía de los Alpes, Arturo Mercanti, avisando de su llegada con Duray, y le solicita asistencia de los comisarios con el objeto de estudiar todo el recorrido en automóvil.

Las entrevistas con Chávez proporcionan a Mercanti un concepto claro de la gravitante importancia del aviador en el evento:

“Estas entrevistas nos habían persuadido de la importancia que para nosotros tendrían su opinión y su inscripción después de efectuar el recorrido completo en automóvil. El nos manifestó aquella noche muy tranquilamente que la Travesía de los Alpes era una prueba de aviación cuyo significado y cuya importancia lo había hechizado. Sin embargo, Chávez quería ver antes si el asunto era razonablemente factible, toda vez que estaba bien

6 Garrido Lecca Ob. Cit. p. 28.

7 Chávez citado por Barzini Ob. Cit. p. 7 y 91. Este episodio también es mencionado por Mercanti Ob. Cit. p.104 y Garrido Lecca Ob. Cit. p. 29.

8 Mercanti Ob. Cit. p. 104.

intencionado en abandonar por completo todos los demás entrenamientos para dedicarse exclusivamente a la organización propia y personal de la travesía”.⁹

El reconocimiento de la ruta en automóvil empezó el 19 de agosto en la madrugada, llegando al valle de la Saltina muy temprano. Luego, se ubicaron en la terraza de un hotel de la zona (Simplon Kulm) desde donde se podía observar Briga. Después de revisar el recorrido Chávez, conjuntamente con Duray, concluye: **“Es muy factible”**.¹⁰

Sobre el resto del recorrido, Chávez tiene una especial preocupación por el desfiladero de Gondo, el impresionante aspecto de las formaciones de piedras, de las encerradas y atemorizantes quebradas. La preocupación no estaba motivada por la ausencia de lugares alternativos para el aterrizaje, como pudiera parecer, sino por la rapidez con que se podía perder la orientación entre las cadenas de montañas y las cumbres. Cuando observan la salida al valle de Toce dejando lo impresionante del paisaje Alpino, Mercanti escribe: “A la salida de la Diveria, en pleno valle de Toce, sobre aquel altiplano que domina Crevola, Chávez exclama: **<¡El que llegara aquí habrá hecho algo ya!>**”.¹¹

El 19 de agosto en Domodossola, Chávez firma su adhesión como participante para la travesía comentando lo siguiente:

“Estoy decidido. Estaba inscrito en Le Havre y Bordeaux, pero ya no iré. Telegrafío hoy a Bleriot para que me prepare un nuevo aparato al cual haré agregar, en lugar de una rueda, unos patines en la cola para poder frenar en los aterrizajes en bajada: una <bequille>¹² adelante, a fin de que el aeroplano no haga <panache>¹³ en caso de aterrizajes difíciles y un <arpión>”.¹⁴

Las impresiones de Chávez resultantes del reconocimiento de la ruta y el análisis de los factores que, considera, influirán en el vuelo de travesía de los Alpes se centran en dos aspectos: los vientos y las bajas temperaturas. En relación a ellos expresa:

“Con respecto a los vientos, son ustedes quienes tienen que pensar en eso. Yo no quiero salir de Briga sino tengo la seguridad de tener informes exactos sobre la situación aerológica de todo el recorrido, y confío que se organizarán ustedes en el sentido de poderme hacer

9 Mercanti Ob. Cit. p. 116.

10 Mercanti Ob. Cit. p. 118

11 Id. p. 119.

12 Una estructura similar a un caballete colocado después de las ruedas de aterrizaje.

13 Término empleado por los aviadores franceses de la época para designar el movimiento del avión a consecuencia de un mal aterrizaje, tocando tierra alternadamente: primero, con las ruedas de aterrizaje principal y, luego, con la rueda de aterrizaje de la cola.

14 Mercanti, comisario del concurso, señala que nunca conoció con exactitud el denominado “arpión” (Mercanti Ob. Cit. p. 121).

señales en los distintos controles, a fin de advertirme de posibles situaciones peligrosas que pudiesen manifestarse en las etapas por hacer. En cuanto al frío, esta es una cuestión mía. Más que el motor, será el aceite el que tendrá frío. Pero he pensado ya en una y otra cosa. Por ese lado, pues, no hay nada que temer. De todos modos – lo repito – estoy completamente decidido. He teleografiado a Blériot el pedido de un aparato. Bleriot debe entregarme el aeroplano el día 8 de setiembre, en la mañana”.¹⁵

El 8 de setiembre, en el campo de Issy- le Moulineaux, Chávez registra 2,680 m certificados por las autoridades del Aero Club de Francia, Srs. Paul Tissandier, Georges Besançon y André Fournier.¹⁶ Este registro mundial fue alcanzado por Chávez como parte de su preparación para el cruce de los Alpes, que había sido calculado en una travesía de 2,100 m. Sobre su experiencia relata:

“(…) El frío es intensísimo. Estoy a 2,500 metros. Unos <coups de cloche>¹⁷ más y venceré el record de Morane.

Siento un punto húmedo en la punta de mi nariz, me asustó un momento, porque no he subido nunca en globo e ignoro cuales son las sensaciones que se experimentan en las altas regiones. ¿Habría sido conveniente que llevara un balón de oxígeno? Acordándome que cuando Morane subió, hasta 2,500 metros arrojó un poco de sangre por la nariz, lleve a ella mi mano. ¡No era sangre! Era ligeramente un catarro, agravado durante el ascenso. Sin duda, una corriente de aire recibida al pasar por la hermosa mancha azulada.

¡Uf. Al fin me siento seguro!

Me siento feliz también, porque mi barómetro indica que he subido más de 2,600 metros.

He batido el récord.

(…), cuarenta y dos minutos después de mi partida alcanzo tierra en Issy, envuelto en fuertes remolinos, después de haber flotado allá arriba en medio de la más absoluta calma”.¹⁸

Chávez había cumplido su palabra. Al día siguiente de concluido el reconocimiento de la ruta en automóvil, el 20 de agosto, en la reunión con Arturo Mercanti y los que acompañaron el recorrido, asumió un compromiso ante ellos: “El ocho de setiembre, de día, si el tiempo lo permite, lo

15 Mercanti Ob. Cit. p. 121.

16 Id. p. 92.

17 Cortes de campana: término usado por los aviadores franceses de la época para los virajes ascendentes en círculo. Traducción Lévano G., Paulo Fernando.

18 Artículo de autoría del propio Chávez publicado en el periódico de París *Le Matin*, el 9 de setiembre de 1910, con el título “Encore plus haut”. La versión en castellano fue publicada en *Homenaje de la FAP al precursor de la Aviación Nacional*. FAP 1957 p. 59.

probaré batiendo el récord mundial de altura. Ustedes verán el récord del mundo de altura sobre París. Esto es algo.”¹⁹

El 13 de setiembre, Jorge Chávez llega a Briga acompañado de Arthur Duray; Jean Marcel Christiaens, piloto belga, amigo y colaborador que renuncia al vuelo para seguirlo;²⁰ su mecánico Simón Mazeran y el periodista Luigi Barzini.²¹ Al día siguiente, Chávez inicia nuevamente el recorrido:

Es necesario que yo vea y recuerde perfectamente todas las características del lugar sobre el cual tendré que volar (...). Si yo no me preparara bien, me encontraría aquí entre un gigantesco laberinto de rocas y de nevados sin salida posible. (...). ¡Atravesar los Alpes! Es una prueba seria, pero hermosísima (...). ¡Que quiere usted! Hay que conocer bien los lugares. Y los mejores mapas no son suficientes. Tengo que dibujar un mapa mío, en el cual marco todas las características, todas las cosas que pueden servirme desde el punto de vista del reconocimiento; la forma de una roca, un prado, el perfil de un nevado, el campanario de una aldea (...).²²

Al retornar a Briga, después de reconocer nuevamente la ruta, se dedican a ensamblar el avión, revisando cada pieza:

“(…) revisándolo cuidadosamente; los depósitos del aceite y las tuberías de conducción del motor habían sido todas revestidas de amianto para defenderlas del hielo; el asiento de comando estaba hecho como para una gran travesía (...). Todo esto con un cuidado extremado de todos los detalles, con la consciencia de los peligros; de tal manera de poderlos superar”²³

La organización del trabajo para la travesía la dispone Chávez: Duray en el lugar de abastecimiento en Domodossola, la primera escala hacia Milán; Christiaens en el lugar de partida o en el sitio de observación sobre el Simplón. Dedicados a sus tareas; eran extraños a casi todo, excepto al vuelo. Todos eran iguales, nadie hubiera podido diferenciar al aviador de los demás miembros del equipo; el entusiasmo era el mismo.²⁴

19 Mercanti Ob. Cit. p. 122.

20 En el circuito de Bournemouth de 1910, en el cual Chávez no participa, hubo una prueba que consistía en superar cuatro pilotes en el mar. Mientras participaba, Christiaens sufre un percance que lo persuade de continuar en este deporte (Martini Ob. Cit. p. 48).

21 Ferrari Ob. Cit. p. 26.

22 Barzini Ob. Cit. pp. 5,6 y 8.

23 Mercanti Ob. Cit. p. 128.

24 Id. pp. 128, 129.

El Comité de Briga suspende los vuelos el domingo 18 por ser fiesta de guardar, lo cual afecta a Chávez, que tenía todo preparado, a diferencia de los otros participantes. Duray y Christiaens habían confiado a Mercanti que tenían previsto un sistema de contra-gendarmería para permitir la salida temprana de Chávez, quien estaba decidido a partir. A consecuencia de una discusión con Farman y algunos periodistas sobre el tema, Weyman solicita entrevistarse con los comisarios y plantea lo siguiente:

“(...) Pregunto, por consiguiente, a los señores Comisarios y al Comité sí, suponiendo que el señor Chávez logre partir, a pesar de la prohibición policial y sí, disponiéndome a mi vez a efectuar otro tanto, la policía me impida imitar a mi competidor y me detenga, el Comité me garantiza a mi también el premio de setenta mil liras, toda vez que una causa independiente de mi voluntad me quita la posibilidad de competir con el señor Chávez y de disputarle dicho premio”²⁵

El resultado de la gestión de Weyman fue una declaración más enérgica de la prohibición y vigilancia doble para impedir cualquier salida. Según Mercanti, hubo un aparente entendimiento entre Farman, Weyman y el Comité de Briga, de ese modo: “(...) los retrasados no perderían con esto todo lo que Chávez, con su obstinada y meticulosa preparación había ganado a los demás”²⁶

Según narra Barzini,²⁷ el lunes 19 de setiembre, muy temprano, se dirige hacia el Simplón en una caravana de automóviles. Cuando ingresa al valle de la Saltina, observa una capa de niebla que viene del sur y otras nubes que bajan de las montañas vecinas, y se angustia al imaginar que un avión vuele en esas condiciones. Llegando al hotel Simplón observa los gestos que hacía un grupo de personas y se asombra al ver un avión sobre las cumbres umbrosas por las nubes, zarandeado por el viento, acercándose a unos trescientos metros de altura sobre el paso, que luego voltea a la izquierda y se pierde hacia Briga.

Era el monoplano de Chávez, quien informado de las buenas condiciones para el vuelo por una llamada desde el hotel del Simplon Kulm, según Mercanti, salió para realizar la travesía. Vive el peligro de enfrentarse a las fuerzas de la naturaleza con la impotencia del mortal y no se arredra ante la furia incontrolable del viento. Sobre esta experiencia, Chávez relata:

“(...). Pero yo veía el hotel precisamente entre dos extractos de nubes, una encima y otra debajo. Era una cosa extraña. La nube inferior estaba formada por masas de nube que bajaban a la derecha corriendo continuamente y volvían a subir a la izquierda, a lo largo de las rocas; el segundo extracto de nubes, en cambio, parecía inmóvil (...). Unos pequeños

25 Mercanti Ob. Cit. p. 130.

26 Id. pp. 130, 131.

27 Barzini Ob. Cit. pp. 34, 35.

golpes de viento me seguían atormentando, pero sin llegar a preocuparme (...). Yo estaba, pues a 2,400 mts. y me sentía en plena seguridad, cuando un violentísimo golpe de aire me azotó de repente, haciéndome bajar con una rapidez de caída. El barómetro marcó un salto de sesenta metros. El asiento se me escapó de golpe. He maniobrado los equilibradores y el aeroplano ha tenido como un movimiento de parálisis repentina que me ha echado el barómetro contra el estómago. En seguida llegó un fuerte chiflón de aire que me levantó el ala izquierda. Me sentí zarandeado, el aeroplano se estremecía pavorosamente y yo tenía que hacer mil esfuerzos para mantenerme adherido al timón (...). He comprendido que estaba en medio de un cruce de vientos y el momento ha sido crítico. A mis plantas se abrían abismos espantosos, pero no pensaba en ellos. No tenía más remedio que regresar (...)²⁸

Sin embargo, cuando Chávez aterrizó no hizo mención alguna sobre su experiencia a Mercanti; siguió reservado y calmado. A su entorno personal, incluyendo a Barzini, sí les narra en el hangar los pormenores de la tentativa que se cita. Al concluir le dice a Christiaens: “Dar la vida para no lograr nada sería estúpido. Darla para vencer, esto es hermoso”.

28 Existen dos versiones: una citada por Barzini, quien recoge la narración de Chávez cuando guardaba su avión en la tarde del mismo 19; la otra cita corresponde a Mercanti, referida a una narración de Chávez en la noche también del 19, cuando le pregunta si volverá a salir. Se ha preferido la primera por corresponder a un círculo más íntimo.

EL BLERIOT XI

El primer aparato *más pesado que el aire* vuela el 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk, Estados Unidos de Norteamérica. Este acontecimiento sería el primer paso de un vertiginoso desarrollo de la aeronáutica hasta conquistar el espacio en menos de cien años. Los hermanos Wilbur y Orville Wright fueron los protagonistas de esta historia, pues, aunque se habían efectuado intentos similares en otras partes del mundo, estos no tuvieron éxito. Recién, a partir del diseño de los hermanos Wright, el camino se hizo más fácil y rápido.

Diversas iniciativas privadas en otros países iniciaron la carrera por ganar el mercado de los nuevos artefactos, tanto para uso civil como para fines bélicos. Así tenemos que además de Estados Unidos, con los hermanos Wright a la cabeza, aparecieron en Europa los Fokker, Breguet, Caproni, y específicamente en Francia los Wright-Farman, Voisin y otros. El primer vuelo en Europa es realizado por Alberto Santos Dumont, el cual tiene lugar en París el 12 de noviembre de 1906. El primer avión italiano es construido por Aristi de Faccioli en 1908 y el primer vuelo es realizado por Mario Calderara en Verona el 19 de octubre de 1909.

Después de fabricar aviones independientemente, Henry Farman y los hermanos Charles y Gabriel Voisin se asociaron e iniciaron la primera cadena de fabricación en serie del modelo “Voisin-Farman”.

Por su parte, Louis Bleriot hacía lo suyo. Él marca la diferencia con el cruce del Canal de la Mancha el 23 de julio de 1909 en un Bleriot XI equipado con un motor Anzani de 25 CV teóricos (18 efectivos) y 3 cilindros refrigerados por agua. Como consecuencia, la industria adquiere un notorio desarrollo y en Europa se venden cien aviones de diversos modelos. Luego, en Francia se venden 800 aviones Bleriot hasta fines de 1913.¹

1 El Comercio, 26 de agosto de 1910.

El Bleriot XI era un modelo monoplano diseñado por Louis Bleriot y Raymond Saulnier. Tenía un aspecto menos elegante que otros aviones y fuselaje de sección rectangular, formado por cuatro largueros de madera de fresno. En la parte delantera iba el motor, sin capó ni carena y a continuación la carlinga. Tenía un forro de madera con refuerzos de metal que le daban un aspecto de baúl. La parte trasera estaba entelada sólo al inicio; el resto de la estructura de madera de fresno estaba libre; otras partes eran de bambú.

Las alas tenían el borde de ataque grueso, con una visible curvatura, y su posición era mantenida por una red de tensores (cuerdas de piano). Tenían un singular sistema de alabeo del borde de salida y unos alerones en la punta que actuaban como mando de elevador para auxiliar al clásico timón de profundidad. La superficie de las alas, cola y timón de profundidad tenían un revestimiento de tela engomada que se afectaba con la humedad matinal, precisando en algunas oportunidades calentarla para recuperar la estabilidad de la textura.² Sus medidas básicas eran 8 metros de largo, 7.20 metros de envergadura, 14 metros cuadrados de superficie alar. Pesaba 360 kilogramos y alcanzaba una velocidad de 90 kilómetros por hora.

El tren de aterrizaje era alto con dos ruedas de motocicleta con neumáticos Michelin, una rueda de cola tipo Westwood y un sistema de amortiguador diseñado por Bleriot.³

Los controles eran un sistema unificado de mandos de vuelo patentado por el mismo Bleriot, denominado “La Campana”, que consistía en una palanca que accionaba una especie de rótula universal; a su vez, la rótula accionaba los alerones y timones de profundidad por medio de cables y bielas. Este diseño permitía al piloto mover simultáneamente los mandos de alabeo y profundidad, facilitando las maniobras de vuelo con una mejor coordinación.⁴ La particularidad con los controles era que los alabeos (virajes), a la izquierda o derecha, se efectuaban rotando los mandos como el timón de un automóvil, no inclinando la palanca como la mayoría de los aviones en la actualidad.

Los tanques de combustible estaban instalados delante del piloto, uno a cada lado, en los extremos de la cabina. El panel sólo contaba con dos instrumentos: una brújula magnética y un tacómetro para las revoluciones del motor. Chávez llevaba colgado al cuello un barómetro para contar con información de la altura de vuelo. El asiento era de madera y bambú, carecía de arneses y correa de seguridad.

El modelo Bleriot XI tuvo tanto éxito que en 1910 fue adoptado por la aviación militar francesa; en 1911, por el Servicio Militar de Aviación Italiano y en 1912, por el Cuerpo Aéreo Británico.

2 De Montoto Ob. Cit. p. 230.

3 Id. p. 231.

4 Id. p. 173.

Fue producido en cinco variantes básicas: el XI militar y XI artillería de un solo asiento con motor rotante Gnome de 50 HP; el XI-2 y XI-2 Genie con motor rotante Gnome de 70 HP y el CI – 3 de tres asientos y motor de 140 HP⁵.

El Bleriot XI de Chávez estaba equipado con un motor fabricado por la Societé Des Moteurs Gnome de Seguin Brothers, modelo Gnome de 50 HP y siete cilindros. Los cilindros giraban con el cárter y la hélice de dos palas de madera alrededor de un cigüeñal hueco y fijo. El cigüeñal actuaba como conducto por donde llegaban el combustible y el aceite. Con la rotación, el aire de impacto refrigeraba los cilindros evitándose un sistema especial de refrigeración con el peso que ello significaba.

Los cilindros eran de acero-níquel torneados de una barra maciza que los hacía ligeros y eficientes, pero tenían dos problemas: el primero, por ser un motor rotatorio el efecto del par motor era muy fuerte lo que hacía muy difícil virar en la dirección contraria al movimiento del motor. El segundo problema era el excesivo consumo de aceite, porque la lubricación era bombeada con mucha presión y producía dispersadores que surgían de las válvulas.

La rotación del motor tenía un rango entre 200 y 1,250 rpm y consumía 350 gramos de combustible por caballo/hora. Al girar el motor, rociaba aceite permanentemente al avión y al piloto.⁶ A pesar de estos inconvenientes, el motor Gnome fue el de mayor éxito hasta el inicio de la I Primera Guerra Mundial.

5 Jackson Robert. *The Encyclopedia of Military Aircraft*. Parragon Publishing. China 2004 p. 46, 47.

6 De Montoto Ob. Cit. p. 188. Para evitar este problema, el avión de Chávez tenía una carena que cubría el motor que se puede apreciar en la foto previa a la partida. Las réplicas hechas en el Perú han omitido este detalle.

LOS ALPES PENINOS Y LEPONTINOS

Con fines de estudio, la cadena montañosa más famosa de Europa suele dividirse en Alpes Occidentales, Alpes Centrales y Alpes Orientales.

Los Alpes Centrales, también llamados Alpes Italo-Suizos, tienen los grupos más imponentes de montañas y las cimas más elevadas, entre ellas el monte Leone de 3,522 m de altura incluida en la ruta de Chávez.¹ Los Alpes Centrales, a su vez, están conformados por los Alpes Peninos, los Alpes Lepontinos y los Alpes Réticos.²

Existen, entre otras, dos carreteras, separadas por los Alpes, que atraviesan la cadena montañosa y comunican Italia con Suiza: una, por el paso de Gran San Bernardo a 1,600 m (sur) y otra, por el paso del Simplón a 2,009 m (norte) que separa los Alpes Peninos de los Alpes Lepontinos.

El paso del Simplón es la posición más privilegiada para la conexión directa entre Italia y Francia. Inicialmente, era una vía de comunicación transitada por recuas de mulas, que fue mejorada en el siglo XVII por Kaspar Jodock Stockolmer, rico comerciante de la época. Posteriormente, por ser la vía más rápida para defender Milán de los austriacos, Napoleón inicia el proyecto de la vía napoleónica en 1801. Luego, el 19 de mayo de 1906 se construye el túnel para la vía férrea.³

1 Geographica. El hombre y la tierra. Plaza Janes S.A. Editores. Europa III Tomo 3 Barcelona 1976, p. 178.

2 Vásquez de Prada Valentín. Geografía Universal Tomo II Europa(I) Instituto Gallach de Librería y Ediciones S. L. Barcelona 1968, p. 324.

3 La información ha sido proporcionada por la administración del Museo Cívico Sempionano de la ciudad de Domodossola (16-10-2010). El paso del Simplón constituye una histórica y sumamente importante vía de comunicación, tanto para los pueblos de las dos vertientes como para Italia, Suiza y Francia. En el caso de Domodossola, en mérito a la mencionada importancia, la comuna administra el museo dedicado al significado del Simplón en su conjunto, con una sección dedicada exclusivamente a Jorge Chávez, por ser el pionero en cruzar por vía aérea tanto los Alpes como el paso del Simplón y ser el primero en llegar a Italia por dicha vía.

El paso del Simplón era una vía empleada para el intercambio de toda índole. Fue escogida como ruta para la travesía por ser el paso más cercano a Milán, ciudad cuyas autoridades otorgaban la mayor parte de los premios y lugar donde, además, se contaba con medios de transporte que facilitaban la organización y participación de los fabricantes y aviadores, lo que disminuía los costos.

La partida sería de Briga para cruzar el paso del Simplón hacia el valle de la Saltina, luego el de Diveria. El recorrido lo describe Mercanti para un total aproximado de 150 km:

“(…) 40 kilómetros de montañas en las dos vertientes de los Alpes. (…) entrecortada por el Ganters que introduce los vientos gélidos del Mottiscia; el paso casi siempre barrido por las corrientes en contraste entre todos los nevados que forman la formidable cresta del Leone, del Terrarossa, del Aurora y el enorme macizo del Fletschorn; el valle de Laquin en bajada desde el Laquihorn y el Weissmies; los desfiladeros del Gondo; el valle de la Toce de Domodossola, el lago Maggiore (...), la región boscosa del Varesotto y por último la llanura uniforme hasta Milán.”⁴

4 Mercanti Ob. Cit. p. 104 y 108.

LA TRAVESÍA

Aut inveniam viam aut faciam.
O encontraré un camino o me haré paso
Aníbal 218 a.c.

Veintidós siglos después del azaroso cruce de los Alpes por Aníbal, el cartaginés, y sus tropas, abriendo ruta a los pies del monte Monginebro (Suiza), o monte Cervino (Italia), dirigiéndose a las llanuras del río Po para conquistar Roma, el ingenio del hombre intenta cruzar los Alpes por vía aérea. Entre los primeros, el diario *El Comercio* menciona que el 14 de agosto de 1910 partieron en globo desde Murren (Suiza), el capitán suizo Spelterini, el archiduque austriaco y el barón Louis Rothschild. Desistieron de su intento al ser desviados peligrosamente por los vientos.¹ Luego, vendría Chávez.

La aviación venía demostrando un vertiginoso avance, permitiendo al hombre volar con rapidez de un lugar a otro, pasando sobre ciudades, lagos y hasta por encima del mar, al cruzar el Canal de la Mancha. ¿Cuál era el límite? Arturo Mercanti, el organizador de la travesía de los Alpes se pregunta: “¿Y cuál es el formidable obstáculo para la comunión de las gentes? la montaña. ¿Cuál es la más formidable montaña? Los Alpes. Por ende, he aquí el objeto de la travesía”.²

El problema no sólo era la altura de las montañas, sino también las corrientes de aire. Las discusiones al respecto con la participación del profesor Julius Maximilian Maurer, Director de la Estación Central Meteorológica de Zurich para la parte suiza; el profesor Pericle Gamba, Director del Observatorio Geofísico de Pavia, encargado por el Director de la Oficina Central de Meteorología de Roma, en cumplimiento del mandato del gobierno y a solicitud del senador Pericle Celoria para la parte italiana, además de las opiniones de los más celebres aviadores y constructores, establecieron dos conceptos: los factibilistas y los no factibilistas.³

1 *El Comercio*, lunes 15 de setiembre de 1910.

2 Mercanti Ob. Cit. p. 98.

3 Id. p. 109.

Los factibilistas planteaban dos alternativas: la primera, subir a 2,200-2,300 m sobre Briga y volar los 40 km de montaña (Latham y Paulhan). La segunda, por el paso del Simplón, entrar al valle de la Saltina y seguir ascendiendo para entrar en los desfiladeros del Gondo, con el apoyo de las corrientes (Bleriot y Cattaneo).

Bajo el patrocinio del rey de Italia Vittorio Emanuele III, que hizo una donación de 300,000 liras, la Sociedad Italiana de Aviación y la Comisión Nacional del Turismo Aéreo del Touring Club Italiano organizan el “Circuito Aéreo Internazionale di Milano-Traversata delle Alpi”, del 18 al 24 de setiembre de 1910, con 100,000 liras en premios. Designan como presidente del Comité General Ejecutivo al ingeniero Gino Modigliani y se forma un Comisariato Deportivo integrado por Arturo Mercanti, Paul Rousseau, el barón Leonino, Carlo Gabrio Sormani y Giovanni Visconte di Modrone, además de comisarios locales en Stresa, Domodossola, Briga y Varese.⁴

Al compromiso de participación de Paulhan y Latham también mostraron interés Moissant, Wynmalen, Weymann, Parisot, Amerigo, el príncipe de Nyssole, Jaques de Lessep y Cattaneo.⁵ Ante las numerosas solicitudes y la disposición de sólo cinco hangares en Briga, los organizadores decidieron recibir las inscripciones con reservas para admitir únicamente cinco concursantes.

Para ello, optaron por informar a los aviadores acerca de todas las dificultades de la prueba distribuyendo la información pertinente, entre ellas, el requerimiento de volar por lo menos 30 minutos a altitudes superiores a 2,100 m, y las dificultades que presenta un recorrido entre los valles interalpinos, rodeados de nevados y picos elevados. Esta información disuadió a varios aviadores que optaron por retirarse.

Finalmente, quedaron inscritos para la travesía los siguientes aviadores:

- Jorge Chávez, inscrito como peruano con un Bleriot monoplano.
- Bartolomeo Cattaneo, italiano, con un Bleriot monoplano.
- Vincent Wincziers, tedesco, con un Antoinette monoplano.
- Charles T. Weymann, norteamericano, con un Farman especial biplano.
- Marcel Paillete, francés con un Bleriot monoplano.

Según se aprecia en las fotos, los hangares son distribuidos de la siguiente manera: considerando de izquierda a derecha, el segundo le corresponde a Chávez; contiguo a su derecha se encuentra Weymann. El Bleriot de Chávez no tiene número ni bandera en las alas ni en la cola.⁶

4 Ferrari Ob. Cit. p. 8.

5 Id. p. 20.

6 La precisión es pertinente, en relación a la cita de la oración fúnebre del reverendo padre Dr. Vitaliano Berroa en la iglesia de San Pedro hecha por Carlos de la Jara en Historia Aeronáutica del Perú. Lima 1975, T-1 p. 345: “Hacia pintar la palabra Perú en las alas o en las hélices (...), han visto entre las numerosas carpas (...), la bandera peruana.” También por la versión de Garrido Lecca:

Las ausencias de los otros pilotos tienen las más variadas causas, no solamente la reserva en la inscripción por parte de los organizadores, sino, también, motivos personales o técnicos.

Sobre las ausencias, el comisario Mercanti y el periodista Barzini hacen un recuento: el francés Luis Paulhan participó con un Farman en Verona que carecía de condiciones técnicas para un evento como el de los Alpes, y si bien tenía otro avión en construcción, no tenía intenciones de probarlo en altura, como lo imponía la travesía. Hubert Lathan, que fue el primero en inscribirse con un avión Antoinette, tenía problemas con su motor más arriba de los 1,200 m. El silencio y la reserva que guardó al recibir la información y las invitaciones dejaban sospechas que se confirmaron al no estar presente en el Circuito del Este. Jacques de Lesseps no se presentó dentro de la fecha establecida porque no pudo contar con el nuevo Bleriot que había encargado. Wymalen destruyó su biplano Farman en la explanada de la plaza de los Inválidos en París. Morané no pudo participar por un tema de indemnización y garantía que exigía la empresa que lo patrocinaba. Parisot y Aubrun, al vencimiento del plazo, no se habían interesado por reconocer el terreno. Moisant estrelló su avión en su viaje de París a Londres.

Otra competencia tras las personas tenía que ver con el tipo de aeronave; es decir, el biplano versus el monoplano: el biplano de dos alas, una superior y otra inferior, venía triunfando en las pruebas de velocidad; el monoplano, de una sola ala en la parte inferior, estaba en pleno desarrollo y demostraba su capacidad para la altura.

El día 19 de setiembre Chávez hace una tentativa. Los días posteriores a la tentativa de Chávez parecen de invierno por la nieve y las tempestades; las nubes permanecen cubriendo el paisaje alejando las esperanzas de hacer realidad la travesía. El jueves 22, con un frío intenso y una tempestad de nieve por la tarde que cerró la visibilidad, Chávez mantenía el buen humor. Por la noche, reunido con Arturo Duray y su amigo belga Christiaens, entre otros, evaluó la información meteorológica. Todos opinaron, menos Chávez, que la mañana siguiente podría reunir las condiciones para la travesía.

La preocupación de Chávez, luego de la experiencia del primer intento del lunes 19, se centraba en las corrientes de viento. Esta sensación la expresa a través de un comentario que emite (consciente de que cualquier pretexto sería bueno para no intentar el vuelo) cuando le refieren la determinación de Weymann para salir el viernes, convencido de que las últimas modificaciones a su avión lo haría posible:

“Mañana Weymann no saldrá. Mañana es viernes y él es supersticioso.”⁷

(...) vemos a Chávez con su mecánico Maseran, pedirle que asegure la bandera peruana en el mástil de esa improvisada barraca (...) (Garrido Lecca Ob. Cit. p. 63). Otra versión en el mismo sentido corresponde a Alberto Fernández Prada en *La aviación en el Perú* Vol. 1, 1961 p. 65: “El minúsculo aeroplano que lleva pintada en sus alas, la bandera peruana (...).

7 Mercanti. Ob. Cit. p. 138.

Quizás, ante la magnitud de lo desconocido que significaba la travesía de los Alpes debido a la altura, el frío, los vientos, las nubes de tormenta y los picos nevados, y a que las primeras aeronaves eran frágiles, muchos hombres no tuvieron el valor suficiente porque sabían que exponían sus vidas al peligro. Weymann, supersticioso o no, sólo hizo el intento, pues habría otros premios con menor riesgo. Como escribió Mercanti: “A los demás aviadores les faltó el corazón y la mente, pues sus alas eran tan iguales y resistentes como las de Jorge Chávez”.⁸

Este era el pensamiento de Chávez, pero, ¿cuál era la preocupación de los otros pilotos? Weymann en una conversación con el barón Leonino le comenta: “No puedo suponer que haré. Me arreglaré según las corrientes, estaré alerta a los remolinos que se forman en los desembocaderos de los valles; observaré los movimientos de las humaredas; cambiaré de altitud según la necesidad; en fin, lucharé.”⁹

Farman, fabricante del avión que volaría Weymann, le aconseja a este abandonar los valles si el aire no permite la tranquilidad del vuelo y subir a 3,000 m. El temor radica en “ciertas corrientes ascendientes de viento (que) colocan sobre la ruta de los aeroplanos una especie de muralla invisible en las cuales se choca inadvertida y repentinamente y que deshacen el aparato.”¹⁰

Otro aviador, Paulhan, responde a Barzini, cuando éste le pide su parecer con respecto a la travesía:

“-¿Qué pienso?. Pienso que hay que tener una enorme dosis de valor para volar aquí arriba. Deben haber unos remolinos terribles, vientos contrarios, torbellinos traicioneros, el infierno en fin.

-¿No cree usted que se puede hacer la travesía?

-Sí, se puede hacer, pero en un día de quietud completa. Pero ¿Existe alguna vez la quietud perfecta en estos sitios?”¹¹

El 23 de setiembre no se registran muy buenas noticias acerca del viento por la zona del simplón. Por el contrario, las noticias son mejores sobre el Monscera y en Italia. Chávez, incrédulo, toma la decisión de ir personalmente a comprobar las condiciones en el Simplón; observa, piensa y luego exclama: “Tengo que salir - Si no logro pasar, aterrizaré en el hospicio del Simplón. Hasta allí llevo de seguro (...) - ¡No, me voy en seguida! Rápido volvamos a Briga”.

8 Id. p. 135.

9 Barzini Ob. Cit. p. 28.

10 Id. p. 28.

11 Id. p. 47.

Christiaens le aconseja: “Espere hasta mañana” y al no recibir respuesta le comenta a Barzini: “Es un error salir hoy.”¹²

Los relojes marcan las 13:29 horas; Chávez va camino a hacer historia. La caravana de automóviles inicia su recorrido tras el avión; Christiaens es el primero en verlo pasar por la derecha del hotel del Simplón a unos trescientos metros de la cumbre; luego, se aleja y pasa sobre el Gatenhorn y aparece sobre los nevados del Fletschorn hasta convertirse en un línea y, finalmente, en un punto, hasta desaparecer.

Poco después, a las 14:01 horas,¹³ había caído; tenía pequeñas contusiones y laceraciones en el rostro, otras en el labio superior y sobre el arco superciliar izquierdo; fractura del fémur izquierdo, fractura del tercio medio de la pierna izquierda y fractura de la pierna derecha en el tercio inferior complicada con una herida lineal de 6 cm de largo sobre la cara externa que sangraba.

Barzini acude a visitarlo al hospital. A continuación, se transcriben las partes más cruciales de la conversación:

“-Pienso que estaba usted demasiado bajo para superar el Monscera.

-Nada de eso -contesta Chávez- (...) ¿Se acuerda que viento teníamos el lunes, cuando he sido tan maltratado en el valle de la Saltina? Pues ese mismo viento repentino y traicionero...

-¿Lo agarró de un costado?

-No, soplaba en todas las direcciones... venía por ráfagas, subía, bajaba, formaba torbellinos,

-¿En qué punto del recorrido lo ha agarrado?

(...) Es el comienzo del paso del Monscera

-(...) Pero un primer chiflón de viento me agarra mientras paso sobre el camino... donde hace las últimas vueltas en el valle antes de dirigirse hacia el Gondo... ¿Me sigue usted?

-(...) Pero tan pronto como me encontré en el paso de Furgenn, entre el Seehorn a la izquierda y el Tschaggmattorn a la derecha, me siento repentinamente agarrado por el viento... Eran verdaderos golpes de martillo. Imprevistos. Por, aquí, por allá, arriba, abajo... **Un infierno**. Me parecía rebotar como una pelota. Hacía saltos de cincuenta y sesenta metros. ¡Ah! si el barómetro hubiese registrado todo esto, vería usted qué clase de

12 Barzini Ob, Cit. p. 52.

13 Barzini menciona que el tiempo de vuelo fue de 32 minutos (Barzini Ob. Cit. p. 71). Sin embargo, Garrido Lecca (Garrido Lecca Ob. Cit. p. 72) señala 40 minutos sin mencionar la fuente. Considerando que Barzini estuvo presente en el lugar, se cita los 32 minutos.

zig zag marcaría. El viento me aventaba de golpe hacia la tierra y un instante después me agarraba otra vez para arrojarme contra el cielo... Es ahí donde he cansado el aparato. Sentía que el viento me llevaba y me parecía que el aeroplano tuviese que escapárseme de repente. Yo movía los equilibradores, procuraba dar vueltas, salir de esos torbellinos... Era una lucha tremenda y porfiada...

-¿Se asustó usted?

-No.

-¿Y no le hacía a usted ninguna impresión la visión de la montaña y de sus abismos?

-No. No pensaba en eso... No miraba abajo... No tenía mirada más que para lo que tenía frente a mí, pensando que a unos cinco kilómetros de distancia, estaba el paso del Monscera, alto, abrupto y presentía que no lograría surcarlo... Los vientos lo lamían, penetraban en el... A mi izquierda se abría el valle de Zwischbberger que comunica con el Gondo. Es un estrecho desfiladero entre paredes a pique, encerrado entre el Seehorn y el Pioltone, más feo y más estrecho que el Gondo. Se le ve pasando por el camino. Y me he metido en el... No podía escoger. Tenía que decidirme enseguida... o aterrizar entre las rocas (...). He dado vuelta en torno al Seehorn y luego penetre en el desfiladero (...)

Era el final. Llegue allí en un suspiro... Pasé sobre Domodossola, bajando cada vez más (...). Luego... luego usted sabe lo demás."¹⁴

Mientras tanto, el mismo 23, Cattaneo y Paillete renuncian a la prueba, embalan sus aviones y parten hacia Milán para participar en el concurso de esa ciudad. Weymann, después de un nuevo intento, también renuncia a la travesía; envía un telegrama y parte para Milán.

14 Barzini Ob. Cit. pp. 62 a 64.

EL DESENLACE

En sus inicios, la aviación fue una actividad sumamente riesgosa por la fragilidad de las estructuras de las aeronaves, el desconocimiento de las fuerzas aerodinámicas y la ausencia de equipos de protección para los aviadores como cinturones de seguridad y arneses. Los riesgos se iban descubriendo con cada vuelo. Según publica El Comercio, sólo en el periodo de 1908 a 1910 murieron 17 aviadores.¹

El doctor Guillermo Garrido Lecca Frías² hace un análisis detallado del aspecto médico y señala que, a consecuencia de las fracturas, Chávez tuvo una hemorragia que su organismo compensó inicialmente. Luego, debió continuar la pérdida de sangre en las zonas afectadas. Según los registros de la historia clínica, la noche del 24 el pulso subió a una frecuencia de 128 por minuto y el ritmo de la respiración comenzó a elevarse a 28 por minuto.

La alteración del ritmo cardiaco desencadenó otros efectos: “(...) comprometer el riesgo sanguíneo de los órganos vitales, como el cerebro; se lee en la historia clínica: La noche fue mala, casi de insomnio. Se observaron contracciones de los tendones, el paciente divagaba y cuando se dormía despertaba sobresaltado.”³

Tomando en cuenta los estudios actuales, el Dr. Garrido Lecca señala que: “Es muy conocida la tendencia que tiene la fractura de las extremidades de producir shock de varios grados.”⁴ En ese sentido, descarta el shock cardiogénico por problemas en el corazón y el shock séptico

1 El Comercio, 30 de setiembre 1910.

2 Garrido Lecca Ob. Cit. p. 102.

3 Id. p. 103.

4 Id. p. 100.

por infección, quedándose con el shock hipovolémico por reducción del volumen sanguíneo (hipovolemia), a consecuencia de la hemorragia en las zonas afectadas por las fracturas.

El tratamiento era desconocido en la época; por ello, sólo se limitaron a proporcionarle pequeñas dosis de café, leche y champagne; luego, le aplicaron 350 ml de suero bajo la piel (hipodermocclisis) cuando, según estima el Dr. Garrido Lecca, necesitaba alrededor de 12 litros. Como consecuencia, un paro cardíaco terminó con su vida declarándosele muerto a las 14:55 horas del 27 de setiembre de 1910. La hora de la muerte, según el certificado de defunción, fue las 15:00 horas del 27 de setiembre.⁵

Señala también Garrido Lecca que el concepto de “shock” comenzó a difundirse a mediados del siglo XIX, pero recién a finales de ese siglo comenzó a practicarse en animales un tratamiento experimental para contrarrestarlo. Los grupos sanguíneos se descubrieron en 1902, pero recién a finales de la Primera Guerra Mundial⁶ se aplicó este conocimiento para las transfusiones de sangre, algo que hubiera salvado a Chávez.

En cuanto al accidente, la conclusión de Garrido Lecca es que el exceso de aceleraciones y fuerzas verticales positivas y negativas sufridas por la aeronave en la garganta del Gondo causó el desprendimiento del ala derecha y, consecuentemente, la caída del avión.

Sobre este punto, un recuento de los acontecimientos ocurridos antes del accidente permitirá apreciar con mayor amplitud las causas del mismo.

El primer punto a considerar está relacionado con la época del año establecida por reglamento para la travesía: del 18 al 24 de setiembre. El periodo fue fijado a propuesta del Comité suizo que aseguró condiciones atmosféricas excelentes (tranquilidad, uniformidad, claridad y adecuada temperatura), las cuales fueron ratificadas por estadísticas y observaciones del paso del Simplón efectuadas por los padres benedictinos, pero sin rigurosidad científica.⁷ Según estos datos, sólo había nevado una o dos veces en 20 años entre el 18 y el 24 de setiembre.⁸

La realidad fue diferente. Barzini resume en su crónica las condiciones climáticas de los días posteriores al primer intento de Chávez, el 19 de setiembre: lluvia, neblina y viento. Menciona que el mejor clima corresponde a la temporada veraniega y que los alpinistas esperaban días claros y sin viento por varias semanas. Con mayor razón se debía esperar esas condiciones para los

5 Garrido Lecca señala como la hora del deceso las 14:55 horas (Garrido Lecca Ob. Cit. p. 98). Igualmente, Ferrari señala las 14:55 horas como hora de la muerte (Ferrari Ob. Cit. p. 66).

6 Id. p. 103.

7 Mercanti Ob. Cit. p. 106.

8 El Comercio, 30 de setiembre de 1910.

aviadores.⁹ Tal como él mismo lo menciona, el periodo escogido no fue el más adecuado, pero el plazo establecido presionó a los pilotos a cumplir con el vuelo en esos días.

El segundo aspecto tiene que ver con el sistema de información meteorológica. Mientras la parte italiana tenía a la cabeza al profesor Gamba con una red de observadores cubriendo toda la ruta que le correspondía, y proporcionaba pronósticos y detalles precisos, la parte suiza tenía al profesor Maurer con algunos observadores improvisados y deficiencias en las comunicaciones, quienes brindaban información general e imprecisa que era de poca utilidad; incluso, como anota Mercanti, era información proporcionada por el mismo profesor Maurer con un desfase desesperante:

“Usted vé en Portugal una muy débil presión transversal que va hasta las islas Baleares, en la Rusia europea y otra presión que va hasta Arcangelo; las isobáricas son todas constantes en la dirección de nor-oeste, sur-oeste; el tiempo es magnífico e ideal para la travesía de los Alpes: tienen ustedes mucha suerte.”¹⁰

De acuerdo a la versión de Mercanti, la información del tiempo en la zona del Simplón, el día del primer intento frustrado de Chávez (19 de setiembre), no fue proporcionada por personal idóneo. Según Ferrari, el profesor Maurer encargó al propietario del hotel *Simplón Kulm* observar las condiciones y reportar.¹¹ Mientras el reporte del Simplón era muy superficial: “calma perfecta, tiempo ideal para la travesía”, el profesor Gamba emitía un reporte pormenorizado y preciso: “tiempo malo, densa neblina sobre el Monscera, de presiones barométricas desfavorables, de viento leve pero de próximo aumento de intensidad”. Con esta información salieron Chávez y Weymann. Chávez voló 21 minutos y Weymann, sólo 7 minutos.

Sobre los reportes de la zona, Chávez después comentaría: “He decidido no prestar ya ninguna fé a las comunicaciones del profesor Maurer o de sus encargados”. El día de la travesía Chávez tuvo que ir personalmente al Simplón para tomar la decisión.

La versión emitida en defensa del profesor Maurer es citada por Paul Bierbaum sin precisar la fuente. Esta señala que a inicios de setiembre el profesor desarrolló su opinión desde el punto de vista meteorológico entregado al Comité, en un corto comunicado sobre la travesía. Bierbaum agrega –igual, sin indicar la fuente– lo siguiente: “Días verdaderamente ideales para realizar el paso del simplón <escribió más tarde el Dr. Maurer> habrían sido el 29 y el 24 de agosto, así como el día inmediatamente anterior al día del culto (17 de setiembre)”.¹²

9 Barzini Ob. Cit. pp. 39, 40.

10 Mercanti Ob. Cit. p. 134.

11 Ferrari Ob. Cit. pp. 33 y 118.

12 Bierbaum Paul Willi. Im Aeroplan über die Alpen. Geo Chavez Simplonflug. Art. Institut Orell Füssli Zurich, 1910 p. 48. (www.aviationart.ch). Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando.

Esta defensa no es consecuente con los comentarios de Barzini sobre su experiencia personal en el tema:

“(...) el profesor Maurer es demasiado científico, busca las previsiones del tiempo en las presiones barométricas del mundo entero (...). Antier, por ejemplo (20 de setiembre), el Prof. Maurer pronosticó un tiempo terrible y, en efecto, salió un sol resplandeciente y sin viento. Ayer (21 de setiembre), el astrónomo previó el buen tiempo y el tiempo fue horrible. Hoy <c’est fini> dice el meteorólogo y todos comenzamos a confiar nuevamente.”¹³

El tercer elemento está relacionado con la prohibición de volar el día domingo 18, impuesto por el Gobierno del Valés por motivos religiosos, lo cual privó a los aviadores de una mañana limpia y calmada, única en el transcurso de la semana:

“Desgraciadamente, esa mañana fue al parecer de los aerólogos escalonados a lo largo de todo el recorrido, la mejor mañana de toda la semana. Llegada después de un hermosísimo día, subsiguiente aun periodo de borrascas, la quietud había reinado en toda la región montañosa y en toda la llanura (...).”¹⁴

El cuarto aspecto se refiere a la falla de barómetro, por falta de tinta, que obligó a plantear una solución improvisada el jueves en la noche, víspera de la travesía:

“Su barómetro no funcionaba como era debido, pues le faltaba tinta a la pluma y tratándose de una tinta especial, tuvimos que despachar un auto para buscar ese liquido. Los comisarios que estaban presentes en el campo en el momento en que Chávez emprendía el vuelo, refirieron que éste estaba un poco preocupado de esta situación anormal de su barómetro.”¹⁵

Chávez hace referencia al barómetro en su narración confirmando que no funcionaba; expresamente, dice: “¡Ah! si el barómetro hubiese registrado todo esto, vería usted que clase de zig zag marcaría.”¹⁶ El cruce entonces lo realizó sin barómetro, estimando la altura de vuelo durante la travesía. De ahí, la duda de Chávez sobre si podría cruzar el paso del Monscera ubicado a 2,103m de altitud.

En quinto lugar se debe considerar las dos oportunidades que la estructura de la nave fue sometida a las grandes corrientes ascendentes y descendentes de aire. La primera ocasión fue el lunes 19 cuando, según el mismo Chávez, su avión cayó bruscamente 60 metros; después, subió en forma abrupta y continuó a merced de las fuertes corrientes de aire; luego, levantaría el

13 Barzini Ob. Cit. p. 47.

14 Mercanti Ob. Cit. p. 132.

15 Id. p. 138.

16 Barzini Ob. Cit. p. 63.

ala izquierda para volver. La otra ocasión fue el mismo viernes 23 antes de ingresar al paso del Monscera, cuando las corrientes de aire lo zarandearon, según propio testimonio, entre 50 y 60 metros hacia arriba y hacia abajo, hacia un lado y hacia el otro; eran “verdaderos golpes de martillo (...)un infierno.”

Las particularidades climáticas de esta región europea permiten que se desarrolle libremente, en la mayoría de los casos, el juego de los factores locales, estableciéndose vientos de valle y de montaña, formándose, por lo tanto, inversiones de temperatura, tormentas de aire claro, térmicas y corrientes verticales (ascendentes y descendentes) de gran poder moviendo masas de aire que afectan fuertemente las aeronaves en vuelo diseñadas para soportar ese tipo de fuerzas.¹⁷ Un endeble aeroplano de 400 kilos es tan sólo una cometa en medio de ese torbellino. Indudablemente, la estructura quedó afectada por las vibraciones, especialmente los empotramientos de las alas con el fuselaje del avión, lugar donde se concentran las cargas.

El último de los eventos en la secuencia es un trastorno ahora conocido y estudiado por la medicina aeroespacial, en aquella época totalmente desconocido, que incide directamente en la capacidad del aviador, y cuyos efectos probablemente tuvieron consecuencias en Jorge Chávez. Este trastorno se denomina “hiperventilación” o “hiperrespiración”; consiste en una respiración rápida o profunda como producto de situaciones de tensión, estrés o pánico, cuyos efectos en los aviadores son más notorios por la altura.

La hiperventilación se produce por la alteración en la oxigenación. Cuando respiramos, los pulmones oxigenan la sangre que recorre el cuerpo y elimina el dióxido de carbono. Cuando el cuerpo se hiperventila por la respiración rápida, la sangre se satura de oxígeno y se produce una excesiva pérdida de dióxido de carbono, razón por la cual se crea un desequilibrio metabólico¹⁸ que, entre otros síntomas, produce dificultades visuales, mareos y, en casos severos, inconsciencia.¹⁹ La tensión de encontrarse entre las fuertes, inesperadas e invisibles corrientes de viento, ante las que un aviador al mando de su frágil nave nada puede hacer para contrarrestarlas, podría haber provocado en Chávez una situación natural e involuntaria de tensión e hiperventilación.

La posibilidad se deduce de la propia versión del aviador, cuando le narra a Barzini que no recuerda el momento en que las alas se plegaron:

17 Entrevista a Ames R. José, mayor general FAP. Ex - Jefe del Servicio Nacional de Meteorología, Ex - Director del Grupo de Meteorología FAP, Ex – representante permanente del Perú ante la Organización Mundial de Meteorología.

18 Entrevista a Contreras Gonzales Abel coronel FAP, médico aeronáutico CMP 9974. Curso de Medicina Aeronáutica FAP-1981, Medicina Aeroespacial en el Centro de Instrucción Especializada de Aeronáutica USAF-1983, Miembro de la Sociedad de Medicina Aeronáutica del Perú.

19 Reinhart Richard O. Basic Flight Physiology. McGraw Hill. USA 1996, p. 60.

“Hacia un aterrizaje normal... Estaba casi tocando el suelo, contento... Luego no sé más. No me doy cuenta de lo que ha sucedido. Lo pienso pero no puedo recordarlo... Me veo unos cuantos metros del suelo, en mi aparato... y nada más.

-¿No ha visto usted cuando las alas se doblaban?

-No. Dicen que se han doblado como las de un pichón... ¿Es cierto, Duray?”²⁰

Las versiones sobre las alas son diversas. Mercanti menciona como un rumor que entre los escombros se descubrió la pieza número 574 de unión entre el fuselaje y el ala, sin mencionar cuál de las alas, que presentaba signos evidentes de una rotura anterior y una reparación descuidada.²¹ Esta versión contradice al propio Mercanti, a quien citamos cuando describe el meticuloso armado del nuevo avión por el propio Chávez y su gente, que estimamos hubiera detectado la anomalía.

Este tema de la pieza 574 también lo refiere Martini,²² pero en su análisis se pregunta por las razones de la omisión de tal detalle, por parte de Duray y Chávez, durante el armado del avión. Concluye citando casos similares; desestima la pieza 574 como causa y atribuye la rotura de las alas a la fatiga de la estructura debido a las cargas a las cuales fue sometida.²³

Garrido Lecca, por el contrario, afirma que en la garganta del Gondo el avión es afectado por el exceso de aceleraciones y fuerzas verticales positivas y negativas que afectaron el fuselaje causando el desprendimiento del ala derecha.²⁴ Sin embargo, la narración de Chávez indica que los vientos lo sorprendieron en el comienzo del paso del Monscera y no en la garganta del Gondo. Agrega Garrido Lecca que a consecuencia de perder un ala, el avión gira sobre su eje (longitudinal, a lo largo del avión), entra en tirabuzón y choca con tierra inmediatamente.²⁵

Al respecto, la interrogante que Arthur Duray, testigo presencial del accidente, hace a Chávez sugiere una versión distinta. Duray le pregunta: “¿No ha visto usted cuando las alas se doblaban?”.

20 Barzini Ob. Cit. p. 65.

21 Mercanti Ob. Cit. p. 138.

22 Martini Ob. Cit. p. 567.

23 En 1982, el ingeniero Piero Magni, pionero de la aviación y constructor de aviones, hace una reconstrucción de la caída y opina que esta se puede atribuir a la rotura del travesaño en la unión de las alas con el fuselaje, o a la ausencia de un travesaño lo suficientemente sólido en esa parte, similar a lo ocurrido a Delagrangé en su Bleriot XI. Las vibraciones durante el prolongado vuelo entre atmósfera turbulenta afectaron esa parte crítica. Cita las investigaciones de casos similares mencionados por Alexandre Dumas en *Accidentes de Aviación* (París, 1910) que no hace referencia puntualmente al caso Chávez, pero sí a otros Bleriot por variadas causas y fenómenos; por eso, afirma que no puede ser categórico (Ferrari Ob. Cit. p. 49).

24 Garrido Lecca Ob. Cit. p. 73.

25 Id. p. 67. Esta versión se contradice con lo que el mismo autor expresa en la p. 66: “El Bleriot yace estrellado en tierra. Sus dos alas están plegadas hacia atrás (...)”.

En plural, se refiere a las dos alas. El mismo Duray, ante las inquietudes de Barzini y Christiaens cuando llegan al lugar del accidente, les responde: “Las alas han cedido a veinte metros del suelo (...). De repente -crac-, las alas se han desprendido y se han doblado hacia atrás como las de una paloma. El aparato se vino abajo a pique, luego se dio vuelta de campana.”²⁶

Entonces, la caída según la narración de Duray no es en tirabuzón, como indica Garrido Lecca, sino de nariz, continuando con el movimiento parabólico por la inercia al romperse las alas e impactando con el terreno. Luego, se invierte quedando el piloto atrapado debajo del fuselaje y las alas encima.

Otra versión corresponde al periodista Francesco Savorgnan di Brazza, que dice haber saludado a Geo cuando se aproximaba al campo de aterrizaje en Domodossola, y que este le contestaba el saludo. Luego percibió que el ruido del motor cesaba y que a diez metros (de altura) una de las alas se encogía (no precisa cuál) y caía.²⁷

Analizando las versiones por aerodinámica, cuando el avión está por tomar contacto con el terreno, el motor, reducido en su potencia o apagado, ya no aporta al vuelo, y la sustentación depende exclusivamente de las alas. El peso del avión, todavía en vuelo, se concentra en las alas, específicamente en los empotramientos (unión de las alas con el fuselaje) que, afectados por las vibraciones, no resisten y se rompen, las alas se plegan y el fuselaje cae en picada por el peso del motor; en consecuencia, el avión impacta de nariz, capotea y se invierte; luego, caen las alas. El avión no está de costado sino invertido, como se aprecia claramente en las fotos por la posición del estabilizador vertical y el timón de profundidad (conjunto de cola); el tren de aterrizaje está separado del fuselaje pero no debajo. Se aprecian las dos alas, una encima de la otra, sobre el avión.

Si sólo una de las alas se hubiera plegado, el avión hubiera caído hacia un lado. Pero eso no sucedió, como se puede apreciar en las diversas fotos. Indudablemente, las dos alas se rompieron en momentos distintos. Probablemente, una inmediatamente después de la otra, de ahí las versiones de la rotura de un ala.

Otro tema a considerar es la altura, ¿fueron diez, quince o veinte metros? Veinte metros (como dice Duray) o quince a veinte metros (como dice Garrido Lecca) equivalen a un edificio de siete pisos aproximadamente. Una caída de esa altura en picada, como aconteció al plegarse las alas, hubiera ocasionado que el motor, los tanques de gasolina y el panel impacten con el cuerpo de Chávez con mayor fuerza y le provoquen severas lesiones físicas y quizás la muerte instantánea; no sólo la fractura de las piernas.

26 Barzini Ob. Cit. p. 60.

27 Ferrari Ob. Cit. p. 44.

Una decena de metros (como escribe Mercanti) o diez metros (como narra Savorgnan di Brazza) es una altura más próxima a la maniobra de aterrizaje que Chávez intentaba. Probablemente, debido a la perspectiva, el cálculo de la altura de los testigos haya sido sobredimensionado, y en mayor medida aún por Duray. Sin duda, Chávez estuvo más cercano a tierra, pero no lo suficiente como para librarse de las lesiones que le causaron la muerte.

LA AGONÍA

Entre los primeros en socorrer a Chávez luego de la caída se encontraban Duray y el periodista Enrico Lelli, corresponsal de Il Secolo. Este último narra haberlo encontrado encogido sobre sí mismo, con las rodillas casi tocando el mentón. Lelli relata aquellas terribles circunstancias:

“(…) el Dr. Robiola le hace las primeras curaciones del caso, habiéndole quitado la sangre de la cara abre los ojos y murmura: **C’est terrible! C’est terrible.** Duray lo abraza del cuello y le dice: **Mon pauvre ami! Mon pauvre ami! Comment c’est passe.** Abre los ojos nuevamente y con una sonrisa tristemente dolorosa se esfuerza pálido mientras algunas lágrimas caen sobre sus mejillas: **C’est terrible! C’est terrible! Taisez vous! Taisez vous!**”¹

El 24 de setiembre, aparentemente recuperado, Chávez narra su travesía. El 25, las condiciones se revierten y su vida se va extinguiendo. Dos días después le suministran los santos óleos el hermano Fonchielli y el canónigo Calcati; este último lo consuela: “He rezado por usted esta mañana en la misa, y he encomendado su alma a Dios.” Martini especula que Chávez habría respondido: “Soy católico, como todos los peruanos, gracias”.²

Durante breves momentos recupera lucidez de un sueño intranquilo; conversa, luego recae. Su mente sigue volando allá en las alturas en medio de la lucha contra las corrientes de aire y la proximidad de las amenazantes crestas de las montañas: “La altitud... la altitud...”.

Vuelve a la realidad y conversa con su hermano: “Nos iremos... a pasear... en tu carro...”;

1 Ferrari Ob. Cit. p. 45.

2 Martini Ob. Cit. p. 238.

luego bromea con él: “Bueno, ya llegó el buen momento para dejarme crecer el bigote y cubrir así la cicatriz de mi labio”.

El fin se acerca, respira con dificultad y entre quejidos, un llanto breve: “No... no...”. “Esto no existe...”. “No... no... yo no me muero.”³

3 Barzini Ob. Cit. p. 73, 74.

EL LEGADO

En el testamento de Chávez, de fecha 10 de setiembre de 1937, escrito por Juan Bielovucic, se menciona como sus últimas palabras: “Más arriba, más arriba todavía”¹. En la página siguiente la cita está escrita en francés sin mencionar la fuente: “Plus haut, plus haut encore”. Carlos de la Jara cita a Bielovucic haciendo mención a una omisión del relato de Barzini con el siguiente texto:

“El médico que lo había cuidado con tanto cariño, profundamente conmovido, repetía sin cesar <Gloria, gloria, Chávez>; y que: <fue entonces que Jorge, recobrando conciencia, pronunció sus últimas palabras: MÁS ARRIBA, MÁS ARRIBA TODAVÍA (“¡Plus haut, plus haut encore!”)².

En 1960, con motivo del cincuentenario del cruce de los Alpes y de la muerte de Chávez, bajo el patrocinio del Banco Gibson S.A., uno de cuyos miembros del Directorio era Juan Chávez Dartnell, hermano de Jorge, se publica una reedición de homenaje³. En dicha publicación, la crónica de Barzini con las palabras de Chávez no varía, pero las palabras en francés del Testamento de Chávez escrita por Bielovucic, son omitidas.

Bielovucic no estuvo en Domodossola, Barzini sí, acompañando a Chávez hasta su muerte, ¿qué motivos tendría para omitir u ocultar palabras? El detalle, hasta de las expresiones más triviales de Chávez durante el periodo de lucidez y finalmente de agonía, las registra en su crónica. ¿Se olvidó de su frase “Más arriba, más arriba todavía”? Además, según De la Jara, Bielovucic menciona a un médico, pero no refiere el nombre ni el apellido, mientras en la crónica de Barzini están registrados todos los nombres de los médicos que atendieron a Chávez.

1 Bielovucic Juan El Testamento de Chávez en Romana Gens ne la Terra de “Los Incas”, setiembre 1937 N° 42 p. 139.

2 De la Jara Carlos Historia Aeronáutica del Perú Lima 1975 p. 321.

3 Chávez: El primer transvolador de los Alpes. Editorial Ausonia Talleres Gráficos, Lima, 1960. Reedición de Romana Gens ne la terra de “Los Incas”, setiembre 1937 N° 42.

Las expresiones de Chávez durante su agonía también son citadas por Luciano Martini: “L’altezza, più in alto, più in alto. Il motore. Debbo, scendere. In alto, più in alto”. Luego de recobrar lucidez conversa y retorna al sopor: “Più in alto, più in alto. Ora sono in una cattiva condizione. Muoio, non voglio moriré. No, no, non posso moriré”.⁴

Es posible atribuir las últimas palabras de Chávez en castellano a la traducción y a la fidelidad con las que los autores reflejan los hechos. La crónica de Barzini es escrita originalmente en italiano con las citas de Chávez en francés y luego en castellano. En cambio, la versión de Martini sólo está en italiano.

El único artículo que escribe Chávez –publicado en el diario parisino *Le Matin* el 9 de setiembre de 1910–, cuando marca el récord de altura con 2,680 m y se prepara para la travesía de los Alpes, tiene por título “Encore plus haut.”⁵ Esta frase, de su propia autoría, refleja un ideal por alcanzar recurrentemente. En aquellos tiempos, era como la estrella de Belén que guiaba a los intrépidos aviadores, cada vez más alto, en sus frágiles aeronaves. Este título también puede haber sido fuente de inspiración de Bielovucic para escribir el Testamento de Chávez. La frase, transformada en “Arriba, siempre arriba”, inicia el himno de la Fuerza Aérea del Perú y constituye el lema y herencia de Jorge Chávez: él murió en plena juventud tratando de llegar arriba, siempre más arriba.

Independientemente de las palabras, la batalla final ha concluido; una batalla librada por el ideal de un joven que lo tenía todo y, sin embargo, se caracterizó por su sencillez, nobleza y desprendimiento. Se entregó al presente y vivió sin egoísmo.

Chávez no fue un improvisado y sus hazañas no fueron fruto de las circunstancias. Recorriendo los pasajes de su vida apreciamos la meticulosidad y la responsabilidad con las que emprendía sus retos personales y se enfrentaba a lo desconocido. Cada vuelo era una aventura que sin duda superaba. En los Alpes, alguien tenía que ser el primero.

Su hazaña, lograda en el periodo posterior a la guerra del Pacífico, con las sombras de la derrota y el desastre que tenía sumida a una nación en la desesperanza, fue una luz que despertó el entusiasmo y motivó a muchos a seguir su huella. Un peruano en la lejanía nos decía que no todo estaba perdido; que con voluntad, decisión y actitud todo era posible. Homenajes, conmemoraciones, monumentos, placas y medallas mantenían vivo el recuerdo de Jorge Chávez. El 23 de setiembre fue declarado Día de la Aviación Peruana, mediante decreto aprobado el 17 de setiembre de 1931. Así se conmemora su muerte y su proeza conjuntamente con el Día de la Fuerza Aérea.

4 Martini Ob. Cit. p. 237 y 238. “La altura, más arriba, más arriba. El motor. Debo ascender. Más arriba, más arriba (...). Más arriba, más arriba. Ahora estoy en malas condiciones. Muero. No quiero morir. No, no, no puedo morir”. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando.

Sus restos mortales, que fueron trasladados al cementerio de Pere Lachaise en París. * Y llegaron el 19 de setiembre al antiguo aeropuerto de Limatambo, para luego del ceremonial correspondiente ser depositados en la Plaza de Armas de la Base Aérea Las Palmas, lugar donde reposan frente al mausoleo del capitán FAP José Quiñones.

En 1966 todo cambió; con Ley 16126 promulgada el 10 de mayo de ese año, el capitán FAP José Quiñones Gonzales fue declarado héroe y el 23 de julio, fecha de su inmolación, Día de la Aviación Militar del Perú. A más de cien años de la muerte de Jorge Chávez, los ecos se alejan y resulta pertinente citar al ex presidente argentino Nicolás Avellaneda: *Los pueblos que olvidan sus hechos gloriosos pierden la conciencia de su destino, porque los pueblos viven necesariamente de sus recuerdos y de sus esperanzas, y cuanto más abundan en su pasado, mayor es el anhelo de su porvenir.*

* En 1957 por gestión de la Fuerza Aérea son transportados al Perú.

5 Le Matin, París 9 de setiembre, 1910. Todavía más arriba (traducción propia).



LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL PERÚ

Yobani Gonzáles Jáuregui

**CAPÍTULO
III**

LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL PERÚ

El territorio que ocupa el actual Estado peruano siempre ha representado un reto para sus habitantes; su compleja geografía puso a prueba la capacidad inventiva del hombre desde su aparición en el espacio andino, el cual adaptó según sus necesidades. En este lugar confluyeron diversas experiencias de adaptabilidad, y se generaron formas culturales complejas. El incremento de las vías de comunicación generó un momento propicio para el conocimiento de diversos espacios territoriales del Estado peruano. Sin embargo, una parte considerable de estos permaneció inaccesible; especialmente, la selva peruana, hecho que desde nuestra perspectiva ha impedido la consolidación del Estado-Nación. Resulta incongruente sentirse parte de una comunidad cuando no existe una representación de la misma en la historia nacional. Por ello, asumimos que el desarrollo de las vías de comunicación es un elemento clave en el proceso de consolidación del Perú como Nación, porque sólo conociendo nuestro espacio territorial y reconociendo, a partir del mismo, nuestra diversidad se inicia la identificación nacional. Nuestro historiador de la República, Jorge Basadre, señalaba que la revolución de las comunicaciones y el transporte sirvió para el conocimiento de nuestro espacio geográfico, y fue el desarrollo de la aeronáutica el elemento clave del desarrollo del país: “necesitamos como Estado y como Nación, en el país oficial y en el país real, para nuestros tiempos y para los tiempos que vengan, una conciencia aeronáutica”¹. Asimismo, resaltaba a Jorge Chávez como su figura principal porque a partir de su heroica hazaña el Perú ingresó por la puerta grande a la historia de la aviación mundial.

Es, pues, Jorge Chávez el héroe civil de la aviación peruana y también el símbolo y mártir de nuestra Fuerza Aérea. Su hazaña inspiró a diversos aviadores a seguir el camino que trazó en Domodossola; su heroísmo los había marcado profundamente. Tenemos a Juan Bielovucic y Carlos Tenaud, quienes en la segunda década del siglo XX impulsaron, mediante vuelos demostrativos,

¹ Basadre, Jorge. “Meditación sobre Jorge Chávez”. Revista Aviación. Setiembre de 1960. Pág. 55.

la aviación en el Perú. Juan Bielovucic llegó al Perú el 8 de enero de 1911, invitado por la Liga Pro-Aviación, trayendo dos máquinas Voisen y estableció su campo de vuelo en el Hipódromo de Santa Beatriz. El 14 de enero de 1911 realizó su primer vuelo de ensayo, manteniéndose a una altura de 40 metros durante unos minutos. Unos días más tarde, el 29 de enero, sorprendió a los limeños con una demostración en su avión de modelo Voisin, de Lima hacia Ancón, en 58 minutos. Bielovucic fue así el primer aviador nacional que navegó en los cielos de América Latina. Posteriormente a este hecho se realizaron vuelos diarios de exhibición, promovidos por la Liga Peruana Pro-Aviación, con lo que logró la admiración total del público limeño y una fama en ascenso. Poco después, Bielovucic firmó un contrato con el gobierno peruano para enseñar a jóvenes pilotos en la recién creada Escuela Nacional de Aviación.

Aun así, su destino era seguirle los pasos al maestro Jorge Chávez; en 1913 emprendió una travesía por los Alpes con mucho éxito, lo que le valió el reconocimiento mundial. Incluso, participó como voluntario en la primera y segunda guerra mundial, donde realizó vuelos de reconocimiento a gran distancia; en la segunda guerra mundial colaboró con importantes donativos para las víctimas.

Por su parte, en los años de 1908 y 1909, Carlos Tenaud había realizado experimentos para poder volar. Sin embargo, el monoplano que diseñó no fue posible hacerlo elevar en vuelo. A pesar de este hecho, Tenaud decidió matricularse en la escuela de aviación francesa de Etampes, dirigida por Bleriot, y obtuvo su brevete el 23 de noviembre de 1910. Al igual que Bielovucic, fue invitado por la Liga Pro-Aviación, razón por la cual se embarcó a Lima y estableció su centro de operaciones en el campo de Limatambo. El 27 de enero de 1911 logró alzar vuelo, pero el destino le tenía preparado un fin trágico igual que a Jorge Chávez. Al poco tiempo de despegar, su pequeño avión se enredó con cables eléctricos y resultó mortalmente herido. Luego de una penosa agonía, que se extendió hasta el mes de setiembre, dejó de existir. Este hecho es de notoria trascendencia en la aviación peruana porque demuestra las dificultades de los primeros aviadores, quienes carecían de espacios con óptimas condiciones para ejercitar su profesión. Paulatinamente, gracias a estudios de factibilidad, se reubicaron pistas de aterrizajes; luego, con el desarrollo de la aviación comercial, se construyeron aeropuertos dotados de mayor infraestructura. Sin embargo, la ausencia de pistas de aterrizaje fue una constante en las primeras décadas del desarrollo de la aviación en el Perú.

Por ejemplo, desde 1921 hasta 1929, los vuelos de Elmer Faucett se realizaron desde la mar brava en el Callao, y luego se hizo el traslado al nuevo aeródromo ubicado en San Isidro. Estos cambios se realizan debido a necesidades técnicas para realizar los vuelos sin contratiempos, porque los accidentes eran algo común que pudo haber tenido consecuencias en la población debido a que los aeródromos estaban ubicados en espacios urbanos. Por eso, con el correr del tiempo, tanto la aviación civil como la militar trasladaron sus locales a lugares más alejados de los espacios urbanos.

En suma, la hazaña de estos hombres ha sido un ejemplo de constancia y sacrificio, incluso de su propia vida. Para Basadre, Tenaud fue el hermano de Pedro Ruiz Gallo por su afán de inventar su propio aparato para poder volar. Fue, a su vez, la primera víctima de la aviación en el Perú y el “hermano de Bielovucic al volar en el cielo de Lima y hermano de Jorge Chávez al ofrendar la vida por un mismo ideal”².

DE LA AVIACIÓN CIVIL A LA AVIACIÓN COMERCIAL

El desarrollo de la aviación civil antecede a la creación de la aviación comercial y es gracias a la hazaña de Jorge Chávez que, a los pocos días de su muerte, toma un inusitado impulso. El 27 de setiembre de 1910 se reunieron un grupo de connotados personajes, entre los que destacaba Pedro Paulet Mostajo. La idea era fundar una asociación que promoviera la aviación en el Perú. Inicialmente la denominaron Liga Pro Aeronavegación; poco después, cambiaron el nombre a Liga Pro Aviación. Esta asociación tenía como uno de sus fines centrales impulsar la creación de aeroclubes en las regiones más importantes del país.

El 2 de octubre de 1910 se funda el primer aeroclub en la provincia constitucional del Callao, con el nombre de Aero Club Callao; su misión era fomentar en la juventud el interés por la aviación. Sin embargo, la población demostró inicialmente poca recepción a las actividades aéreas; sin embargo, esto no desmotivó a otro grupo de jóvenes que insistió en que nuestro país tenía la necesidad de seguir a la vanguardia en el desarrollo aeronáutico en América Latina, motivo por el cual fundaron en 1912 el Club Aéreo Lima, una institución de carácter social y deportivo dedicada a impulsar la aviación civil.

A pesar del entusiasmo de los aeroclub, recién a partir de las hazañas de Juan Ramón Montero y Clodomiro Figueroa la aviación logró tener una gran acogida. El primero realizó en 1913 un recorrido de Lima-Pisco en un avión Bleriot y el segundo, el aviador chileno Clodomiro Figueroa, realizó en 1915 vuelos de demostración en Arequipa, Mollendo y Lima, pilotando un avión Farman. Estos hechos no sólo despertaron el interés de la población por la aviación civil sino en la urgente necesidad de adquirir aeroplanos para los pilotos nacionales que se formaban en el extranjero³. Desde esta perspectiva, nace la necesidad de crear un centro de “carácter social y deportivo, donde se pudieran desarrollar actividades relacionadas con el vuelo y efectuar la propaganda necesaria

2 Basadre, Jorge. Historia de la República del Perú. Editorial Universitaria. Lima. 1968. Sexta edición. T. XII, pág. 205.

3 La formación de los pilotos de las fuerzas armadas también se desarrolló en la escuela argentina El Palomar, por iniciativa del presidente José Pardo. En el Palomar se formaron los tenientes Enrique Ruiz Espinoza y Guillermo Protzel; el primero de ellos fue la primera víctima de la aviación militar. Otros pilotos que destacan son Roberto Velasco e Ismael Montoya, de la marina, y Carlos Alvarillo y Baltasar Montoya, del ejército.

con el fin de adquirir aviones mediante el aporte voluntario de sus asociados”⁴. De esta forma se crea el Aero Club del Perú, cuya sesión inaugural fue el 4 de setiembre de 1915 en los altos de la calle Ortiz N.º 354, donde actualmente se ubica el jirón Huancavelica. En dicha sesión se aprobaron los estatutos de la institución y se eligió a su primer presidente, el Sr. Amador del Solar. El Aero Club del Perú sólo contaba con dos aviones traídos de Europa, por lo que era necesario buscar fondos para la compra de nuevos aviones. Por tal motivo, se convocó a la población a inscribirse como socios de la institución hasta el 26 de setiembre de ese mismo año.

Para 1920, el Aero Club había logrado obtener el apoyo del gobierno de la Patria Nueva⁵ para su desarrollo institucional; se le reconoció mediante Decreto Ley N.º 4042 como “Institución Nacional de Utilidad Pública” con personalidad jurídica. En 1924, mediante resolución suprema, se autorizó a la Dirección General de Servicio de Aviación del Ejército organizar nuevamente el Aero Club del Perú, con el emblema central de fomentar la conciencia aeronáutica y consolidar el medio aéreo para el desarrollo del país. Sin embargo, dicha resolución fue derogada debido a la demora en poner en vigencia los estatutos y reglamentos.

Por otro lado, el gobierno de Leguía autorizó en 1920 el establecimiento de la Escuela de Aviación Civil en los campos de Bellavista. Esta inició sus operaciones el 23 de julio del mismo año, con el empleo de aviones Curtiss. Entre los instructores de vuelo se encontraba el francés Emilio Romanet y entre los alumnos destacaban dos mujeres: Carmela Combe y Victoria Villa de la Tapia. En esta escuela también se formaron Elmer Faucett, Carlos Martínez Pinillos, Octavio Espinoza y José Ríos Godenzzi. El historiador de la República Jorge Basadre señala que “la Escuela de Aviación Civil fue un factor importante para preparar el establecimiento de las rutas comerciales aéreas en el país”⁶.

A partir de 1933 se encargó a la Inspección General de Aviación la “organización y desarrollo de las actividades inherentes hasta dejar el Aero Club debidamente instalado y en perfecto funcionamiento”⁷. Dos años después, el Aero Club del Perú contaba con local propio y en 1936 se le asignó mediante resolución suprema tres aviones: Flamingo, Consolidated P.T.3 y un Klemm, los

4 Aero Club del Perú. Folleto institucional.

5 Es importante resaltar que antes de la llegada de la Patria Nueva, la aviación peruana no adquiría su incorporación a las Fuerzas Armadas. Posteriormente, en enero de 1919, fue incorporada como elemento del ejército, y en abril de 1924 se creó el arma de aviación. La hija de Augusto B. Leguía rescata la importancia de la obra de su padre; ella afirma que durante su periodo gubernamental se dio “el perfeccionamiento de la Escuela de Aviación Jorge Chávez, la base Hidro-Aviación de Ancón, la base de San Ramón, como medio para unir Iquitos y Lima, la creación de la Dirección de Aeronáutica y la compra de aviones e hidro-aviones en cantidad y calidad requeridas por las necesidades de la época”. Leguía, Enriqueta. Lima 1919-1930. La Lima de Leguía. Editorial San Marcos. 2007. Pág. 148.

6 Ób. Cit. Basadre, T. XIII, p. 271.

7 Aero Club del Perú. Folleto institucional.

cuales estaban al servicio de la enseñanza y preparación de pilotos civiles, quienes ya no tendrían que ir al extranjero para adquirir su formación.

Pasaron más de dos décadas de los primeros vuelos y si bien ya la aviación comercial había tomado impulso, la tarea de desarrollar la aviación civil aún era un tema pendiente. Es gracias a los esfuerzos del Aero Club del Perú que se concreta la formación de pilotos civiles en el Perú. Hasta ese momento las dos modalidades para la formación de los pilotos civiles habían sido: a) la formación en el extranjero y b) el traslado o migración de pilotos de las fuerzas armadas a la aviación civil.

LOS INICIOS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL EN EL PERÚ.

Son los progresos tecnológicos que permitieron el desarrollo de la aviación comercial en el Perú, durante la primera mitad del siglo XX, junto con el interés de los gobiernos de Augusto B. Leguía, Oscar Benavides, entre otros, que apostaron por impulsar la aviación. En el caso del primero, permitió la llegada de diversas misiones de casas comerciales con la finalidad de adquirir aviones. Por su parte, Benavides hizo posible la consolidación de la aviación civil, gracias al impulso que dio para el funcionamiento permanente del Aero Club del Perú.

Hemos dividido en dos etapas este proceso. La primera de estas incluye la primera normatividad para el desarrollo de la aviación comercial en el Perú y la llegada de misiones comerciales. En este periodo, el gobierno de Leguía reglamentó el uso de los cielos nacionales para la navegación aérea, señalando en el decreto del 15 de noviembre de 1921 que “el Estado tiene, teóricamente, derecho absoluto sobre el espacio aéreo que domina su territorio y que en la práctica, es indispensable que ejerza la soberanía de su empleo, por lo menos hasta donde sus derechos de conservación y seguridad lo exijan”⁸. Es evidente que el Estado buscaba que las naves extranjeras respeten su soberanía; si no lo hacían, estas serían perseguidas y capturadas. Como vemos, el interés del gobierno tenía varios flancos que confluían en un real interés por el desarrollo de la aviación militar y comercial en el Perú.

Para el Estado era una necesidad el control del espacio aéreo, tanto es así que en el año 1931 estableció, mediante decreto supremo, que los aeródromos de Tacna, Arequipa y Talara fueran aeródromos bases con la finalidad de controlar la entrada y salida de aviones del espacio aéreo nacional, así como también dispuso determinar los derechos de aterrizaje y los hangares a utilizar. Además, señalaba la responsabilidad del Estado en preservar el buen estado de los aviones, para lo que autorizó la permanente inspección a las diferentes líneas aéreas, por parte de la división de aeronáutica. Unos meses más tarde, se incluyó la participación de personal médico en los grupos

8 Zlatar Stambuk, José. Transporte Aerocomercial en el Perú. Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. Lima. 2007. pág. 30.

de inspección. Era necesario mantener una alerta sanitaria que controlara la posible propagación de epidemias.

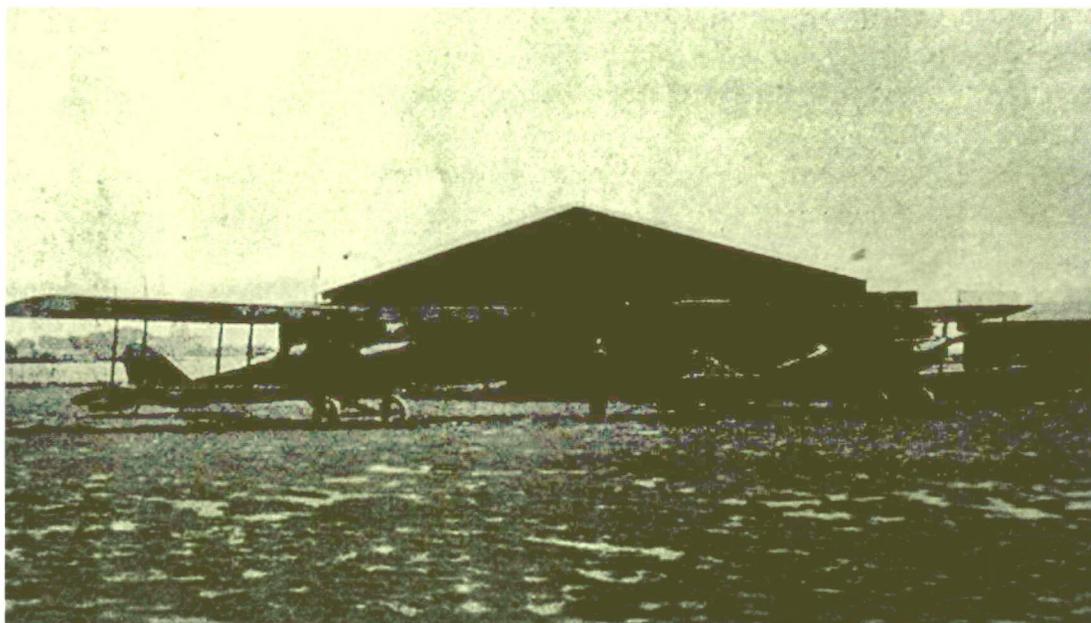
En la primera etapa, que abarca casi todo el gobierno de Leguía, se busca desarrollar un convenio para transportar la correspondencia dentro del territorio nacional. Fue el aviador Herbert Tweddle quien asumió el reto, y el 20 de setiembre de 1920 despegó piloteando su propio avión tipo Curtis Standard, con once kilos de correspondencia y con un pasajero a bordo, a quien dejaría en Chiclayo. Su primera escala fue la ciudad de Chimbote, luego llegó a Trujillo, Pacasmayo, Chiclayo, Piura, Sullana, Talara y Puerto Pizarro. Su hazaña unió toda nuestra costa norte desde Lima, y entusiasmó a los pobladores de las ciudades visitadas. Desde la perspectiva de José Zlatar, Herbert Tweddle es el pionero de la aviación comercial en el Perú, él recibió su formación en nuestro territorio y su hazaña no pasó inadvertida. El diario *El Comercio* señaló que antes de la hazaña mencionada “no había rutas conocidas. El camino estaba inexplorado”⁹. Tweddle y su esfuerzo denodado en llevar adelante su empresa contagiaron no sólo a los pueblos que visitaba sino a sus propios amigos, quienes habían tratado de persuadirlo para no realizar el viaje. En suma, con su hazaña se inició una serie de viajes comerciales que facilitaron una comunicación rápida, segura y permanente entre los diversos pueblos del Perú.

En esta primera etapa la aviación comercial estuvo ligada a dueños de pequeñas aeronaves que brindaban servicio de forma esporádica. Unos años después se inicia la segunda etapa con la creación de la Compañía de Aviación Faucett. Su impulsor Elmer Faucett integró la Misión Comercial Curtis, a su llegada al Perú (en 1921), donde se desempeñó como el jefe de mecánicos. Como hemos mencionado, la misión consistía en hacer propaganda a los aviones de la empresa Curtis, que se instaló por disposición del gobierno en el aeródromo de Bellavista. No sólo la empresa Curtis envió misiones comerciales, también lo hizo la casa Gio Ansaldo y Cía. de Turín, Italia. Las dos casas comerciales querían convencer de que sus aviones eran aptos para nuestra complicada geografía. Los modelos de aviones traídos por la casa Gio Ansaldo para la demostración fueron: Dos S.V.A. con motor SPA-6 de 220 HP, dos Balilla A-1 con motor SPA-6 de 229 HP, dos A-300 con motor Fiat de 300 HP

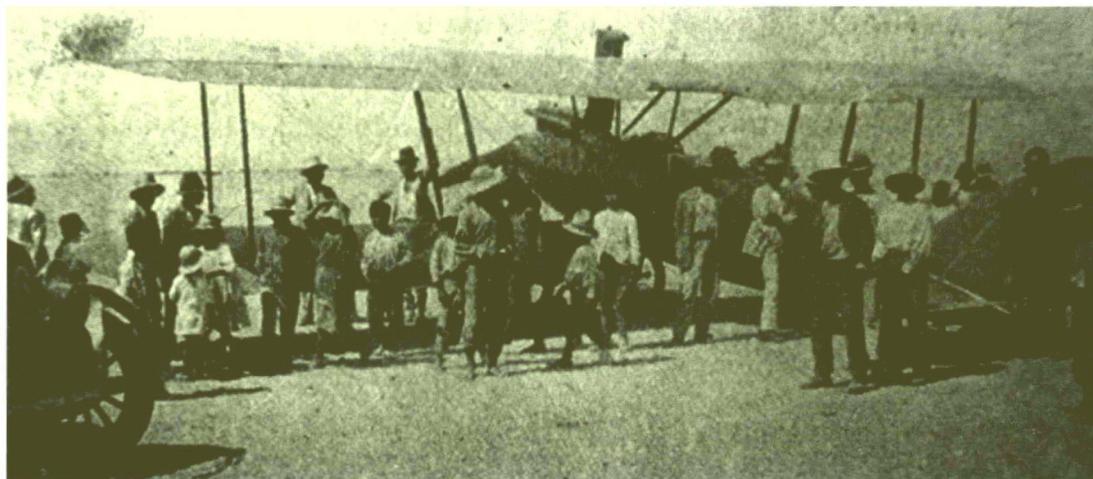
Sus vuelos de demostración en ciudades como Puno y Cusco tuvieron éxito. La hazaña de volar de Lima a Cusco en medio de un mal estado del tiempo, llevada a cabo por el capitán Enrico Rolandi (quien a la vez fungía de representante de la casa comercial), fue una garantía de las buenas condiciones técnicas de sus aviones.

Hemos identificado, entonces, la segunda etapa dentro del proceso de desarrollo de la aviación comercial casi al final del gobierno de Leguía, desde la creación de la compañía Faucett; poco

9 Ob. Cit. Zlatar, p. 42.



Los aviones curtis, el Oriol y el N.J. delante del hangar Bellavista, parte del equipo de aviación comercial. Rev. Mundial N° 193, 25 de enero de 1924.



Arribo del curtis Oriol a Ica. Rev. Mundial N° 187, 14 de diciembre de 1923.

después, durante el segundo gobierno del presidente Benavides, en la década de 1930, se formularon decretos supremos para apoyar y regular la aviación que contribuyeron a la formalización del sector aéreo comercial; por ejemplo, el 22 de setiembre se estableció que el Ministerio de Hacienda expidiera las licencias de permiso para las operaciones de tráfico comercial, y que señalaran las características de los aviones y si estaban destinados al traslado de carga o de pasajeros. Además, se autorizó la habilitación de aeropuertos en las ciudades de Tacna, Ilo, Mollendo, Arequipa, Camaná, Ica, Pisco, Cerro Azul, Lima, Chimbote, Trujillo, Pacasmayo, Pimentel, Piura, Paita, Talara y Tumbes. El decreto excluye a los aeropuertos no ubicados en la costa. Este hecho se debería al escaso tráfico comercial y a los peligros que implicaba volar sobre territorios de la sierra y la selva. Esto no significa que no se realizarán vuelos a dichos espacios; en el caso de la selva, existía un tráfico comercial mediante hidroaviones. Otro decreto de importancia se emitió en febrero de 1932 mediante el cual se dispuso que las compañías no debían exceder la capacidad máxima de pasajeros permitidos en sus aviones. Asimismo, el gobierno de Sánchez Cerro decretó, mediante ley N.º 6353, un impuesto a la cerveza en la ciudad de Cusco, con la finalidad de recaudar fondos para la “construcción del aeródromo de Cusco y demás obras necesarias para el fomento del turismo y la aeronavegación directa de Lima a dicha ciudad”¹⁰.

A partir de 1934 se inicia una nueva política estatal en materia de construcción y conservación de aeropuertos. Esto indica que la aviación comercial ya no era amateur sino un campo de profesionalización. Para estos fines, mediante decreto supremo de fecha 16 de abril, se autorizaba la expropiación forzosa de predios para la construcción de aeropuertos, como conveniencia nacional o de utilidad pública.

En agosto del mismo año, el gobierno, en respuesta a la propuesta de Luis Miranda y H.R. Harris de crear una compañía administradora de aeropuertos, decretó lo siguiente:

- 1) Que era manifiesta la conveniencia de que la capital de la República dispusiese de un aeropuerto para el servicio de navegación aérea civil y comercial, en desarrollo creciente.
- 2) Que esa obra permitiría, también, satisfacer la necesidad entonces sentida de que el aeródromo de Las Palmas quedase reservado para usos exclusivamente militares y, en especial, para mejor consecución de los fines propios de la Escuela de Aviación Jorge Chávez, a la que está anexo.
- 3) Que, dentro del rol que le corresponde en relación con el progreso nacional, el Estado debe facilitar la realización de proyectos industriales como el propuesto, que traen consigo evidente beneficio público.
- 4) Que la obra proyectada se realizará sin gravamen para el Estado y su explotación se llevaría a cabo sin exclusividad ni monopolio.

10 Ob. Cit. Basadre. T. XIV, p. 343.



PANAGRA
PAN AMERICAN - GRACE AIRWAYS INC.

SERVICIO AEREO PAN AMERICANO

CORREO - PASAJEROS - CARGA

Lima-New York: 4 días
Lima-Europa: 9 días
Lima-Montevidéo: 2 días 11 horas

Para más informes ocúrrase a:
Peruvian Airways Corporation, Div. de
Pan American Grace Airways, Inc.

EDIFICIO GRACE—Lima—Teléfono 4093

ITINERARIO

ESTADOS UNIDOS - LIMA

Saliendo de Lima cada Martes llega a New York el Sábado, y llega a Europa el Jueves.

Brownsville	New York	Puerto Cabello	Buenaventura
Tampico	Chicago		Tumaco
México City	Miami	Curacao	Guayaquil
Vera Cruz	Havana		Talara
San Jerónimo	Cosumel	Maracaibo	Piura
Guatemala	Belize		Pimentel
	Tela		Pacasmayo
	San Lorenzo		Trujillo.
	San Salvador		
	Managua	Barranquilla	
	Pantareñas		
	David	Cartagena	
	Panamá City		
	Cristóbal	Cristóbal	

LIMA - MONTEVIDEO

Saliendo de Lima cada Miércoles llega a Santiago el Jueves, y a Buenos Aires y Montevideo el Viernes.

Arquiza	Santiago
Tacna	Mendoza
Arica	Buenos Aires
Antofagasta	Montevideo.
Ovalle	

SERVICIO LOCAL

Lima - Talara	Lima - Arica
(Sábado a las 10 a. m.)	(Lunes a las 8 a. m.)
Escalón	Escalón
Chimbote	Cañete
Trujillo	Pisco
Pacasmayo	Ica
Pimentel	Camaná
Piura	Arequipa
Paña	Mollendo
	Ilo
	Tacna.

Itinerario del Pan American-Grace Airway (PANAGRA).



El avión trimotor Ford "San José" importado por el PANAGRA para el servicio de pasajeros.

En suma, el Estado reforzaba su interés en establecer una política aeronáutica comercial mediante la creación de la Compañía Administradora de Aeropuertos, entidad que si bien era integrada por una mayoría proveniente del sector privado, la presencia del gobierno era permanente en calidad de integrante del directorio.

En este proceso de asentamiento de normativas en pro de la aviación -entre los años 1920 y 1930- como de búsqueda de las mejores propuestas para la adquisición de aviones, se desarrolla nuestra aviación comercial.

LA LÍNEA AÉREA NACIONAL

El Gobierno peruano, desde la llegada de los primeros aviones, decidió firmemente situar al Perú como una potencia en Sudamérica en materia de transporte aéreo. Su permanente impulso a la aviación comercial no impidió que se creara una línea aérea nacional. Por el contrario, el Gobierno incursionó en esta actividad como parte de sus deberes conducentes al desarrollo de las comunicaciones entre los diversos espacios geográficos del Perú; sobre todo, con aquellos lugares de difícil acceso como la selva peruana, que se convirtió en la principal fuente de la actividad aérea comercial peruana. Es así que en 1928, año en que también se crea la compañía Faucett, se constituye la Línea Aérea Nacional, también conocida como la Línea Aérea de Montaña.

Sus operaciones comerciales demandaban mucha pericia por parte de sus pilotos, que no estaban exentos de accidentes, a lo que se sumaba la falta de recursos para el mantenimiento de sus aviones. Los pilotos que integraban la línea de bandera provenían de la Marina de Guerra del Perú, quienes eran conocidos por su intrepidez y su destacada competencia.

La importancia que fue adquiriendo esta línea de bandera, a pesar de las carencias, es notoria. El solo hecho de acortar distancias entre espacios cuya comunicación sólo era posible antes mediante viajes de un mes por carretera, donde el riesgo de morir era permanente, fue resuelto con la llegada de la aviación comercial impulsada por el Estado. El esfuerzo desplegado por la Línea Aérea fue reconocido públicamente por el presidente Augusto B. Leguía en un mensaje que dio al Congreso de la República, el 28 de julio de 1928:

“El adelanto del Servicio de Hidro aviación de la Marina ha sido puesto una vez más en evidencia con la iniciación del Servicio Aéreo de Montaña, de gran trascendencia para el desarrollo de esa apagada región. Las bases de San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos, están ya completamente instaladas y reúnen las comodidades y requisitos para que el personal y material se conserven debidamente.

La ruta que siguen nuestros aviones es la de San Ramón, Masisea, Contamana e Iquitos, pero además de estos lugares, tanto para estudiar las condiciones atmosféricas como

exigencias del servicio, se han efectuado a otros lugares tales como San Pablo, Yurimaguas, Requena, Dos de Mayo, Tierra Blanca, Hancayo, Orellana, Hucayo, Rio Napo, Auquimarca, Oxapampa, etc. El número de vuelos realizados hasta la fecha (28 de julio de 1928) exceden de 200 con cerca de 500 horas de vuelo efectivo.

El resultado financiero ha superado las expectativas y puede decirse que, dentro de un año, esta línea se sostendrá con sus entradas propias.

El recelo o resistencia que todo nuevo sistema origina ha desaparecido y por el contrario el establecimiento de este servicio ha sido saludado con júbilo por los pobladores de las apartadas regiones directamente beneficiadas por él.

La Línea Aérea Comercial de la Costa está eficientemente servida. Sus viajes constituyen además un excelente entrenamiento para nuestros pilotos navales”.¹¹

El presidente Leguía reconocía el aporte de la aviación en la labor de interconectar el Perú; más aún, que este aporte tuviese como protagonista a la aviación naval permite asegurar que el gobierno de la Patria Nueva no sólo impulsó la aviación sino que buscó, mediante su desarrollo, modernizar al Estado, para lo cual promovió actividades que inicialmente fueron poco rentables y altamente riesgosos, pero que brindaban prosperidad a los pueblos.

El alto riesgo en los inicios de la actividad aerocomercial eran una constante. Un caso emblemático fue el del piloto Gustavo Cornejo y su pasajero, quienes fallecieron en un aterrizaje forzoso en el río Ucayali. Esta muerte en cumplimiento del deber era común entre los pilotos de la línea aérea nacional, debido a su formación militar. Este hecho fue sujeto a críticas severas: no se trataba de hacer llegar el avión en esa situación de peligro; por el contrario, los aviadores militares debían tener en cuenta que trasladaban civiles y debían tomar todas las precauciones necesarias.

Aun así, la importancia de la Línea Aérea Nacional es indiscutible; su permanente interés de vincular al país utilizando rutas de poca rentabilidad comercial para los capitales privados, sólo se explica por la promoción hecha por parte del Estado para acercar el Perú real al Perú oficial.

En el año de 1934 el presidente Benavides adquiere cuatro aviones Travel Air, lo que significaba un aporte para la modernización de la Línea Aérea Nacional. Los aviones fueron llevados hacia Iquitos y San Ramón, desde donde comenzaron sus operaciones. Para José Zlatar, el periodo 1930 a 1939 es una etapa de gran desarrollo de la Línea Aérea Nacional porque “incrementó su flota, construyó campos de aterrizaje y puertos de acuatizaje para hidroaviones, y contó además con una excelente red de comunicaciones por radio que prestó valiosos servicios en la región”¹².

11 Ob. Cit. Zlatar, p.89.

12 Ob. Cit. Zlatar, p. 95.

Otra compañía de aviación de importancia fue The Huff Daland Dusters Inc., que comenzó a ser conocida a raíz de una demostración realizada a inicios del año 1927, precisamente en la clausura del curso de pilotos de la Escuela Militar de Aviación. Su trabajo consistía en el “espolvoreo de insecticidas por medio de aeroplanos”; obtuvo a fines de 1927 su licencia de funcionamiento. Para 1928, la compañía solicita al gobierno peruano el permiso para operar entre el Perú y Estados Unidos, con el servicio de traslado de pasajeros y carga. Esto resulta un cambio importante en sus operaciones: ya no sólo se encarga de los campos de cultivo, ahora establece una de las primeras rutas entre el Perú y Estados Unidos para el traslado de correspondencia.

El 14 de julio la compañía decide implementar un vuelo experimental entre Lima y Guayaquil; parte a las 8.00 a.m. del aeródromo de Las Palmas, en un avión Keystone, y retorna a Lima tres días después. El 13 de setiembre del mismo año se inauguró oficialmente el servicio aéreo de correspondencia, con la presencia del Presidente de la República de ese entonces, Augusto B. Leguía, y el Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica. El avión empleado fue un Fairchild P-1 que trasladó estampillas conmemorativas del acontecimiento, así como a los señores H.G. Harrot, administrador de los correos del Perú, y Benjamín Romero, redactor del diario El Comercio.

Meses después, la compañía Huff Daland Dusters Inc. cambió de razón social por la de Peruvian Airways Corporation, lo que fue aceptado por el Estado peruano mediante resolución suprema del 26 de noviembre de 1928. El cambio de razón social significó la modernización de la flota: la compañía adquirió cinco monoplanos Fairchild (P-2, P-3, P-4, P-5 y P-6) dotados con motores Pratt & Whitney “Wasp” de 425 HP, con capacidad para seis pasajeros.

Esta modernización es un hito en la aviación internacional porque le permitió a la Peruvian Airways Corporation el traslado de correspondencia hacia Panamá, con escalas en Pimentel, Talara, Puerto Pizarro, Esmeralda, Tumaco y Buenaventura. También, amplió sus traslados internacionales hacia Chile. Debemos tener en cuenta que la Peruvian Airways Corporation Inc. era una división de la Pan American Grace Airways Inc. (PAGAI). Esta compañía apoyó a su par peruana con el traslado de la correspondencia hacia su destino final.

En 1933, la compañía no sólo trasladó correspondencia sino que emprendió el traslado de maquinaria pesada para la instalación de la hidroeléctrica de la Compañía Explotadora Cotabambas, desde el Cusco hasta la mina que esta explotaba, a una distancia de 60 kilómetros al oeste y a una altura de 12,500 pies sobre el nivel del mar.

Sin embargo, la compañía más importante fue la creada por Elmer Faucett, junto a un grupo de empresarios. Dicha empresa de aviación comercial del país operó hasta la década de 1990. Su creación consolidó el interés por el conocimiento de nuestro territorio y el desarrollo de la

aeronáutica. Sus vuelos experimentales hacia el oriente peruano marcaron un hito en la historia de la aviación peruana. Desde ese momento, la complicada geografía no sería más obstáculo para las comunicaciones con el oriente del Perú; sus vuelos se realizaban en un pequeño avión Curtiss Oriole, de la empresa.

Podemos definir dos etapas en este periodo. La primera desde 1921 hasta 1928, donde Faucett es el único piloto comercial; y la segunda de 1928 en adelante donde se crea la compañía que lleva su nombre, modernizándose con la compra de aviones Stinson Detrouiter, con capacidad para seis pasajeros. El gobierno autorizó a la empresa, mediante decreto del 4 de junio de 1928, establecer un servicio de pasajeros, carga y correspondencia al norte y sur de la costa. Dicho decreto le daba a la compañía un año de plazo para el inicio de las operaciones, así como la obligación de contar con un número mayoritario de personal peruano.

Este hecho coincide con una política promovida por el Estado de reducir la presencia de extranjeros en diversas actividades económicas, debido al crecimiento demográfico que generaba una mayor demanda de espacios de empleo, los cuales se habían visto disminuidos por la gran crisis de 1929, que generó la contracción de nuestras exportaciones hacia el exterior. En 1932, el Estado peruano demandó a las empresas incluir no más de un 20% de trabajadores extranjeros, es decir, la crisis se ahondaba. A pesar de estas medidas excluyentes contra los extranjeros, y de la presión ejercida por el Partido Aprista Peruano y el Partido Comunista del Perú se lograron avances en el reconocimiento del trabajo de los empleados y obreros. Para Carlos Contreras estos años fueron decisivos para la inclusión de los obreros y empleados dentro de la nueva legislación laboral que “sancionaba el reconocimiento de los accidentes de trabajo, la compensación por tiempo de servicios, las vacaciones y los días feriados pagados, así como el seguro social de maternidad, enfermedad y vejez”¹³. Esta legislación laboral se complementaba en la década de 1950 con el pago de salario dominical, la participación en las utilidades, el fondo de salud y el bienestar social y la duplicación de los beneficios en las vacaciones y la jubilación luego de 40 años de servicio. Estos beneficios moldeaban un nuevo estatus para los trabajadores, donde el Estado se comprometía a brindarle una vejez más adecuada. Además de buscar una mayor inserción de trabajadores en ramas productivas y erradicar la economía de subsistencia.

ELMER FAUCETT: AVIADOR SOLITARIO.

Como señalamos líneas arriba se pueden identificar dos etapas en el aporte de Elmer Faucett a la aviación comercial. La primera etapa también se puede denominar como experimental y coincide con la llegada de la Patria Nueva al poder, que le dio un impulso importante a las comunicaciones; desde su perspectiva, eran el ingreso del Perú a la modernidad. Elmer Faucett llegó al Perú como

13 Contreras, Carlos. Política demográfica, crecimiento económico y formación del mercado laboral en el siglo XX. Investigaciones de Historia Económica. N.º 13. Madrid. 2009. Pág. 15.

integrante de la misión de la fábrica Curtis, venía como mecánico con un lote de máquinas para el entrenamiento e instrucción de los primeros pilotos civiles, de la recién inaugurada Escuela de Aviación Civil de Bellavista. Su llegada al Perú es producto de una feliz desobediencia de su parte en la fábrica de aviones Curtis de Estados Unidos, donde laboraba. Sin permiso alguno, Faucett había subido a un avión, hecho que el estricto jefe de campo Richard Depev no toleró y lo despidió inmediatamente. Sin embargo, se le brindó la oportunidad de venir al Perú como jefe de mecánicos de la misión Curtis. En el Perú se inscribió como piloto y obtuvo el brevete N°1. Sus primeros vuelos despegaron desde el campo de la mar brava en el Callao; su primer vuelo comercial lo realizó el 5 de mayo, trasladando a un pasajero a Cañete. Posteriormente, el 30 de agosto del mismo año, es solicitado para trasladar medicamentos con carácter de urgencia a la ciudad de Chiclayo, objetivo que cumplió en horas de la tarde. Esta fue la más clara demostración de la importancia de la aviación en el transporte de asistencia médica.

El primer viaje sin escala lo realizó el 19 de octubre de 1921; partió al amanecer desde Lima y llegó a su destino, Trujillo, a las 9.15 a.m. Estos vuelos experimentales no estaban exentos de tragedias, más aún si se realizaban en la noche. El 27 de setiembre de 1921, Elmer Faucett parte de Huacho a las 5.50 p.m. rumbo a la ciudad de Lima en compañía del capitán del ejército francés Romanet, quien partió primero. Sin embargo, al parecer, las condiciones climáticas no fueron las mejores, y el avión de Romanet se perdió en la densa bruma. Por su parte, Faucett llegó a Lima a las 7.20 de la noche. Al notar la ausencia de su compañero decide emprender vuelo nuevamente. Su búsqueda fue infructuosa: los restos del avión siniestrado serían hallados en el mar de Ancón cuatro semanas después del accidente. Como mencionamos anteriormente, la aeronáutica estaba marcada por la tragedia; su progreso significó el costo de vidas humanas; bien pudieron ser accidentes generados por fallas humanas, técnicas o climatológicas, pero lo concreto es que el progreso aeronáutico fue una suma de errores y de aciertos, que tuvo sus héroes anónimos que engrandecieron la aviación civil y comercial en el Perú.

Elmer Faucett siguió realizando vuelos comerciales; en 1924 realiza un vuelo con pasajeros hacia Ilo; en agosto de 1926 realiza un vuelo hacia Arequipa con pasajeros y un año después realiza otro hacia Chiclayo.

Posteriormente, sus hazañas de vuelos en tramos largos fueron comunes pero en el marco de la consolidación de la Compañía de Aviación Faucett. Sin embargo, su verdadero interés era el oriente peruano. En 1922, el Congreso aprobó la ley 4531, que autorizaba al Poder Ejecutivo a convocar a un concurso de aviación entre Lima e Iquitos, en el cual se otorgaría premios económicos a los participantes de acuerdo a su nacionalidad: si era peruano, mil libras y al ganador de nacionalidad extranjera, 500 libras. Se le otorgaría el mismo premio al aviador que realice el tramo de retorno. Pero lo más importante del concurso era que buscaba aperturar una ruta hacia el oriente, por eso se solicitaba un informe al aviador sobre su recorrido.

Para Elmer Faucett, este concurso era la oportunidad esperada. Se inscribió y partió el 11 de setiembre de 1922 del aeródromo de Bellavista a las once y diez de la mañana; aterrizó en la ciudad de Chiclayo a las 4 de la tarde donde permaneció 24 días, realizando mantenimiento a su avión. El 5 de octubre despegó y pasa por una parte despejada de los Andes llamada Porculla; luego de casi seis horas de vuelo, a casi cuarenta minutos del aterrizaje es obligado a aterrizar, debido al mal estado del tiempo; el avión se para de nariz y la hélice se rompe. Sin embargo, una embarcación llamada Melita lo rescata y traslada a Iquitos, donde es recibido como héroe.

La hazaña de Faucett no podía pasar desapercibida para la sociedad peruana y extranjera; el comité Pro-Aviación de Iquitos le entregó un premio económico. Por su parte, el diario *The Aeronautical Digest* señaló lo siguiente: “Este es uno de los vuelos más notables que se hayan registrado en el mundo y que confirma cuanto se ha dicho acerca de las posibilidades de comunicación entre la costa del Pacífico y la meseta amazónica”¹⁴. Por su parte, Elmer Faucett hizo la siguiente descripción de su viaje:

“Jamás imaginé un espectáculo tan imponente. Desde que descubrí el inmenso escenario del bosque, me conmoví profundamente y no sabía a que atender más; si al manejo del aparato, a la gran altura que nos encontrábamos o a la contemplación del inmenso panorama que se presentaba a la vista, abarcando a esa altura cien kilómetros de horizonte, como si estuvieran en un infinito mar de verdura.

Los tramos iniciales de los tributarios del Amazonas, aparecían solamente de trecho en trecho, entretejiendo sus angostos y tortuosos cursos, hasta convertirse en cintas plateadas visibles a muchas millas de distancia.

Nunca creí que la Montaña fuera como es, y aquí abajo, como allá arriba no me canso de admirarla. No solo por las atenciones que he recibido de este pueblo generoso y entusiasta, sino por la misma facilidad del viaje que otros aviadores juzgaban irrealizable, y por agradable impresión que he experimentado”¹⁵.

Estas afirmaciones de Elmer Faucett resaltan el espacio amazónico por su belleza y complejidad. La generosidad de la gente de Iquitos es el contrapeso a las dificultades de la travesía, que se hizo más fácil de lo que imaginaba, “la única dificultad que presenta el viaje, es la inestabilidad de los vientos”¹⁶. Esta hazaña de Faucett es equiparada a la de Chávez en los Alpes. En este caso los Andes fueron el escenario, y si bien el avión también aterrizó aparatosamente no pasó a mayores y Faucett pudo disfrutar en vida la grandeza de su travesía y promover la aviación comercial en el Perú.

14 Zlatar Stambuk, José. Elmer J. Faucett y el avión Stinson Faucett. Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. Lima. 2007. pág. 56.

15 Ob. Cit. Zlatar. Faucett, p. 57.

16 Ob. cit. Zlatar. Faucett. p. 58.

LA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN FAUCETT

En 1928, Elmer Faucett había alcanzado notoriedad por sus hazañas en el campo de la aviación comercial, lo que lo llevó a crear la Compañía de Aviación Faucett, junto a empresarios peruanos entre los que destacan Santiago Acuña, Armando Fabbri, Manuel Gallagher, P. Winder y Ernesto Ayulo, quienes solicitaron al gobierno del presidente Augusto B. Leguía la autorización para operar comercialmente; el 4 de julio de 1928 se emite la Resolución Suprema N.º 736 que autorizaba a la compañía la apertura de operaciones de servicio de carga y pasajeros. El capital empleado para la apertura de la compañía fue de cien mil soles. Un año después ingresó como socio comercial M. Keys, de la compañía Curtiss, que se convirtió en el mayor accionista porque amplió el capital a 450 mil soles. De esta manera, se constituyó la primera compañía aérea nacional con capitales privados. Recién en el año de 1935, el capital peruano desplazó al extranjero.

Las primeras operaciones aéreas dirigidas por Faucett se realizaron desde el campo de la mar Brava en el Callao. Posteriormente, cuando se crea la compañía se adquiere el terreno de Santa Cruz, cercano al Country Club. Los primeros aviones fueron Stinson Detroiter para seis pasajeros que conformaban su flota. La compañía realizó su primer vuelo hacia la ciudad de Chiclayo, el 15 de setiembre de 1928, en el avión Stinson Detroiter con un motor radial Wright J-5 de 220 caballos de fuerza. Los pasajeros eran el Inspector General del Ejército, Gral. Fauppel, tres miembros del Estado Mayor y el primer gerente de la compañía, el Sr. Armando Fabbri. El vuelo inaugural de la compañía Faucett se realizó con mucho éxito, siendo el primer paso en el proceso de desarrollo de la aviación comercial en el Perú.

Mientras en el Perú la compañía Faucett inauguraba sus operaciones, en otras partes del mundo importantes representantes de la aviación cosechaban éxitos. Por ejemplo, el arriesgado vuelo realizado por el piloto Roger Williams, con escalas Hartford-Roma. En México, el coronel Roberto Fierro realizó un vuelo de Panamá a Ciudad de México a bordo de un monomotor con 289 galones de gasolina. Por su parte, los alemanes Risticz y Zimmerman intentaban unir las ciudades de Dessau y Tokio en un avión Junkers. Estas hazañas convirtieron a los pilotos en celebridades; aunque en algunos casos esta fama fue perjudicial. Ejemplo de ello es lo sucedido al hijo de Charles Lindberg, quien fue el pionero en realizar un vuelo de Nueva York a París. Al hijo de Lindberg lo raptaron y, luego, pidieron un rescate. Años después, se encontró su cadáver en las cercanías de la casa.

En esta etapa inicial la compañía participó de dos hechos de interés histórico. El primero -el 15 de setiembre de 1929- fue protagonizado por Elmer Faucett y William Bray, quienes cubrieron el vuelo Lima-Tacna, aterrizando por primera vez en esta ciudad un avión de matrícula peruana. Tacna había sido recientemente incorporada a la soberanía nacional. El segundo hecho de importancia fue el vuelo especial realizado de Lima a Santiago de Chile el 25 de octubre, llevando

como pasajero al Sr. C.W. Webster, gerente de la Curtis Export Corporation. Este vuelo sería un hito en la historia de la compañía porque fue el primer vuelo internacional.

Asimismo, Elmer Faucett estableció talleres para la mejora y adecuación de sus aviones, los cuales estuvieron a cargo de mecánicos peruanos formados en otros países de Latinoamérica. La compañía Faucett no sólo logró adecuar en sus talleres la velocidad del avión Stinson Detrouter, de 105 millas a 130 millas por hora, sino que impulsó la construcción de sus propios aviones, ubicando a la aviación peruana en la vanguardia de la tecnología en América del Sur. Por ese motivo recibió comentarios favorables del presidente Leguía, quien señaló que Faucett estaba “contribuyendo como nadie, a mejorar las comunicaciones entre los pueblos del Perú, que hasta hace poco estaban aislados entre sí”¹⁷.

Elmer Faucett no dudó en asumir el reto de construir sus propios aviones. Pensaba “si logro remodelar y reconstruir los Stinson ¿Por qué no construir completamente un avión?”¹⁸. La respuesta no tardó en llegar: el 20 de setiembre de 1934 Elmer Faucett presentó el primer avión construido en el Perú, que rindió su prueba de fuego ante un nutrido público. Lo abordaban Elmer Faucett y Gale Alexander, quien era supervisor de la fábrica Stinson de Detroit. Alexander había autorizado el uso de sus planos como base para la construcción del primer avión en el Perú. El avión despegó sin contratiempos y recorrió un corto tramo; Faucett maniobró el avión sin ninguna complicación y realizó un aterrizaje perfecto. Esta hazaña llenó de algarabía al público asistente, el cual vio volar al primer avión construido en el Perú.

El aporte de Elmer Faucett a la aviación peruana en general es indiscutible, por lo que el 1 de julio de 1935, el gobierno lo condecoró con la Cruz de Aviación en primer grado. Dos años después le otorgaron la Orden del Sol del Perú. Esta iniciativa fue del presidente Oscar R. Benavides, luego de visitar el campo de aviación de la compañía Faucett en Santa Cruz, donde comprobó el esfuerzo de Faucett y sus colaboradores para desarrollar la aviación comercial en el Perú.

Durante los doce años posteriores, la compañía Faucett construyó treinta aviones, varios de los cuales fueron vendidos al Estado peruano, que los utilizó para transportarse a la selva. Incluso, uno de estos aviones, el Stinson N.º 17, fue utilizado por Armando Revoredo Iglesias para realizar su triunfal raid Lima-Buenos Aires sin escalas, el cual duró 13 horas y 38 minutos, con un recorrido total de 3 mil 300 kilómetros.

Por otro lado, es interesante señalar que la compañía Faucett había adquirido, desde sus inicios, una obligación con el Estado Peruano de que en caso de conflicto bélico cerraría sus operaciones y traspasaría toda su flota para el uso del Estado. Este hecho se concretó en 1933, cuando estalló

17 Ob. cit. Zlatar. Elmer J. Faucett, p. 70.

18 Libro de Oro de Faucett. 1928-1978. Gerencia de Relaciones Públicas de la Compañía de Aviación Faucett S.A. Lima. 1978. Pág. 15.

el conflicto con Colombia, el cual comenzó a fines de abril y terminó a inicios de junio. La aviación militar tenía recursos muy limitados, por eso el Estado aseguró la participación del sector privado a su favor. La flota de la compañía Faucett fue utilizada para el transporte de material de guerra, personal militar y suministros indispensables para abastecer a nuestras tropas. Fueron alrededor de 150 viajes que la compañía brindó al Estado peruano, desde el 23 de abril hasta el 1 de julio de 1933.

Meses antes, la compañía Faucett ya había participado en otro hecho histórico: el 5 de marzo de 1930 trasladó al nuevo Presidente de la República, el general Luis Sánchez Cerro, quien había triunfado en su revolución contra el gobierno de Augusto B. Leguía.

Para el general José Zlatar, la compañía de aviación Faucett desempeñó un papel importante en el desarrollo de las comunicaciones aéreas en el Perú “apoyando a entidades gubernamentales en la reparación y construcción de algunos campos de aterrizaje, uniendo con sus vuelos las regiones más apartadas de la sierra y la selva, abriendo el tráfico comercial a dichas zonas”¹⁹. La compañía Faucett no fue sólo una compañía de aviación, fue el pilar de nuestro desarrollo económico. Su rol promotor de nuestra economía la llevó incluso a trasladar terneros de raza para poblar los campos de Cusco y Ayacucho; antes de la incursión de la empresa en la ganadería, trasladar el ganado llevaba días e incluso semanas, ya fuese por camión o por tren, hecho que a su vez elevaba la mortalidad del ganado debido a los accidentes. En suma, desde una perspectiva nacional, hablar de nuestra historia en este periodo es hablar de la compañía Faucett.

En el año de 1938, la compañía Faucett se fusiona con Aerovías Peruanas S.A. y aumenta su tráfico comercial. Para ello, el gobierno cancela los permisos de ruta a la empresa Aerovías y se las otorga a la compañía Faucett, que debe asumir las rutas de Lima-Tumbes, Lima-Chiclayo y Lima-Arequipa-Tacna. Para cumplir con este nuevo tráfico comercial el gobierno le otorga a la compañía un plazo de 120 días, a fin que ponga en servicio tres aviones que tenía en su taller en Santa Cruz. Un año después, amplía sus rutas a Caraz, Yurimaguas, Trujillo, Jaén, Chachapoyas, Moyobamba y Tarapoto, con una conexión con hidroaviones de Lima a Iquitos.

En junio de 1945, la compañía Faucett adquirió cinco aviones modelo cuatrimotor Douglas, lo que le permitió contar con una moderna flota, que abonaría a cumplir su misión que según su presidente de directorio Eduardo Dibós Dammert estaba ligado a:

“Lograr una conexión entre Lima y el Oriente peruano, porque ha sido siempre uno de los objetivos fundamentales de los trabajos de la Compañía de Aviación Faucett. En una oportunidad, hace muchos años Elmer Faucett realizó una de sus proezas al cumplir un raid manejando un aparato que no tenía, por cierto, las ventajas técnicas y los adelantos

19 Ob. Cit. Zlatar. Faucett, p. 62.

que ofrecen hoy las máquinas de aviación. Las pericias y percances que acontecieron a Elmer Faucett en nada arredraron su ímpetu y su corazón, por el contrario, le sirvieron de estímulo²⁰.

La compañía Faucett renovaba su compromiso con el desarrollo del país y más con el Oriente peruano, buscando interconectarlo con el Atlántico, para poder explotar sus riquezas potenciales. Una promesa de progreso y engrandecimiento que la compañía asumía y promovía en busca del crecimiento del Perú. Es importante resaltar que la aviación comercial en el Perú no está ligada sólo al transporte de pasajeros, sino que traslada carga y correos en rutas nacionales o internacionales. Es decir, la aviación influye en las actividades económicas y sociales de los peruanos; desde nuestra perspectiva cumple una función social activa porque fomenta el acercamiento y conocimiento de espacios aislados del Perú real.

Es importante tomar en cuenta que la aviación comercial no era muy rentable para los pilotos, lo que motivaba presiones en los aviadores. Según un informe de la aeronáutica civil, publicado en 1947, sobre “Las razones del porque se estrellan los aviones de pasajeros²¹”, los pilotos sólo recibían sueldo por las horas de vuelo, lo que resultaba un elemento pernicioso porque los pilotos, terminaban volando bajo presión, por el temor de que algunos de sus viajes se cancele por el mal estado del tiempo. Además, el informe identificó la incursión de pilotos de guerra en la aviación comercial, quienes tienen excelentes condiciones físicas y una doctrina de vuelo que consiste en llevar el avión hasta el fin, incluso sobre sus propias vidas. Sin embargo, en la aviación comercial este criterio no era válido, si el avión presentaba desperfectos era importante comunicarlos y suspender el vuelo. La responsabilidad de trasladar vidas humanas era muy alta como para ponerlas en riesgo. Por lo tanto, se necesitaban más pilotos civiles, con un mejor salario, sumado a una mejora en las capacidades de los aeropuertos y a un perfeccionamiento en la seguridad aérea.

Este informe señala a su vez que la crisis que sufrieron las aerolíneas en los años de guerra casi las arruina. Este hecho motivó a los directores de las empresas aéreas a buscar el momento oportuno para impulsar la industria de la aviación comercial. Para ello, relajaron la seguridad de los aeropuertos y aumentaron el tiempo de los aviones en el aire disminuyendo su tiempo en tierra destinado al mantenimiento y reparaciones.

Sin embargo, al parecer, estos hechos no afectaron a la compañía de aviación Faucett; su proceso de expansión continuó ininterrumpidamente. Así lo demuestra el siguiente cuadro:

20 Dibós Dammert, Eduardo. “La Compañía de Aviación Faucett, exponente de la Aviación Comercial en el Perú”. Revista Aviación. Setiembre de 1945. Pág. 39.

21 Aeronáutica Civil. “Porque se estrellan los Aviones de Pasajeros” Revista de Aviación. 1947. Pág. 65.

Información estadística de pasajeros, carga, especies y valores transportado por la Compañía de Aviación Faucett 1928-1945.

	1928	1929	1930	1931	1932	1933
Pasajeros	100	396	2,308	2,462	3,452	10,010
Expreso			19,493	54,509	100,658	
Correo	302	971	2,601	4,623	6,944	11,206
Especies y valores transportados (soles)					2,923,643	3,914,048

Fuente: Revista de Aviación. Setiembre de 1945. Pág. 33.

	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Pasajeros	10,010	12,557	16,143	17,967	19,685	20,443
Expreso	132,170	249,252	415,201	677,293	907,525	1,117,454
Correo	11,206	17,236	28,078	40,351	53,741	65,781
Especies y valores transportados (soles)	1,549,841	1,098,117	3,436,448	5,074,390	12,430,481	19,152,115

Fuente: Revista de Aviación. Setiembre de 1945. Pág. 33.

	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Pasajeros	15,808	16,987	19,304	22,305	21,980	19,762
Expreso	1,089,997	1,078,248	1,487,650	1,611,668	2,057,729	2,043,715
Correo	67,437	81,658	114,038	135,246	159,191	83,604
Especies y valores transportados (soles)	25,412,048	37,845,142	47,368,603	47,735,905	50,112,398	59,106,250

Fuente: Revista de Aviación. Setiembre de 1945. Pág.33.

Del 23 de abril hasta julio de 1933 la compañía cerró sus operaciones porque cedió su flota al Estado peruano, que se hallaba en conflicto con Colombia.

Los cuadros muestran la evolución de la compañía de aviación Faucett, que en sus 18 años de funcionamiento, desde 1928 (fecha de su fundación) hasta 1945, trasladó a un total de 238,017 pasajeros, a través de vuelos nacionales e internacionales. Hemos hallado dos referencias adicionales sobre pasajeros para los años de 1948 y 1953; en este último año la compañía cumplía sus bodas de plata. En el año 1948 se transportó 90,040 pasajeros y en el año de 1953, la misma cantidad. Tomando en cuenta el conteo oficial de 1945, que se realizó sólo hasta el 30 de junio de ese año, y el conteo realizado en 1948, se observa que la compañía de aviación Faucett pasó de transportar casi 20 mil pasajeros por año a 90 mil.

Es decir, su capacidad se quintuplicó, hecho que está en relación con la modernización de su flota a raíz de la compra de cinco aviones modelo cuatrimotor Douglas. Hay que tener en cuenta que en el año de 1945 sólo se contabilizó hasta el 30 de junio, siendo las proyecciones de ese año la casi duplicidad de los pasajeros con respecto al año 1944. Asimismo, se transportó en este lapso por expreso y correo 14, 155,639 y 972,939 kilogramos respectivamente. También se transportó 341, 008,227 soles en valores y especies peruanos, en el periodo comprendido entre 1928 y 1945. Era, a todas luces, un negocio rentable, teniendo en cuenta que la compañía gozaba de una buena reputación porque sus accidentes eran mínimos a diferencia de otras compañías aéreas.

Cuando la compañía cumplió sus bodas de oro publicó sus estadísticas. Ahí se revela que entre los años de 1928 y 1978 se trasladó a diez millones de personas y que los aviones recorrieron 160 millones de kilómetros en total y realizaron 710 horas de vuelo. Resulta interesante que hasta el año 1953 se contabilizó poco más de un millón de pasajeros, pero de 1953 hasta 1978, el aumento del tráfico aéreo creció en un poco menos de 9 millones de personas. Esto indicaría que el traslado vía aérea era una opción algo más cercana para la población peruana, es decir, volar no era tanto un lujo sino en gran parte una necesidad; sea por negocios o turismo se buscaba acortar distancias, ahorrar tiempo y dinero, y evitar poner en riesgo la vida de las personas.

Un estudio de Raymond Nivet señala que los negocios suelen ser la principal causa de viaje, que se acrecienta debido a la crisis económica de algunos países. Sin embargo, desde su perspectiva, este hecho debe cambiar y “el turista debe convertirse en la gallina de huevos de oro del transporte aéreo. Para que el hombre de la calle se transforme en turista, y más aún, en turista aéreo, es preciso que tenga la idea, el tiempo y los medios”²². Por ese motivo se recomendaba a las empresas aéreas que la publicidad fuese masiva y estuviese acompañada de una reducción en las tarifas aéreas, vendiendo los pasajes a crédito y con una rebaja considerable en los periodos de poca afluencia para fomentar el turismo. Según las estadísticas presentadas, esta propuesta fue implementada en el Perú por la compañía Faucett.

El fundador de la empresa, Elmer Faucett, no pudo ser partícipe de este crecimiento. Su muerte, el 10 de abril de 1960, puso fin al periodo que se inició en la década de 1920. Al morir, su participación en la empresa era de un 38%, patrimonio que pasó a la Fundación Faucett, que estaba a cargo de sus hermanas Nelly y Leila, residentes en los Estados Unidos de Norteamérica. La Fundación estaba destinada a otorgar becas a jóvenes estudiantes de escasos recursos que quisieran estudiar o perfeccionarse en aviación en el Perú o en el extranjero.

La empresa de aviación Faucett amplió su flota de aviones tras la muerte de su fundador. En 1968 se adquirió un moderno jet comercial para el servicio interno de pasajeros, el Boeing 727,

22 Nivet, Raymond. “El viaje aéreo al alcance de todos”. *Aviación. Revista de la Fuerza Aérea del Perú*. Año XXIII. N.º 371-372-373-374. Lima. 1959. Pág. 58.

tri-reactor con capacidad para 119 pasajeros. En la década de 1970 la compañía adquirió el primer Bac-One Eleven con capacidad para 89 pasajeros, ideal para pistas pequeñas propias de nuestra geografía. De esta forma, la empresa no dejó de crecer. En el año 1978, cuando la compañía cumplió 50 años de funcionamiento, tenía 14 aviones en su flota: 1 Boeing 727, 1 Boeing 727-100-C, 2 Bac-One-Eleven, 1 Bac-One-Eleven-500, 4 DC-6, 1 DC-4, 1DC-3, 2 C-478 y 1 C-54.

En la década de 1990 la compañía de aviación Faucett se sumió en una profunda crisis. La competencia por el mercado por parte de la compañía estatal Aero-Perú perjudicó su crecimiento. Para el Estado, apoyar su propia compañía era más sensato que promover la libre competencia comercial. Asimismo, el permanente cambio en sus accionistas generó inestabilidad, lo que originó que en el año 1997 deje de operar. En 1999 cerró definitivamente sus operaciones al ser intervenida por el Estado. Culminó así un periodo importante de la aviación comercial en el Perú.

LA COMPAÑÍA DE BANDERA NACIONAL: AEROPERÚ.

Con las crisis que determinaron el cierre de la empresa de aviación APSA (Aerolíneas Peruanas Sociedad Anónima), el Perú se quedó sin línea de bandera que nos representara internacionalmente; por lo tanto, el gobierno revolucionario de las fuerzas armadas, encabezado por el general Juan Velasco Alvarado, decidió implementar una nueva línea aérea estatal. La nueva línea de bandera utilizó tres aviones Fokkers F-28 de la empresa de Servicio Aéreo de Transportes Comerciales (SATCO) e inició sus operaciones con vuelos nacionales en el año de 1973.

Para el 28 de julio de 1974 sus operaciones comienzan a cubrir rutas internacionales. La primera fue Lima-Santiago-Buenos Aires, con aviones Douglas DC-8. A partir de setiembre del mismo año amplió sus rutas hacia Miami y un año después se incluyen Río de Janeiro, Sao Paulo, Los Ángeles y Ciudad de México. Así como crecía la cobertura de sus vuelos también lo hizo su flota; se adquirieron aviones Boeing 727-100 destinados a sus vuelos internacionales. Para las rutas nacionales se fletó Fokker F-27.

En la década de 1980 la compañía AeroPerú sufrió una crisis que la obligó a vender sus aviones F-27. Estos hechos impidieron el crecimiento de la compañía y generaron gastos al Estado, por lo que llegada la década de 1990 el gobierno de Alberto Fujimori decide privatizar una empresa que a todas luces no era rentable, siguiendo la receta del Consenso de Washington de reducir la presencia del Estado en el mercado. Sin embargo, el consorcio mexicano que se hizo cargo de la compañía no logró despegar, aun cuando se incorporaron nuevos aviones a su flota como los McDonnell Douglas DC-10-15 y el Boeing 757.

El fatal accidente ocurrido en octubre de 1996 deterioró la imagen de la compañía. Ello sumado a la crisis económica consumaron el quiebre de AeroPerú en el año de 1999. Sus trabajadores figuraron entre sus principales acreedores; recibieron parte de sus indemnizaciones por medio de

Top Consulting Management, empresa que asumió las liquidaciones de las acreencias de la fenecida compañía. En 2001 se realizaron sin mayor éxito algunos intentos de reiniciar las actividades de la compañía. De esta manera el Perú se quedaba nominalmente sin línea de bandera, porque a pesar de que la compañía ya estaba privatizada siguió utilizando su nombre anterior.

Este breve recorrido por la aviación comercial en el Perú nos permite clarificar el retroceso y decaimiento de las líneas aéreas nacionales, que lograron gran desarrollo desde los años 30 del siglo XX hasta bien entrada la década del 90. En este periodo, debido a las crisis externas e internas, las compañías de aviación Faucett y Aero-Perú naufragaron en sus deudas y, ante la imposibilidad de pagarlas, cerraron sus operaciones. Así termina el ciclo de las empresas aéreas de bandera que no sólo recorrieron los cielos del mundo sino que lograron modernizar sus propios aviones en el Perú.

Por otro lado, el Estado peruano y su nueva política económica rechazaba invertir en empresas que le generasen burocracia y gastos innecesarios; por el contrario, su misión era desvincularse de la mayor cantidad de empresas y concretar acuerdos con el capital privado. Mientras su participación fuese mínima, el mercado funcionaría mejor. De esta manera culmina una sociedad que había generado buenos frutos a la aviación comercial en el Perú.



HISTORIA DE LA AVIACIÓN EN EL PERÚ

María Inés Valdivia Acuña

**CAPÍTULO
IV**

LA AVIACIÓN MILITAR EN EL PERÚ

La aviación mundial se desarrolló durante las primeras décadas del siglo XX, en las cuales acontecieron innumerables cambios tecnológicos y sociales. En esos años se expresaron las ideas de fe y esperanza por el progreso; se dio el auge de la economía liberal y el desarrollo del socialismo. Este último logró alcanzar el poder en 1917 con la Revolución comunista rusa. Antes de culminar la primera mitad del siglo XX ocurrieron dos fratricidas guerras mundiales que hicieron manifiesta la relación intrínseca entre la ciencia y la tecnología. En el caso de la industria aérea, en no pocas ocasiones el uso de aviones decidió el resultado de los conflictos entre las naciones en pugna. De todo lo expuesto anteriormente se infiere que el marcado interés de los estados por el desarrollo de la tecnología militar aplicada se debió a que permitió el diseño de nuevas máquinas aéreas para la competencia bélica, y en tiempos de paz al acondicionamiento de naves de dimensiones cada vez más grandes y rápidas que permitieron aligerar el transporte de pasajeros y mercancías en tiempos breves, aunque con costos elevados. La aviación se convirtió en un sinónimo de modernidad y potencia militar.

Los avances de la aviación militar en el Perú fueron importantes para el desarrollo y empleo de aeronaves al servicio del Estado y la aviación comercial. Este vínculo fue impulsado, desde un inicio, por el Aero Club del Perú que cumplió un rol fundamental en los albores de nuestra aviación. En este capítulo se abordarán los siguientes aspectos: a) el origen de los vínculos entre la aviación civil y militar; b) el desarrollo de la aviación civil y militar en Latinoamérica; c) la aviación como proyecto de Estado hasta la segunda guerra mundial; y d) la aviación militar desde 1945 hacia adelante.

LOS ORÍGENES DE LA AVIACIÓN CIVIL Y MILITAR

Como se ha señalado, las dos primeras décadas del siglo XX estuvieron marcadas por el auge de la industrialización y las ideas del desarrollo ilimitado. Las antiguas potencias europeas no visualizaron del todo la emergencia de nuevos actores políticos y económicos como los Estados Unidos, Japón y Rusia. Respecto al panorama ideológico, el nacionalismo se constituyó en una de las expresiones más sentidas en el mundo contemporáneo. A inicios de siglo, se convirtió en la nueva religión política, la cual afirmaba la pertenencia al Estado-Nación, mediante el sacrificio de la vida: el ciudadano, si era soldado, era también el patriota que se inmolaba por su país; así tenemos que, en no pocas ocasiones, el nacionalismo derivó en chauvinismo.

La construcción del Estado implicó dar un mayor énfasis a la política armamentista y al desarrollo de la ciencia y tecnología que avalasen estrategias de expansión o defensa. Las relaciones internacionales se desarrollaron para avalar el imperialismo post colonial y la afirmación o ampliación fronteriza de las naciones; pero esta vez, el proceso de industrialización hizo que los conflictos mundiales y las guerras que antecedieron o estuvieron contenidas entre esos periodos sirviesen de laboratorio militar para la prueba de armas y conocimientos que anticipasen la creación de armamento superior para la guerra. Cinco coyunturas internacionales sumamente relevantes dan cuenta de este proceso, entre 1900 y 1945: la Revolución Agraria Mexicana (1910), la Primera Guerra Mundial (1914), la Revolución Rusa (1917), la Guerra Civil Española (1936-1939) y la Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Todos estos acontecimientos llegaron a significar fuertes enfrentamientos sociales y nuevos planteamientos políticos; por ejemplo, durante la Guerra Civil Española se usaron por el lado de los nacionalistas los famosos Junkers Ju-52 y Savoia S81, y por el bando republicano el biplano ruso Polikarpov I-15. La Segunda Guerra Mundial fue la que alentó con creces el desarrollo tecnológico de la industria bélica europea.

LOS AEROSTATOS

Históricamente, los conflictos bélicos siempre habían tenido dos únicas formas de ser abordados militarmente: por el enfrentamiento cuerpo a cuerpo mediante la constitución de ejércitos de tierra y por la vía marítima. Sin embargo, desde fines del siglo XVIII se desarrollaron, primero de modo experimental y posteriormente con fines militares, nuevas armas e inventos. No fue sino hasta 1784, año en que se produjo el cruce del Canal de la Mancha, que las autoridades francesas consideraron el posible uso militar de los aerostatos¹. De esta manera, es posible apreciar que las iniciativas civiles de vuelo realizadas con propósito de exhibición, comerciales y/o científicos atrajeron a las autoridades militares-estatales para darle uso en nuevas acciones de reconocimiento aéreo, las cuales fueron realizadas de la siguiente manera:

1 De Montoto Ob. Cit. . Historia de la Aeronáutica Militar hasta la primera guerra mundial. IHCA, Madrid-España, 1993, p. 17.

“La observación se realizaba a simple vista o con un catalejo; en algún globo se llegó a instalar un pequeño telescopio. Para enviar mensajes desde el globo a la tierra se empleaba un código de banderas y gallardetes de colores diversos que colgaban en la parte exterior de la barquilla. Cuando las informaciones eran demasiado extensas para ser transmitidas por medio del semáforo de señales se escribían en “hojas volantes”, que se preparaban convenientemente y se unían a una banderola o a un saqueto de arena. Una vez listo el conjunto lastrado se le dejaba caer al suelo, donde lo recogía el personal de tierra. Los astronautas recibían instrucciones por medio de señales desplegadas en el suelo”.²

Como se puede deducir de la cita anterior, los globos aerostáticos fueron de mucha utilidad, su uso se difundió en Inglaterra y Francia; en esta última, por ejemplo, el Ministerio de Guerra decretó que “la aplicación del arte aerostático a la guerra formaba parte de la instrucción de los alumnos de la Escuela de Ingenieros”³. Otro caso importante ilustra su uso para fines militares. Durante la guerra entre los Estados Unidos y los indios seminolas, los globos sirvieron para la observación de las posiciones de los nativos, transmitiéndose prontamente los informes de guerra. Cabe afirmar que todos estos conocimientos fueron favorecidos por la aparición de la fotografía aérea (1849), desarrollada por el Coronel Aimé Laussedat.

Podemos afirmar que los globos aerostáticos se usaron durante la Guerra de Secesión Norteamericana, época en la cual el presidente Lincoln creó oficialmente el Arma Aérea, llegando a contar con 7 globos, 7 aeronautas y 600 hombres de a pie. Sin embargo, pese a que el panorama parecía alentador, estas iniciativas fueron desmontadas posteriormente, los motivos fueron varios: elevado precio de los materiales de construcción de los globos, insuficientes conocimientos de parte de las autoridades políticas de los beneficios, logros limitados del uso de los globos, necesidad de muchos hombres en tierra para elevar los artefactos por lo que se constituían en blancos fáciles para ser atacados por los cañones antiaéreos Krupp. Sin embargo, fue a raíz de los resultados de la Guerra franco-prusiana que el gobierno francés creó en 1872 la Escuela de Aeronáutica Militar en Meudon; en 1878, el ejército británico se dedicó a experimentar con los globos en Woolwich; en 1884, el ejército italiano creó su primera Unidad de globos, ese mismo año también se creó el Primer Destacamento de Globos del Ejército Prusiano y se inició (aunque sólo fue nominalmente) la Aeronáutica Militar Española.

LOS HERMANOS WRIGHT

Sustentación, control y propulsión fueron los tres principios que lograron vencer los primeros precursores de la aviación: los hermanos Wright (1903). Sus sólidos conocimientos de mecánica aplicada les permitieron ser fabricantes de bicicletas; llegaron a patentar su propio modelo

2 Ibidem, p. 24

3 Ibidem, p. 32

“Wright Flyer” con el que prontamente recogieron las experiencias de Lilienthal, quien trabajaba en Alemania con planeadores. Ellos observaron los errores de experiencias pasadas y mejoraron sus modelos; sin embargo, pasaron desapercibidos ante la opinión mundial, pero ello no hizo menoscabo en los intentos de mejora de los hermanos Wright, quienes en 1904 lograron construir el Flyer N° 2 y, luego, el Flyer N°3; este último aparato logró permanecer en vuelo hasta 30 minutos con un motor de 20 HP. Pero no fue sino hasta 1906 que Francia, Inglaterra, Alemania y, en menor medida, Italia pasaron a convertirse en centros importantes de la aviación mundial. Vuelos como el de Alberto Santos Dumond dieron fe del naciente interés por estas actividades.

Podemos afirmar que las nuevas nociones del uso del tiempo, la ampliación de los espacios para las diversiones públicas, el desarrollo tecnológico y el triunfo de la idea del progreso ilimitado conllevaron una nueva percepción sobre la naturaleza del hombre; se llegó a creer que él era capaz de conquistar absolutamente todo, y se incentivó los proyectos de incursión por los aires. De esta manera, hallamos que procesos paralelos pero convergentes se dieron durante la primera década del siglo XX hasta 1914: el descubrimiento de nuevas armas bélicas como los gases químicos, el lanzallamas, el tanque y el submarino permitió redefinir las estrategias de guerra, las cuales pasaron de ser marítimas y terrestres a ser de carácter aéreo, pues se experimentó con dirigibles y frágiles naves aéreas. En adelante, el espacio aéreo fue el nuevo territorio a conquistar. Los cambios en la tecnología militar, como los aplicados por la arquitectura naval, cada vez más dura y blindada, la construcción de cañones más grandes, el desplazamiento de la caballería por la incursión de grupos de reconocimiento por tierra, la guerra de trincheras, el uso limitado pero eficiente de las ametralladoras (guerra ruso-japonesa 1904-1905) y la aparición de la más perfecta ametralladora alemana hicieron posible guerras cada vez mejor organizadas y letales.

DESARROLLO DE LA AVIACIÓN MILITAR

Definitivamente, la primera década del siglo XX generó una ardua discusión referente a la independencia del poder aéreo, debido a que casi siempre este había sido considerado una fuerza auxiliar de la marina y el ejército; en adelante, los cielos se convertirían en un espacio privilegiado, no sólo para los avistamientos sino para la lucha armada, con sus propios códigos y sentido

Cuadro 1
GASTOS MILITARES

Año	Monto (\$ en miles de millones de dólares USA)
1908	9,0
1913	14,5
1925	19,3
1930	23,2
1937	58,8

FUENTE: PILANDON, L. *“Influence des relations économiques Nord-Sud sur les dépenses militaires des pays en voi de développement”*. Etudes Internationales, vol. XVI, n.º 1 (marzo 1985); págs. 75-86.

de la especialización. Es importante señalar el incremento de las adquisiciones aéreas para fines militares, especialmente por los gobiernos de Francia, Inglaterra, Alemania y Estados Unidos, secundados por Rusia e Italia.

Es evidente que durante este primer conflicto se utilizó el conocimiento científico civil para realizar nuevos inventos de uso militar, e inclusive varios hombres de ciencia participaron en calidad de asesores o consejeros tácticos; su participación se incrementó durante la Segunda Guerra Mundial.

LA AVIACIÓN MILITAR LATINOAMERICANA (1900-1914)

“A la vista de las afirmaciones sobre la “barbarie” de los ataques aéreos, tal vez se considere mejor guardar las apariencias formulando normas más moderadas y limitando nominalmente los bombardeos a los objetivos militares...no hacer hincapié en la realidad de que la guerra aérea ha hecho que esas restricciones resulten obsoletas e imposibles. Puede pasar un tiempo hasta que se declare una nueva guerra y en ese lapso será posible enseñar a la opinión pública lo que significa la fuerza aérea”

Rules as to Bombardment by Aircraft, 192⁴

Fue realmente con la Primera Guerra Mundial que la industria bélica tuvo un marcado crecimiento en el mundo. Es importante reflexionar en torno a este punto, pues es posible que los anteriores conflictos armados no hubiesen tenido un alcance mundial debido al limitado número de actores, generalmente de naturaleza bilateral; sin embargo, en el capítulo en que hacemos referencia al contexto nacional veremos que en América Latina el desarrollo de la industria bélica fue al unísono con los conflictos limítrofes, elemento que resultó un aliciente para que los estados adquiriesen material bélico y formación profesional militar en torno a la fuerza aérea, todo ello promovido por los gobiernos de cada país.

CUADRO 2

CONFLICTOS BÉLICOS MÁS REPRESENTATIVOS EN LA REGIÓN

AÑOS	PAÍSES	DENOMINACIÓN
1863	Ecuador-Colombia	Conflicto fronterizo
1864-1870	Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay	Guerra de la Triple Alianza
1879-1883	Perú, Bolivia y Chile	La Guerra con Chile/ Guerra del Pacífico
1932-1935	Bolivia y Paraguay	La Guerra del Chaco
1933	Perú-Colombia	Conflicto por Leticia
1939-1941	Perú y Ecuador	Conflicto por Zarumilla
1982	Argentina-Inglaterra	Conflicto por las islas Malvinas
1995	Perú-Ecuador	Conflicto del Cenepa

Fuente: Elaboración propia.

⁴ Townshend, 1986, p. 161. Citado por E.J. Hobsbawm, Historia del Siglo XX. Ed. Crítica, 2007.

Cuadro 3

PRESUPUESTO DE DEFENSA EN SURAMÉRICA EN MILLONES DE DÓLARES. (2008)



Fuente: Héctor Henao Gaviria, GTC, Noruega, 2010.

Cuadro 4

GASTOS MILITARES DE AMÉRICA LATINA EN PROPORCIÓN AL PBI

País	% del PIB 2007
Colombia	6-7
Chile	3,4
Ecuador	2,9
Bolivia	1,7
Brasil	1,5
Uruguay	1,3
Venezuela	1,3
Perú	1,2
Argentina	0,8
Paraguay	0,8

Fuente: Instituto de Investigación para la Paz Internacional de Estocolmo 2010.

Los cuadros anteriormente señalados nos permiten apreciar las zonas de conflicto en la región y los montos dedicados a la adquisición de armamento en la última cuarta parte del siglo XX. Es importante resaltar que no contamos con otras estadísticas que nos remonten a periodos anteriores, tomando en cuenta que para muchos estados esta información es considerada clasificada, así, cualquier cantidad que indique el monto de gasto en armas es tan sólo referencial.

Sin embargo, lo expresado en el párrafo anterior nos permite indicar que el proceso de la aviación civil y militar nacional tuvo una clara influencia de las escuelas extranjeras para pilotos, como fueron los casos de Francia, Italia o los Estados Unidos.

Es así como podemos afirmar que la mayor parte de nuestros jóvenes obtuvieron su carnet o licencia en las escuelas extranjeras para pilotos, que a su vez formaban parte o tuvieron vínculos estrechos con las nuevas empresas comerciales dedicadas a la experimentación, producción y comercialización de naves aéreas.

Cuadro 5
ESCUELAS EUROPEAS DE AVIACIÓN CIVIL/MILITAR

PAÍSES	DENOMINACIÓN
Francia	Aeroclub de Francia (sólo entregaba el brevete de piloto) Escuela Bleriot Escuela Farman Escuela Antoinette
Italia	Club de aviadores de Roma (civiles y militares) Escuela de vuelo de Cameri Escuela de vuelo de Salussola Escuela de vuelo de Bovolenta Escuela de vuelo de Malpensa Escuela de vuelo de Cortile Escuela de vuelo de Pardenone Escuela de vuelo de Pau (organizada por los hermanos Wright) Ministerio de Guerra de Italia (1910): Escuela de aviación para pilotos militares en Centocella
Inglaterra	Escuela de vuelo de Bristol Hangar del Ministerio de Guerra (Larkhill)
Alemania	Escuela de DÖberitz
Bélgica	Aeroclub Belga (con el profesor Emile Allard) Escuela Belga de Pilotaje (St. Job in't Goor) Escuela de vuelo del Baron de Caters (Amberes)
Estados Unidos	Air Division (1910), Texas

Fuente: Elaboración propia

La aviación latinoamericana tuvo un fuerte empuje principalmente en Argentina, Brasil, Colombia, Perú y México. Por ejemplo, en el caso argentino los primeros vuelos en aerostatos se realizaron desde la segunda mitad del siglo XIX. Se afirma que con motivo de la celebración del Centenario de la Independencia de ese país, el francés Brégi realizó dos vuelos en un biplano Voisin, logrando estar en el aire por dieciséis minutos consecutivos. Una década más tarde, Teodoro Fels cruzó en un Bleirot el río de La Plata. Las primeras importaciones fueron encargadas a Francia; poco después, se inició la construcción de réplicas en el mismo país. En 1908, se creó el Aeroclub Argentino; unos cuantos años después, en 1912, la Escuela de Aviación Militar Argentina tuvo la misión de impulsar el desarrollo aéreo de ese país, todo esto desde la gestión del presidente Roque Sáenz Peña. El impulso se dio a través de las famosas instalaciones del campo de adiestramiento y vuelo “El Palomar”. Como veremos en adelante, en situaciones semejantes, los aeroclubs se constituyeron en entes filantrópicos que constantemente apoyaron con equipo o conocimientos a la constitución de una fuerza aérea nacional de naturaleza militar.

Otro caso importante referente a los inicios de la aviación civil y militar es el de Colombia; en este país se dio la participación conjunta de la Escuela de Aviación de Cali y el ejército. Conviene recordar que los primeros aviones de instrucción militar fueron los Junkers y Condors. En Colombia, fueron el Presidente y el Ministro de Guerra los que se encargaron de impulsar una serie de actividades, como por ejemplo desfiles de carácter militar o exposiciones de vuelo, pero a la vez, los inversionistas no estuvieron ajenos a incentivar el desarrollo de la aviación; fue así como en 1930 Ernesto Samper logró el apoyo de varios accionistas privados para iniciar la aviación comercial. Samper es recordado por su vuelo entre Bogotá y Miami que permitió unir las dos Américas. Otro ejemplo relevante fue México, país que siempre tuvo que resguardar sus fronteras, debido a la cercana e influyente presencia del coloso del norte. Luego del conflicto por la anexión de Texas en 1845, México había perdido una buena parte de su territorio original. Es por este motivo que el memorable imperio azteca resolvió fortalecer su sistema de defensa continental, como se puede apreciar en 1913, cuando México fue uno de los primeros países que manifestó un serio interés por establecer una fuerza aérea militar propia.

De igual manera, en Chile, nuestro vecino país del sur, los vuelos también causaron sorpresa y alegría entre los asistentes; destacaron las figuras de Cattaneo y Paillete. Fue en 1912, y bajo la iniciativa del general Pinto, que Chile manifestó abiertamente el interés por conocer y desarrollar las aplicaciones militares de las nuevas aeronaves. Este país envió a sus principales agregados militares a Europa, especialmente a Francia, con la finalidad de conocer los mejores aparatos y el sistema de organización aéreo, así como tomar contacto con las principales fábricas europeas a fin de obtener cotizaciones, modelos y poder dotarse de los novísimos aparatos. Estas experiencias sirvieron para organizar las bases de la Escuela de Aviación, su estructura, la creación de hangares, así como la compra de maquinaria y herramientas para reparar las naves

recientemente adquiridas. También se estrecharon los vínculos con la Escuela de Artes y Oficios, que era el lugar en donde se formaban los mecánicos, con los conocimientos indispensables para reparar las nuevas naves adquiridas. El 7 de marzo de 1913, el Ejecutivo aprobó el proyecto de Ley que permitió la organización del Servicio de Aeronáutica y la fundación de una Escuela de Aviación.

En el caso uruguayo, el Aeroclub fue constituido en 1913 y estuvo conformado por los notables del lugar, pero los primeros vuelos ya venían siendo ejecutados desde 1910 por Prevost, García Cames (el vuelo lo hizo en España) y Perotti (como miembro del aeroclub argentino); de igual manera, el 4 de diciembre de 1914 constituye una fecha especial para este país porque señala el inicio de los vuelos en el Balneario Atlántida, sede de la Escuela de Aviación. Se realizaron nuevas actividades de vuelo, ahora con pasajeros, en los famosos Farman.

La aviación militar uruguayo tuvo su primer despegue en 1913, cuando se conformó la Escuela de Aviación Militar, con su respectivo aeródromo; posteriormente, en 1916, se conforma la Escuela Militar de Aeronáutica, la cual sirvió para afianzar mejor los conocimientos sobre rutas y aplicaciones militares de la aviación.

AVIACIÓN CIVIL Y AVIACIÓN MILITAR EN EL PERÚ

Las primeras iniciativas de vuelo fueron realizadas por Don Cosme Bueno en el siglo XVIII, quien, desde la astronomía, expresó que “no todo lo que a primera vista parece imposible, lo es”. Con ello explicaba que muchas personas mediante la experimentación y el ensayo-error han logrado dominar algunos aspectos de la vida que inicialmente se creían imposibles; por ejemplo, el acto de nadar. Declaraba en su momento que era posible que los seres humanos en el futuro pudiesen volar, debido a que había tenido lugar algunas tentativas en el mundo europeo. “Todos estos hechos parece que prueban, en lo absoluto, la posibilidad de volar”¹, dijo. De manera casi paralela, Santiago de Cárdenas publicó en 1761 su manuscrito *Nuevo Sistema de Navegar por los aires*, sacado de las observaciones de la naturaleza volátil; tomó como referencia las aves y su sistema de vuelo y estableció “una relación entre el peso del ave y la longitud de dichas alas y deduce la relación entre la superficie de las alas, rapidez de los aleteos y el tamaño del cuerpo. Descarta, asimismo, la posibilidad del vuelo humano por medio de aletas, y sostiene la posibilidad del vuelo planeado utilizando las corrientes de aire”².

1 FERNANDEZ PRADA, Alberto. *Historia de la Aviación en el Perú*, 85, 1977.

2 ZLATAR STAMBUK, José. *Bielovucic: pionero de la aeronáutica castrense*. Lima: científica, 1990, 380 p.

Otras iniciativas consideraron el uso de globos aerostáticos durante la segunda mitad del siglo XIX, lo cual generó una buena impresión en el público debido a las acrobacias realizadas desde estos objetos, lo cual causaba gran admiración. Se puede considerar como uno de los más grandes precursores de la navegación aérea a Pedro Ruiz Gallo, Teniente Coronel de Caballería del Ejército, quien en 1878 publicó sus estudios generales sobre la “Navegación Aérea”, resultado de las investigaciones propias que explicaban la necesidad de volar con globos así como la dificultad presentada para darles la dirección correcta. Al respecto, expuso la necesidad del uso de las velas adheridas y el timón para darle orientación al objeto. Posteriormente, se desencadenó la guerra con Chile, y entonces Ruiz Gallo orientó todos sus esfuerzos a la creación de objetos que hiciesen posible algún adelanto del Perú frente al vecino país del sur, durante el enfrentamiento bélico.

LOS PRIMEROS ESFUERZOS FORMALES DE VUELO DURANTE EL SIGLO XX

A inicios de siglo, las culturas europea y norteamericana marcaban el uso y comportamiento de las principales ciudades latinoamericanas. Predominaban los deportes, el cine teatro de varieté, el cine mudo con figuras descolantes como Charles Chaplin y Gloria Swanson; años más tarde, apareció el cine sonoro y las antiguas calles empedradas fueron ampliadas y sustituidas por avenidas, donde se gestaban formas de sociabilidad; todo esto junto con el ciclismo, el canotaje, el football y la hípica expresaron los sentimientos de una juventud más preocupada por el tiempo libre, así como por la salud, los deportes de riesgo y los paseos en automóvil; estos jóvenes llevaron un ritmo de vida ajeno a los problemas o preocupaciones propias de un modelo de desarrollo sustentado en el crecimiento económico sin control.

En el contexto anteriormente señalado se dieron las primeras expresiones de interés por el vuelo experimental en el Perú. Los primeros aviadores se formaron en el extranjero, este hecho nos permite observar que desde fines del siglo XIX existió un grupo de familias expatriadas en Francia desde la guerra con Chile (1879-1883) o los años que siguieron a la guerra civil entre Cáceres y Piérola. Por aquella época, muchos compatriotas o extranjeros que se habían afincado en el Perú tuvieron dificultades para continuar en el país, debido a que sus propiedades e incluso su propia vida se hallaban en continuo riesgo. Fue el caso de uno de los héroes de la batalla de Verdún, el joven arquitecto y artista José García Calderón, hijo del exiliado e insigne ex presidente de la República, Francisco García Calderón.

Era evidente que el gusto y el consumo de las élites latinoamericanas se hallaban fuertemente influenciados por la educación y el consumo europeo. Generalmente, los hijos de la burguesía y la oligarquía latinoamericanas realizaban viajes y visitas a Europa para coronar una carrera profesional y consolidar un esquema cultural; aquellos que residían en el extranjero visitaban el Perú para evaluar las posibilidades de alguna prometedora empresa comercial. Este flujo de ideas y valores permitió reproducir formas de comportamiento, indumentaria, determinados tipos de literatura, etc., con lo que se creó un marco cultural de referencia.

De otro lado, las políticas migratorias de Argentina, Chile, Uruguay venían dando sus frutos desde hacía décadas, atrayendo a inmigrantes de diversos estratos socioeconómicos, desde los humildes jornaleros agrícolas italianos hasta técnicos o militares especializados que se encargaron de dar consistencia a las iniciativas estatales, con el fin de conformar las primeras escuelas nacionales de aviación.

Entre los primeros aviadores profesionales destacó Juan Bielovucic, joven peruano de ascendencia croata, cuyo padre fue un hombre vinculado a las armas y estuvo afincado en el Perú desde la segunda mitad del siglo XIX. Por ascendencia materna, Bielovucic estuvo relacionado con el cuerpo diplomático francés; su abuelo fue Cónsul de Francia en el Perú y residió en el Callao. La biografía de este insigne peruano nos da cuenta de sus vínculos con las actividades deportivas; especialmente, con el ciclismo y el motociclismo, lo que constituyó una clara expresión del cambio de mentalidad entre los jóvenes de su época. El cuidado del cuerpo mediante el ejercicio y el deporte permitió a jóvenes como *Bielo* participar en campeonatos deportivos profesionales. Él llegó a ser campeón del campeonato de ciclismo en 1900.

Con miras a ser aviador Juan Bielovucic se preparó para la obtención del brevete respectivo, el cual le fue otorgado por el prestigioso Aeroclub de Francia el 10 de junio de 1910. Siendo muy joven aún, y ya como piloto calificado, tuvo su primer encuentro con Jorge Chávez, con quien compartió la pasión por el vuelo. Al morir Chávez, *Bielo* promete completar la travesía; efectivamente, llegó a convertirse en el primer piloto en cruzar los Alpes exitosamente; de esta forma, fueron dos los jóvenes que inmortalizaron el nombre del Perú en el mundo.

Como se destacó anteriormente, resulta interesante describir el impulso que tomó la aviación en sus primeros años, gracias al empuje de los jóvenes que avizoraron las oportunidades que ofrecía esta actividad, sea como un deporte de alto riesgo o como una profesión. La aviación siempre fue percibida por estos jóvenes como una actividad que prometía un fuerte desarrollo tecnológico en el futuro, pese a la escasa seguridad que ofrecían las máquinas a las que se subían, generalmente elaboradas con materiales de madera y tela, cuyos motores presentaban posibilidades de incendio; como ocurrió en innumerables ocasiones.

En 1910, el Perú tenía una población de 4,2 millones de habitantes. Estaba en el poder el presidente Augusto B. Leguía, promovido por el ex presidente José Pardo, hijo del fundador del Partido Civil, Manuel Pardo (1872). Por esos años, el país se encontraba enfrentado: la oligarquía peruana se hallaba fraccionada debido al golpe que había representado la formación, por parte de Leguía, del Partido Civil Independiente. Leguía, pese a ser el “delfín”³ de Pardo, fue visto con

3 Delfín es el término empleado por la monarquía francesa para nombrar al príncipe heredero de la corona.

malos ojos por la mayoría de civilistas y pierolistas, los cuales dijeron que era un arribista, un recién llegado proveniente de la clase media.

En ese contexto, el crecimiento poblacional de la ciudad de Lima, y de su principal puerto el Callao, y el encarecimiento del costo de vida que afectaba a los obreros y jornaleros del Muelle y la Dársena, así como a los trabajadores de las haciendas azucareras del norte dieron pie a la conformación de la clase obrera. En las zonas rurales se desarrollaba el movimiento campesino en torno a las denuncias contra la violencia ejercida por los terratenientes del Sur, o al avance de la gran propiedad por parte de las empresas mineras. Los principales disturbios proletarios se dieron en el norte del Perú, en las haciendas costeñas de La Libertad, aunque los motines, huelgas y luchas por las subsistencias se habían generado más de dos décadas atrás.

El desarrollo del Perú desde los días de la Reconstrucción pierolista implicó que las materias primas orientaran el rumbo de la economía peruana: minería y agro exportación eran, con mucho, los rubros más representativos. Sin embargo, el país aún estaba lleno de latifundios y haciendas serranas, donde el gamonalismo era una práctica cotidiana.

De otro lado, nuestra situación política y militar en el ámbito internacional era sumamente delicada; nos encontrábamos en medio del reclamo diplomático de las provincias cautivas de Tacna y Arica. El Tratado de Ancón (1883) trajo como resultado una relación sumamente tensa entre el Perú y Chile, e implicancias internacionales pues otros países vecinos como Ecuador, Brasil y Colombia presentaron reclamos territoriales en los años posteriores al tratado.

Así, pese a que el Estado peruano intentó desarrollar iniciativas que permitieran afrontar el nuevo contexto internacional, la situación social de las masas era compleja y beligerante; su politización había conllevado que una serie de reclamos ciudadanos se hicieran realidad (jornada de ocho horas, seguridad social, límites de jornada para mujeres y niños). Muy pronto, las calles de la ciudad y las zonas rurales vivieron un desorden social que a todas luces era previsible porque sus objetivos eran justos.

Si se tratara de identificar el origen de la aviación en el Perú debemos expresar que esta nos llegó desde el extranjero, como parte de las novedades tecnológicas anunciadas en el siglo XX con gran apoyo de la prensa. Los esfuerzos realizados fueron iniciativas privadas, ligeramente acompañadas por el Estado peruano. Es más, se puede señalar que el interés estatal no marcó la pauta de los primeros vuelos en el Perú, sino más bien la iniciativa particular, mientras en Europa el Aeroclub de Francia fue fundado el 20 de octubre de 1898, y la primera escuela de Aviación tuvo sus inicios en Francia entre los años de 1904 y 1905; desde ese momento, los ingenieros y técnicos se dedicaron a investigar, mejorar y experimentar con nuevos aparatos.

El Aeroclub de Francia fue un espacio que fomentaba la admiración y el reconocimiento, a través de la certificación, de los nuevos conocimientos adquiridos. De este modo, las escuelas privadas de aviación certificaban los conocimientos y el dominio de las nuevas habilidades adquiridas por los jóvenes e, incluso, imberbes pilotos, como ocurrió con el insigne Jorge Chávez.

En tierras peruanas fue el joven piloto Carlos Tenaud Pomar (1908) quien construyó el avión monoplano. En vista del esfuerzo realizado por Tenaud, el Gobierno peruano emitió la R. S. que expresaba la necesidad de establecer en la Escuela de Artes y Oficios una sección para la enseñanza del vuelo. Así, se autorizó la contratación de Tenaud y Maguella para que dieran clases y se convirtieran en los instructores de los jóvenes que desearan formarse en esta nueva profesión. De esta manera, el Estado incorporó paulatinamente la enseñanza aérea en un centro de formación técnica de alta demanda entre los jóvenes de medianos y escasos recursos económicos; de esta manera, se repitió la estrategia que había permitido el impulso de la industria automotriz.

Los primeros esfuerzos estatales se hicieron más decididos cuando el Estado Mayor General del Ejército buscó establecer contacto con la Misión Militar Francesa, por entonces considerada junto con la prusiana y la inglesa como una de las mejores escuelas militares del mundo. De esa manera, la conformación de la Escuela Militar Peruana tuvo una marcada influencia de la escuela francesa, con la presencia del Coronel D'André, quien viajó a Francia con el fin de estudiar mejor el desarrollo de la tecnología aérea. Ahí, definitivamente expresó que “el aeroplano militar que necesita el Perú debería ser por lo menos de dos plazas, para ello solicitaba al Estado peruano realizase los desembolsos de dinero que conllevaba la empresa bélica”⁴.

En 1910, se creó la Liga Peruana Pro-Aviación. Esta institución tuvo por objetivo la promoción de la aviación en nuestro país; sus fines fueron inicialmente privados y tuvieron importantes repercusiones en el interés que demostraría el Estado peruano en esta actividad y en sus aplicaciones militares. En aquella época, las ligas representaban el interés de los ciudadanos, generalmente profesionales y comerciantes, sobre las actividades y beneficios que traía la modernidad. Existieron ligas deportivas, políticas y literarias; en este caso, los aeroclubes permitieron difundir la práctica aérea. Inicialmente, el financiamiento fue con recursos propios, mediante las erogaciones o donaciones de sus miembros, como su conformación estatutaria lo indicaba. Esta institución no fue ajena al interés en la promoción de tecnología bélica; ello se desprende de las comisiones conformadas; cuatro de un total de cinco comisiones trataron temas de naturaleza militar: guerra, propaganda, aplicaciones industriales y técnica.

Como se indicó anteriormente, el Aeroclub tuvo comisiones importantes; fue el caso de la Comisión de Guerra, la cual tuvo por objeto observar “las aplicaciones militares y marinas de la aeronavegación y establecer una solidaridad completa entre la labor de la Liga y los verdaderos

4 Ibidem, p. 249

intereses de la defensa nacional”⁵. Por lo dicho podemos afirmar que las primeras iniciativas en torno a la aviación militar fueron consecuentemente privadas, pero no por ello estuvieron ajenas al desarrollo del Estado peruano; al contrario, permitieron que este se interesase cada vez más en las nuevas tecnologías y experiencias. En ese contexto, se conformó el Directorio de la Liga, siendo elegido como Presidente Honorario Augusto B. Leguía, quien ejercía la Presidencia de la República del Perú, y como Presidente activo el General de Brigada Dn. Pedro E. Muñiz. La Junta Directiva estuvo compuesta por militares, políticos e ingenieros, lo que nos permite afirmar que en ese periodo existió un interés compartido por el desarrollo de la aviación nacional.

Fue con la creación de la Escuela Nacional de Aviación (1911) para la formación de pilotos aviadores militares y civiles y de la Liga Pro-Aviación que se observaron los primeros avances en el tema. Un ejemplo de ello fueron los esfuerzos realizados por los nuevos pilotos para romper los récords de permanencia en el aire; ellos mejoraron los tiempos de duración del recorrido de distancias más largas y lograron una mayor velocidad, hazañas que fueron incorporadas a la industria militar casi inmediatamente. Estos avances fueron posibles gracias a la multiplicación de aviones dedicados a estos fines, y al énfasis que se puso en la necesidad de profesionalización de los jóvenes que estudiaban en el Ejército. Al principio fueron Carlos Tenaud y Juan Bielovucic quienes se encargaron de instruir a los jóvenes de la Escuela Nacional de Aviación, con el aval de la Liga Peruana Pro-Aviación⁶; poco después se iniciaron los primeros vuelos de carácter militar, como los ejecutados por el Capitán del Ejército Juan O’ Connor. En aquella época los centros de profesionalización de nuestros pilotos militares eran las escuelas de Francia y Argentina, en el aeródromo El Palomar. Ambos países presentaron un destacadísimo adelanto; en el caso del primero, una mayor amplitud y organización; en el segundo caso, destacaba la cercanía al Perú y el avance en la formación militar. Los esfuerzos del Estado peruano se vieron impulsados por los aportes tecnológicos de la Primera Guerra Mundial: la guerra submarina y el marcado énfasis en el desarrollo de la industria bélica aérea.

Como hemos podido advertir, fue durante el gobierno del presidente José Pardo (1915-1919) que se impulsaron las gestiones ante el Gobierno francés, para el envío de una misión militar de aviación al Perú, e iniciar la conformación de la primera escuela de pilotos de aviación. Pero al ser depuesto Pardo, las gestiones fueron continuadas y concluidas durante la dictadura de Leguía. Se estableció que el lugar de trabajo de esta nueva escuela sería la zona de Maranga; pero luego se dispuso que fuera el fundo Las Palmas. Así, el 27 de julio de 1922 quedó instaurada la Escuela Jorge Chávez, durante la gestión del Ministro de Guerra Gral. Luna Iglesias. Sin embargo, la escuela comenzó a funcionar realmente el 27 de noviembre del 1923. También, en el balneario de Ancón, una Comisión Técnica estudió la posibilidad de constituir la Escuela de Hidroaviación para la Marina.

5 Ibidem, p. 363

6 Ibidem, p.447

Con el paso de los años la instrucción militar se hizo cada vez más exigente. El impulso logrado no tuvo parangón, tanto en cuanto a las adquisiciones como en la capacitación a los jóvenes pilotos; al respecto, el Tnt. Cdt. CAP Jorge Balarín dio testimonio de las dificultades que pasaban los estudiantes para pilotar aviones; expresamente, para encontrar el “punto” y luego efectuar el viraje que les permitiese aterrizar.

La rígida formación militar y el continuo estado de alerta a causa de los conflictos internos que tuvo el Perú a lo largo del siglo XX constituyeron la oportunidad para adquirir, y poner en práctica, los nuevos conocimientos aeronáuticos, y alcanzar de facto la ocupación del territorio nacional, como ocurrió en las incursiones al Nor Oriente. En definitiva, a lo largo del periodo comprendido entre los años 1930 y 1940, el Perú logró desarrollar la Escuela de Aviación Profesional, adquirir aviones y profesionalizar a sus pilotos.

Los años cuarenta se destacan por el notable incremento de la población urbana; la migración del campo a la ciudad generó serios cambios en la estructura social y en la configuración de la sociedad tradicional. Se instalaron las primeras barriadas aledañas a la ciudad y el boom de las exportaciones azucareras y algodoneras conllevó la necesidad de mejorar la calidad de las máquinas dedicadas a la fumigación de los cultivos de exportación. En el caso de la actividad minera, el crecimiento de las exportaciones de cobre, vanadio y molibdeno implicó la urgente utilización de aviones para el transporte de la maquinaria a las zonas donde se ubicaban los yacimientos mineros. Otro factor que conviene resaltar es el incremento de la producción del petróleo, el cual fue exportado, pero también consumido en el mercado interno; el bajísimo precio de este recurso (entre 110 y 195 centavos de dólar el barril) hizo posible que todas las actividades motoras vinculadas al consumo de este combustible o sus derivados tuviesen un gran impulso.

Cuadro 6
PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE PETRÓLEO 1935-1949

Años	Producción	Exportación	Prom.Precio del petróleo crudo
1935-1939	16.3	14.0	110
1940-1944	13.3	10.1	114
1945-1949	13.6	6.4	195

Fuente: Perú 1890-1977. Crecimiento y políticas en una economía abierta. Geoffrey Bertram y Rosemary Thorp, Lima, Mosca Azul, 1985, p. 243.

Mientras el mundo se hallaba en conflicto, el Perú terminó optando por el lado de los aliados contra el Eje (nazis y fascistas). Esta decisión le permitió contar con el impulso económico necesario para cubrir una mayor demanda de materias primas que los países aliados solicitaban con premura. El azúcar fue una de ellas; habiendo obtenido un buen precio internacional, su transporte y exportación generó buenas divisas al país durante este periodo. Asimismo, como resultado de la política de acercamiento de los Estados Unidos hacia los países latinoamericanos, se hicieron presentes las misiones de naturaleza cultural, militar y económica.

Los años de postguerra implicaron que Estados Unidos de Norteamérica desplazara su interés hacia los países latinoamericanos; siguiendo los principios de la doctrina Monroe, ello significó que gran parte de los oficiales y suboficiales asistieran a cursos de preparación en Panamá. Como se destaca, “el desarrollo del potencial aéreo peruano atravesaba por esos años una nueva conceptualización, se comprendía que el poder aéreo estaba compuesto por la Aviación Civil, involucrando a la aviación de transporte comercial (la aviación militar de transporte militar forma parte de la Fuerza Aérea) sino también a la Escuela de Aviación civil, aeroclubes, las organizaciones privadas de aviación y servicios aéreos”⁷. Todo ello se realizó en el marco del desarrollo industrial, cuya complejidad implicó el interés por adquirir y/o fabricar aviones y repuestos, y velar por el mantenimiento de los mismos; también, significó una mayor atención a los servicios de navegación, a los efectivos y a los instrumentos para un mejor análisis de la geografía y de los cambios atmosféricos, así como la construcción de aeropuertos cada vez más especializados.

La década de 1940 se inició con un acontecimiento terrible: un terremoto de más de 6° en la escala de Mercalli sacudió a la ciudad de Lima y causó aproximadamente 3,500 heridos. Por ello, la reconstrucción de la ciudad fue inminente. Desde una perspectiva social y demográfica se dio el incremento del flujo migratorio del campo hacia la ciudad, lo cual reveló el alcance limitado de las políticas públicas.

Lima fue una ciudad influenciada, como todas las de su estirpe, por el estilo europeo primero y por el norteamericano después. En paralelo al concepto urbanizador asumido desde el Estado o los inversionistas privados se inició un proceso de expansión urbano de carácter informal, desconocido hasta ese momento –por lo menos en esas dimensiones–. Inicialmente, fueron los jóvenes de la clase media provinciana los primeros que llegaron a la ciudad para realizar estudios en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, por ejemplo. Años más tarde, los campesinos –que no vieron cambios sustanciales en la situación social y económica de sus comunidades– iniciaron una rápida y masiva andanza hacia la ciudad, y se establecieron en las zonas periféricas, en los arenales y cerros, invadiendo tierras agrícolas y/o eriazas. En algunas oportunidades estos actos fueron alentados por los gobiernos de turno y tuvieron una marcada connotación populista.

7 Revista Aviación, p. 43, 1950.

Este fue el contexto interno en el que se generó el segundo momento que impulsó a la aviación peruana. Respecto a la coyuntura internacional, se vivía una de las etapas más álgidas de la historia, el mundo se hallaba en plena Segunda Guerra Mundial y nuestro país no fue ajeno a sus efectos. En 1939, se encontraba en el poder Manuel Prado, quien había ganado las elecciones convocadas por el militar Oscar R. Benavides. Durante su gobierno, nuestro país tuvo una política de puertas abiertas al capital norteamericano debido al impacto benéfico de la gran guerra. Durante esos años nuestras exportaciones de materias primas alcanzaron un volumen importante. Ello significó el rompimiento del gobierno con los países del eje y la censurable expulsión de un considerable contingente de ciudadanos japoneses y alemanes. La política pradista consistió en el definitivo acercamiento a los Estados Unidos; se llegó al extremo de cederles una base aérea en el norte peruano.

Es importante señalar que el Estado peruano apoyó durante esos años el desarrollo de la aviación militar y civil; esto se debió a la fuerte presencia de gobiernos militares en el poder, los que impulsaron este sector. El periodo de entreguerras significó para el mundo la promoción y desarrollo intensivo de tecnologías; denominaciones como “Meteor”, “Vampire” o las nuevas mejoras en la fabricación de motores británicos o alemanes eran rápidamente conocidas y transmitidas por la prensa especializada. De igual manera, tanto la aviación comercial que pretendía abrir nuevas rutas como la aviación estatal sintieron una gran preocupación por el establecimiento de protocolos y normativas que permitiesen hacer frente a las preocupaciones médicas relacionadas a las actividades de vuelo u ocasionadas por contacto con nuevos pueblos. Enfermedades como simples catarras, distensión intestinal, estrangulamiento de hernias, o temas más complejos como lesiones del tórax, embolias, entre otros necesitaban de un tratamiento especial, debido a las condiciones específicas del trabajo aéreo. También los temas de salud pública quedaron expuestos, debido a la carencia en esa época de médicos higienistas, que permitiesen hacer frente a los nuevos contactos con los pueblos nativos. La aviación contrarrestaba las distancias con grandes velocidades, pero además hizo evidente la necesidad de generar protocolos sanitarios para evitar el contagio mutuo de enfermedades. Un piloto de esos años refirió que “el paludismo existente en varios departamentos de nuestro país, podría extenderse a otros con el transporte por avión del mosquito y del hombre enfermo”⁸.

Para evitar o prevenir los males que podía conllevar el contacto bacteriológico, se redactó en 1931 el convenio resultado de la Convención Internacional de Sanidad para la Navegación Aérea de la Haya. De igual manera, en el continente se aplicó el Código de Sanidad Panamericana, el cual exigía a todos los pasajeros el certificado de origen.

8 Revista Aviación, abril-mayo 1947, N° 132-133.

EL CONFLICTO CON EL ECUADOR

En definitiva, hacia 1940 se terminaron los experimentos para “imaginar” cuál sería el desempeño de posibles naves aéreas, pues la realidad hizo posible que debido a una situación lamentable como la guerra con el Ecuador, se probaran en el campo de batalla los conocimientos y tecnología aérea adquiridos hasta ese momento.

Durante el conflicto de límites de 1941, el Perú tuvo una intervención favorable; en él participaron jóvenes de distinta idiosincrasia como militares, estudiantes y obreros, elementos que evidenciaron un mayor potencial por parte del lado peruano; se apreció por primera vez la participación de los paracaidistas nacionales. Por ejemplo, la heroica figura del joven aviador José Abelardo Quiñones (1914-1941) destaca por su elevado valor e interés por las ciencias, en especial, la química; Quiñones llegó a realizar su primer vuelo sin instructor, y siempre destacó por ser un joven deportista, intrépido y constante. Su vida y acto heroico evidenciaron que en aquel momento el cuerpo aeronáutico se hallaba preparado para un potencial enfrentamiento, con cazabombarderos y con una generación de jóvenes entrenados para participar en la guerra en cualquier momento.

Hallamos los antecedentes del conflicto entre Perú y Ecuador en el siglo XVIII. En aquella época esos territorios no fueron considerados de gran valor, y se encontraban casi despoblados; sin embargo, su gran extensión abarcaba las zonas de Jaén, Tumbes y Zarumilla. Luego de la Independencia de las naciones sudamericanas de la metrópoli española, los países empezaron la pugna para definir nuevos límites, pero la debilidad de casi todas las naciones del sur, y la mirada centralista compartida casi al unísono, restó importancia a la Amazonía. En el siglo XIX, con el descubrimiento del caucho, el oriente peruano cobró inusitada importancia pero a costa del desplazamiento y diezmo de gran parte de la población originaria, durante la triste y recordada era del caucho. Pese a todo, y ya durante los años treinta, la producción de goma fue revitalizada, contribuyendo a ello el descubrimiento del petróleo, lo cual facilitó las entradas comerciales a la región y propició nuevas demandas de vías de comunicación. Como era previsible, el territorio amazónico cobró importancia; se hizo inminente el enfrentamiento entre Perú y Ecuador; por el lado peruano, la juventud militar se alistó.

El joven Quiñones destacó por ser un experto paracaidista y por su capacidad de realizar maniobras acrobáticas de gran valor. Llegó a formar parte del grupo de paracaidistas encargados de realizar una demostración de lanzamiento masivo. Conviene recordar que este tipo de actos pretendían conmemorar desde el 14 de noviembre de 1940 el día del paracaidista peruano, fecha trágica para esta institución debido a la muerte del Sargento 2º de Aviación Lázaro Orrego

Morales. Quiñones perteneció a la Promoción Raguz. Su muerte nos permite afirmar que nuestros primeros héroes fueron militares jóvenes como él, quien a los 27 años –y debido a una rápida decisión– convirtió un hecho de rutina militar en un acto heroico. Al efectuarse el ataque de respuesta de la escuadrilla peruana al Ecuador, el avión de Quiñones fue alcanzado por sus atacantes. Él realizó entonces un acto trascendente, pudo haber escapado y con ello salvarse, pero tomó la resolución de orientar su nave hacia el blanco enemigo, al estilo de un kamikaze y pereció trágicamente en el acto. De esta manera, la aviación peruana tuvo su primer héroe de guerra militar.

La paz llegó mediante la realización del Protocolo de Río de Janeiro en 1942, en el cual se respetaron los territorios que tenía cada país antes de la guerra. Con él se ratificó el carácter nacional del Perú y la realidad posesoria. En adelante fue la victoria más grande del Perú en materia de conflictos militares.

LA AVIACIÓN MILITAR DESDE 1950

En 1948 se inicia lo que se conoció en adelante como el Ochenio de Odría. A diferencia de su primer gobierno, este segundo momento estuvo marcado por el autoritarismo y su ataque al Partido Aprista Peruano. El General Odría depuso al civil y demócrata Bustamante y Rivero, acusándolo de debilidad con sus opositores. Una vez en el poder, Odría inició una dura campaña contra los líderes apristas, lo cual tuvo como consecuencia el asilo del líder del partido en la embajada de Colombia, durante cinco años. En ese contexto, Odría pudo controlar a las organizaciones sociales.

Durante los años cincuenta, el mundo quedó dividido en dos bloques: de un lado los países de la órbita capitalista y del otro, los comunistas. A partir de ese momento, la guerra fría marcó las relaciones internacionales. La situación mundial se volvió gravitante y álgida debido a los nuevos alcances de una posible conflagración mundial desastrosa para toda la humanidad, debido al mal uso y a los efectos de uno de los mayores descubrimientos del siglo: la energía nuclear, y a su expresión mortal: la bomba atómica.

Durante el gobierno de la Junta Militar, cuyo presidente fue el General de Brigada Don Manuel A. Odría, y el Ministro de Aeronáutica C.A.P. José C. Villanueva, se dio un notable impulso a la aviación militar por parte del Estado, y se consolidó las relaciones internacionales entre países vecinos y otros que estratégicamente convenía mantener como aliados. Por ejemplo, en el marco de las relaciones internacionales entre Perú y México se produjo la visita del General Jefe de la Fuerza Aérea de México Antonio Cárdenas Rodríguez. En aquellos momentos, los mexicanos rindieron homenaje a Jorge Chávez, mientras los peruanos realizaron los actos en honor de Don Miguel Hidalgo y Costilla, padre de la patria mexicana, los que se efectuaron en la plaza México. Cabe destacar, además, que durante la visita del representante mexicano, se le dieron a conocer los avances de la Dirección General de Aerofotografía.

Por esos años, el tipo de formación brindada en la Escuela Militar llevaba bastante adelanto, destacando los pilotos de guerra y oficiales especialistas. En la actualidad, y a la luz de las múltiples experiencias de los conflictos bélicos en el mundo, nadie discute la importancia y posibilidades de la aviación en tiempos de paz y en la Defensa Nacional de cualquier país. En 1949 se creó en la Escuela de Aviación la sección de aspirantes cadetes, la cual equivalía a la enseñanza del quinto año de secundaria. El tipo de educación impartida implicaba la instrucción mediante cursos técnicos americanos, con los libros y demás materiales de enseñanza traducidos del inglés al castellano. Posteriormente, el Departamento de vuelos era el encargado de la instrucción básica de los futuros oficiales del C.A.P. como aviadores militares. Los planes de instrucción consideraban un promedio de 76 horas de vuelo en el segundo año; en tercero, 83 horas, y en el cuarto año, 157 horas por cadete, incluidos los vuelos nocturnos.

De igual manera, en 1950 se construyó en San Andrés (Pisco) una nueva base aérea, la cual fue denominada *General San Martín*. Asimismo, y desde ese mismo año, se instauró el 23 de setiembre como el Día de la Aviación Nacional institucionalizándose de este modo todos los adelantos producidos en materia aérea. Cabe apreciar que en ese momento también se realizaron las exposiciones de las Escuadrillas de Combate y de Instrucción con aviones Sternmann.

En definitiva, durante cerca de veinte años, las actividades militares no estuvieron desligadas de las que realizaba el Aeroclub y sus nuevas filiales establecidas en el ámbito nacional, como en el caso de Arequipa, Chiclayo, Huánuco, Iquitos, Piura y Tacna, en cuyos ambientes se preparaba a los jóvenes pilotos civiles que conformarían la Reserva Aérea Nacional. Los egresados del Aeroclub generalmente prestaban sus servicios en las empresas aéreas del Estado o a las privadas. Debe señalarse que el 4 de enero de 1953 el Aeroclub del Perú iniciaba sus actividades en su nuevo local de Collique.

Es importante reconocer el incremento del nivel de especialización en general, por parte de la fuerza aérea. Destaca, por ejemplo, la formación en Aerofotografía, Estadística, Meteorología, Comunicaciones y la conformación de cuadros administrativos, lo cual indica que el Estado estaba en franco crecimiento. Pero esta situación no era exclusiva del Perú. En 1951 ya se había conformado la Escuela Aérea para Estudiantes Latinoamericanos del Comando Aéreo del Caribe, en la Base Aérea de Albrook (Panamá); con ello no se hacía sino corroborar y fortalecer la hegemonía norteamericana en el continente, pues varios de los miembros del cuerpo de oficiales se instruyeron en el manejo de conceptos militares norteamericanos. “La presencia de los Estados Unidos se ha sentido de manera más acentuada desde la Segunda Guerra Mundial, no sólo a través de misiones militares sino a través de programas civiles y militares de ayuda para el desarrollo, complementados por entrenamientos en los Estados Unidos”⁹. En adelante también se

9 Dirk Kruijt y María del Pilar Tello: De las reformas militares a la Dictadura Civil, en: Ejércitos Políticos. Las Fuerzas Armadas y la Construcción de la Nación en la Era de la Democracia. Edit. Kees Kooning y Dirk Kruijt, IEP, 2003, p. 73

dio la compra de armas y, en nuestro caso, aviones a Norteamérica, como efectivamente ocurrió entre 1953 y 1955, con la adquisición de 25 aviones P-47, ocho aviones B-26 y dos DC-3, y doce aviones Sabre F-86. En el cuadro siguiente se pueden apreciar los montos invertidos por el Estado peruano en beneficio de las Fuerzas Armadas durante 1950; se nota que el monto dedicado al sector aeronáutico constituyó el segundo lugar en importancia, después del sector Guerra; estos recursos se invirtieron en la profesionalización y el adelanto del rubro militar. También se distingue el total del presupuesto de las Fuerzas Armadas, el cual equivalía a cerca del 20% del presupuesto nacional, una cifra que hoy se consideraría exagerada para cualquier Estado.

En el ámbito interno, el Perú hacía marcados esfuerzos por abrir mayores líneas de comunicación, especialmente en el oriente peruano. Sobre este aspecto debe precisarse que en realidad existieron dos factores que nos permiten explicar los esfuerzos de la aviación aerocomercial como de la militar: en el primer caso, el objetivo fue iniciar nuevas rutas comerciales; en el segundo, fortalecer nuestras fronteras y tener un mejor conocimiento de la geografía de este difícil territorio, así como integrar a las poblaciones que habitaban la selva peruana, muchas de las cuales jamás habían tenido contacto con la civilización occidental. Por ello, conviene resaltar que uno de los grandes aportes de la aviación fue poner en contacto pueblos remotos, aislados y muchos casos desconocidos, es decir, integrar al Perú.

La integración fue uno de los aspectos más favorables desarrollados por la aviación peruana. La apertura de nuevas rutas en la selva se debió a las arriesgadas incursiones. Ello significó el sacrificio de militares como Alvarino, Cornejo, Minetti, Aliaga, Ibáñez, Maquina, Franco, Yábar, Pinillos, Ganoza y otros, en misión de servicios. Las nuevas exploraciones dieron lugar a la conformación de la Fuerza Aérea de la Montaña, conformada por dos Escuadrillas de Reconocimiento: la primera, ubicada en Iquitos y Chachapoyas, y la segunda, en San Ramón. De esta manera, se estableció la famosa Ruta de la Montaña. También, en 1956, se inauguró el servicio de Taxi Aéreo en la ciudad de Tarapoto, con el permiso de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Como se destacó anteriormente, usualmente las distancias en la selva habían sido recorridas por la vía fluvial, eran peligrosas, especialmente por el clima lluvioso del lugar; por ello, incursionar por los aires en el Oriente significaba hacer frente a una nueva experiencia, sumamente riesgosa debido a la inclemencia del clima: tormentas, lluvias torrenciales e incluso territorios desconocidos hasta ese momento por el hombre. Pero hubo alicientes o situaciones importantes que determinaron su dominio y recorrido, como los constantes conflictos fronterizos sostenidos por el Perú con Ecuador y Colombia, y el descubrimiento de yacimientos de petróleo, lo cual representó un gran estímulo para el Estado y promovió su interés en el históricamente abandonado oriente peruano.

Durante la década del cincuenta la aviación militar peruana estuvo estrechamente vinculada a la norteamericana, en la medida que Estados Unidos se convirtió en el primer abastecedor de armas

de nuestro país. Hacia mediados de 1960, los Estados Unidos se hallaban relacionados a nuestros intereses, y nuestra preocupación consistía en extender el nivel de inversiones norteamericanas en el Perú; pero al irrumpir la Junta Militar, el 3 de octubre de 1968, y posteriormente con Velasco Alvarado, el Perú asumió una posición política diferente, en donde el Estado tuvo un rol determinante como actor económico “la expresión de ‘estado corporativo’ o ‘bonapartista’ fue una de las soluciones propuestas”¹⁰. El nuevo régimen liderado por los militares planteó una serie de reformas estructurales. Gran parte del cuerpo militar estuvo compuesto por egresados del Centro de Altos Estudios Militares (CAEM). En adelante, el Perú inició la aplicación del “modelo peruano” y mantuvo una relación estrecha con la Unión Soviética, la cual llegó a convertirse en una de nuestras proveedoras de armas y de asistencia militar “arribando a nuestras costas tanques y aviones soviéticos, autobuses rumanos, motocicletas checoslovacas e instrumental médico húngaro”¹¹.

Cuadro 7
PRESUPUESTO DEL GOBIERNO PERUANO

Sector	Monto S/.
Marina	20'766,980.01
Guerra	68'040,190.54
Aeronáutica	31'011,299.90
Total fuerzas armadas	119'818,470.45
Pres. de la República	564'231,555.10

Fuente: Revista Aviación: enero, 1950, p. 48.

En adelante, los espacios geográficos cobraron mayor valor que antes; se constituyeron bases militares en sitios que otrora no eran considerados importantes: islas pequeñas o espacios reducidos como Hawái, el Atolón de Mururoa en la Polinesia Francesa, la Guayana Francesa, y posteriormente se hicieron nuevas incursiones en el Oriente Medio, para establecer lazos con países “amigos” como Israel. Así, luego de la gran guerra, los conflictos fueron marcados por los intereses ideológicos polarizados y por los económicos, en base al crecimiento de la economía con abundante energía petrolera barata.

A modo de reflexión, y ya en los años sesenta, debe destacarse que sólo quedaron visibles dos ejes políticos importantes: los países del bloque capitalista liderados por los Estados Unidos, y los

10 Contreras, Carlos y Marcos Cueto: Historia del Perú contemporáneo, Red para el Desarrollo de las Ciencias Sociales en el Perú, 1999, p. 307

11 Ibidem, p. 314.

países del bloque comunista con directivas desde la URSS. De igual manera, la salida parcial de los Estados Unidos de la isla de Cuba a causa de la Revolución Cubana (1959) fue un acontecimiento que marcó las relaciones internacionales de la época y situó a la isla bajo la hegemonía del gobierno ruso. En esa dinámica internacional es que debe comprenderse la competencia por el espacio aéreo; de igual manera, la gestación de la doctrina militar que permitiese la conformación de los bloques, incorporando a naciones de reciente conformación, o medianamente jóvenes, como las latinoamericanas. Incluso se presentó la propuesta de que la Flota Aérea Latinoamericana fuese un instrumento básico de unión para países de igual desarrollo, que a la vez serviría como medio para conocernos mejor, intercambiar productos; en resumen, para hacer una unidad que facilite la tarea de los países más avanzados; sin embargo, el proyecto no cuajó y quedó como una iniciativa importante que hubiese permitido unificar tecnologías.

LA AVIACIÓN DURANTE EL GOBIERNO MILITAR

El gobierno de Velasco fue de carácter nacionalista y continuador de la política armamentista que desde el siglo XIX había iniciado Ramón Castilla. Como tal, no vio mejor salida a sus planes de fortalecimiento del Estado-Nación y a los potenciales conflictos con Chile, que orientar el mercado de adquisición de armas hacia el bloque comunista. De este modo, el Perú logró convenios bilaterales que le permitieron obtener aviones de bajo costo. A cambio de ello, la Unión Soviética obtuvo algunos beneficios como poder navegar sus barcos pesqueros por nuestras aguas. Dicha política fue continuada luego de concluido el gobierno militar, y se amplió a otros sectores del aparato militar, como la marina. Francia e Italia también se constituyeron en países que vendieron armamento al Perú. Ello implicó la renuncia del Perú a la producción de armamento, dedicándose al armado o mantenimiento de la flota ya adquirida.

En adelante, el gobierno nacionalista de Velasco inició el proceso de expropiación de las principales empresas extranjeras en el país “...en respuesta a tales acciones, los Estados Unidos amenazaron con aplicar la Enmienda Hickenlooper, que establecía el corte de todo crédito y asistencia de los Estados Unidos y las agencias internacionales afiliadas, como el Banco Mundial, a los países que nacionalizaran propiedades estadounidenses sin efectuar una compensación. En 1974, después de extensas negociaciones, ambos países llegaron a un acuerdo en torno a los niveles apropiados de compensación”¹².

Se puede advertir que 1974 fue un año realmente importante para las fuerzas armadas peruanas, debido a los intentos de no depender de Estados Unidos; por lo tanto, el objetivo de diversificar las oportunidades de adquisición de armamento se convirtió en una prioridad para nuestro país. Las motivaciones eran diversas, existían las de naturaleza estratégica, pues Chile se vinculaba cada vez más al bloque de izquierda y los militares peruanos llegaron a considerar un posible enfrentamiento

12 Klarén, Peter. Nación y sociedad en la historia del Perú. Lima: IEP, 2004, p. 418.

con el país del Sur. De igual manera, la situación interna no era de las mejores; la existencia del movimiento guerrillero en el interior de nuestro país generaba varios temores sobre el curso que podía tomar la revolución velasquista, por ello la situación militar y especialmente la adquisición de material bélico se volvió trascendental para los militares, lo que coincidió con el incremento de potenciales proveedores extranjeros en el mercado internacional. Sin embargo hasta dicho año, las relaciones siguieron agitadas por los intentos peruanos de diversificar sus compras de armas fuera de los Estados Unidos, y su insistencia en hacer respetar su frontera territorial de 200 millas en el Pacífico.

Años atrás, los militares peruanos ya habían tenido la experiencia de conocer el rechazo de los Estados Unidos en lo referente a venta de armas o insumos para ellas. Una situación que ilustra este problema se dio a mediados de la década de 1960, cuando los oficiales peruanos se exasperaron por la negativa de los Estados Unidos, de permitir que se vendiera NAPALM al Perú, para que su fuerza aérea lo empleara contra las guerrillas en la sierra. Ello generó temor hacia la dependencia de un gobierno extranjero de tanta influencia como el norteamericano, e hizo evidente la fragilidad del Perú en caso de un conflicto internacional. También, en 1967, los norteamericanos se negaron a vender insumos para los aviones producidos en ese país. En general, los gobiernos de América del Sur, la mayoría en manos de militares, tuvieron temor a la dependencia y las secuelas que esta traería, razón que explica el viraje de algunos hacia la URSS u otros proveedores. Un ejemplo de esta reacción fue la adquisición, años después, por parte del gobierno de Belaúnde de cazas Mirage a los franceses¹³.

Cuadro 8

MONTOS POR ACUERDOS COMERCIALES Y DE COMPRA DE ARMAS CON EL BLOQUE SOVIÉTICO

Año	Monto (\$)
1968	23 millones
1975	283 millones

Fuente: Nación y sociedad en la historia del Perú.
Peter Klarén. Lima: IEP, 2004, p. 418.

En definitiva, el 3 de octubre de 1968, los militares, y especialmente el ejército socavaron el poder oligárquico; la mayor parte fueron formados en el CAEM, espacio académico y de adoctrinamiento respecto a los elementos que debían formar parte del Estado-Nación, siendo fieles seguidores de la doctrina de desarrollo y del antimperialismo y de la lucha contra el enemigo

¹³ Ibidem.

interno (la guerrilla), con la cual ya se habían enfrentado en 1965. Durante la década del setenta más de ochocientos miembros del ejército y de la aviación fueron a Moscú para ser capacitados.

El gobierno militar significó la nacionalización de la International Petroleum Company, la expropiación de los medios de comunicación, el control de los sectores productivos estratégicos y el crecimiento del aparato estatal. A partir de 1974, el gobierno de Velasco entra en crisis y una fracción de los generales más liberales deja el poder. Otro factor que agudizó la situación, desde 1973, fue el recrudecimiento de la enfermedad de Velasco, lo que conllevó a plantear el tema de la sucesión; esta situación empeoró aun más con la caída del Presidente chileno Salvador Allende, lo cual tensa aún más las relaciones entre el Perú y Chile, debido a que los militares chilenos asumen el poder.

A fines de los años setenta, el desequilibrio económico se hizo evidente, los recursos económicos no alcanzaban para sustentar un Estado cada vez más ampuloso y burocrático; varias empresas estatizadas tenían las cuentas en rojo, y el modelo cooperativista tardaba en cuajar, sea por inexperiencia o por malos manejos administrativos. El Perú presentaba una crisis galopante, y se incrementaba el endeudamiento externo.

Cuadro 9
DEUDA EXTERNA PERUANA

Año	Monto (\$)
1970	945 millones
1974	2,170 millones
1976	4,127 millones

Fuente: Ídem.

La segunda fase de la revolución se inició el 29 de agosto de 1975, y la asumió Francisco Morales Bermúdez, quien fuera dos veces ministro de Hacienda. Su gobierno se vio afectado por el fuerte incremento de los precios y encarecimiento del costo de vida, así como la radicalización de la situación social y política. Si bien su gestión no manifestó un distanciamiento inicial con los objetivos de Velasco, conforme se hacía evidente el debilitamiento físico, también lo hacía la pérdida de influencia política, y se procedía a realizar los cambios ministeriales del caso. Bermúdez inicia de esta manera un acercamiento a los diferentes grupos políticos opositores y declara la amnistía política que genera el retorno de varios de los deportados. Se produce un lento pero importante avance hacia el retorno de la democracia; especialmente, con la instalación de la Asamblea Constituyente, encabezada por su presidente, el líder político Víctor Raúl Haya de la Torre, y se inicia así la redacción de la Constitución del 79.

En la actualidad, la aviación militar ha experimentado los más notables avances tecnológicos, ampliándose el mercado de productores a los países de la Federación Rusa, Israel y Asia, especialmente China. Sin embargo, existe un creciente interés por parte de entidades supranacionales de restringir la producción y venta de armas y de este modo dar cumplimiento a compromisos internacionales. Los objetivos de la aviación militar han ido cambiando, y hoy en día su uso también está relacionado con las políticas de control de narcotráfico, además del control fronterizo. Por ejemplo, Brasil tiene uno de los contratos más ambiciosos para el programa de defensa aérea y vigilancia de la Amazonía, denominado SIVAM, en el cual se establece la compra de radares meteorológicos y de vigilancia, sensores satelitales y monitores de medio ambiente, semejante situación presenta el gobierno colombiano, quien también enfrenta uno de los mayores flagelos de nuestro tiempo: el narcotráfico. Colombia realizó un agresivo plan de reemplazo de naves Cessna A-37B por Tucanos, y aviones de entrenamiento, destacándose el elevado precio de cada nave, valorizadas en un promedio de un millón de dólares. En el caso peruano, el equipamiento militar aéreo se ha realizado con excedentes de naves como los MIG-29 o los SUKHOI Su-25, y el mantenimiento se ha realizado a través del SEMAN. Se puede apreciar que nuestro país ha logrado cierta paz en las fronteras; sin embargo, la situación internacional amerita cuidados frente a un problema común. Como se destaca en la información brindada por Jaime Antezana, durante el año 2008 Colombia experimentó un retroceso en la producción y transporte de drogas; ese mismo año, el Perú se convirtió en el primer país exportador de cocaína¹⁴.

14 Antezana, Jaime y Jaime García Díaz. Diagnóstico de la situación del desvío de IQ al narcotráfico. Lima-Perú, 2009.

BIBLIOGRAFÍA

ANTEZANA, Jaime y Jaime García Díaz.

2009 Diagnóstico de la situación del desvío de IQ al narcotráfico. Lima-Perú.

ARAUJO, Alejandro

1947 Próceres y Mártires Lambayecanos. Centro de Estudios Históricos Militares.

AERONÁUTICA CIVIL.

1947 “Porque se estrellan los Aviones de Pasajeros” Revista Aviación.

BASADRE, Jorge

1960 “Meditación sobre Jorge Chávez”. Revista Aviación.

1968 Historia de la República del Perú. Editorial Universitaria. Lima. Sexta Edición. Tomos, XIII, XIV y XV.

1971 Introducción a las bases documentales para la historia de la República del Perú con algunas reflexiones. Lima.

1981 Peruanos del siglo XX. Ediciones Rikchay. Lima.

2005 Historia de la República. Vol. 7 – 8 y 13 Lima

BARZINI Luigi

1937 “El vuelo que surco los Alpes”. Romana Gens ne la terra de “Los Incas” Setiembre N° 42, pp. 4-92.

2010 Il volo che valicò le Alpi. Lampi di stampa. Milano

BERMOND Daniel

2003 “French Nationality: a convoluted history”, France Diplomatie, Consulta: 27 de octubre de 2010, <www.diplomatie.gouv.fr/en/france_159/label-france_2554/label-france-issues_2555/label-france-no.-49_3622/society-

BIELOVUCIC Juan

1937 “El Testamento de Chávez”. En Romana-Gens ne la terra de “Los Incas” Setiembre N° 42 pp. 139-142

BIERBAUM, Paul Willi.

1910 Im Aeroplan über die Alpen. Geo Chavez Simplonflug. Art. Institut Orell Füssli Zurich. Consulta: 30 de octubre de 2010 (www.aviationart.ch).

BUENO Cosme

1758 Guía de Forasteros. Lima

CALDUCH, R.

1993 Dinámica de la Sociedad Internacional.- Edit. CEURA. Madrid-España.

CONTRERAS Carlos y Cuetto Marcos.

2007 Historia del Perú Contemporáneo, IEP, 2007

2009 “Política demográfica, crecimiento económico y formación del mercado laboral en el siglo XX”. Investigaciones de Historia Económica. N.13. Madrid.

COMPAÑÍA DE AVIACIÓN ELMER FAUCETT.

1978 Libro de Oro de Faucett, 1928-1978. Gerencia de Relaciones Públicas de la Compañía de Aviación Faucett S.A. Lima.

CORRIERE DELLA SERA

1910 30 de setiembre N° 271 Ricordi intimi del fratello di Chavez.

DE CARDENAS Santiago

1937 1762 Nuevo Sistema de Navegar por los Aires sacado de las Observaciones de la Naturaleza Volátil. Torres Aguirre, Enrique E. Lafferiere, Regente. Lima.

DE LA JARA Carlos

1975 Historia Aeronáutica del Perú. T - I Ausana. Lima

DE MENDIBURO Manuel

1933 Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Tomo VI. Lima

DE MONTOTO Y DE SIMON, Jaime

1993 Precursores. Historia de la Aeronáutica Militar hasta la primera guerra mundial. IHCA, Madrid-España.

DE ODRIOZOLA Manuel

1872 Documentos Literarios. Tomo 3 Lima

DIBÓS, Eduardo.

1945 “La Compañía de Aviación “Faucett” exponente de la Aviación Comercial en el Perú”. Revista Aviación. Setiembre de 1945.

DOMINGUEZ, Jorge y otros

S/F/E Disputas fronterizas en América Latina, pp. 357-391. Trad. Lorena Murillo S.

http://www.people.fas.harvard.edu/~jdoming/images/jid_disputas.pdf

EL COMERCIO

- 1910 15 de setiembre
26 de setiembre
28 de setiembre
30 de setiembre

FERNANDEZ PRADA E. Alberto

- 1966 La Aviación en el Perú. Vol, 1, CIMP Lima, setiembre N° 42.

FERRARI, Edgardo

- 2009 IL VOLO DI CHAVEZ. Domodossola. Ediciones Grossi

FUERZA AÉREA DEL PERÚ

- 1957 “Homenaje de la FAP al precursor de la Aviación nacional, 23 de setiembre. Revista. Ed. Especial
1985 Aviación. Órgano oficial de la Fuerza Aérea del Perú N° 462, octubre.

GAGLIARDI K. Oscar y Gagliardi C. Oscar

- 2002 Centenario de la hazaña de Jorge Chávez. Consulta: 6 de enero de 2010
www.jorgechavezdartnell.com

GARRIDO LECCA F. Guillermo y Garreaud D. Gastón

- 1991 Jorge Chávez. Un héroe del siglo XX. El porqué de la caída y el porqué de su muerte. Lima.

GUERRA, Margarita

- 1984 Historia General del Perú. Editorial Milla Batres, La República Contemporánea, Cap. VII y VIII.

JACKSON Robert

- 2004 The Encyclopedia of Military Aircraft. Parragon Publishing. China.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERÚ.

- 2010 Historias Aeronáuticas. 1ra. Ed., Lima-Perú.

KLAREN, Peter.

- 2004 Historia y Sociedad, IEP.

LE MATIN

- 1910 Enero-octubre, París-Francia.

LEGUÍA, Enriqueta.

- 2007 Lima 1919-1930. La Lima de Leguía. Editorial San Marcos.

MARGAROLI, Enrico

2010 “L’audace volo di Geo Chavez e le Muse scatenate”. Revista Oscellana. Anno XL N° 2
Aprile Giugno, pp. 96-98.

MARTINI Luciano

2003 GEO CHAVEZ Il primo trasvolatore delle Alpi. Verbania, Italia.

MERCANTI Arturo

1937 “Notas ilustrativas”. Romana Gens ne la terra de “Los Incas” setiembre N° 42, pp. 93-138.

NIVET, Raymond.

1959 “El viaje aéreo al alcance de todos”. Aviación. Revista de la Fuerza Aérea del Perú. Año
XXIII. N. 371-372, 373-373. Lima.

OBANDO, Enrique.

S/F/E Industrias Militares en América del Sur. Centro Peruano de Estudios Internacionales,
CEPEI, pp. 32-74.

PARDO, Carlos y Joseph DAGER.

2004 El Virrey Amat y su tiempo. Lima

PLAZA JANES Editores

1976 Geographica. El hombre y la tierra. Europa III Tomo 3 Barcelona

PEASE, Henry.

1977 El ocaso del poder oligárquico. Lucha política en la escena oficial, 1968-1975, DESCO,
Cap. III y V.

QUIROZ Alfonso W.

1989 Banqueros en conflicto. Estructura financiera y económica peruana. 1884 -1930. Lima.

REINHART, Richard

1996 Basic Flight Physiology. McGraw-Hill. USA

RIBEYRO Julio Ramón

1965 Vida y Pasión de Santiago el Pajarero. UNMSM Facultad de Letras y Ciencias Humanas.
Hs. Instituto de Literatura. Lima

ROMERO P. Fernando

1994 Guise y la aurora de la armada republicana. Marina de Guerra del Perú. Lima

ROMERO, Emilio.

1941 Nuestra Tierra. Imp. Casa Nacional de Moneda.

THE NEW YORK TIMES

1889 6 de agosto "Citizenship in France. A New law which clashes with American ideas". Washington Aug. 5. Consulta: 2 de noviembre 2010. <http://query.nytimes.com/qst/abstrac.htm/?res=F60712FB3B5413738DDDAF0894D0405B8984F0D3>.

VARGAS Ugarte Rubén S. J.

1940 Manuscritos Peruanos de la Biblioteca Nacional de Lima. T-III Lima

VÁSQUEZ DE PRADA Valentín.

1968 Geografía Universal Tomo II Europa(I) Instituto Gallach de librería y ediciones S. L. Barcelona

VERTIZ, Cabrejos y Elizabeth TELENTA DE VÉRTIZ

1994 Pedro Ruíz Gallo: Una vida consagrada al servicio del Perú: biografía Ilustrada y documentada, CONCYTEC, Lima-Perú.

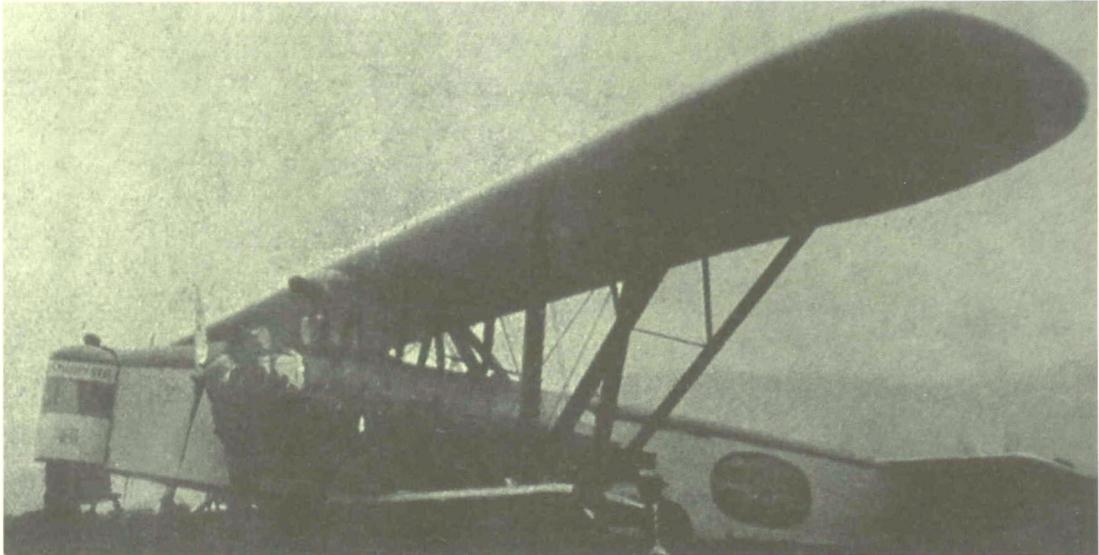
ZLATAR, José.

2007 Elmer J.Faucett y el avión Stinson Faucett. Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. Lima.

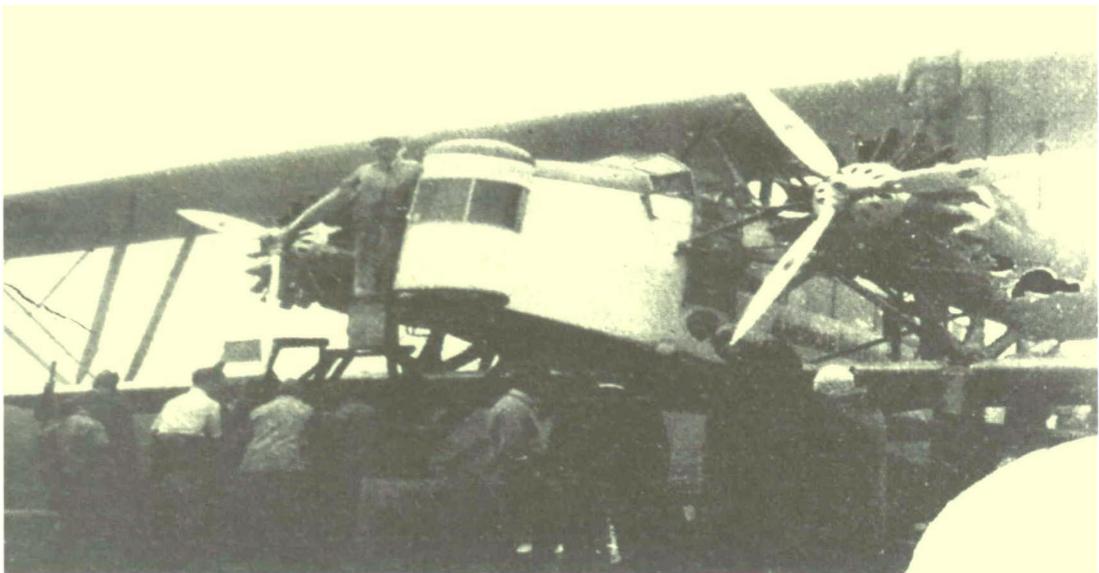
2007 Transporte Aerocomercial en el Perú. Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. Lima.



HISTORIA GRÁFICA DE LA
AVIACIÓN CIVIL EN
EL PERÚ



El avión Estrella del Sur, del American International Airways Company, realizó el viaje de exploración de ruta hasta Chile. Rev. Variedades N° 473, 12 de julio de 1929.



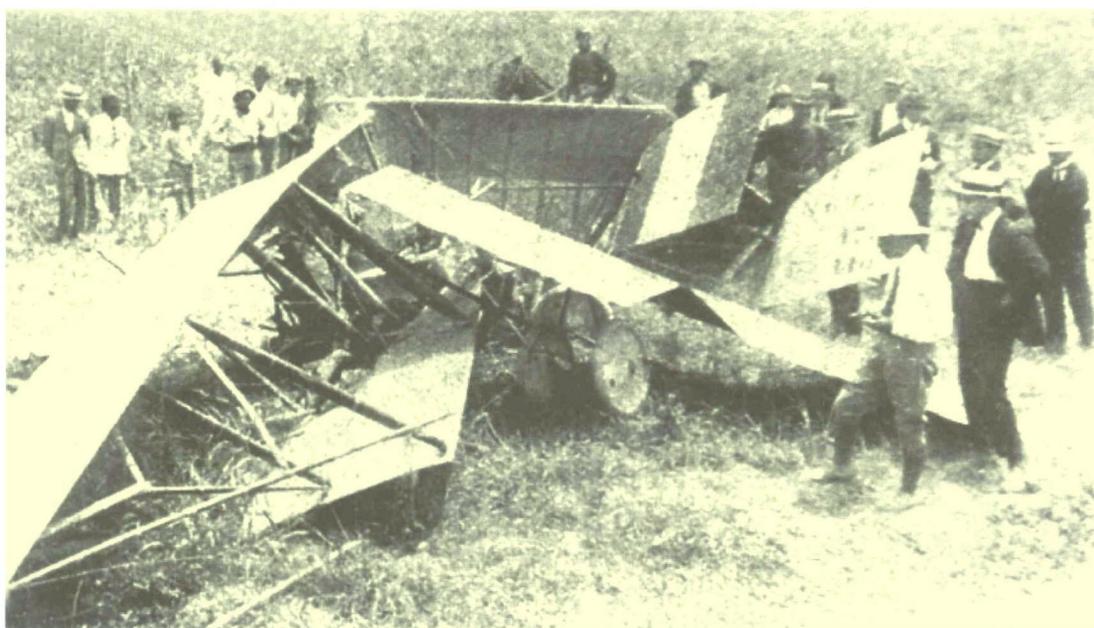
Partida del campo de aviación de Las Palmas del avión Estrella del Sur. Rev. Variedades, N° 473, 12 de julio de 1929.



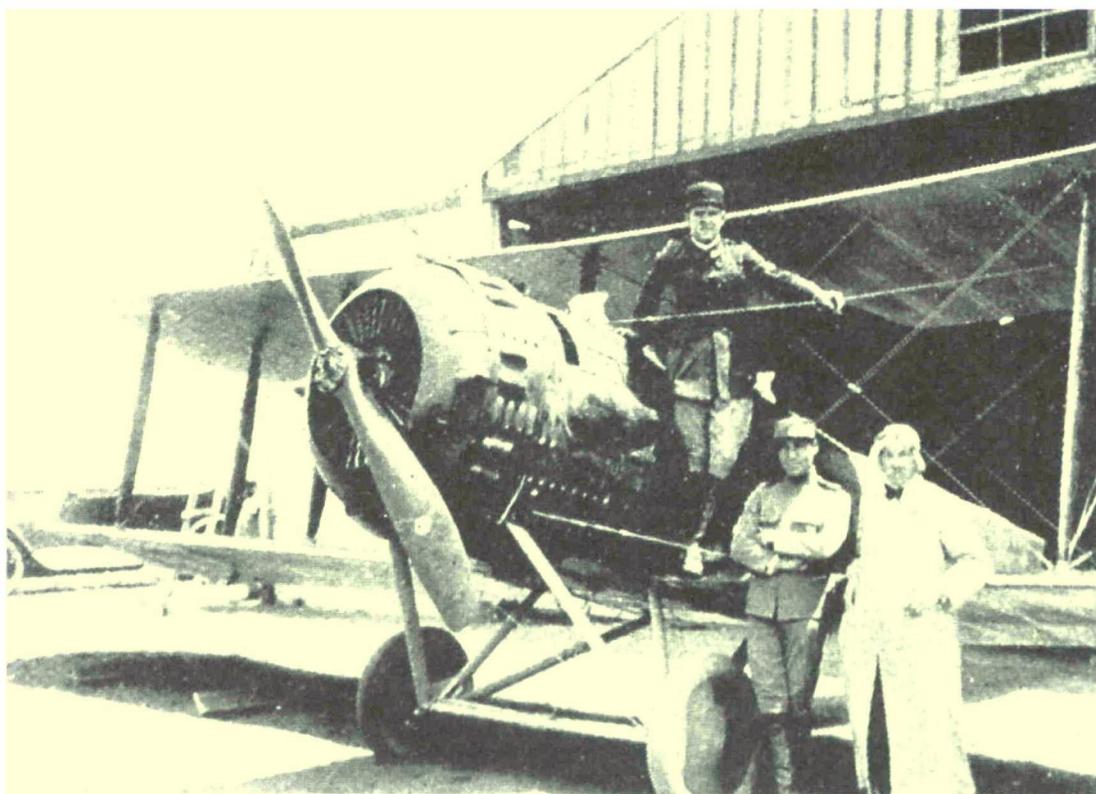
Luis Couduret, aviador francés. Rev. Variedades Año XV, N° 473, 12 de julio de 1929.



Couduret al lado del coronel de Beaudiez, miembro de la primera misión de aviación francesa que vino al Perú. Rev. Variedades Año XV, N° 473, 12 de julio de 1929.



Restos del avión en el que Beaudiez perdió la vida en Bellavista. Rev. Variedades Año XV, N° 473, 12 de julio de 1929.



Couduret en su avión junto al aviador Protzel, muerto también en un accidente de aviación. Rev. Variedades, Año XV, N° 473, 12 de julio de 1929.



Aviación en Arequipa. Rev. Mundial N° 11, 02 de julio de 1920.



*Aviación en Arequipa. Rev. Mundial N° 11,
02 de julio de 1920.*



A bordo del Coudron del teniente Coursin, momentos antes de despegar en el centro de aviación de Ica.



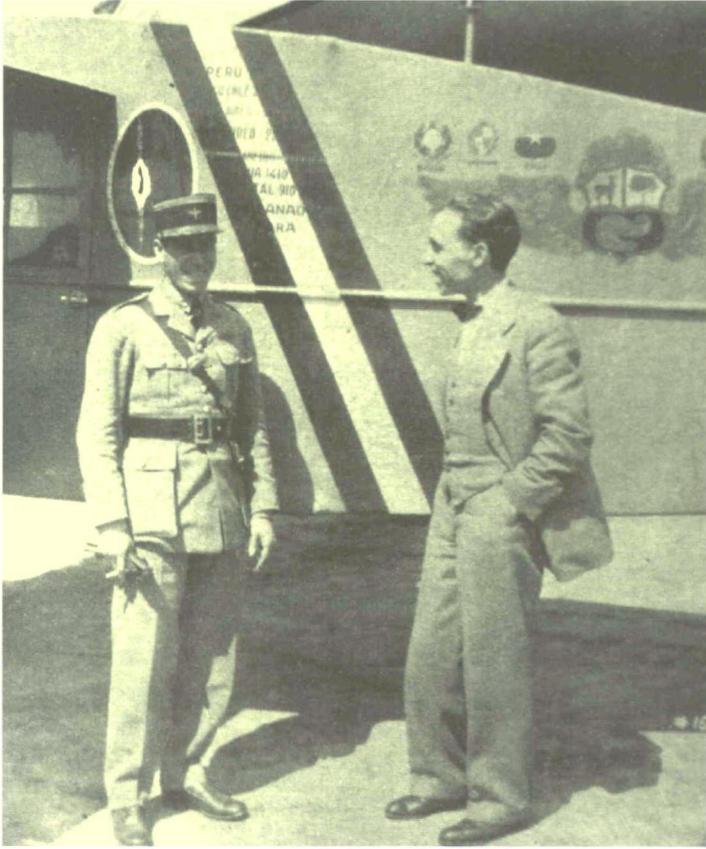
El señor y las señoritas Picasso junto a algunos aviadores peruanos en el centro de aviación de Ica.



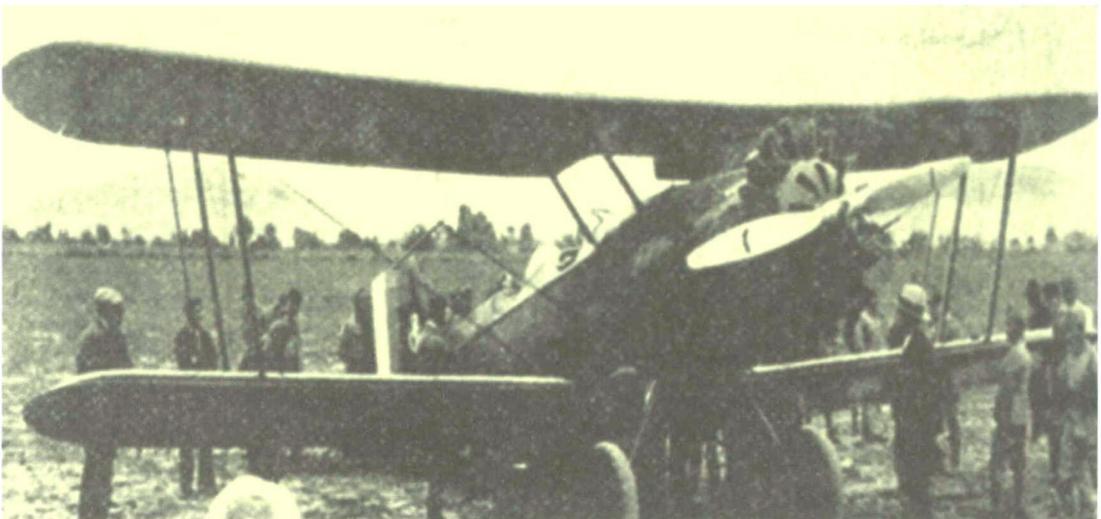
El bautizo del trimotor Santa Rosa en el campo de aterrizaje del hipódromo de Santa Beatriz. Revista Variedades, N° 478, 16 de agosto de 1929.



El trimotor Santa Rosa destinado al transporte de pasajeros y postales. Rev. Variedades, N° 478, 16 de agosto de 1929.



Carlos Martínez de Pinillos y el constructor de avión Perú.



Avión Ejército mejicano. Rev. Mundial, N° 482, 13 de setiembre de 1929.



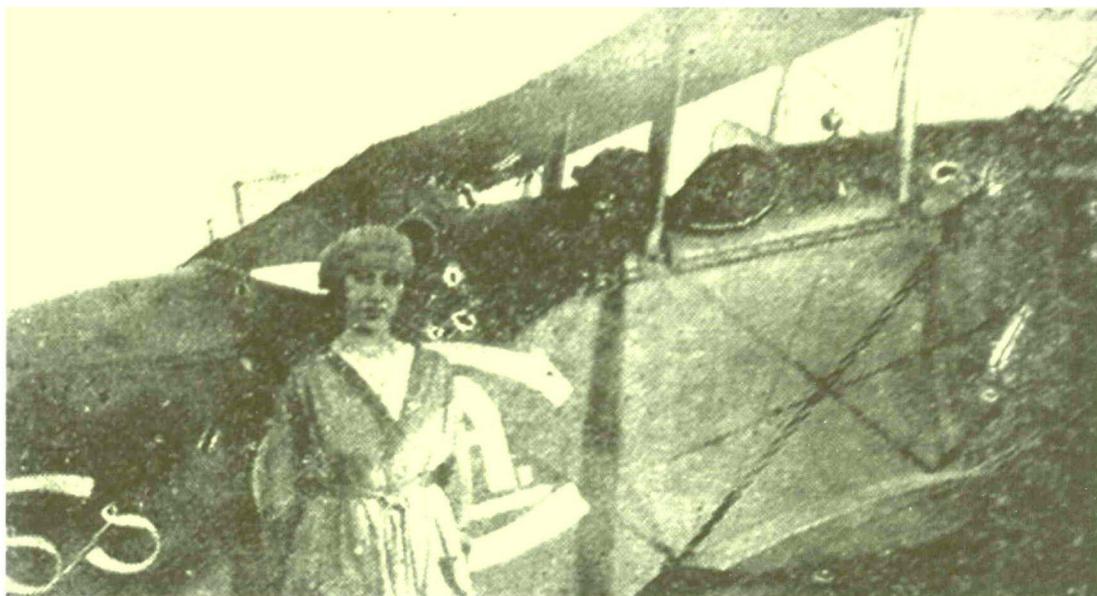
Pablo L. Sidar, piloto del avión Ejército mejicano, es recibido en el campo de aviación de Las Palmas. Rev. Mundial, N° 482, 13 de setiembre de 1929.



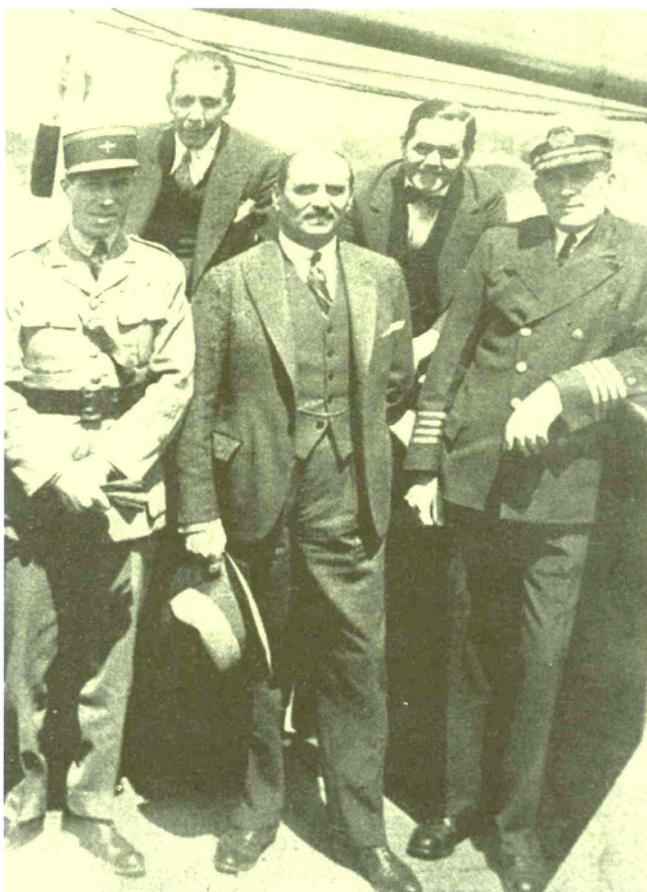
Inauguración del servicio aéreo fotométrico del ejército. Rev. Mundial, N° 464, 10 de mayo de 1929.



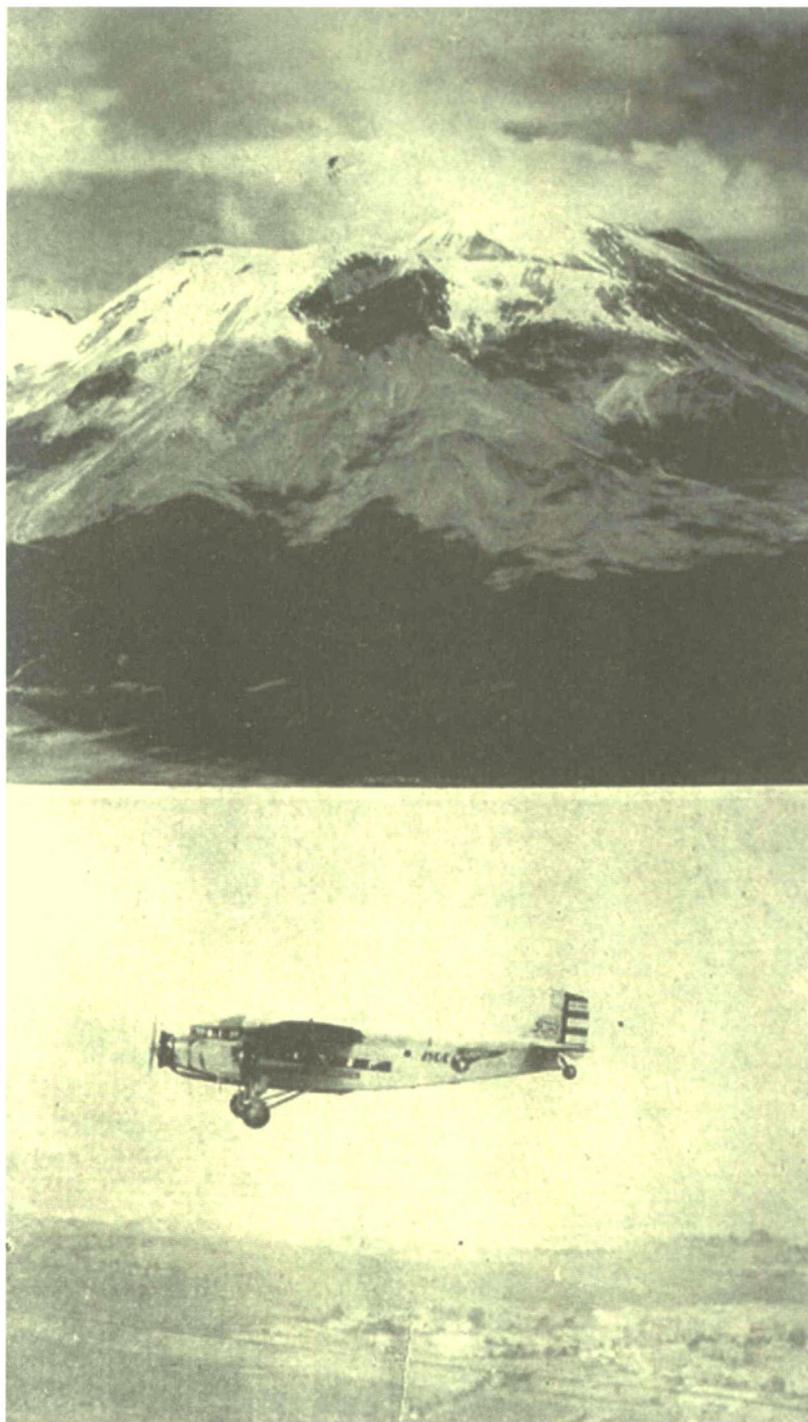
Llegada al campo de aviación del hipódromo de Santa Beatriz, del primer avión para servicio de correo aéreo entre el Perú y Estados Unidos. Rev. Mundial, 24 de mayo de 1929.



Carmela Combe, alumna de la Escuela Civil de aviación. Rev. Mundial, N° 35, 24 de diciembre de 1920.



Aviadores Carlos Martínez de Pinillos y Zegarra Haven en compañía del Dr. Francisco Graña, del Cónsul del Perú en Boston, L. J. Tirado, y el capitán Duncan Cock a bordo de la nave Santa Teresa.

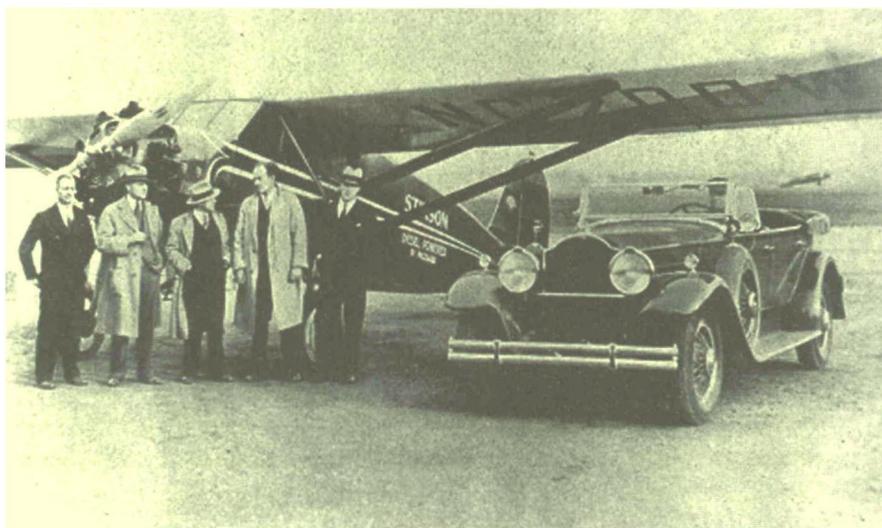


*Notas de avión, vistas del Chachani. Rev. Mundial,
Nº 509, 22 de marzo de 1930.*



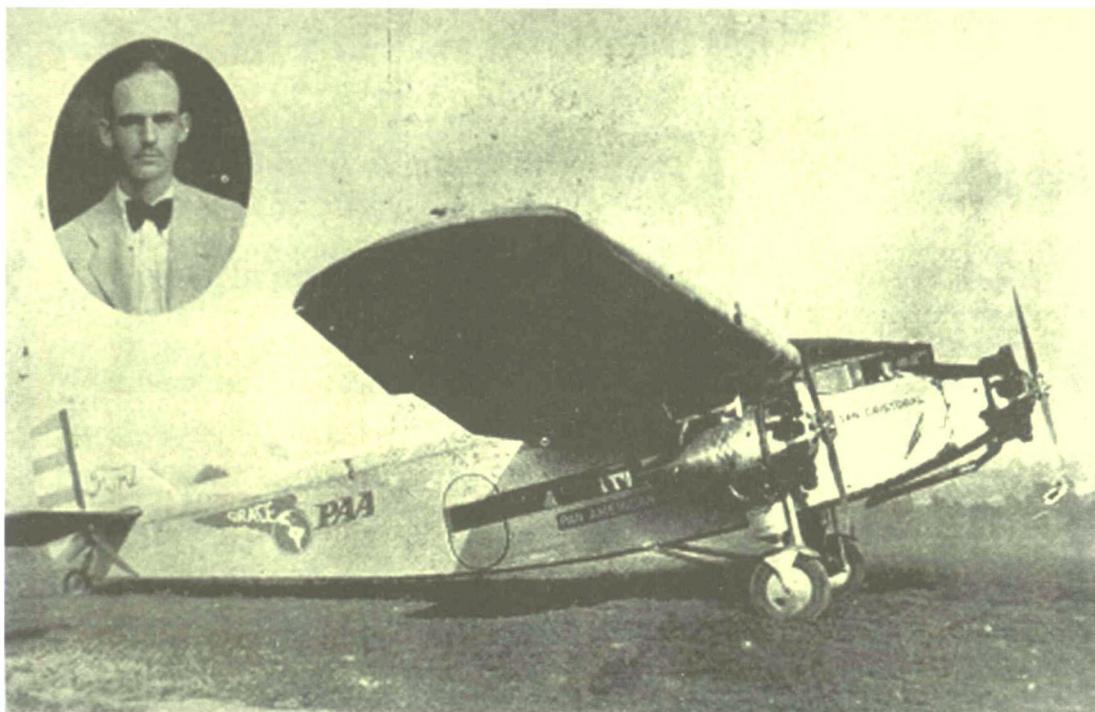
Juan Bielovucic y Juan Leguía Swayne. Rev. Mundial, N° 508, 15 de marzo de 1930.

Primer avión particular equipado con un motor a petróleo. Rev. Mundial N°517, 17 de mayo de 1930.





Aniversario de la PANAGRA. 1) el primer avión Fairchild usado por la Peruvian Airways Corp. cuando inició sus vuelos en el Perú. 2) la llegada del embajador americano en uno de los aviones PANAGRA. 3) arribo del trimotor Ford. 4) instantes en que el embajador americano desembarca del “San Cristóbal”. 5) la construcción de un hangar con capacidad para tres trimotores “Ford” y cinco aviones Fairchild o lockheed que el PANAGRA construyó en Las Palmas.



Primer vuelo nocturno en el Perú y en las costas Oeste de Sudamérica llevado a cabo por un piloto de la PANAGRA, J.C. Robinson. Rev. Mundial N° 515, 03 de mayo de 1930.



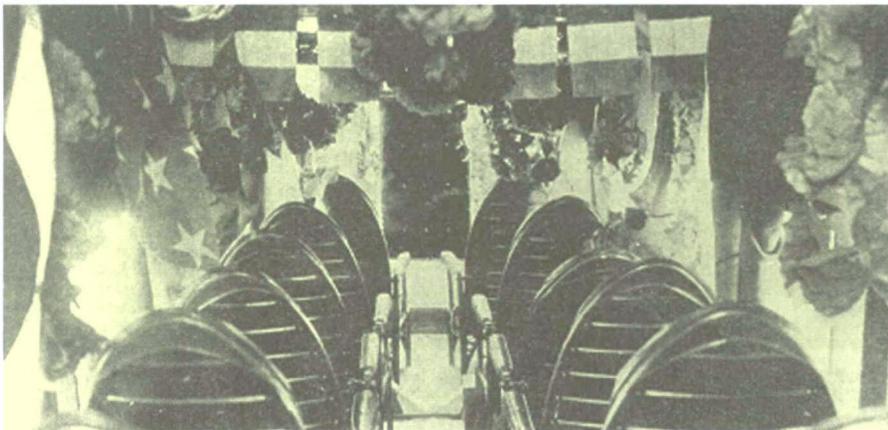
Transporte aéreo de correspondencia y pasajeros por la Cordillera de los Andes, cerca a Lima.



Vista de los picos nevados que rodean el Misti, tomada desde un avión del PANAGRA. Rev. Mundial N° 515, 03 de mayo de 1930.



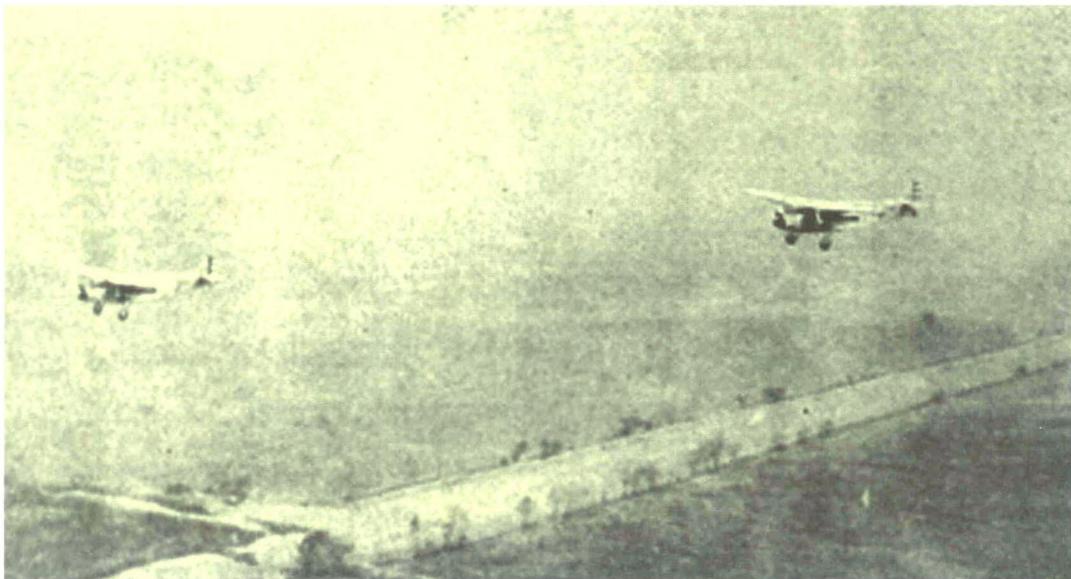
Personal del PANAGRA con sus uniformes de trabajo.



El San Cristóbal por dentro, adornado para el banquete aéreo por el día de la independencia nacional del Perú.

	Año	
PILOTOS DEL "GRAF ZEPPELIN"	Viaje alrededor del mundo	1929
PINILLOS Y ZEGARRA	Nueva York-Lima	1929
WILLIAMS Y YANCEY	América del Norte-Roma	1929
ASSOLANT, LEFEVRE, LOTTI	América del Norte-España	1929
JIMENEZ E IGLESIAS	Sevilla-Bahía	1929
BYRD	Polo Norte	1928
DOCTOR ECKENER	Doble travesía Atlántico	1928
KOEHL-HUHNEFELD-FITZMAURICE	Alemania-América del Norte	1928
NOBILE	Polo Norte	1928
MEARS Y COLLYER	Alrededor del mundo	1928
FERRARIN Y DEL PRETE	Roma-Brasil	1928
COSTES Y LE BRIX	Alrededor del mundo	1928
LINDBERGH	Travesía del Atlántico	1927
DE PINEDO	Viaje a cuatro continentes	1927
CHAMBERLAIN-LEVINE	Nueva York-Berlín	1927
FRANCO	España-América del Sur	1926
MITTELHOLZER	Suiza-Persia	1926
LOCATELLI-AMUNDSEN	Polo Norte	1925

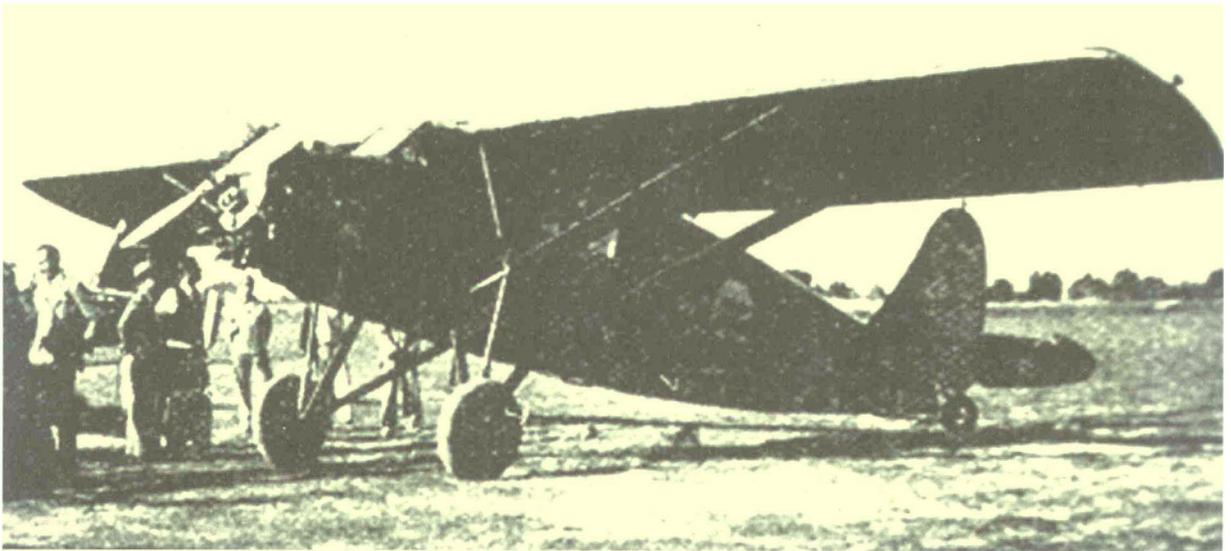
Lista de aviadores y aeronautas de fama mundial con sus respectivas hazañas.



Los trimotor San Cristóbal y Santa Rosa volando los cielos de Lima. Rev. N° 511, 05 de abril de 1930.



Inauguración de la Escuela Jorge Chávez. Aviones con sus respectivos hangares. Rev. Mundial N° 184, 30 de noviembre de 1923.



El avión Pilot Radio realizó el raid New York-Sudamérica para hacer propaganda a los productos Pilot. Llevaba instalado los equipos de transmisión y recepción. Rev. Mundial N°521, 13 de junio de 1930.

**L'AÉRO-CLUB
DE FRANCE
PARIS**

Certifie que

M^r *Tenaud Charles*
né à *Paris*
le *10 juillet 1884*
de nationalité *Peruvienne*

a été nommé

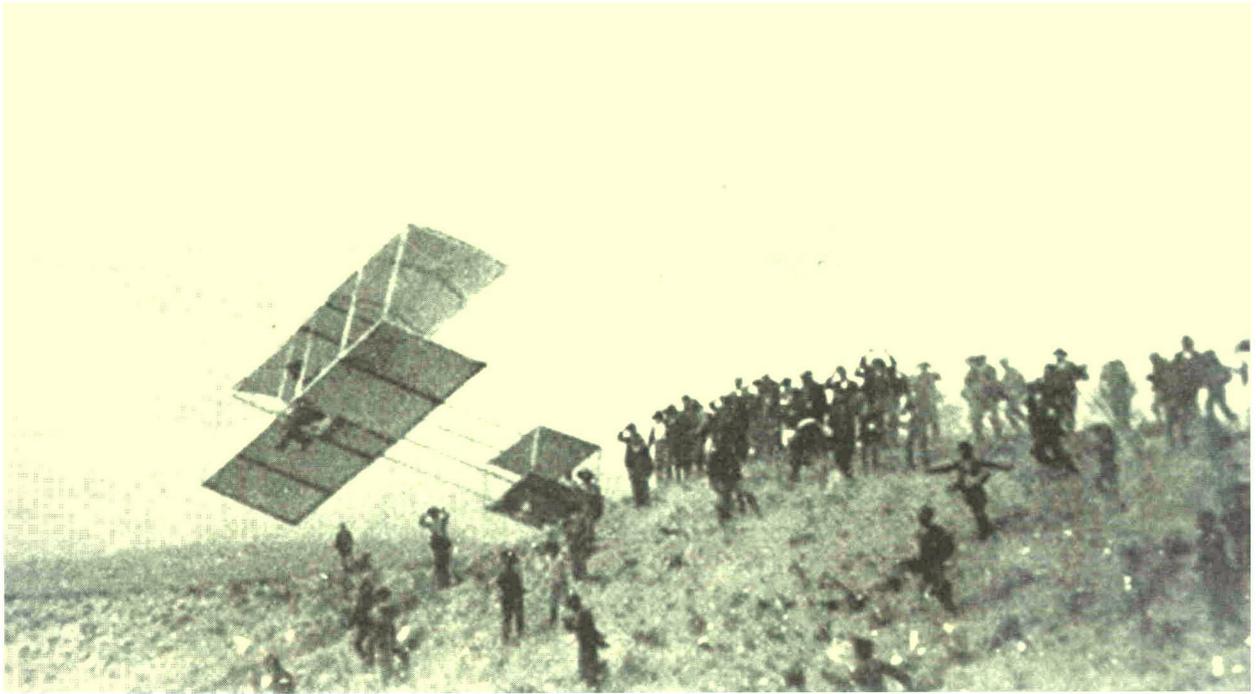
PILOTE-AVIATEUR

le *23 Novembre 1910*

LE PRÉSIDENT,

N^o *298* *de la*
Commission d'Aviation
A. Tenaud

Certificado de Carlos Tenaud como piloto aviador
del aeroclub de Francia.



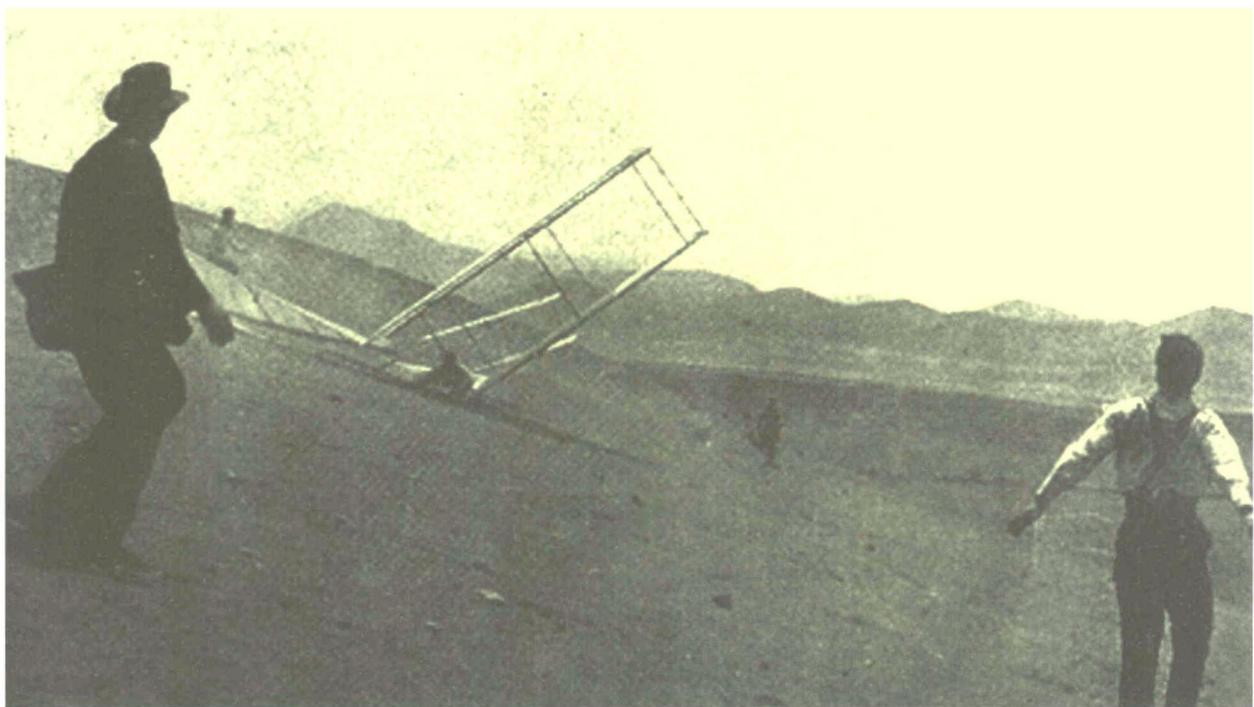
Un vuelo de planeador en Arequipa. Rev. Mundial, N°11, 2 de julio de 1920.



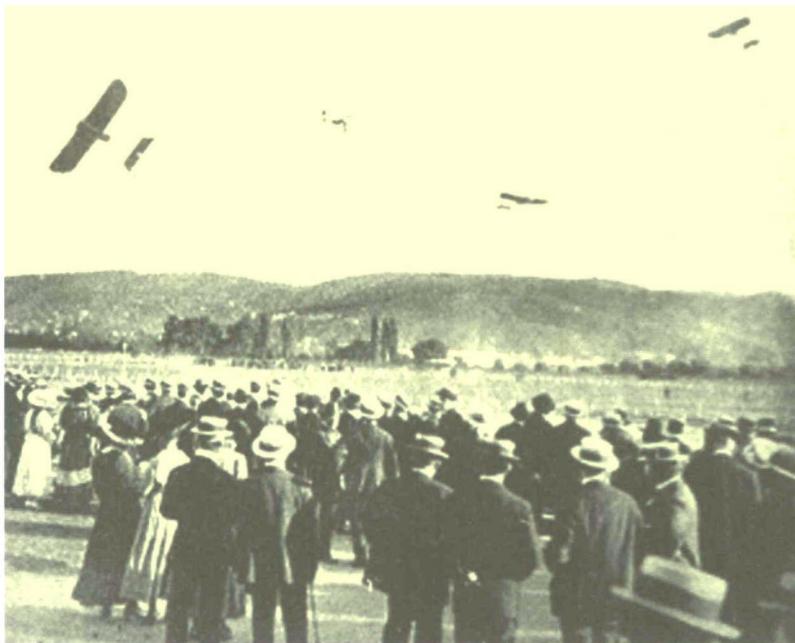
Un vuelo de planeador en Arequipa. Rev. Mundial, N°11, 2 de julio de 1920.



Prácticas de aviación.



Caída en prácticas de aviación.



*Conferencia aeronáutica Panamericana realizada en Santiago de Chile.
Rev. Variedades, Año XII, No 425, 15 de abril de 1916.*



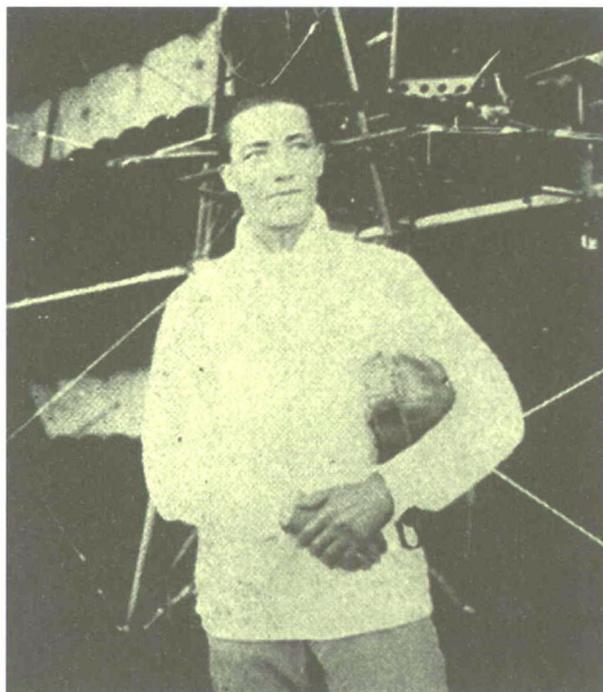
Directorio de la Federación Aeronáutica Panamericana: Santos Dumont (brasileño), presidente honorario vitalicio; Alberto Masías (argentino), presidente activo; Jorge Matte (chileno), secretario general. Rev. Variedades, Año XII, No 425, 15 de abril de 1916.



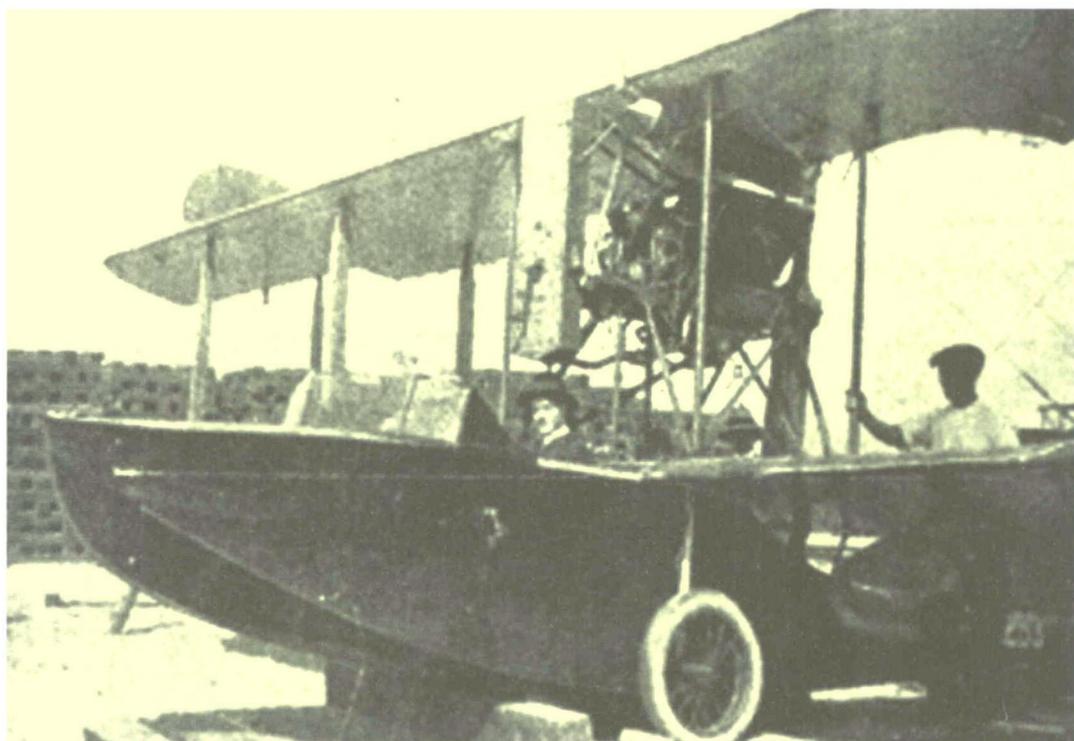
Un grupo de aviadores sudamericanos: 1) Teniente Aguirre; 2) Teniente Torres; 3) Aviador Sáenz (uruguayo); 4) Teniente Barahona; 5) Teniente Godoy; 6) Teniente Emilio Castro; 7) Teniente Boizo (uruguayo); 8) Clodomiro Figueroa; 9) Sargento Rojas; 10) Sargento Castro; 11) Sargento Mansilla y 12) Sargento Brandenburg. *Rev. Variedades*, Año XII, No 425, 15 de abril de 1916.



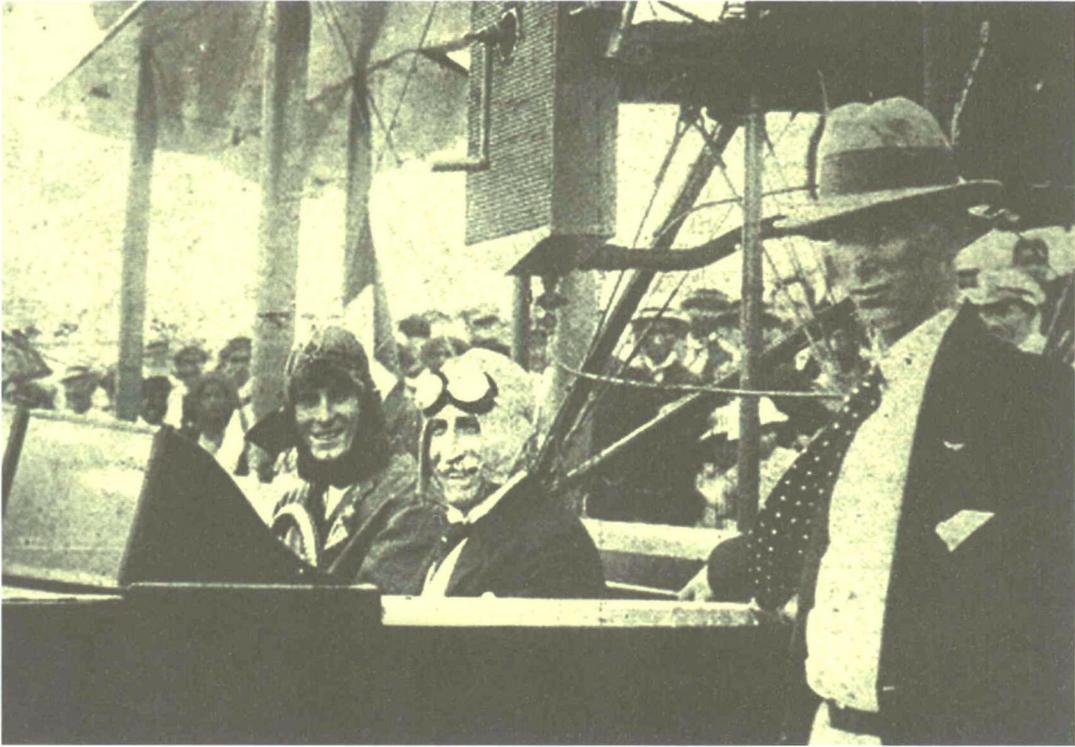
Sargento mayor Louis Coudouret, director de la Escuela Militar de Aviación



Alférez Guillermo Protzel. Rev. Mundial, N° 51, 15 de abril de 1921.



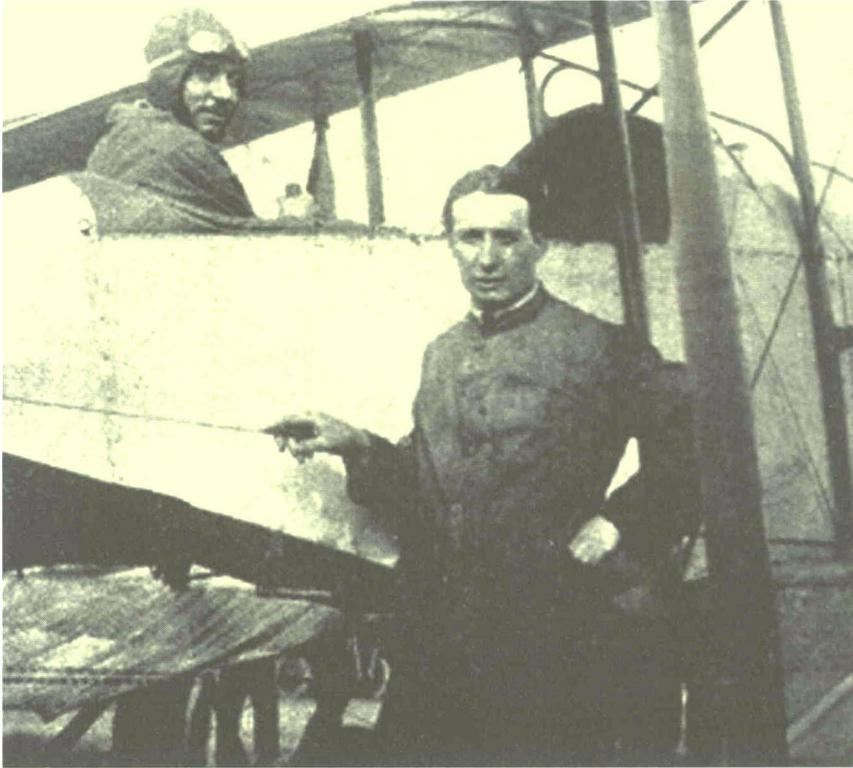
Botes aéreos. Rev. Mundial, Año VII, No 623, 04 de febrero de 1920.



Augusto B. Leguía en el hidropilano de la Handley Page. Rev. Mundial, Año XVII, No 624, 14 de febrero de 1920.



Entierro multitudinario de los aviadores. Rev. Variedades, Año XVII, No 626, 28 de febrero de 1920.



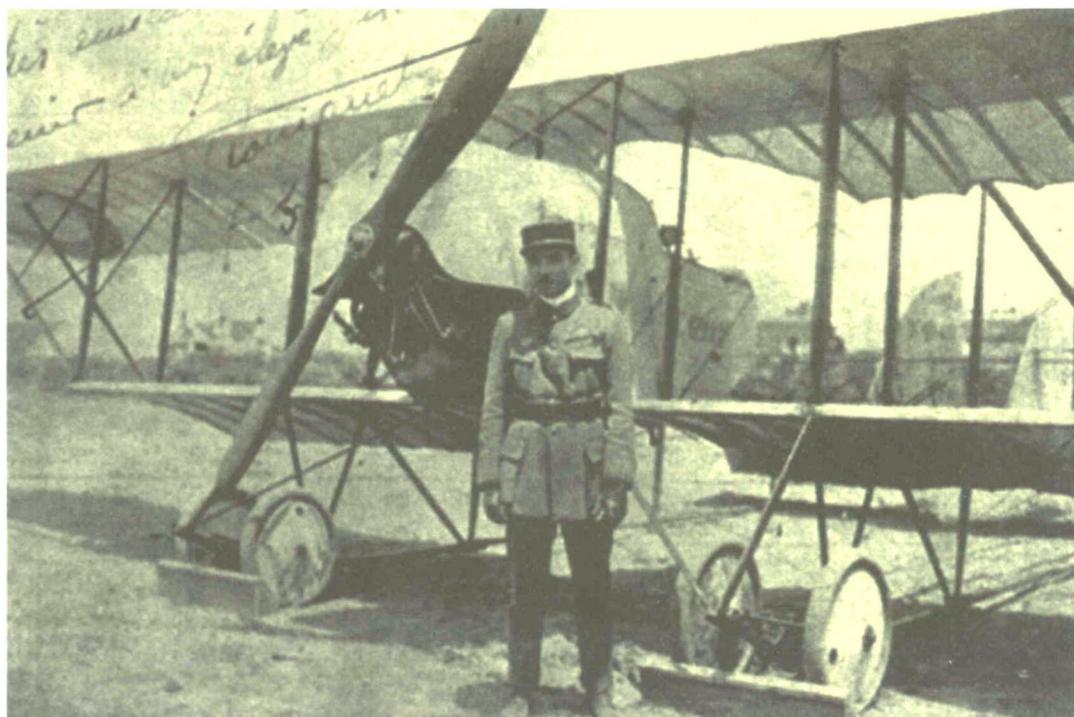
Romanet y el mecánico Armand.



Ancilloto aterrizó en Cerro de Pasco. Rev. Variedades, Año XVII, No 688, 07 de mayo de 1921.



Ancilloto al pie de su avión después de aterrizar en Cerro de Pasco. Rev. Variedades, Año XVII, No 688, 07 de mayo de 1921.



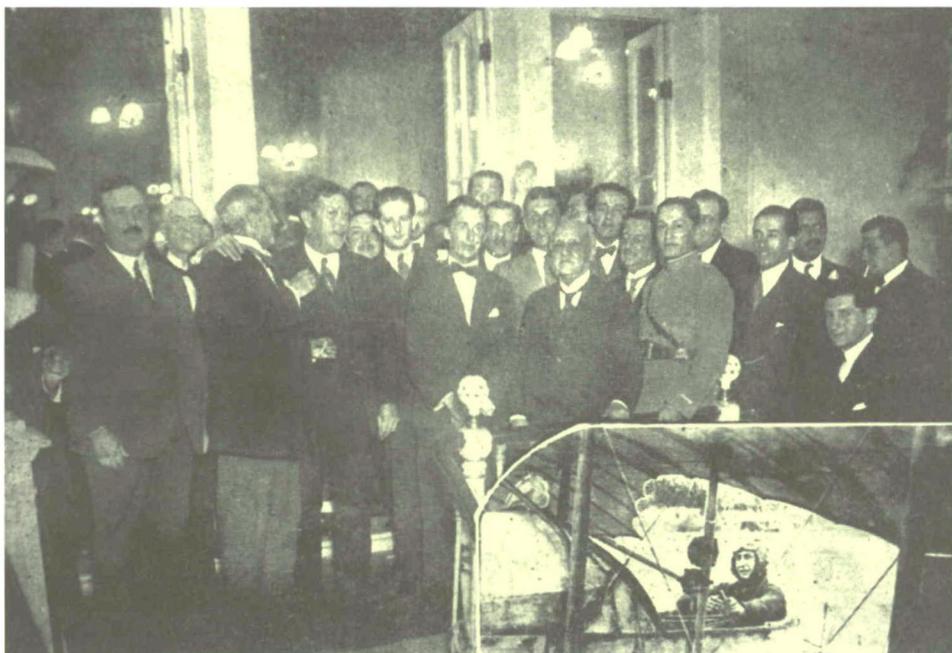
Romanet. Rev. Variedades, Año XVII, No 611, 15 de octubre de 1921.



Romanet rodeado de sus discípulos de la Escuela de Aviación de Bellavista. Rev. Variedades, Año XVII, No 611, 15 de octubre de 1921.



Escuela de Aviación El Palomar de Buenos Aires.



Banquete a Twedde.



En Chiclayo, el Raid Twedde.



Elmer Faucett obtuvo patente de los Stinson.

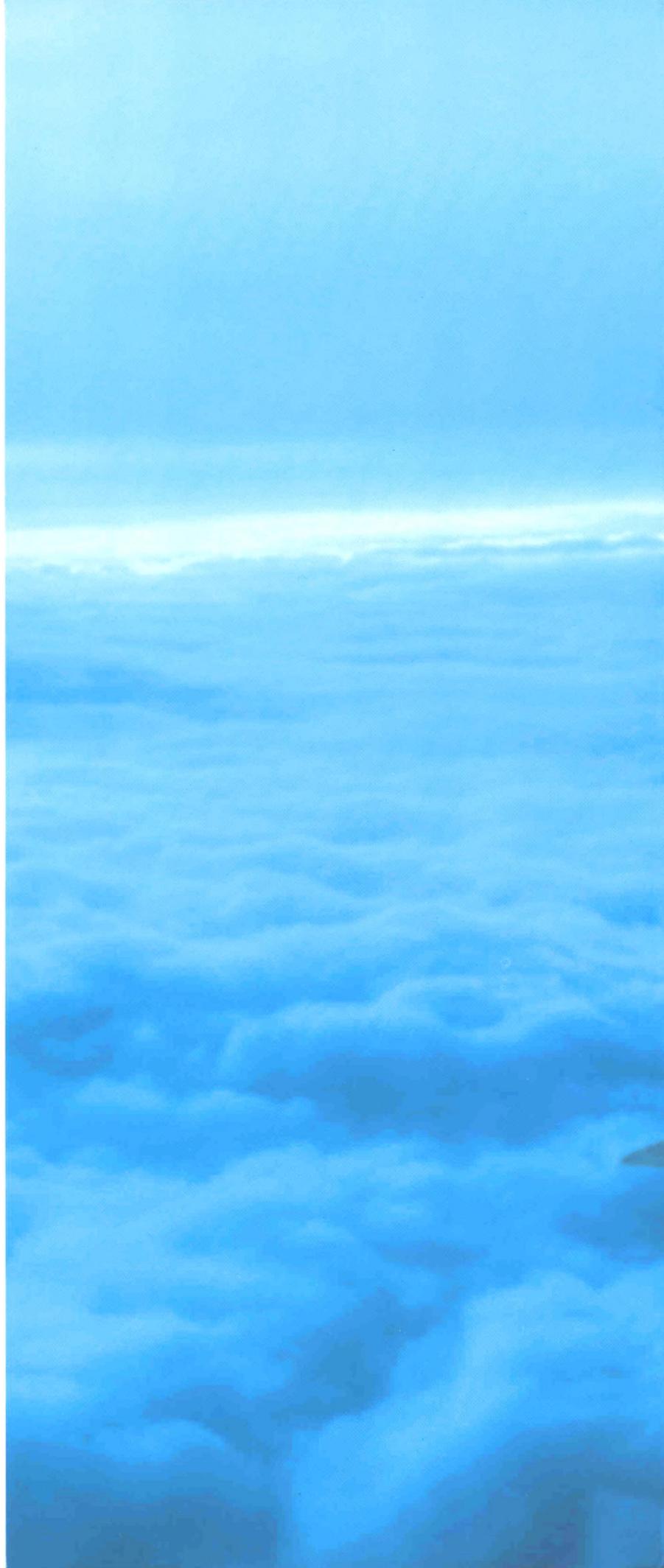


Llegada del primer avión en el hipódromo de Santa Beatriz de la Compañía Panamericana Airway.



Herbert Twedde.

Esta obra se terminó de imprimir en los Talleres gráficos de la
Universidad Alas Peruanas, en el año 2013
Los Gorriones 264, Chorrillos, Perú.



Fondo Editorial

La historia de las instituciones armadas todavía está por escribirse. Aunque hay contribuciones importantes, nuestro país carece de obras que se aproximen y profundicen en el desarrollo social e institucional de la aviación militar, que no sólo se dediquen a la construcción heroica, sino que estén contextualizadas con los procesos de cambio que se dieron cuando se inició la aviación en el Perú.

Este libro consta de tres estudios que pretenden otorgar algunos alcances sobre el desarrollo de la aviación civil y militar del país. La aviación surge en el marco de la construcción de un nuevo concepto de Fuerza Armada: la lucha por el espacio aéreo, y el logro del anhelo más caro del hombre desde sus orígenes: volar. Con la aviación, los conflictos bélicos y el transporte de pasajeros lograron un desarrollo nunca antes visto. El siglo XX también nos dio nuestros hombres más universales. Uno de ellos fue Jorge Chávez Dartnell, joven, impetuoso e inteligente; con un marcado sentido de la trascendencia y el desprendimiento. Chávez y muchos otros personajes encarnaron la irrupción de nuevas generaciones dispuestas a incursionar en la aventura del vuelo. Nunca antes el ser humano soñó y realizó tanto; a ellos les tocó la soledad de la gloria, que en este libro los autores han sentido la necesidad de recordar.



ISBN: 978-612-4097-50-8



9 786124 097508