

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



PONTIFICIA
UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DEL PERÚ

ORÍGENES DE LA AVIACIÓN NACIONAL
Soñadores, pioneros y realidad 1905 - 1919

Tesis para optar el grado de magíster en Historia

AUTOR

FERNANDO LUÍS LÉVANO CASTILLO

ASESOR

Dr. GASTÓN ZAPATA VELASCO

JURADO

Dr. JEFFREY KLAIBER LOCKWOOD S. J.

Mg. IVÁN HINOJOSA CORTIJO

LIMA - PERÚ

2011

INDICE

Introducción	4
Capítulo I	
Soñadores	7
Los Tiempos Prehispánicos	7
Santiago de Cárdenas	9
Francisco Antonio Cosme Bueno y Alegre	15
Globos Aerostáticos	18
Pedro Ruíz Gallo	22
Capítulo II	
El Paradigma	27
La Familia	29
Geo Chávez	33
El Aviador	38
El Bleriot XI	47
Los Alpes Peninos y los Alpes Lepontinos	54
La Travesía	57
El Desenlace	65
La Agonía	76
El Legado	78
Capítulo III	
Los Pioneros	82
Carlos Tenaud Pomar	87
Juan Bielovucic Cavalie	97
Juan Ramón Montero Mayerhüber	107
La Construcción de Aviones	114
El Espíritu Colectivo	119
La Liga Peruana Pro Aviación	119
Aero Club Callao	122
Aero Club Obrero	123

Club Aéreo de Lima	124
Aero Club del Perú	124
La Escuela de Artes y Oficios	125
El Despegue	126
Conclusiones	129
Bibliografía	131



INTRODUCCIÓN

Los orígenes de nuestra aviación están cubiertos por un aparente manto de indiferencia. La historiografía existente dedicada exclusivamente al tema de la aviación en el Perú es escasa y constituye una prueba de ello. Las causas se podrían plantear en una serie de hipótesis, pero siendo en el Perú la aeronavegación y las actividades conexas eminentemente técnicas, con poca vinculación con las letras, las ciencias humanas y las ciencias sociales, no ha sido un tema que haya motivado el interés de los investigadores; como resultado encontramos escasos trabajos de investigación, en su mayoría por convocatoria institucional, con una orientación determinada y no como producto de una espontánea inquietud o interés.

Salvo pocos casos, la bibliografía existente tiene como autores aviadores militares alejados del servicio activo, en consecuencia, constituyen versiones oficiales con mucha dedicación, empeño y voluntad, para resaltar los valores institucionales, pero de difusión dentro de un mismo círculo. El más importante de este grupo, es el primer tomo de Historia Aeronáutica del Perú del coronel FAP ® Carlos Adolfo de la Jara Loret de Mola, publicada en 1975 por una comisión designada por la Fuerza Aérea del Perú, que constituye una re-edición corregida y ampliada de Historia de la Aviación en el Perú publicada en 1935 por el mismo autor. Otra obra pero más breve sobre el marco temporal, es La Aviación en el Perú del capitán EP Alberto Fernández Prada Effio edición de 1966. Completa el grupo, las publicaciones del teniente general FAP José Zlatar Stambuk presidente del Instituto Histórico Aeroespaciales del Perú, particularmente con un estudio sobre Bielovucic como Pionero de la Aeronáutica Castrense; texto que constituye una biografía.

El otro corpus está conformado por memorias y anecdotarios, con una visión personal de la aviación y fundamentalmente militar, que constituye relatos de experiencias, en su mayoría testimonios contemporáneos situado en tiempos más recientes. En este concepto, algunos aspectos de nuestras raíces en materia aeronáutica quedan ignorados. Entre ellos el contexto en que surgieron los forjadores, el significado de su participación en forma individual o colectiva y la trascendencia del papel que desempeñaron. La importancia en la etapa fundacional para sentar las bases, tampoco es posible apreciarla en su verdadera dimensión.

De la historia conocida tenemos referencia generales del héroe Jorge Chávez, un poco menos del pionero Juan Bielovucic, que realizó el primer vuelo en Sudamérica por un nativo de esta parte del mundo. Pero nada encontramos de soñadores como Santiago de Cárdenas, traído a la memoria en una tradición por Ricardo Palma como “Santiago el volador”, que surgió en el virreinato como un visionario sustentando la posibilidad de volar en el siglo XVIII, Sin embargo no son todos, y en los casos citados, muchos aspectos del contexto, de la persona, de su participación y su importancia, son desconocidos abriendo paso al mito, la leyenda o el olvido.

Para profundizar en el tema, nos preguntaremos si la etapa auroral de nuestra historia en el campo de la aviación, fue el fruto de la suma de los esfuerzos individuales, o un proyecto nacional conducido por el Estado para desarrollar y promover la aviación, hasta la creación del Servicio de Aviación Militar en 1919.

Como resultado presentamos este trabajo de investigación dividido en tres capítulos. El primero a manera de antecedentes, abarca las culturas prehispánicas desarrolladas en el territorio de lo que luego sería el Perú, en su cosmovisión relacionada con el vuelo. Continuamos explorando los personajes que aparecieron en la colonia y la república poniendo en práctica su imaginación para soñar navegando por los aires, más una cronología de los globos aerostáticos que se elevaron por los cielos de Lima. El segundo capítulo, íntegramente dedicado a Jorge Chávez nuestro héroe nacional, para mostrar en su integridad el personaje, su entorno, la aeronave y el significado de su vida, llenando los vacíos de su historia con rigurosidad, para aclarar mitos y leyendas que distorsionan su imagen como ser humano y apreciar en su completa dimensión el valor de su hazaña.

El último capítulo está dedicado a los pioneros, ya sea como personas, o como colectividad, cuya participación en las primeras actividades aeronáuticas en cielos peruanos sentó las bases para la creación de la aviación nacional. El desarrollo del capítulo trata de rescatar los aspectos desconocidos, individual e institucionalmente, del empeño por hacer realidad la aviación en el Perú, a pesar de la indiferencia, y rescatarlos del olvido reconociendo su entrega y dedicación a una causa incomprendida.

Como corolario, deseo expresar mi agradecimiento a mi familia, que con su comprensión me dejó escapar de nuestra realidad cotidiana, para cumplir con mis nuevas labores de estudiante e investigador. A los profesores, que con su guía permanente orientaron mi aprendizaje para orientar el esfuerzo, cada uno de acuerdo a su particular estilo, encaminándome a buscar la verdadera historia evitando perderme entre la fábula y el cuento. En especial al padre Klaiber, que permanentemente estuvo al tanto de orientarme e indicarme, donde estaba la salida a los laberintos en los que usualmente me encontraba. También especialmente, mi agradecimiento al profesor Toni Zapata, quien me alentó y orientó con sus prácticas indicaciones y precisas correcciones durante el trabajo de investigación y redacción. Finalmente a mis condiscípulos, quienes en todo momento me brindaron su apoyo y amistad para encontrar el camino, con quienes compartí los momentos gratos que significa volver a las aulas, vivir los apremiantes tiempos de los plazos para cumplir con los trabajos y a la distancia, los desvelos para completar las lecturas. Un singular aprecio al profesor ayacuchano Nelson Pereyra, quien esporádica pero oportunamente, tenía la información, o el consejo preciso para mi labor. A todos ellos mi inmensa gratitud.

CAPITULO PRIMERO

SOÑADORES

LOS TIEMPOS PREHISPÁNICOS

Desde siempre, en todas las civilizaciones alrededor del mundo, el hombre miraba el cielo e imaginaba surcar el espacio. Permanentemente fue un anhelo idealizado a través de la mitología, o atributo de una deidad. Así fue Icaro en la mitología griega, los ángeles en el cristianismo y otros seres, quienes provistos de alas, antropomorfos o zoomorfos representaban o sacralizaban sus anhelos, necesidades y sentimientos, acerca de cruzar el espacio volando.

En nuestro caso, encontramos entre las culturas prehispánicas múltiples evidencias halladas en un sinnúmero de formas, entre ellas tejidos, ceramios, esculturas y grabados.¹ En el proceso de las civilizaciones se crean cultos y como menciona Max Hernández: "Falcónidas y caimanes, hombres, pájaros atigrados o felinos emplumados con características humanas; las esculturas combinan lo humano y lo animal, lo aciago y lo venturoso. Evocan asociaciones, ora genealógicas ora mitológicas, con un aura sobrenatural, referidas de manera inmediata a representaciones divinizadas de las fuerzas que denuncian la naturaleza."²

La cultura Chavín deja las primeras muestras de estas características, pero no precisamente asociadas al hecho de volar, sino representando el dominio de la naturaleza. En el mismo concepto, posteriormente en la cultura Nazca, se encuentra el mito del dios Con o Kon que refiere María Rostworowski: "Dios que no tenía huesos y andaba, quizás volaba, ligero y ágil acortando distancias, bajando las sierras y alzando valles. Pobló la tierra de hombres y mujeres que vivían en la abundancia, pero algún disgusto que le dieron convirtió la tierra en desiertos dejándoles sólo los ríos para que

¹ De la Jara Carlos, Coronel FAP. Historia Aeronáutica del Perú Lima 1975. Capítulo I Mito, Símbolo y Leyenda en el Imperio Incaico. Una serie de imágenes con alas, representando divinidades, hombres o animales, encontraremos en este capítulo de la obra, aunque el autor se refiere al Imperio Incaico, todas las representaciones corresponden a culturas pre-inca.

²Hernández Max. Las formas de lo invisible, en Umbral de los Dioses Lima, 1991 p. 77

con sus esfuerzos los hombres pudiesen subsistir"³ Según varios autores, este dios estaría representado en la iconografía Nazca como un personaje alado portando plantas útiles al hombre y que simula estar volando.⁴

Específicamente en la civilización del Tahuantinsuyo, existe en la mitología algunos casos, uno de los cuales refiere la crónica de Betanzos: "(...) Ayar Uchu expresa su deseo de tomar posesión del lugar elegido y para cumplir su voluntad mostró estar provisto de unas alas y con ellas llegó adonde se encontraba el sol. Del cielo retornó convertido en piedra, pero cuando descendió, indios de un pueblo cercano le quebraron un ala a pedradas."⁵

Otra referencia a un personaje con la capacidad de volar, alude el cronista Pedro Sarmiento de Gamboa, cuando escribe sobre las conquistas de Topa Inga Yupangui:

"Topa Inga Yupangui sale por segunda vez a conquistar lo que quedaba de Chinchaysuyo, por mandado de su padre (...), apostaron allí unos mercaderes que habían venido por la mar de hacia el poniente en balsas navegando a la vela. De los cuales se informó de la tierra de donde venían, que eran unas islas, llamadas una Auachumbi y otra Niñachumbe, adonde había mucha gente y oro. Y como Topa Inga era de animo y pensamientos altos y no se contentaba con lo que en tierra había conquistado, determino tentar la feliz ventura que le ayudaba por la mar. Mas no se creyó así ligeramente de los mercaderes navegantes, ca, decía él que de mercaderes no se debían los capas así de la primera vez creer, porque es gente que habla mucho. Y para hacer mas información y como no era negocio que donde quiera se podía informar dél, llamó a un hombre que traía consigo en las conquistas, llamado Antarqui. El cual todos éstos afirman que era grande nigromántico, tanto que volaba por los aires. Al cual pregunto Topa Inga sí lo que los mercaderes marinos decían de las islas era verdad. Antarqui le respondió, después de haberlo pensado bien, que era verdad lo que decían, y que ería primero allá. Y así dicen que fue por sus artes, y tanteó el camino y vido las islas, gente y riquezas dellas, y tornando dió certidumbre de todo a Topa Inga"⁶

Surcar el aire en las culturas prehispánicas como tantas otras en el mundo, fue siempre un anhelo reservado a los dioses y a los hombres divinizados para dominar la naturaleza. Particularmente en el Tahuantinsuyo, poblando mayoritariamente la serranía

³ Rostworowski María. Algunos mitos referentes al Dios Pachacamac en El Umbral de los Dioses Lima. 1991 p. 53

⁴ Rostworowski Ob. Cit. p. 56

⁵ Hernández Max y otros. Entre el mito y la historia Lima 1987 p. 12

⁶ Sarmiento de Gamboa. Historia de los Incas Buenos Aires 1942 pp. 123, 124

según refiere Porras Barrenechea,⁷ existía un amor por los mitos, cuentos y leyendas, que más tarde se convierten en la historia que planifica el Estado. Según los sociólogos, el mito y el cuento popular anteceden a la historia. Por esta razón llega a nosotros la mención de Ayar Uchu y Antarqui recogida por los cronistas. La tradición de un pueblo ágrafo que se transmite por medio de relatos, cuya versión oficial fueron los quipucamayoc, nos deja estas huellas de mitos sobre hombres que volaban en el Tahuantinsuyo. En el Virreinato e inicios de la República, el mito pasaría a ser un sueño.

SANTIAGO DE CÁRDENAS

Sin nexo alguno con el pasado pre-hispánico para tomarlo como herencia de su vocación aeronáutica, tampoco con el presente, para recibirlo como legado, durante el virreinato surge Santiago de Cárdenas. El mérito de Santiago de Cárdenas nacido en Lima por propia declaración, para ser incluido como parte de nuestra historia aeronáutica, es haber escrito una obra publicada en 1762, presentando en ella el resultado de sus observaciones que fundamentan la posibilidad de volar con el título de: *“Nuevo sistema de Nabegar por los Aires sacado delas obserbaciones dla Naturaleza Bolatil por Santiago de Cardenas Natural de la Ciudad de Lima en el Peru i lo dedica a su Amada Patria en onor de sus Patriotas año de 1762”*.⁸

Esta obra fue publicada en una segunda edición de 1937, con motivo de una conferencia interamericana de aviación con la siguiente dedicatoria:

“La Delegación Peruana a la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, dedica esta obra del precursor Santiago de Cárdenas, a los Srs. Delegados Plenipotenciarios de los países acreditados a la conferencia y a los Srs. Pilotos de las Escuadrillas extranjeras que se han asociado al homenaje que el Perú rinde a Jorge Chávez. Lima 22 de setiembre de 1937.”⁹

⁷ Porras Barrenechea Raúl. Mito, Tradición e Historia del Perú. Lima 1951 pp. 21 y 28

⁸ El concepto de patria que menciona De Cárdenas, no está referido al Perú como tal, sino en relación al lugar de nacimiento, el Perú como país aún no existía.

⁹ De Cárdenas Santiago. Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de la naturaleza volátil Lima 1937. Esta obra también está incluida en Manuscritos Peruanos de Rubén Varga Ugarte S. J. T III Lima MCMXL, con el código 844-0067-4 354 ff con la siguiente anotación: “Impresa en Lima en 1937 por la Conferencia Interamericana, antes fue impresa en Santiago de Chile en la biblioteca del Centro Editorial. Un libro extravagante. Nuevo sistema de Navegar... (1878) y la introducción la suscribe en Lima el 2 de agosto 1877 Don Ricardo Palma. La obra está inconclusa y la ilustran algunas láminas que han sido reproducidas en las ediciones citadas”

La obra es el resultado de la observación minuciosa del vuelo de las aves por su natural inclinación como el 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 Padre, me pribaron el Establecimiento; en fin de edad de 7. a 8. segun refleciono conocí en mi una ynnata inclinación a ber bolar los Pajaros; de aquí se movio la contemplación a todo cuerpo Bolátil; rebestido de esta ydea (...)”¹⁰

Producto de sus observaciones en su obra expresa su admiración al cóndor: “Alto Monarca del Eter Jeneroso Cuntur amigo de mi mui amado como quisiera en menos años aberte conosido”.¹¹ Sin embargo, el sustento de sus argumentos esta referido a la observación del pájaro llamado tijereta que la describe según sus propias palabras como: “Pajaro bien estraño i el ynstrumento de mi Ynvidia, (...) Tijereta se mobio el animo a desear (si posible me fuera) el descubrimiento de la Nautica Aerea, (...)”¹²

El texto, aparentemente está estructurado para responder en consecuencia, al orden en que fueron presentadas las observaciones a su propuesta del primer memorial (5 de noviembre de 1761), por parte del 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.¹³ En esta parte dirigida al lector, menciona que su trabajo es presentado acompañado de dos memoriales al virrey don Manuel Amat, uno el 5 de noviembre de 1761 y el otro el 6 de diciembre de 1762, con el propósito de: “(...) conseguir el descubrimiento de haser nabegable el Aire, (...)”¹⁴

Las motivaciones de Santiago de Cárdenas para hacer navegable el aire según refiere Cosme Bueno, se encuentran en la guerra que declaró Inglaterra a España, cuando el gobierno de Buenos Aires trató de desalojar a los ingleses de Puerto Egmont en las islas Malvinas. Como consecuencia, las rutas marítimas se afectaron. De Cárdenas se ofreció a solucionar el problema navegando por los aires.¹⁵

¹⁰ De Cárdenas Ob. Cit. p. 5.

¹¹ Id. p. 35.

¹² Id. pp. 5 a 8.

¹³ Id. pp. 29 y 70.

¹⁴ Id. p. 14.

¹⁵ Schwab Federico Los Almanagues Peruanos Lima 1948 p. 22. El autor menciona como fecha del informe que Cosme Bueno eleva al virrey Amat sobre el tema el año 1768

En la primera parte que denomina “Tratado Primero”¹⁶ desarrolla las respuestas a las observaciones de su propuesta como si fuera un dialogo.¹⁷ En el “Tratado Segundo”, detalla los argumentos del dialogo, enumerando las objeciones del uno al treinta y nueve, con algunos errores en la numeración¹⁸

Alternadamente, las objeciones están agrupadas en “cuadernos” que extrañamente empiezan con el número 3,¹⁹ como si continuara al Tratado Segundo. La objeción N° 39 y final, da lugar a unas “Notas”,²⁰ probablemente porque lo tratan de loco: “Se me ha dicho que es freneci solo en pensar en tal y que presto dare en Loco”²¹ Entre las respuestas, consideramos más representativa la que se cita a continuación:

“Nota 9. Locura Grande es presumir de saber aser desprecio del que parece que no sabe cuando en sentencia de otros que mejor supo el Ignorante esta es una plaga tan común entre principiantes que con este Bisio caminan los mas asta viejos. 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”²²

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 momentos principales y cuatro particulares. Los principales los explica en detalle como sigue:

“D-- para desprenderse de la tierra i darse ynpulso asta allar coluna de aire gonde gravitar. estando elebado para acelerar el movimiento y aser mas potentes las líneas de el aire para conservar el estado de gravitación.
El 2° se organizacio-- sirbe para penetrar el aire ajitado cuando por su mucho ynpetu detiene el curzo acortando o disgradando el plano de las guías y salir abanto.
El 3° los de desplanación sirbe para aserse una linea de perfil con el aire para que este no ynpida el movimiento de penetración.
el 4° es el de ynpotencia, este sirbe para bajar rápidamente con aseleración como por la diagonal de un cuadrilongo o tras--”²³

¹⁶ De Cárdenas Ob. Cit. p. 32.

¹⁷ Id. pp. 32 y 35.

¹⁸ Entre los errores se omite el número 7, el 32 debe ser 34 y el 32 debe ser 35, entre otros.

¹⁹ Id. p. 100

²⁰ Id. p. 153. Las notas son 15 respondiendo con ejemplos de locura en la vida cotidiana, que se inician con: “Locura Grande (...)” Remata el ejemplo con lo que al parecer sería en oposición, la cordura.

²¹ Id. p. 153

²² Id. p. 158

²³ Id. p. 65.

Los cuatro momentos particulares producto de sus observaciones los describe explicando:

“(…) son los que en el caso usan de los jenerales 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 guías afirmandose en el aire trasero para ayudar al cuerpo a el mobimiento que poseis==”.

“el segundo particular es el de desplanación recta, esto es formar la linea que dije y ynclinar la superficie como a desenso para sanbullir debajo del aire y que con mayor prontitud y eficacia obre la penetrabilidad--- el tercero particular es el de ympotencia grabe este es aquel que quebrando las alas asia atrás 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 encentrar, esto es colocando las alas en la misma posicion que estaban antes de quebrarlas atrás se define este movimiento de encentrarse por que aparese el cuerpo en un centro formando las alas una esfera convexa (...) si ai otros tres :mobimientos propios en todas las abes cuales son. el de pico pescueso y cabeza--- el de la cola y las corbas y patas”.²⁴

En el Tratado 2, de Cárdenas argumenta a manera de diálogo las respuestas a cada una de las observaciones. En la numeración hay una omisión a los numerales 7 y 8, desconociéndose las causas. 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 la número 1, relacionada con la proporción de las alas y el peso.²⁵ Con sólo observar, de Cárdenas intuyó que entre el tamaño de las aves y la envergadura de sus alas, había una relación con el peso que hacía posible el vuelo. Probablemente observó y comparó también las galliformes con la tijereta de su predilección para sustentar su propuesta de hacer navegable el aire.

Otra observación importante es la número 2, afirmando que para volar son necesarias dos materias: una la maquina y otra las alas, precisando que pueden ser de fierro o de madera. En efecto lo fueron, la maquina devendría en el motor actual, y las alas efectivamente fueron de madera en un principio, en la actualidad son de aluminio y progresivamente se emplean materiales compuestos. Aunque teniendo en cuenta la época, los materiales disponibles eran precisamente madera y fierro, su propuesta no tenía otra alternativa.

En el caso de la observación número 3, argumentando que para volar es necesario el movimiento de las alas, explica que las aves lo hacen en forma horizontal y el hombre lo hará de manera vertical. La propuesta de Cárdenas como lo demuestra la

²⁴ De Cárdenas Ob. Cit. p. 66 -67

²⁵ Id. p. 72

aerodinámica, era imposible. Sin embargo su imaginación encontraba una respuesta al problema.

A la observación 5: “el hombre no nació para bolar y que tal pensamiento se opone a la sagrada escritura”, que conforma un reparo dogmático de su propuesta, de Cárdenas responde: “El hombre nació para cuando dios se digne considerarle aun esto nos parece imposible digalo el comersio sobre las aguas las belas de los Nabios.”²⁶ Encuentra De Cárdenas una respuesta lógica para sus tiempos, haciendo una analogía con la navegación marítima, para demostrar que es posible navegar por el aire al poner como ejemplo que el hombre tampoco nació para navegar por los mares, sin embargo lo hace con los navíos.

El texto de Cárdenas termina en el asunto 22, “del movimiento de la cola”, desarrollando el párrafo c, cuyo contenido parece una reflexión final con una conclusión, a pesar, como lo indica la nota del editor, que nuestro autor dejó inconcluso su trabajo, faltando unas láminas que menciona en la narración:

“darete gusto poniendo quanto este de mi parte y prometo que lo que esta aquí e tratado se debe mirar como ensallo que conduce a aser ver en que en este mobimento esta la perfeccion de bolar y pudiese pensar que aquí da principio el asunto por ser este el secreto de botar para deserlo en breve.”²⁷

Como resulta natural, sus contemporáneos lo observaron con incomprensión y burla reservada para unas ideas fuera de lugar para esa época:

“(…) i a mi se me miro como objeto de la farza. La turba inbento canticos al Bolador (qe. de este titulo se precian salvo 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 de Nobiembre, iba a bolar del serro Sn. Cristobal a la Plaza. A tal 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 evadirme del concurzo de el Pueblo, que me seguía, 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 (...).”²⁸

El trabajo de Santiago de Cárdenas fue entregado como un memorial al virrey con fecha 5 de noviembre de 1761, haciéndole saber:

“(…) por el espacio de 12 años, se ha ocupado en las ficicas observaciones de los cuerpos Bolatiles a fin de el descubrimiento de la Náutica Aérea (...). i para ello ase saber a V Exa. su

²⁶ De Cárdenas Ob. Cit. p. 32

²⁷ Id. p. 277

²⁸ Id. p. 17

pensamiento para que si fuera conveniente fuera se digne prestarle su Exselsa Atención, humanándose a oyr los fundamentos que a ello le mueben (...).²⁹”

El virrey Manuel Amat y Juniet con fecha 6 de noviembre de 1761, remite al doctor don Cosme Bueno, catedrático de Prima Matemáticas y Cosmógrafo Mayor del Virreynato, el memorial para: “(...) qe ollendo al Supr. le ministre el Auxilio correspondiente a su Proyecto”³⁰

Con fecha 6 de diciembre de 1762 Cosme Bueno en su informe opina:

“El catedratico de Mathematicas obedeciendo al Superior decreto de V. Exa., dize que al asunto que el suplicante propone es muy nuevo y digno de toda espectacion por las consecuencias que consigo ynporta paresele conveniente el ultimo adbitrio qe. propone para qe. por este medio gose el Publico y la importancia de este negocio. Decreto== Lima y 6 de febrero de 1763 as.—no ha lugar==”³¹

La propuesta fue desestimada, no queda rastros del camino que siguió para concretar el apoyo a sus ideas, pero su tenacidad e imaginación precursora motivó a Ricardo Palma para incluirlo en sus tradiciones como Santiago el Volador. El acceso de Ricardo Palma a manuscritos inéditos en su función de bibliotecario, le brindó la oportunidad de conocer la obra de Santiago de Cárdenas. Según Tauzin,³² Palma en su papel de narrador transcriptor describe la obra enfatizando los datos y recopilando los testimonios escritos perdiendo el carácter literario, de modo tal, que el lector no podrá distinguir entre verdad y ficción.

Para Barros,³³ Palma en un relato parecido a un cuento que constituye un resumen histórico anecdótico que no es historia, populariza los recuerdos del pasado sin usar el estilo severo del historiador, en este caso el de Santiago el Volador. Barros además, registra los comentarios de Palma sobre la obra: “La obra de Cárdenas es indiscutiblemente ingenua y contiene observaciones que sorprenden por ser fruto espontaneo de una inteligencia sin cultivo. Pocos términos científicos emplea, pero el hombre se hace entender”³⁴ En resumen, el estilo de Palma probablemente deje un aire

²⁹ De Cárdenas Ob. Cit. p. 15. El mismo autor en la p. 12, señala que fueron catorce años: “Catorce años e seguido este amargo destino apartado de todo trato cortesano...” Igualmente en la p. 165: “(...) mui particularmente an gastado catorce años es esta ocupación (...)”

³⁰ Id. p. 15

³¹ Id. p. 23

³² Tauzin Castellanos Isabel. Las Tradiciones de Ricardo Palma. Claves de una coherencia. Lima 1999 pp. 103, 109 y 110.

³³ Barros Loubriel Marta. La Creación Literaria de Ricardo Palma. Puerto Rico 1984 pp. 37

³⁴ Id. p. 48

de incredulidad, pero indudablemente abrió paso para rescatar a Santiago de Cárdenas en la historia.³⁵

FRANCISCO ANTONIO COSME BUENO Y ALEGRE

El doctor Cosme Bueno, por la publicación de sus disertaciones sobre la naturaleza del aire y sobre el arte de volar, es incorporado erróneamente a nuestra historia aeronáutica como precursor. El coronel FAP Carlos de la Jara Loret de Mola, autor de Historia Aeronáutica del Perú (1975), dedica el capítulo III³⁶ íntegramente a Cosme Bueno. Menciona de la Jara: “En lo concerniente a la Aeronáutica, Bueno nos ha legado dos importantes estudios titulados Disertación sobre el Arte de Volar y Disertación Físico-Experimental sobre la Naturaleza Del Aire y sus propiedades”³⁷

El capitán EP Alberto Fernández Prada Effio, autor de La Aviación en el Perú (1966), Tomo I, brevemente se ocupa de Cosme Bueno citándolo parcialmente para argumentar su inclusión: “No todo lo que a primera vista parece imposible, lo es”³⁸ Considera Fernández Prada suficiente esta afirmación para catalogarlo como precursor.

La “*Disertación sobre el arte de volar*”³⁹ 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”⁴⁰

³⁵ Una obra de teatro cuyo autor es Julio Ramón Ribeyro, titulada Vida y Pasión de Santiago el Pajarero, está basada en la tradición de Ricardo Palma. (Separata de la Revista Letras N° 74 - 75 Instituto de Literatura. Facultad de Letras y Ciencias Sociales UNMSM Lima 1965)

³⁶ De la Jara Ob. Cit. pp. 71 a 104

³⁷ La “Disertación Físico-Experimental sobre la naturaleza del aire y sus propiedades”, fue publicada en Almanaque Peruano y Guía de Forasteros en 1758, tres años antes de la presentación del memorial de Santiago de Cárdenas (1761). No guarda relación con la aeronáutica. Está dedicado a describir las propiedades del aire y sus características, de acuerdo a los conocimientos de la época.

³⁸ Fernández Prada Alberto, La Aviación en el Perú. CIMP Lima 1966 p. 38.

³⁹ La razón de Cosme Bueno para la Disertación ..., sin mencionar el nombre, aluden a Santiago de Cárdenas y su propuesta en los siguientes términos: “(...) propuso a este superior gobierno un sujeto de bajo carácter, aunque no de bajo ingenio y habilidad, que en poco tiempo la continuaría por el aire, llevando y trayendo pliegos con mucho beneficio del rey y del público” (Odrizola Manuel de. Documentos Literarios del Perú. T-III Lima 1872 p. 261).

⁴⁰ Odrizola Manuel de. Documentos Literarios del Perú. T - III Lima 1872 p. 261

Entre los argumentos de la primera parte a favor de la posibilidad de volar referimos la primera argumentación a manera de ejemplo de su razonamiento: “No todo lo que a primera vista parece imposible, lo es. Aquella cosa es generalmente imposible, por que encierra o comprende dos ideas que se contrarían y se destruyen mutuamente una a otra (...). Un monte sin valle es imposible, porque la carencia de falda destruye la elevación”⁴¹

Menciona también Cosme Bueno, como un ilustrado de la época, todas las tentativas de vuelo que él conoce en artefactos que por su descripción, serían los primeros rudimentarios planeadores, que no figuran en las fuentes historiográficas revisadas. Concluye el recuento de los episodios con una interrogante: “Todos estos hechos parece que prueban en lo absoluto la posibilidad de volar. Pero así como volaron cortas distancias ¿no se podría volar más?”⁴²

En la segunda parte, sustenta extensamente la imposibilidad de volar expresando las consecuencias éticas:

“Si hubiera modo de atravesar los hombres el aire, no hubiera puerta cerrada a la concupiscencia y a la venganza. Las casas vendrían a ser teatro de asesinatos y latrocinios. ¿Cómo nos libraríamos de unos enemigos que de día y de noche tendrían en sus manos de sorprendernos ¿a la sorpresa unirían la crueldad, y al artificio el jurar”⁴³

Sin embargo, creyente a tono con la época, Cosme Bueno piensa que la mano de Dios intervendrá finalmente para impedir el vuelo y concluye la segunda parte afirmando:

“Pero no hay que temer, porque Dios, por un afecto de su sabia y benéfica providencia, puso de nuestra conservación entre nuestro elemento, y el de las aves un coto invencible, un muro inexpugnable, que no destruyan jamás, por más máquinas que inventen la industria y el poder. Siempre resistirán á sus esfuerzos, y llegaran á ser desesperación todos sus conatos. Contentense pues con el lugar, que les distribuyó el Supremo Criador, y no apetezcan vanas e imposibles empresas; Porque siempre los que empleasen sus esfuerzos en querer vencer este imposible, manifestarán su insensatez y su ilusión

Quid dubitas quin omni' sit haec rationi' potestas. Lucr. Lib. I'⁴⁴

Los autores que consideran a Cosme Bueno como precursor de la aviación nacional, principalmente de la Jara, no toman en cuenta que si bien en un primer momento

⁴¹ Odriozola Ob. Cit. p. 265

⁴² Id. p 266

⁴³ Id. p. 277

⁴⁴ ¿Cómo dudar sin que esto sea poder para la razón? Esta cita la inscribe Cosme Bueno para concluir con su disertación, tomada de Tito Lucrecio Caro. Libro II De rerum nature. (De la naturaleza de las cosas) Siglo I A.C. Litterae de Guarracino V. y otros. Milan 1996. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando

Cosme Bueno efectivamente apoya la posibilidad de volar, la segunda parte destruye la propuesta con serios argumentos y una conclusión lapidaria:

Sobre el doctor Cosme Bueno, sus datos biográficos y trascendencia abunda de la Jara considerándolo como precursor de la aviación nacional,⁴⁵ al igual que Fernández Prada pero brevemente. Cabe anotar que ambos autores se sustentan para incluirlo, como ya lo hemos mencionado, sólo en la primera parte de su disertación.⁴⁶ Cosme Bueno fue un erudito de la época que circunstancialmente le correspondió evaluar la propuesta de Santiago de Cárdenas, no fue un precursor.

En referencia a su biografía, mencionaremos que nació en Belbher, comarca del Bajo Cívica de Huesca, reino de Aragón el 9 de abril de 1711, llegó al virreinato del Perú en 1730, hijo de Juan Bueno y María Alegre y Galindo. Le pusieron por nombres Francisco Antonio Cosme. Se casó en 1744 con María Gonzales de Mendoza.⁴⁷ Recibió el doctorado en 1750 desempeñándose como médico de presos del Santo Oficio de la Inquisición y de los hospitales de Santa Ana en 1753, San Bartolomé en 1760 y San Pedro en 1761.⁴⁸ En 1758 fue elegido catedrático de matemáticas y cosmógrafo mayor del reino, miembro de la Sociedad Médica de Madrid en 1768, en 1784 de la Bascongada y murió el 11 de marzo de 1798.⁴⁹

Entre sus publicaciones se encuentran: 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, El Conocimiento de los Tiempos, publicación anual que dirigió en Lima (1757-1798), La cuadratura del círculo y el problema de la navegación. Fue pues un ilustrado de la época, difícil de convencer con solo la propuesta de un observador acucioso.

De otras versiones entre el mito, la leyenda y los sueños que sobreviven de la época virreinal, citamos el testimonio mediante carta desde Arequipa del 20 de enero de 1810,

⁴⁵ El capítulo III de la Historia Aeronáutica del Perú, “Disertación sobre el Arte de Volar Escrita por Don Cosme Bueno en el siglo XVIII” (de la Jara Ob. Cit. p. 71), está dedicado íntegramente al doctor Cosme Bueno.

⁴⁶ De la Jara Ob. Cit. p. 85

⁴⁷ Morales Cama Joan Manuel, Morales C. Marco Antonio La Ilustración en Lima: Vida y Obra del doctor Cosme Bueno y Alegre 1711 – 1798 CEPREDIM – UNMSM - 2010

⁴⁸ Manuel de Odriozola Documentos Literarios del Perú Tomo 3 Lima 1872 p. 10

⁴⁹ Id. p. 10

remitida por José Hurtado y Villafuerte y publicado en el periódico *Minerva Peruana* el 15 de febrero del mismo año, que relata haber ejercitado un cóndor cabalgando sobre los 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(...)”⁵⁰ Pronosticaba Hurtado, 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, pero completa nuestros antecedentes virreinales de la historiografía existente.

Estos casos aislados, algunos alucinantes, constituyen nuestros antecedentes en materia aeronáutica en las épocas que navegar por los aires era un sueño solo realizable con imaginación incomprendida reservada a los soñadores. El absoluto desconocimiento de las leyes de la aerodinámica, sustento de lo que más tarde sería la tecnología aeronáutica, no fue obstáculo para limitar la proyección de pensamientos plasmados en propuestas, que encontraron la barrera de la incredulidad a tono con los tiempos. Con Francisco Antonio Cosme Bueno y Alegre, termina el sueño del insigne representante de la época colonial en esta parte del mundo que constituye nuestra herencia como una mínima base para encontrar lecciones que se conecten con el presente.⁵¹ Vendrían luego tiempos más novedosos con el desarrollo del conocimiento humano.

GLOBOS AEROSTÁTICOS

La aparición del globo aerostático en el mundo durante el siglo XVIII y su empleo en el siglo XIX, careció de iniciativas en el suelo nacional, inclusive Pedro Ruiz Gallo (1838-1880), el adelantado de la época republicana en materia aeronáutica, comentaba no muy favorablemente sobre el globo:

“Los globos sólo tienen la propiedad de ascender, lo que se puede conseguir por medio de la introducción en ellos de cualquier gas más liviano que el aire. Esa introducción sólo produce un efecto vertical, o sea una ascensión sin rumbo fijo, lo cual está muy lejos de merecer el nombre de navegación aérea.”⁵²

⁵⁰ Manuel de Mendiburo. *Diccionario Histórico Biográfico del Perú*. Tomo VI. Lima 1933 p. 323

⁵¹ Los autores, en realidad los únicos, son Fernández Prada que incluye estos aspectos en el Título 1 Capítulo Único como precursores (Fernández Prada Ob. Cit. p. 35). El otro es de la Jara, que considera la existencia de nociones, conocimiento y sentimiento, como incipientes muestras de conciencia aeronáutica (de la Jara Ob. Cit.:119)

⁵² Ruíz G. Pedro *Estudios generales sobre la Navegación Aérea Callao 1878* p. 5

El primer paso para hacer posible el vuelo en globo fue conseguido por Henry Cavendish, físico químico inglés que logró aislar el aire inflamable o gas de hidrógeno en 1766.⁵³ Luego los franceses Joseph y Etienne Montgolfier, enfrentando la competencia contemporánea de Jacques Charles, Francois Pilatre de Rozier, el Marquis d'Arlandes y Jean Pierre-Blanchard, llevaron un globo fabricado con papel elevándolo con aire caliente desde el pueblo de Annonay a Paris en 1783 e hicieron la primera exhibición pública, ante el rey de Francia y su corte, en junio del mismo año.⁵⁴ A pesar de estos avances en Europa, la primera elevación de un globo en el Perú se efectuó en Lima (coso de Acho), recién el 24 de setiembre de 1840, durante las fiestas por la Virgen de las Mercedes.

La novedad estuvo a cargo del argentino José María Flores en un globo de su propiedad. El diario El Comercio informó sobre el acontecimiento.⁵⁵ Acerca de la proeza, de la Jara comenta que el honor de ser el primero en elevarse en el cielo de Lima, no fue acompañado del éxito económico por la escasa afluencia de público que asistió al coso, sumándose a los costos, la destrucción del globo.⁵⁶

Un segundo intento de Flores programado para el 29 de noviembre de 1840 se frustró por la rotura de la lona del globo. Reprogramado para el 9 de diciembre con motivo del XVI aniversario de la batalla de Ayacucho, se concretó en la fecha en la plaza de Armas soltando amarras y desplazándose hasta la calle Polvos Azules, a pocos metros del lugar de partida. Cabe anotar que la presencia de Flores en el Perú, era parte de una gira por algunos países de Sudamérica en busca de explotar el espectáculo de vuelo en globo como negocio.

Otro extranjero que se elevó sobre los cielos de Lima en globo, fue el norteamericano Mr. Paullin quien con un globo más moderno, el 19 de junio de 1842 ascendió desde la Plaza de Acho. Una segunda elevación se llevo a cabo el domingo 17 de julio del mismo año, en ambos casos la información tiene como referencia bibliográfica el

⁵³ Leinburger Ralf. Figther – The Technology, facts, history. China 2008 p. 15

⁵⁴ Grant R. G. Fligh The Complete History. D.K. Smithsonian Institution New York 2007 p. 11

⁵⁵ El Comercio 26 de setiembre 1840

⁵⁶ De la Jara Ob. Cit. p. 130

diario El Comercio.⁵⁷ Lo singular de este segundo espectáculo fue el lanzamiento en paracaídas de un perro pequeño que llegó ileso a tierra.

Ninguna de las fuentes consultadas menciona el nombre completo de Mr. Paullin, únicamente El Comercio citado por de la Jara, menciona como aviso:

“(…) conocido en varias capitales de los Estados Unidos por sus numerosas y brillantes ascensiones, se propone repetir ante el respetable público de Lima, la manifestación de sus conocimientos y habilidad en el Arte de la Aerostación, produciendo un magnifico globo de seda de la capacidad de diez mil pies cúbicos; y elevándose en el a la altura de ocho cuerdas o más por la impulsión de los gases que sabe confeccionar (...)”

Evidentemente, poco importaba el nombre completo de una persona cuyo único interés era hacer un espectáculo comercial con fines de lucro.

Otras elevaciones en globo del mismo tipo complementados con acrobacia, se efectuaron en 1861 a cargo de Casimiro Baraylle y el 15 de enero de 1865 por la familia Buislay encabezada por Augusto Buislay.⁵⁸ También un accidentado espectáculo el 30 de Agosto de 1888 protagonizado por Mr. W. E. Blanchard, que saliendo del parque de la Exposición terminó descendiendo aparatosamente al nor-este de la ciudad con el globo dañado: “Era la hacienda de San Agustín, como a media legua de Bocanegra, al otro lado del rio, entre el espacio que media entre los valles del Rimac y Carabayllo.”⁵⁹

Las elevaciones en globos aerostáticos en el Perú no fueron pues una etapa precursora de la aeronáutica nacional, más bien constituyeron una oportunidad de negocios para aquellos aventureros que emprendieron una gira por esta parte del mundo, con la única finalidad de ganar dinero. La presencia del globo en los cielos del Perú no propició desarrollo alguno, sólo representó una novedad aprovechada para generar ingresos, pero intrascendente para la promoción de la aeronáutica.

Mucho tiempo después en 1908, un italiano, Guido Riva, que había radicado en el Perú, construyó de su peculio un globo aerostático con letras inscritas de identificación formando la palabra “INCA”. Los vuelos exitosos que realizó en Milán fueron: el 15 de

⁵⁷ De la Jara Ob. Cit. p. 137

⁵⁸ De la Jara menciona entre los años 1861 a 1870 (Ob. Cit. p. 145). El primer espectáculo de este tipo se efectúa en 1840 (Flores), el segundo en 1842 (Paullin), un tercero en 1888 (Blanchard), se desconoce las razones por la cuales de la Jara fija ese marco temporal.

⁵⁹ De la Jara Ob. Cit. p. 209

noviembre de 1908 a 1,500 mts. de altura, recorriendo 65 km.; el 2 de diciembre del mismo año 47 km. a 2,500 mts. y el 20 de diciembre 120 kms. a 2,400 mts. El siguiente año 1909, el 5 de enero 155 km. a 3,100 mts.; el 20 de enero 60 km. a 4,800 mts. y el 7 de febrero 210 km. a 1,200 mts.⁶⁰

El desarrollo de los globos aerostáticos era notorio y había dejado de ser noticia. En Italia, seguramente los vuelos del Sr. Guido Riva eran otros de los tantos que cotidianamente recorrían los cielos de Europa como un deporte y un entretenimiento. En el Perú, con incipientes actividades aéreas y nulas en el caso de los globos, los vuelos en Europa, específicamente uno con la inscripción INCA conducido por un nostálgico italiano, constituían en el Perú noticias que eran destacadas con orgullo.

El Comercio del 10 de marzo de 1909 publica en la sección “Crónicas” la visita del Sr. Ferro representante del Sr. Valencia, informando de los experimentos con un globo aerostático que llegó a elevarse 500 mts. en el barrio de la Victoria. El globo está confeccionado de lona y se eleva con humo. La nota anuncia para el próximo domingo que llevará personas interesadas en su barquilla. Otra nota publicada en el mismo diario el 27 de marzo de 1909, titulada Ascensión en Lima, anuncia para el día siguiente de 3 a 5 p.m. (28 de marzo), el mismo espectáculo en la plazuela de la Exposición, finalizando así los intentos más notorios de este tipo de navegación aérea.⁶¹

Indudablemente que la ascensión en globo convertida en espectáculo público, sin uso práctico para otros fines, como el caso del empleo bélico en Europa, limitó en el Perú el desarrollo de esta actividad. Las esporádicas visitas de extranjeros con sus globos tenían fines comerciales y los pocos inventos nacionales igual. La desconfianza por el riesgo a la luz de los resultados, mermaba el interés del público y condenaba al fracaso todo intento. Los globos aerostáticos fueron dejados de lado, abriendo paso al interés de navegar por los aires por otros medios.

⁶⁰ Ilustración Peruana Año I 4 de abril 1909 N° 7 p. 214

⁶¹ El Comercio 27 de marzo de 1909

PEDRO RUIZ GALLO

El adelantado de la época republicana es 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, dedica su esfuerzo a la patria,⁶² 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, pus 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 (...).”⁶³

Hijo del coronel español Pedro Manuel Ruiz y de Doña Julia Gallo, nuestro autor nació el 24 de junio de 1838 en la villa Santa María Magdalena de Eten. Huérfano de padre primero y en la juventud huérfano de madre, con aptitudes para la música y las bellas artes, enfrentó la vida con el oficio de relojero y profesor de canto. El 8 de febrero de 1855 llegó al Callao para ingresar al ejército y a partir de 1856 inició su carrera como alférez de caballería. Su tío, el monseñor Pedro Ruíz, Obispo de Chachapoyas, se convirtió en su consejero y protector.

Mecánico, músico, pintor, inventor, médico, explorador y militar, luego de transitar por el oriente cumpliendo diferentes puestos y construir un reloj para la iglesia de Chachapoyas,⁶⁴ en 1866 ya de vuelta en Lima, participó en el combate del dos de mayo. Por su actuación fue ascendido a sargento mayor al terminar el episodio. Retornando el país a la normalidad, recibió el encargo del famoso reloj para la Exposición.⁶⁵

⁶² A diferencia de Santiago de Cárdenas, el concepto de patria y país para Ruíz Gallo, ya no se limita sólo al lugar de nacimiento, adquiere el sentido pleno del concepto.

⁶³ 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 Ob. Cit p. 167). Fernández Prada solo hace unos breves comentarios sin mencionar la publicación de su estudio sobre la navegación aérea (Fernández Prada Ob. Cit. P. 8). Otra biografía ha sido publicada con la autoría del Tcrl EP Roberto Vertiz y Telenta de Vertiz Elizabeth. CONCYTEC 1994.

⁶⁴ Araujo O. Alejandro. Próceres y Mártires Lambayecanos. Centro de Estudios Históricos Militares 1947 p. 14

⁶⁵ De la Jara (Ob. Cit.) menciona como fuentes para la biografía de Ruíz Gallo al coronel Manuel Bonilla, Emilio E de Armero y Ricardo Tello Devoto. Aparentemente corresponden a una biblioteca personal porque no se ha ubicado la bibliografía en la PUCP, Inst. Riva Agüero o BNP. La descripción que hace del reloj corresponde a Araujo O Alejandro Ob. Cit.

La personalidad de Ruíz Gallo puede entenderse leyendo su carta publicada en El Comercio del 10 de julio de 1867, agradeciendo la propuesta en el congreso del diputado por Jaén, Juan Luna, con el fin de enviarlo a Europa por cuatro o cinco años concediéndole un aporte económico para terminar el proyecto del reloj en merito 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”

Finalmente la Tesorería Fiscal de Lima le adelanta el dinero, pero lo descuenta de sus haberes, el reloj fue inaugurado oficialmente con motivo de la Exposición Industrial de Lima el 1 de julio de 1872.⁶⁶ A lo largo de su vida, enfrentando dificultades desde la temprana muerte de su padre, luego de su madre, no se amedrenta ante las adversidades. De las multifacéticas actividades producto de sus habilidades, destaca como relojero con una natural capacidad ligada a la mecánica que lo lleva a buscar una solución para navegar por el aire, pero sobre todo, sobresale su noble y desinteresada entrega con integridad personal como característica de su personalidad, que antepone el cumplimiento del deber al interés material.

En este empeño, la contribución de Ruiz Gallo tiene el mérito de haberse adelantado a su época en el tema de la aviación, presentando una solución al problema de la navegación aérea y persistir en su proyecto hasta conseguir en 1874, el dictamen favorable de las comisiones de ambas Cámaras del Congreso Nacional, con la finalidad de obtener un subsidio de 40.000 soles para financiar la propuesta.⁶⁷ Luego de ser aprobado el proyecto en la cámara de Diputados, pasó a la cámara de Senadores. El trámite quedo estancado por los procesos burocráticos, como un indicio de la falta de consenso a su proyecto, carecía de interés, no había tiempo, tampoco dinero por la crisis económica declarada por el presidente Manuel Pardo en abril de 1873.

⁶⁶ Araujo O. Alejandro Ob. Cit. p. 18. Basadre Jorge Historia de la República del Perú T 8 El Comercio Lima 2005 p. 118. De la Jara (Ob. Cit. p. 157), señala como fecha de la inauguración el 6 de diciembre de 1870.

⁶⁷ De la Jara Ob. Cit. p. 185

Las ideas de Ruiz Gallo fueron impresas en un taller del Callao propiedad de Nicanor Nieto y los trabajos concluyeron el 28 de julio de 1878, con una dedicatoria al presidente de la República con la siguiente introducción:

“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*.”⁶⁸

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. Los grabados evidencian su desbordante imaginación y la ausencia de sustento científico:

“Este es el verdadero aparato aeronáutico, el aparato por excelencia que reúne en si 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.”⁶⁹

Sus estudios, complementados con dibujos, descartan el globo como ya lo mencionamos, pero plantean otros modelos descubiertos por él, con 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 (...)”⁷⁰

La descripción conceptual de su creación en “Aparatos superiores a los globos”⁷¹ habla del material impermeable que es “descubierto por mí”, pero en ningún lado menciona en que consiste. Menciona un motor igualmente “descubierto por mí”, sin explicar de que se trata. Describe en general conceptualmente como vuela, 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:

⁶⁸ Ruíz G. Ob. Cit. Introducción

⁶⁹ Id. pp. 9 a 16

⁷⁰ Id. p. 5

⁷¹ Id. p. 8

“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.”⁷²

Ruiz Gallo, también según De la Jara, se mantiene al tanto del desarrollo de la navegación aérea en el mundo, opinando, comentando, otras oponiéndose al uso del globo aerostático. Debe notarse que las referencias de la Jara 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, construyendo torpedos para enfrentar la guerra con Chile como tributo a la patria que tanto amó, dejando el legado de su inquietud, su imaginación, la 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 mi 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.”⁷³

Los restos mortales de Ruíz Gallo fueron sepultados en el cementerio Baquijano del Callao. A pesar del reconocimiento al momento de su muerte, 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 es designada con su nombre y en mérito a su patriótico desempeño y sacrificio, es declarado patrono del Arma de Ingeniería del Ejército.

De los mitos y leyendas de la época prehispánica, pasamos a los soñadores Santiago de Cárdenas y Pedro Ruíz Gallo, uno en el Virreinato y otro en la República. Con una separación de más de 100 años (1762 a 1878), plasmaron la imaginación de surcar el cielo bajo un mismo concepto, batiendo alas en imitación a las aves. Ambos también se truncaron, uno por la incredulidad, otro por dinero. En el fondo yace la misma razón,

⁷² Ruíz Gallo Ob. Cit. p. 14

⁷³ Id. p. 15

fueron demasiados adelantados a su época, aun así, dejaron como herencia la inquietud de lo que parecía imposible. Haciendo la distinción del cómo, más tarde el hombre demostraría que volar es una realidad.



CAPÍTULO SEGUNDO

EL PARADIGMA

“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___”⁷⁴

José Santos Chocano

En los albores del siglo XX, una nueva creación del ingenio humano vería la luz y transformaría radicalmente el mundo. Las distancias y los obstáculos dejarían de ser barreras marcando los tiempos y los plazos, las guerras tampoco serían las mismas. Un artefacto autopropulsado más pesado que el aire, diseñado y construido por los hermanos Wilbur y Orville Wright, había volado el 17 de diciembre de 1903 sobre las dunas de Kitty Hawk en Kill Devil Hills, North Carolina, Estados Unidos de Norteamérica.

El descubrimiento rápidamente se propagó por Europa perfeccionándose y mejorándose. La carrera por la supremacía en la construcción y desarrollo de las aeronaves orientaban la pauta de la competencia, las marcas de permanencia en el aire, distancia recorrida, altura y velocidad, se convirtieron en los retos cotidianos de los primeros pilotos aviadores. Entre ellos, un peruano nacido en Francia, Jorge Antonio Chávez Dartnell, rápidamente se ubicaría a la vanguardia para ser el primero en cruzar los Alpes y llegar a Italia por la vía de los cielos, transformando la epopeya de la antigüedad en un solo acto valeroso, para convertirse en paradigma y héroe nacional del siglo XX.

Los conceptos de héroe fueron desarrollados por el historiador escocés Thomas Carlyle en una serie de conferencias en mayo de 1844.⁷⁵ Considera Carlyle que existen seis clases de héroes elegidos de épocas y países distintos, diferentes en su apariencia exterior. Los menciona como grandes hombres cuya historia es el alma de la historia del

⁷⁴ Con carta fechada en Guatemala el 23 de noviembre de 1910, José Santos Chocano le envía a Ricardo Palma en su condición de Vicepresidente del Aeroclub, los versos en homenaje a Jorge Chávez de su autoría. (El Comercio 18 de diciembre de 1910).

⁷⁵ Carlyle Thomas. Los héroes El culto a los héroes y lo heroico en las historia. Traducción de Pedro Umbert. Barcelona 1907

mundo entero. El héroe como divinidad en la forma más antigua, presentando a Odín del paganismo escandinavo, como gran pensador, maestro y capitán que despierta las ideas de todos: “Un héroe de inmensurable mérito, al que tanto admiraron que rebasaron los límites llegando a la adoración”⁷⁶ Continúa con el héroe como profeta, mencionando a Mahoma del Islamismo, inspirado del cielo, gran hombre, sincero, humilde, capaz de heroicas empresas, que no se jacta, no se pregunta, ni pretende ser lo que no es. Estos dos primeros conceptos, los define como producto de la antigüedad, que no volverán a repetirse por la rudeza de su concepción. El progreso del conocimiento científico los hará pasar al olvido como concepto.

Con “el carácter menos ambicioso y menos discutible del poeta”⁷⁷ Carlyle describe a Dante y Shakespeare, poseedores de gran intelecto producto de su naturaleza espiritual y fuerza vital que se convierten en las voces del mundo, uno de Italia el otro de Inglaterra para convertirse en héroes como poetas. “La esencia de todos los héroes es idéntica; que cuando surge un alma grande que trasciende la Divina Significación de la Vida, anima al hombre predispuesto a explicárnosla, a cantarla, a luchar y a laborar por ella de una manera grande, victoriosa, perdurable; que surge el héroe, cuya forma exterior depende de la época y ambiente en que vive”⁷⁸ Con esta introducción, Carlyle describe a Lutero, héroe como sacerdote que se enfrentó y abolió los falsos Papas y potentados.

El quinto tipo es el héroe como literato, que surge para manifestarnos la realidad como idea divina del mundo, convirtiéndose en luz del mundo. Como ejemplos entre otros, describe al Dr. Samuel Johnson, cronista y ensayista inglés que planteo por primera vez la necesidad de un diccionario de lengua inglesa. Uno de los ejemplos para describir al héroe como rey que cita Carlyle como la sexta clase, es Oliver Cromwell, que surge en medio del caos en Inglaterra, como el más capaz para decir que hacer y ser obedecido, con valor y facultad como virtud para obrar y ser obedecido.

De esta disquisición rescatamos que la esencia de todos los héroes es idéntica, cuya forma exterior depende de la época y el ambiente en que vive. Jorge Chávez no es héroe

⁷⁶ Carlyle, Emerson. De los héroes Hombres representativos. CONACULTA España 1999 p. 22

⁷⁷ Carlyle Thomas Ob. Cit. p. 83

⁷⁸ Carlyle, Emerson Ob. Cit. p. 105

producto de una guerra, porque no es indispensable una guerra como oportunidad para apreciar los grandes hombres. El vertiginoso desarrollo de la ciencia de principios de siglo es la época, y la aviación el ambiente, para que el gran hombre predispuesto a obrar victoriosamente, perdure en el tiempo.

LA FAMILIA

Por el puerto de Mollendo, los últimos soldados chilenos abandonaban el país en agosto de 1884. La ocupación terminaba y el Perú había perdido el guano y el salitre, la economía sufría las consecuencias de la excesiva emisión de billetes que se inició 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 la desmoralización del mercado hipotecario había llegado al máximo.⁷⁹ 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 chilenas⁸⁰. La economía, la guerra civil entre Cáceres e Iglesias 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),⁸¹ su esposa María Rosa Isabel Ramona Dartnell Guisse (1849-1903),⁸² el hijo mayor Felipe y algunos familiares, como tantos otros, parten emigrando con destino a Francia buscando estabilidad, esperanza y un futuro para su familia.

Había empezado a forjarse el destino de Jorge Chávez. Su familia se establece en París y su padre es reconocido como un acaudalado banquero peruano⁸³. El Acta de

⁷⁹ Quiroz Alfonso W. Banqueros en conflicto. Estructura financiera y económica peruana, 1884-1930 pp. 29 y 71.

⁸⁰ Contreras Carlos/Cueto Marcos. Historia del Perú Contemporáneo, 2007 p. 172.

⁸¹ Manuel Chávez Moreyra era parte de una familia con negocios en la industria y la banca a mediados del siglo XIX (Martini 2003: 16). Este periodo es considerado como la aparición del capitalismo, relacionado con empresas públicas o del Estado para la venta del guano, construcción de ferrocarriles y bancos ligados al movimiento fiscal. (Basadre Jorge 2005, T-7 p. 188)

⁸² 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)

⁸³ Barzini Luigi. El Vuelo que surco Los Alpes en Romana Gens ne la terra de "Los Incas" Set. 1937 N° 42 p. 89.

nacimiento N° 2026 del decimo séptimo distrito de París de fecha 16 de junio de 1887,⁸⁴ registra el nacimiento de Jorge Antonio Chávez el 13 de junio a las 10 de la noche en el domicilio de la familia, calle Jouffrey N° 83. Actúan como testigos los Srs. Emilio Althaus de 58 años y Jules Coquillard de 43 años.⁸⁵

Sus hermanos eran: Felipe, Manuel y Juan Valentino mayores que Jorge y luego María Delfina Josefa y Pedro Gerardo le seguían. El mayor de los hermanos, Felipe, funda la sociedad Chávez Hermanos que sustituye las actividades del padre después de su muerte, 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. El negocio del padre no era precisamente un banco, la principal actividad era brindar servicios financieros para el intercambio comercial entre Perú y Francia, se especializaba en sus propios negocios de exportación e importación, y brindaba servicios a terceros.

La sociedad creada por Felipe contaba con una oficina en París y otra en Lima.⁸⁶ La oficina de París estaba a cargo de Manuel y 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> (...).”⁸⁷

⁸⁴ Gagliardi Oscar, mayor general, FAP CD-ROM. La Hazaña de Jorge Chávez. 2001-2010

⁸⁵ 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, e incompletos los correspondientes al periodo 1970-1997. En el archivo histórico de RREE 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, el hijo de padres franceses nacidos en el extranjero tenían 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 observar en un artículo del New York Times del 6 de agosto de 1889 “CITIZEN SHIP IN FRANCE A new law which clashes with american ideas”. Respecto a la nacionalidad de Chávez también se pronuncia la artística revista ilustrada París Levant, en un artículo reproducido en El Comercio del 14 de abril de 1913 Edición de la tarde: “Chávez si bien fue francés de corazón e ideales, era peruano de nacionalidad.” Jorge Chávez nacido en 1887 era peruano de acuerdo a las leyes francesas.

⁸⁶ Martini Luciano. Geo Chavez Il primo trasvolatore delle Alpi. Tarara Edizione, Verbania 2003 p. 17. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando

⁸⁷ Barzini Ob. Cit. p. 89.

Otra mención al respecto hace el mismo Barzini, citando las palabras de Jorge durante su postración en el hospital San Biaggio, dirigidas a su asistente, 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.”⁸⁸

No se afirma 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 el diario milanés *Corriere della Sera*.⁸⁹ Juan sería más tarde director del banco Gibson en Lima, que patrocina la publicación en 1960 de *Chávez: El primer transvolador de los Alpes*, con motivo del cincuentenario de la hazaña.⁹⁰

A la muerte de Jorge, Felipe el hermano mayor se encontraba fuera de Lima en una hacienda de Junín a donde le hicieron llegar la noticia.⁹¹ Fue también Felipe, cuando residía en Niza, quien autoriza mediante carta de fecha 18 de octubre de 1956, el traslado a Lima de los restos mortales del héroe de la aviación nacional.⁹² El hijo de Felipe, Felipe Chávez Blacker, fue el último descendiente directo de la familia entrevistado por la revista *Aviación* en su domicilio, en el distrito de Miraflores.⁹³

Una novia según Garrido Lecca, o amiga por versión de Barzini, cuyo nombre queda 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.”⁹⁴

⁸⁸ Barzini Ob. Cit. p. 73.

⁸⁹ *Corriere della Sera*, 30 de setiembre 2010, *Ricordo Intimi del Fratello di Chavez* p. 3.

⁹⁰ 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 1960

⁹¹ *El Comercio*, 28 de setiembre de 1910

⁹² Homenaje de la FAP al Precursor de la Aviación Nacional. Lima 23 de setiembre de 1957 p. 16. Felipe también participa conjuntamente con Ernesto Browley padre e hijo, Carlos Pezet, Federico Larrañaga, Alberto Secada y Gabriel Bernal, en la organización de una colecta destinada a reponer un avión para Carlos Tenaud, luego de su primer accidente. *El Comercio* 1 de febrero de 1911 edición de la mañana.

⁹³ *Revista Aviación* N° 462 Octubre 1985

⁹⁴ Garrido-Lecca Frías Guillermo- Gastón Garreaud Dapello. *Jorge Chávez Un Héroe del Siglo XX* 1991 p. 80.



Fotografía de familia en la villa de Carbourg, Francia (1900); de izquierda a derecha la tía Georgina, Emilio Althaus, la madre Rosa Dartnell, María Althaus, el padre Manuel G. Chávez; al centro la abuela materna Mercedes, con Pedro Gerardo, sentados Felipe, Manuel, María Delfina, Jorge y Juan Chávez Dartnell (Fuente: *Aviación* #462, octubre 1985)

Otra referencia a la enigmática dama encontramos en la descripción de la escena de la agonía descrita por Barzini, citando las personas reunidas frente al cuarto, en espera del desenlace:

“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.”⁹⁵

Sin despejar las dudas en cuanto a la identidad de la persona, Martini⁹⁶ también menciona la presencia el 25 de setiembre, de una dama muy querida al aviador que había enviado un telegrama el 24, con un mensaje “de dolor y esperanza de vida” No sólo la vida, un amor también queda trunco. Cuantos sueños y esperanzas de vida familiar no se realizaron dejando paso a la historia.

La familia de Jorge Chávez se completaba con la tía Georgina, la abuela materna Mercedes, Emilio Althaus esposo de la tía Georgina y María Althaus hija de ambos.⁹⁷ Era una familia acaudalada que le brindaba el soporte económico para dedicarse plenamente a su vocación aeronáutica. Su hermano Felipe en Lima y los negocios ligados al Perú, aseguraba un permanente contacto con la tierra lejana, para mantener las tradiciones y el recuerdo.

GEO CHÁVEZ

Nacido en la opulencia con espíritu tenaz, el ingeniero Jorge Antonio Chávez Dartnell era un joven sencillo, deportista, osado, valiente, dedicado y metódico, que solitario en

⁹⁵ Barzini Ob. Cit. pp. 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, que presenta la versión como un diario en primera persona de Chavez, en el, relata 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. Timmerman la presenta como la musa inspiradora que responde al nombre de Angelina Capone. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando

⁹⁶ Martini Ob. Cit. p. 221.

⁹⁷ Una foto familiar tomada en el jardín durante la estadía en la villa en Cobuourge, Francia, propiedad de los Chávez, permite apreciar a todos. *Aviación Órgano Oficial de la Fuerza Aérea del Perú* N° 462 octubre 1985 p. 32

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 en una fugaz y única gesta heroica.

En pleno siglo XX, la naciente aviación presentaba retos que se enfrentaban en momentos singulares. Todavía sin empleo bélico para las aeronaves, ni confrontaciones a la vista, los actos de valor también aparecen en la vida cotidiana. Este es un caso, Jorge Chávez es un héroe civil que deja su estela para ejemplo de las generaciones, le basta con su decisión y conducta para convertirse además de héroe en paradigma de la aviación nacional y pionero de la aviación mundial. El capitán FAP José Quiñones Gonzales es el otro héroe del siglo XX, aviador militar de profesión, de contextura atlética producto de las prácticas deportivas para cultivar el cuerpo, joven y valeroso, surge como consecuencia de un conflicto bélico como héroe militar.

Era Chávez un joven lampiño, serio, pálido.⁹⁸ Tenía 23 años cuando iniciaba el camino a realizar un sueño, de 1.66 mts de estatura, 65 Kg de peso, cabello rubio cenizo y ojos azul claro, apuesto, francófono,⁹⁹ de musculatura desarrollada, bien proporcionado y de excelente salud.¹⁰⁰ Inicia los estudios escolares en el Lycée Carnot y prosigue en el Lycée Charlemagne.¹⁰¹ En L'Ecole d'Electricité et Mécanique Industrielles estudia tres años y obtiene el título de Ingénieur de l'Ecole d'electricité et de Méchanique Industrielles como profesión¹⁰²

Como atleta escolar gana las competencias inter escolares de 1,500 metros planos por tres años continuos. En la etapa de educación superior durante sus estudios en l'Ecole

⁹⁸ Barzini Ob. Cit. p. 5.

⁹⁹ Es probable que en su círculo interno familiar hablara castellano, pero no ha sido posible corroborar

¹⁰⁰ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 17.

¹⁰¹ El Liceo Carnot se llamó hasta 1894 Ecole Monge, uno de los profesores era Pierre de Coubertain creador de las olimpiadas modernas, su influencia desarrolló la inclinación al deporte y descubrió las aptitudes para el atletismo de Chávez. El liceo contaba con un gimnasio con grandes instalaciones de estructura metálica diseñadas por Gustave Eiffel, ex alumno del liceo graduado en 1855 y en su homenaje colocaron un busto en su memoria, al lado; una placa en homenaje a Chávez fue develada el 7 de mayo de 1911. Los últimos dos años estudia en el Liceo Carlomagno los cursos preparatorios para la universidad. (Martini Ob. Cit. p. 18).

¹⁰² La escuela era conocida como L'Ecole Violet por que 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 factible que el interés de Chávez por las ciencias, encontró la orientación y la vocación por la aviación en la persona del profesor Prudent (Martini Ob. Cit. p. 30)

Violet, fue campeón de 400 mts. con vallas y de 1,500 mts. planos, hasta 1908. En 1907 representando al Racing Club de Francia, obtiene el título de campeón de la ciudad de París en la prueba de 400 mts. planos. En competencia contra la representación del South London Harriers, gana la carrera de 1.200 mts planos. También integra un equipo francés de rugby como titular, para participar en un evento contra un equipo inglés en la propia Inglaterra.¹⁰³ Practica el turismo automovilístico intensamente, tanto por Francia como por los países vecinos. Muestra talento de artista para el dibujo, la pintura y la caricatura.

Tenía prácticamente todo lo que un joven a esa edad podía anhelar, heredero de una gran fortuna, una profesión, una sólida condición física con capacidades excepcionales y buena salud. En este punto, debe hacerse una diferenciación con la retórica grandilocuente de algunos autores para ubicar a los hombres en su tiempo y en la verdadera dimensión de sus hazañas. La aviación desde sus primeros tiempos, estaba reservada y al alcance de personas con recursos económicos, de otra manera hubiera sido imposible dedicarle tiempo para la práctica y dinero para adquirir los aviones. Chávez disponía ambas cosas, tiempo y dinero. La diferencia estriba en la personalidad y el carácter del personaje.

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

“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”¹⁰⁴

Las expresiones de Chávez manifestando el deseo de escapar de su entorno y de la vida que transcurre, anodina, sin sentido, descubren el alma singular que describe Sócrates, persuadida de no oponerse a su libertad, renunciando a los placeres, deseos, tristeza y temores, para liberar el cuerpo del alma.¹⁰⁵ Necesitando hacer algo, anhela alcanzar el porvenir que es de los visionarios, como expresa Ingenieros:

¹⁰³ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 19.

¹⁰⁴ Barzini Ob. Cit. p. 89.

¹⁰⁵ Platón. Diálogos Lima 1997 p. 72



Bocetos en carboncillo hechos por Jorge Chavez. (Fuente: *Aviación* N°462, 1985)



Fotografía de Jorge Chávez en una competencia de atletismo. (Fuente: *Servicio Aerofotográfico Nacional*)

"Y dice a los jóvenes que toda brega por un ideal es santa, aunque sea ilusorio el resultado: que es loable seguir su temperamento y pensar con el corazón, si ello contribuirá a crear una personalidad firme; que todo germen de romanticismo debe alentarse, para enguirlaldar de aurora la única primavera que no vuelve jamás."¹⁰⁶

Durante la estadía en Briga (setiembre de 1910), en espera de la travesía, tiene oportunidad de observar a Chávez en otros aspectos, luego escribe:

"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>¹⁰⁷ 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."¹⁰⁸

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

" (...). 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>".¹⁰⁹

La inquietud de su espíritu descubría en la aviación el camino. El cruce de Los Alpes era la diferencia con relación a los concursos en las ciudades que para él se tornaban rutinarios y sin emoción sujetos al rendimiento de los aeroplanos, más que a las capacidades y habilidades de los aviadores. Buscaba algo más e intuía que lo había encontrado. Como deportista, apreciaba las cosas desde un sentido práctico y realista, no era un aventurero. En las circunstancias bélicas del pasado, el héroe defendía el honor, como virtud esencialmente moral. El héroe de la modernidad encuentra un sentido práctico a su motivación. Chávez estaba en el camino a su destino como héroe del siglo XX.

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:

¹⁰⁶ Ingenieros José. El Hombre Mediocre Buenos Aires 1979 p. 27

¹⁰⁷ Vocablo francés que en su cuarta acepción significa carácter. Traducción propia

¹⁰⁸ Barzini Ob. Cit. p. 92.

¹⁰⁹ Mercanti Arturo. Notas Ilustrativa en Romana Gens ne la terra de "Los Incas" Set. 1937 N° 42 pp. 115, 116.

“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”¹¹⁰

Luego de su muerte, el 29 de octubre, el diario milanés *El Corriere de la Sera* le pide a Juan Chávez que escriba una nota sobre su hermano y de aquella semblanza destacamos:

“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 (...)”¹¹¹

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

EL AVIADOR

Las diversiones públicas de la sociedad de la época eran los deportes, la juventud adinerada además practicaba el automovilismo y la equitación como actividades lúdicas.¹¹² La novedad del artefacto volador rápidamente es revestida de un carácter deportivo sólo al alcance de las clases sociales con poder económico y se difunde ampliamente con mayor énfasis en Europa. Con la difusión se promueven los más variados concursos con patrocinios de diversa índole y premios en dinero para las

¹¹⁰ Mercanti Ob. Cit. p. 122.

¹¹¹ *Corriere della Sera*, 30 de setiembre N° 271, p. 3. Traducción: Lévano G. Paulo Fernando

¹¹² En el Perú, al igual de lo que sucedía en Europa, un deportista era por lo general “un hombre que poseía, montaba, o apostaba a caballos” Las clases populares también disfrutaban de la hípica y el Hipódromo de Santa Beatríz era el espacio de reunión de la élite limeña. Muñoz Fanni. *Diversiones Públicas en Lima 1890-1920* IEP Lima 2001 p. 212

distintas pruebas, uniendo ciudades, pueblos y batiendo marcas en la naciente aviación. Era la búsqueda de la realización personal, la fama y un medio de propaganda para los fabricantes de aviones en la novedosa industria.

En ese marco, la aviación entra en la vida de Georges (su nombre en francés, llamado Geo en el diminutivo familiar), con motivo de la Gran Semana de la Aviación de Champagne en Reims, del 19 al 22 de agosto de 1909,¹¹³ ahí se hace amigo de Louis Paulhan famoso aviador francés e ingresa como mecánico a trabajar en sus hangares. Aprende a montar y desmontar motores, probar cables, palancas, controles, convencido que era la vía más adecuada para conocer mejor las originales y nuevas maquinas:

“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 frak o de smoking y volvía a ser el gentleman correcto y elegante de siempre.”¹¹⁴

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

En febrero de 1910 ingresa a la Mourmelon Ecole Farman como piloto alumno y el 7 de febrero ya está volando un Voisin. El 10 de febrero realiza su primer vuelo solo y el 13 obtiene su licencia (Nº 32) e inicia su participación en concursos bajo contrato con Henry Farman.

Las sucesivas competencias estaban centradas en vencer las marcas de altura, distancia, velocidad y permanencia en el aire. Los registros de la época, parecerán ahora insignificantes, pero debe tenerse en cuenta el proceso constante comprobando el rendimiento de los diversos diseños de las aeronaves, sus motores, los efectos de la velocidad, la altura y la atmosfera en su conjunto, tanto sobre los propios aviones como de los pilotos que iban a su vez descubriendo nuevas experiencias. La competencia detrás de los pilotos era librada por los fabricantes de las aeronaves.

¹¹³ Ferrari Edgardo, *Il Volo di Chavez*. Edizione Grossi-Domodossola 2009 p. 8.

¹¹⁴ Barzini Ob. Cit. p. 90.

Jorge Chávez, inmerso ya por propia decisión en la vorágine del nuevo descubrimiento del ingenio humano, el 28 de febrero completa el circuito Mournelón-Luvely-Bouy-Mourmelón en un biplano Farman con 1 hora y 47 minutos. Luego en Bouy el 3 de marzo alcanza los 510 metros de altitud. 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 olvidare nunca> -nos dijo Christiaens- <Creí que se caía, me lo imagine 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.”¹¹⁵

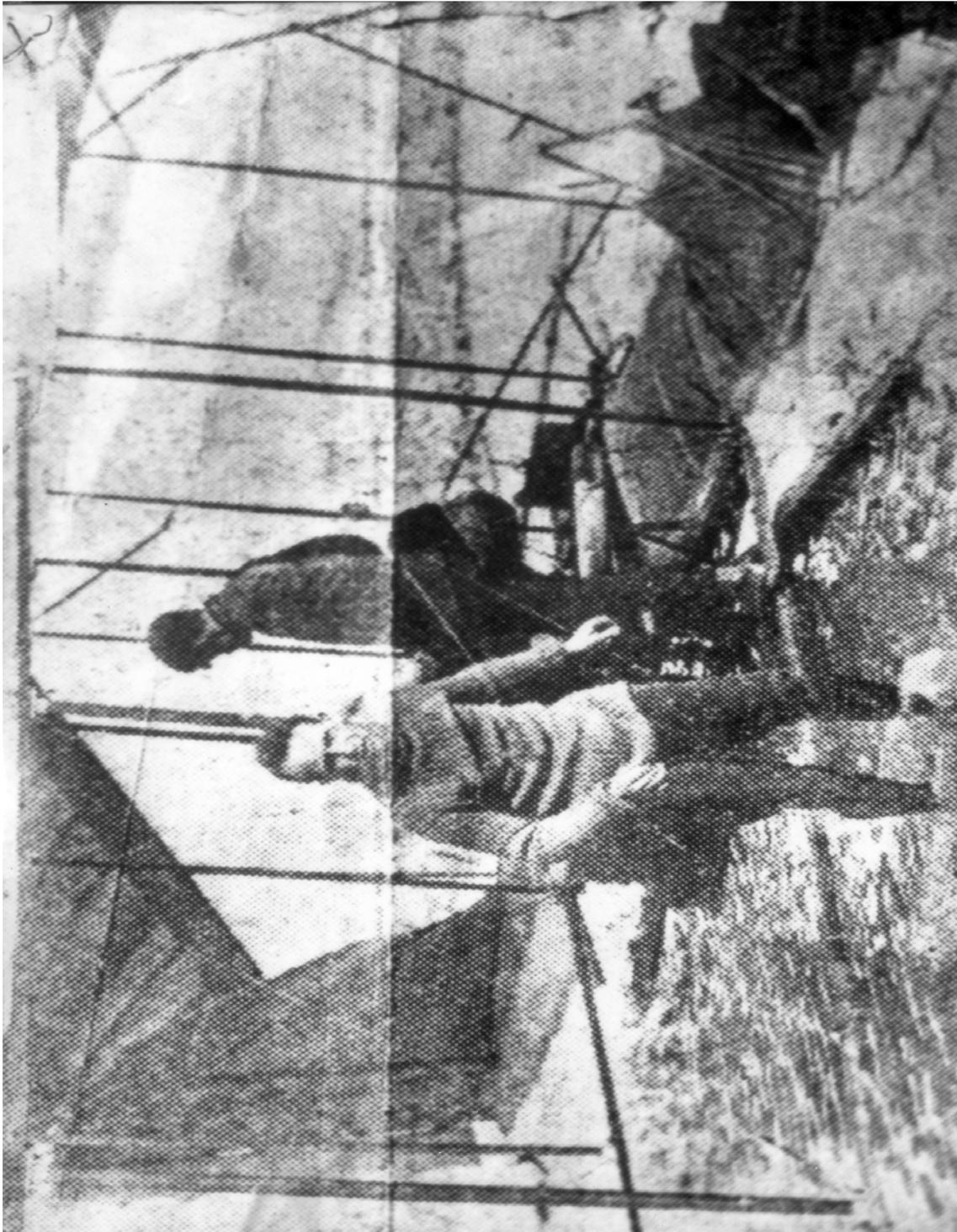
La inquietud por estar en el aire era una constante en la conducta de Chávez. La incipiente aeronáutica entrañaba riesgos aún desconocidos para los pilotos, que se iban descubriendo, muchas de ellas con la triste experiencia de perder la vida. Volar era correr riesgos y Chávez los tomaba, algunas veces en exceso.

En Niza, el 12 de abril tiene su primer percance. El viento era más fuerte de lo usual para la fecha (mayor a 10 mts/seg) En los virajes, los testigos apreciaban que los vientos desplazaban las aeronaves en vuelo más allá de lo esperado. Chávez, había recargado combustible para 1 hora y 30 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.¹¹⁶

El 29 de mayo en Verona acontece un episodio que marcaría su relación con Arthur Duray que luego se convertiría en su manager y entrañable amigo. Durante la carrera de despegue, Duray pierde el control de su avión, intenta cortar el encendido para apagar el motor sin conseguirlo y sale despedido de su asiento (no se usaba cinturón), el avión sin control continúa en movimiento circular. Ante la incertidumbre del peligro, Chávez corre y consigue subir al avión y apaga el motor evitando mayores consecuencias. Duray resulta con varias heridas en el tórax causadas por la hélice que lo inhabilitaron

¹¹⁵ Barzini Ob. Cit. p. 91.

¹¹⁶ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 25.



Fotografía de Chávez en Niza, luego de su primer accidente en un biplano Farman.
(Fuente: *El Comercio*)

definitivamente para el vuelo, así el destino lo convierte en compañero inseparable de Chávez.¹¹⁷

En el “Meeting de Rouen”, llevado a cabo entre el 19 y 26 de junio, 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 (Licencia N° 54). Chávez que ya había probado un Bleriot en Reims prestado por Leblanc¹¹⁸, se convence que el monoplano es un mejor diseño para altura y decide cambiar, coincidentemente con el fin de su contrato con Farman, que lo obligaba a volar sus biplanos.

En la “Gran Semana de Champagne” (3 al 10 de julio), Chávez debuta en monoplano Bleriot y ocupa el 1^a puesto con 1,150 mts. 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>**”¹¹⁹

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

La difusión del Circuito Aéreo Internacional de Milán - Cruce de los Alpes para el 18 de setiembre de 1910 era de conocimiento pleno de la comunidad aeronáutica. Los aviadores en boga interesados en la competencia afinaban sus compromisos e iniciaban los preparativos, entre ellos el vuelo en altura a más de 2000 metros. Chávez hace lo propio y prepara su viaje a Briga, Suiza.

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

¹¹⁷ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 28.

¹¹⁸ Chávez citado por Barzini Ob. Cit. pp. 7 y 91. Este episodio también es mencionado por Mercanti Ob. Cit. p.104 y Garrido Lecca Ob. Cit. p. 29

¹¹⁹ Mercanti Ob. Cit. p. 104.

Las entrevistas con Chávez proporcionan al organizador Sr. Arturo 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 intencionado en abandonar por completo todos los demás entrenamientos para dedicarse exclusivamente a la organización propia y personal de la travesía.”¹²⁰

El reconocimiento de la ruta en automóvil empezó de madrugada del 19 de agosto llegando al Valle de la Saltina muy temprano, la delegación se ubica en la terraza de un hotel de la zona (Simplón Kulm), donde puede observar Briga desde lo alto. Chávez, conjuntamente con Duray luego de revisar el recorrido concluye: **“Es muy factible”**¹²¹

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 es motivada por la ausencia de lugares alternativos para el aterrizaje como pudiera parecer, sino por lo rápido que puede 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! >**”¹²²

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>¹²³ adelante, a fin de que el aeroplano no haga <panache>¹²⁴ en caso de aterrizajes difíciles y un <arpión>”¹²⁵

¹²⁰ Mercanti Ob. Cit. p. 116.

¹²¹ Id. p. 118

¹²² Id. p. 119.

¹²³ Una estructura similar a un caballete colocado después de las ruedas de aterrizaje.

¹²⁴ Término empleado por los aviadores franceses de la época para designar el movimiento del avión a consecuencia de un mal aterrizaje, tocando tierra con las ruedas de aterrizaje principal y luego con la rueda de aterrizaje de la cola alternadamente.

¹²⁵ Mercanti, comisario del concurso, señala que nunca conoció con exactitud el denominado “arpión” (Mercanti Ob. Cit. p. 121)

El resumen de Chávez sobre sus impresiones 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 organizaran ustedes en el sentido de poderme hacer 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 telegrafiado a Bleriot el pedido de un aparato. Bleriot debe entregarme el aeroplano el día 8 de setiembre en la mañana.”¹²⁶

El 8 de setiembre, Chávez, en el campo de Issy- le Moulineaux registra 2,680 mts. certificado por las autoridades del Aero Club de Francia Srs. Paul Tissandier, Georges Besançon y André Fournier.¹²⁷ Este registro mundial lo alcanza Chávez como parte de su preparación para el cruce de los Alpes, que ha calculado en una travesía de 2,100 mts. Sobre su experiencia relata:

“(…) El frío es intensísimo. Estoy a 2,500 metros. Unos <coups de cloche>¹²⁸ más y venceré el record de Morane.

Siento un punto húmedo en la punta de mi nariz, me asusto un momento, porque no he subido nunca en globo e ignoró 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 record.

(…), 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.”¹²⁹

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 el compromiso ante ellos: “El ocho de setiembre, de

¹²⁶ Mercanti Ob. Cit. p. 121.

¹²⁷ Id. p. 92.

¹²⁸ Cortes de campana: término usado por los aviadores franceses de la época para los virajes ascendentes en círculo (traducción propia).

¹²⁹ 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. Versión en castellano publicada en: Homenaje de la FAP al precursor de la Aviación Nacional. FAP 1957 p. 59

día, si el tiempo lo permite, lo probaré batiendo el record mundial de altura. Ustedes verán el record del mundo de altura sobre Paris. Esto es algo.”¹³⁰

El 13 de setiembre, Jorge Chávez llega a Briga acompañado del piloto francés Arthur Duray, el amigo y secretario que mencionamos, Jean Marcel Christiaens piloto belga, amigo y colaborador que renuncia al vuelo para seguirlo,¹³¹ su mecánico Simón Mazeran y el periodista Luigi Barzini.¹³² El 14, 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 (...).”¹³³

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

“(…) revisándolo cuidadosamente; los depósitos del aceite y las tuberías de conducción del motor había sido todas revestidas de amianto para defenderlas del hielo; el asiento de comando estaba hecho como para un gran travesía (...). Todo esto con un cuidado extremado de todos los detalles, con la consciencia de los peligros; de tal manera de poderlos superar.”¹³⁴

La organización del trabajo para la travesía la dispone Chávez, ubicando a 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 podría diferenciar al aviador de los demás compañeros de equipo, el entusiasmo era el mismo.¹³⁵

El Comité de Briga suspende los vuelos el domingo 18 por ser fiesta de guardar y 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 que estaba decidido a partir. Weyman, a consecuencia de una discusión con Farman y algunos periodistas sobre el tema, solicita entrevistarse con los Comisarios y plantea lo siguiente:

¹³⁰ Mercanti Ob. Cit. p. 122

¹³¹ 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. Christiaens participando sufre un percance que lo persuade de continuar en un deporte muy peligroso (Martini Ob. Cit. p. 48).

¹³² Ferrari Ob. Cit. p. 26.

¹³³ Barzini Ob. Cit. pp. 5, 6 y 8.

¹³⁴ Mercanti Ob. Cit. p. 129.

¹³⁵ Id. pp. 128, 129

“(…) 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”¹³⁶

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 una 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”¹³⁷

El lunes 19 muy temprano según narra Barzini,¹³⁸ en una caravana de automóviles se dirige hacia el Simplón, y cuando ingresa al valle de la Saltina observa una capa de niebla que viene del sur, otras nubes bajan de las montañas vecinas y se angustia de imaginar que un avión vuele en esas condiciones. Llegando al hotel Simplón, por los gestos que hacían un grupo de personas, 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, que informado de buenas condiciones para el vuelo por una llamada desde el hotel del Simplón Kulm según Mercanti, salió para realizar la travesía. Vive el peligro de enfrentarse a las fuerzas de la naturaleza con la impotencia del mortal, 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 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

¹³⁶ Mercanti Ob. Cit. p. 130

¹³⁷ Id. pp. 130, 131

¹³⁸ Barzini Ob. Cit. pp. 34, 35

momento ha sido crítico. A mis plantas se abrían abismos espantosos, pero no pensaba en ellos. No tenía más remedio que regresar (...).”¹³⁹

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, si 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”

EL BLERIOT XI

El concepto del vuelo había evolucionado mucho desde la fase de los soñadores diseñando, y algunos experimentando, con artefactos que imitando a las aves batían las alas con la fuerza de los brazos, o las mantenían fijas como rudimentarios planeadores. Entre los primeros que registra la historiografía, encontramos en el año 875 al estudioso Moor Abbas ibn-Firnas en Andalucía y el monje inglés Oliver de Malmesbury en el siglo XI. También, un seguidor del islam que 1178 en Constantinopla, con motivo de la visita del emperador cristiano bizantino a un sultán, quiso mostrar su poder para volar lanzándose de un alto edificio equipado con tan sólo una túnica templada con palos de mimbre, el resultado fue muchos huesos rotos y nada del poder de vuelo. Otro experimento fue el de Giovanni Battista Danti en Perugia, Italia en 1499¹⁴⁰

El siguiente paso fue la idea de máquinas voladoras recogida por el filósofo inglés Roger Bacon en el S. XIII, declarando que el hombre podía construir instrumentos para volar con mecanismos de alas sustentadoras. En el S. XV el visionario Leonardo da Vinci nos legó entre otros, los bocetos del ornitóptero, un planeador, el paracaídas, un estudio de construcción y control de una ala, una máquina voladora con operador y ala en bloque de prueba.¹⁴¹

¹³⁹ Existen dos versiones, una citada por Barzini narrada por 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.

¹⁴⁰ Grant R G. Ob. Cit. p. 10

¹⁴¹ Da Vinci Leonardo. The Codex Atlanticus a catalogue of its newly restored sheets en Carlos Pedretti Part One Volumes I-II Part Two Volumes VII-XII Jhonson Reprint Corporation. Harcourt Brace Jovanovich Publishers



El monoplano de Chavez á la puerta del hangar

Fotografía de época del monoplano de Chávez (Fuente: *El Comercio*)



Réplica del *Blériot XI* (Fuente: *Aero Club del Perú*)

En 1670 por necesidades de una Europa militarista con estados en guerra permanente, un padre jesuita nacido en Italia, Francesco de Lana, propuso un diseño de un barco volador elevado por esferas, de las cuales el aire sería bombeado para crear vacío. El pretendido uso era como vehículo para transportar tropas y arrojar bolas de fuego y bombas.¹⁴² Otros casos menciona Cosme Bueno durante el S. XVIII en su Disertación sobre el arte de Volar, todos ellos en pendiente descendente y distancias cortas, con nada auspiciosos resultados.¹⁴³ Ninguno de los casos mencionados por Cosme Bueno figuran en la historiografía revisada.

El concepto de vuelo con aparatos más pesados que el aire, lo inicio George Cayley de Yorkshire, Inglaterra. Cayley dejó un grabado con el año 1799 inscrito, de una máquina voladora, en un disco de plata cuyo diseño es el primero que tiene la configuración de los actuales aviones. Luego en 1853, Carlyle construyó un planeador y convenció a su cochero para subirse a la cabina. El planeador rodando hacia abajo, se elevó brevemente y luego cayó aparatosamente con el cochero como piloto. La anécdota menciona, que el cochero protestó porque “él había sido contratado para manejar, no para volar”¹⁴⁴

Con el desarrollo del motor a vapor, el inventor inglés William Samuel Henson formó en 1843 la Aerial Steam Transit Company y con las ideas de Carlyle, diseñó un carruaje aéreo con alas convexas, dos conjuntos de seis palas cada uno de hélices propulsoras, que rotarían con la fuerza de un motor a vapor de 30HP. Sólo llegó a construir un pequeño modelo, nunca voló. El primer intento auspicioso impulsado por motor a vapor, fue el modelo en miniatura del oficial naval francés Félix du Temple de la Croix en 1850. El monoplano de tamaño natural fue probado en 1874 en una rampa, se elevó un instante, e inmediatamente se posó en tierra. Un ruso que experimentaba al igual que el francés, de nombre Aleksander Mozhaiskii, realizó sus pruebas en las afueras de San Petersburgo en 1884 con un monoplano de dos motores con idénticos resultados.¹⁴⁵

Otros intentos encontramos en las dos máquinas voladoras propulsadas con motores de vapor con diseño parecido a un vampiro, que construyó el ingeniero eléctrico francés

¹⁴² Grant R. G. Ob. Cit. p. 10

¹⁴³ Odriozola Manuel de Ob. Cit. p. 261

¹⁴⁴ Grant R. G. Ob. Cit. p. 14

¹⁴⁵ Id. pp. 14 y 15

Clément Ader en 1890, modelo Eole el primero y Avon III el segundo. El primero se elevó brevemente, pero el segundo fracasó. El acaudalado inventor Sir Hiram Maxim nacido en Norte América, construyó en Kent, Inglaterra; un inmenso biplano equipado con dos motores a vapor de 180HP y para probarlo lo montó en una vía de dos sistemas de rieles, uno inferior, y uno superior para evitar el vuelo libre. La prueba fue efectuada en julio de 1894, luego de alcanzar una velocidad de 67 km/hora se elevó chocando con el riel superior y como consecuencia sufrió serios daños.¹⁴⁶

Otto Lilienthal, nacido en Pomeriana actual Polonia en 1848, fue el primero en realizar más de 2,000 vuelos y cubrir distancias de 350 metros con sus alas que copiaban la forma de ala de las aves. La minuciosa observación le permitió concluir que tanto la curvatura como la convexidad de las alas, sustentaban el vuelo. Sin controles, el balance y la estabilidad se conseguía con el cuerpo ayudado por las corrientes de aire. Su primer vuelo fue en 1891 y encontró la muerte sorprendido por una fuerte ráfaga de viento el 9 de agosto de 1896. Con menos éxito que Lilienthal, el nacido en Francia y residente en Chicago Octave Chanute, ingeniero de profesión, en colaboración con un aviador de New York, Augustus Herring; diseñó un planeador biplano que logró hacer volar en el verano de 1896, cubriendo una distancia de 110 metros en las afueras de Chicago alrededor del lago Michigan.¹⁴⁷

Previo al biplano de los hermanos Wright, Samuel Pierpont Langley, reconocido como un prominente astrofísico, inició en 1880 el proyecto de un gran aeródromo para catapultar aeronaves y continuó sus experimentos con los recursos del Smithsonian Institution en Washigton. El proyecto consistía en una casa flotante ubicada en el río Potomac, sobre cuyo techo se instalaría el avión para lanzarlo al vuelo. Luego de cuatro años de trabajo, el 7 de octubre de 1903, ante una gran audiencia, lanzaron el avión equipado con un motor liviano a gasolina de 52 HP. Apenas la máquina dejó los rieles de lanzamiento, inmediatamente se fue a pique y se hundió en el agua, Fue un completo fracaso. El discípulo británico de Lilienthal, Percy Pilcher, desarrolló un aeromotor de gasolina de 4 HP para mover una hélice agregada a uno de sus planeadores. En setiembre de 1899, cuando todavía se encontraba en proceso de ensamblaje la máquina

¹⁴⁶ Grant Ob. Cit. pp. 14 y 15

¹⁴⁷ Id. pp. 16 y 17

con motor, su planeador en un vuelo de demostración cayó a tierra y encontró la muerte.¹⁴⁸

El primer aparato más pesado que el aire vuela el 17 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk, Estados Unidos de Norteamérica empezando el nuevo siglo. Este acontecimiento sería el primer paso de un vertiginoso desarrollo de la aeronáutica hasta conquistar el espacio en menos de 100 años. Los hermanos Wilbur y Orville Wright fueron los protagonistas en la historia, pero intentos similares se habían efectuado en otras partes del mundo sin éxito y a partir del diseño de los hermanos Wright el camino se hizo más fácil y más rápido.

Diversas iniciativas privadas en otros tantos 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. En Francia específicamente Wright-Farman, Voisin y otros. El primer vuelo en Europa lo realiza Alberto Santos Dumont en París el 12 de noviembre de 1906. El primer avión italiano es construido por Aristi de Faccioli en 1908 y el primer vuelo lo realiza Mario Calderara en Verona el 19 de octubre de 1909.

Henry Farman, asociado con los hermanos Charles y Gabriel Voisin, después de fabricar aviones independientemente, iniciaron la primera cadena de fabricación en serie del modelo “Voisin-Farman”.

Louis Bleriot por su parte hacía lo suyo, marcando 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 adquirió un notorio desarrollo y en Europa se vendieron 100 aviones de diversos modelos sólo a consecuencia del cruce del Canal de la Mancha. En Francia se adquirieron 800 aviones Bleriot hasta fines de 1913.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Grant Ob. Cit., pp. 18 y 19

¹⁴⁹ El Comercio, 26 de agosto de 1910

Era el Bleriot XI un modelo monoplano diseñado por Louis Bleriot y Raymond Saulnier, de aspecto menos elegante que otros aviones, fuselaje de sección rectangular, formado por cuatro largueros de madera de fresno. En la parte delantera iba el motor, sin capó ni carena, a continuación la carlinga. Tenía un forro de madera con refuerzos de metal, que le daban un aspecto de baúl, la parte final 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 profundidad 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.¹⁵⁰ Las medidas básicas eran 8 metros de largo, 7.20 metros de envergadura, 14 metros cuadrados de superficie alar. El peso alcanzaba los 360 kilogramos y desarrollaba 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.¹⁵¹

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 los mandos simultáneamente de alabeo y profundidad, facilitando las maniobras de vuelo con una mejor coordinación.¹⁵² 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

¹⁵⁰ De Montoto Jaime. Historia de la Aeronáutica Militar hasta la I Guerra Mundial. Madrid 1993 p. 230

¹⁵¹ Id. p. 231

¹⁵² Id. p. 173

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. 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 HP¹⁵³.

El Bleriot XI de Chávez estaba equipado con un motor fabricado por 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 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, el avión tenía dos problemas: el primero, el poseer un motor rotatorio, el efecto era muy fuerte y como consecuencia hacia difícil virar en la dirección contraria al movimiento del motor. La rotación de la hélice en sí mismo, origina una fuerza hacia el sentido de giro que debe ser contrarrestada con la aplicación de mayor presión en los controles cuando se efectúa la maniobra de viraje al lado opuesto. La rotación de todo el motor, incluida la hélice, genera una mayor fuerza que obliga a una mayor presión a los controles en las mismas circunstancias, con las dificultades que acarrea al piloto para controlar la maniobra.

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. El aceite que escapa por alta presión del motor, se suma al consumo por evaporación de alta temperatura durante el funcionamiento de las partes móviles. La incidencia se

¹⁵³ Jackson Robert. The Encyclopedia of Military Aircraft . Parragon Publishing. China 2004 pp. 46, 47

reflejaba en el alto consumo en relación a los otros tipos de motores, que impulsan sólo el giro de la hélice, por tanto en la autonomía de vuelo y el costo de operación.

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.¹⁵⁴ A pesar de estos inconvenientes el motor Gnome fue el motor de mayor éxito hasta el inicio de la Primera Guerra Mundial.

Jorge Chávez aparece como un intrépido piloto aviador que tiene las cualidades físicas y personales para enfrentar el reto al mando de su frágil e incipiente aeronave, se dispone a vencer el obstáculo y cruzar Los Alpes por primera vez navegando por los aires. Esta hazaña lo transformaría en paradigma y héroe nacional.

Familiarizados con nuestros Andes, debemos echar una mirada a los Alpes como el reto a vencer para encontrar el significado completo de la iniciativa de Chávez. Con una primitiva aeronave, nuestro héroe acometerá una travesía navegando a altitudes que recién habían sido alcanzadas por una aeronave y por breve tiempo. Los récords de altura fueron obtenidos sobre terreno plano, el cruce de cadenas montañosas con una aeronave era una novedad que tenía riesgos previsible, pero muchos otros eran desconocidos. Las cumbres rocosas, las quebradas, los vientos y la vía en general para alcanzar Italia al otro lado traerían consecuencias para la vida, para la aviación, para el Perú y para la historia.

LOS ALPES PENINOS Y LOS ALPES LEPONTINOS

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

¹⁵⁴ 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. La réplica del Perú ha omitido este detalle. Otros detalles que diferencian la réplica con el modelo original son: los tanques de combustible estaban instalados en la parte inferior de la cabina delante del piloto, uno a cada lado, en la réplica están en la parte superior detrás del piloto. El modelo original tiene como mandos de vuelo “la campana”, en la réplica es una palanca.

Los Alpes Centrales o también llamados Alpes Ítalo – Suizos tienen los grupos más imponentes de montañas y las cimas más elevadas, entre ellas el monte Leone de 3,522 mts. situado en la ruta de Chávez.¹⁵⁵ Los Alpes Centrales a su vez están conformados por los Alpes Peninos, los Alpes Lepontinos y los Alpes Réticos.¹⁵⁶

Para la comunicación entre Italia y Suiza separados por los Alpes, existen entre otras, dos carreteras que atraviesan la cadena montañosa, una por el paso de Gran San Bernardo a 1,600 metros (sur) y otra por el paso del Simplón a 2,009 metros (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 con fines militares y de estrategia, por ser la vía más rápida para defender Milán de los austriacos, Napoleón inició el proyecto de la vía napoleónica en 1801 y en el Siglo XX, el túnel se terminó de construir para la vía férrea el 19 de mayo de 1906.¹⁵⁷

El paso del Simplón era y sigue siendo en la actualidad, la vía de comunicación directa entre Italia y Francia empleada para el intercambio de toda índole. Fue escogida como ruta para la travesía por ser el paso inmediatamente cercano a Milán, ciudad cuyas autoridades otorgaban la mayor parte de los premios y además, contaba con los medios de transporte que facilitaban la organización y la participación de los fabricantes y aviadores disminuyendo los costos.

¹⁵⁵ Geographica. El hombre y la tierra. Plaza Janes S.A. Editores. Europa III Tomo 3 Barcelona 1976 p. 178

¹⁵⁶ Vásquez de Prada Valentín. Geografía Universal Tomo II Europa(I) Instituto Gallach de librería y ediciones S. L. Barcelona 1968, p. 324.

¹⁵⁷ La información ha sido proporcionada por la administración del Museo Cívico Sempionano de la Municipalidad de Domodossola (16-10-2010). El paso del Simplón constituye una histórica vía de comunicación de suma importancia, 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 Simplon en su conjunto, con una sección dedicada exclusivamente a Jorge Chávez por ser el pionero en cruzar navegando por el aire, tanto Los Alpes, como el paso del Simplón y ser el primero en llegar a Italia vía aérea.



Vistas panorámicas del Paso del Simplón, y de los Pasos del Furggu y del Monscera.
(Fuente: *Il volo di Chavez*, Edgardo Ferrari)

La partida estaba planeada en 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 Kms:

“(…) 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.”¹⁵⁸

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 en Suiza, el capitán suizo Spelterini, el archiduque austriaco y el barón Louis Rothschild, siendo el costo 4,000 francos por pasajero. Desistieron de su intento al ser desviados peligrosamente por los vientos,¹⁵⁹ luego vendría Chávez.

El avión venía demostrando un vertiginoso avance, permitiendo al hombre volar de un lugar a otro con rapidez sobre ciudades, lagos y hasta el 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”¹⁶⁰

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,

¹⁵⁸ Mercanti Ob. Cit. pp. 104 y 108.

¹⁵⁹ El Comercio, lunes 15 de setiembre de 1910

¹⁶⁰ Mercanti Ob. Cit. p. 98



En la parte superior izquierda se aprecia la carretera que viene de Briga, que sobrevoló Chávez hasta encontrar la turbulencia en el Paso del Fletschorn en su ruta directa hacia el paso del Monscera. Luego se desvía hacia la izquierda para seguir por la Garganta del Gondo hacia el valle del Diveria y aterrizar finalmente en Domodossola.

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 posturas: los factibilistas y los no – factibilistas.¹⁶¹

Los factibilistas planteaban dos alternativas: la primera, subir a 2,200 – 2,300 metros sobre Briga y volar los 40 kilómetros de montaña. Entre ellos se encontraban los aviadores Hubert Latham y Louis Paulhan. La otra opción, atravesar sobrevolando el paso del Simplón, entrar al valle de la Saltina y seguir ascendiendo para entrar en los desfiladeros del Gondo apoyado en las corrientes de aire. Esta opción era propuesta por el aviador y fabricante de aviones Louis Bleriot y el aviador italiano Bartolomeo Cattaneo.

Bajo el patrocinio de su majestad el 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 conjuntamente 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 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.¹⁶²

Ante el compromiso de participación de Paulhan y Latham también mostraron su interés Moissant, Wynmalen, Weymann, Parisot, Amerigo, el príncipe de Nyssole, Jaques de Lessep y Cattaneo.¹⁶³ Vistas las numerosas solicitudes y la disposición de solo cinco hangares en Briga, los organizadores decidieron recibir las inscripciones con reservas para admitir únicamente cinco concursantes.

¹⁶¹ Mercanti Ob. Cit. p. 109

¹⁶² Ferrari Ob. Cit. p. 8.

¹⁶³ Id. p. 20.

Como medidas optaron por informar a los aviadores 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 mts., y las dificultades que presenta un recorrido entre los valles interalpinos, rodeados de nevados y picos elevados que disuadieron a varios aviadores y optaron por retirarse.

Finalmente quedaron inscritos para la travesía los siguientes:¹⁶⁴

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

Los hangares son distribuidos según se aprecia en las fotos: el segundo de izquierda a derecha para Chávez y contiguo a su derecha el de Weymann, ambos con letreros con sus nombres, el último también tiene nombre pero no es visible, ninguno de ellos tiene bandera de nacionalidad. El Bleriot de Chávez no tiene número, ni bandera en las alas, ni en la cola.¹⁶⁵

Las ausencias de los otros aviadores tienen las más variadas causas, no solamente la reserva en la inscripción por parte de los organizadores, entre ellas: algunas personales, otras técnicas.

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, en construcción preparaba otro avión, pero no tenía intenciones de probarlo justamente en la altura, que precisamente imponía la travesía. Hubert Lathan, que fue el primero en inscribirse con un avión Antoinette,

¹⁶⁴ Ferrari Ob. Cit. p. 21

¹⁶⁵ 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, 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: “(...) 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, La aviación en el Perú Vol. 1, 1961 p. 65: “El minúsculo aeroplano que lleva pintada en sus alas, la bandera peruana (...).”

tiene problemas con su motor en alturas superiores a los 1,200 mts. El silencio y la reserva al recibir la información y las invitaciones, sembraban sospechas que luego se confirmaron, al no presentarse en el Circuito del Este. Jacques de Lesseps, no se presentó en la fecha por no poder contar con el nuevo Bleriot que había encargado. Wynnalén 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 París-Londres.

Finalmente, otra competencia tras las personas era entre tipos de aviones. Se trataba de la competencia entre 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 dilema estaba planteado, la doble ala proporcionaba mayor superficie de sustentación pero significaba más peso, el monoplano era más liviano y de mejor diseño aerodinámico. Comparativamente, un mismo modelo de motor instalado en un biplano y en un monoplano brindaba mejor rendimiento en el segundo. En el caso del Blériot XI de Chávez, el motor Gnome de 50 hp con motor rotativo, también era más liviano por no requerir sistema de refrigeración adicional. Ambas características otorgaban la ventaja de permitir al aeroplano alcanzar mayor altura.

Desarrollados los primeros motores de aviación de escasa potencia, los biplanos sustituían con más superficie alar la deficiencia para conseguir mejor sustentación y mayor estabilidad. Las competencias de altura hicieron notar las limitaciones en la relación potencia de motor versus peso de la aeronave, para alcanzar mayor altura. Los motores cada vez más eficientes en su relación peso potencia, hacía innecesario más planos para alcanzar altura. La prueba de Los Alpes fue la marca. El Bleriot XI monoplano, alcanzó la altura y cruzó la barrera. El éxito fue inmediato y la mayoría de los ejércitos europeos y algunos de otras partes del mundo decidieron optar por el Bleriot monoplano. Al cruce del Canal de la Mancha, ahora se sumaba el cruce de Los Alpes.

A la postre, el perfeccionamiento en la fabricación de motores de aviación cada vez más eficientes, fueron dejando de lado la necesidad de mayor superficie alar. Sin embargo, el empleo bélico demandaba otras necesidades, para las cuales el biplano, el triplano y hasta el tetra plano eran necesarios. La Segunda Guerra Mundial, con el vertiginoso desarrollo del poder aéreo y su tecnología, desplazaría definitivamente este tipo de aviones sólo para exhibiciones y acrobacia aérea.

Luego de revisar las opciones en el momento de Chávez, retomamos la travesía. Los días posteriores a la tentativa del día 19, 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, reunidos entre otros con Arturo Duray y su amigo el belga Christiaens, evaluaron la información meteorológica. Todos menos Chávez opinaron 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 con su comentario, cuando le refieren la determinación de Weymann para salir el viernes, convencido que las últimas modificaciones a su avión lo haría posible: “Mañana Weymann no saldrá. Mañana es viernes y él es supersticioso.”¹⁶⁶

Quizás, ante la magnitud de lo desconocido que significaba la travesía de los Alpes por la altura, el frío, los vientos, las nubes de tormenta, los picos nevados, para intentarlo con la fragilidad de las primitivas aeronaves, muchos no tuvieron el valor suficiente sabiendo que exponían al peligro sus vidas. Weymann, supersticioso o no, sólo hizo el intento, habrían 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”¹⁶⁷

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

¹⁶⁶ Mercanti Ob. Cit. p. 138

¹⁶⁷ Id. p. 135

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.”¹⁶⁸

Farman, fabricante del avión que volará Weymann, le aconseja abandonar los valles si el aire no permite la tranquilidad del vuelo y subir a 3,000 mts. El temor es: “Ciertas corrientes ascendientes de viento que colocan sobre la ruta de los aeroplanos una especie de muralla invisible en las cuales se chocan inadvertida y repentinamente y que deshacen los aparatos.”¹⁶⁹

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

- “-¿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?
- Si, se puede hacer, pero en un día de quietud completa. Pero ¿Existe alguna vez la quietud perfecta en estos sitios?”¹⁷⁰

El reto era enorme. Briga, el punto de partida está a 950 metros de altitud, el paso del Simplon a 2,008 metros y el paso del Monscera a 2,103 metros. El record de altura alcanzado por Chávez era de 2,680 metros, pero inmediatamente descendió. Ahora se trataba de mantener una navegación por encima de los 2,100 metros durante la mayor parte del trayecto, entre picos de montañas y a merced de los vientos. Indudablemente se necesitaba sangre fría y valor a toda prueba, nadie había hecho algo parecido, todo era nuevo y entrañaba riesgos.

El 23 de setiembre avanza con noticias complicadas sobre el 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 llego de seguro (...) – ¡No, me voy en seguida! Rápido volvamos a Briga”.**

¹⁶⁸ Barzini Ob. Cit. p. 28

¹⁶⁹ Id. p. 28

¹⁷⁰ Id. p. 47

Christiaens le aconseja: “Espere hasta mañana” y al no recibir respuesta le comenta a Barzini: “Es un error salir hoy.”¹⁷¹

Los relojes marcan las 13:29, Chávez va camino a la 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, finalmente en un punto, hasta desaparecer.

Poco después a las 14:01¹⁷² había caído, tenía pequeñas contusiones y laceraciones en el rostro, otras en el labio superior y sobre el arco superciliar izquierdo, también pequeñas; 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 y de la conversación, las partes más cruciales se transcriben:

- “-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 soplaban en todas las direcciones... venía por ráfagas, subía, bajaba, formaba torbellinos,
 -¿En que 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 volar como una pelota. Hacia saltos de cincuenta y sesenta metros. ¡Ah! si el barómetro hubiese registrado todo esto, vería usted que clase de 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 asusto 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 mi, pensando que a unos cinco kilometro 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

¹⁷¹ Barzini Ob. Cit. p. 52

¹⁷² 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.

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. (...)."¹⁷³

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.

EL DESENLACE

La aviación en sus inicios, era 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 (sin cinturón, ni arneses). Los riesgos eran aventuras que se iba descubriendo con cada vuelo. Según publica El Comercio, sólo en el periodo de 1908 a 1910 habían muerto 17 aviadores.¹⁷⁴

El doctor Guillermo Garrido Lecca Frías, hace un análisis detallado del aspecto médico del accidente que costó la vida de Chávez y señala que a consecuencia de sus fracturas, tuvo una hemorragia que su organismo compenso inicialmente. Luego debió continuar la pérdida de sangre en las zonas afectadas como lo demuestra con los registros de la historia clínica, ya la noche del 24, el pulso subió a una frecuencia de 128 por minuto y el ritmo de la respiración se elevó a 28 por minuto.¹⁷⁵

La alteración del ritmo cardiaco desencadena otros efectos: “(...) comprometer el riego 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.”¹⁷⁶

¹⁷³ Barzini Ob. Cit. pp. 62 a 65

¹⁷⁴ El Comercio 30 de setiembre 1910

¹⁷⁵ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 102

¹⁷⁶ Id. p. 103.

Con 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.”¹⁷⁷ En ese sentido descarta el shock cardiogénico por problemas en el corazón, el shock séptico 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, solo se limitaban 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 declarándolo muerto a las 14:55 del 27 de setiembre de 1910. La hora de la muerte según el certificado de defunción fue las 15:00 del 27 de setiembre.¹⁷⁸

Un primer análisis de las causas de la muerte de Chávez se publicó en 1960,¹⁷⁹ con ocasión de la celebración del cincuentenario del cruce de los Alpes. Los autores hacen notar que el Dr. Veggia de la clínica San Biagio en Domodossola descartó graves contusiones cráneo-faciales que podrían haber causado los golpes en la caída y la barra de una de las ruedas, bajo cuyo peso se encontraba la cabeza de Chávez con el casco rasgado.

Afirman también que hasta 1911, la terapia del shock era limitada, preguntándose si con la medicina moderna el intrépido aviador habría podido sobrevivir. La respuesta la consideran difícil, pero pueden adelantar como hipótesis que el tratamiento fue correcto con los siguientes argumentos: "Después de tantos años un episodio tan significativo tiene que estar envuelto por un poco de leyenda que induce hasta al más escrupuloso historiador a conclusiones no siempre exactas. Nosotros por eso queremos recordar que sin poder llegar a una conclusión segura, podemos confirmar con reservas el validísimo diagnóstico del Dr. Veggia".¹⁸⁰

¹⁷⁷ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 100.

¹⁷⁸ Garrido Lecca señala como la hora del deceso las 14:55 (Garrido Lecca Ob. Cit. p. 98). Igualmente Ferrari señala las 14:55 como hora de la muerte (Ferrari Ob. Cit. p. 66)

¹⁷⁹ Pagano G., Zerbiani A. y Valle S. Considerazioni sulla morte di Geo Chávez 1960 Municipio de Domodossola, Museo del Sempione. Traducción Lévano Gutiérrez Paulo Fernando

¹⁸⁰ Id. p. 180

Señala también Garrido Lecca, que el concepto de “shock” comenzó a difundirse a mediados del siglo XIX, pero comenzó a practicarse en animales un tratamiento experimental para contrarrestarlo recién a finales de siglo. Los grupos sanguíneos se descubrieron en 1902, pero se aplicó para la transfusión de sangre que hubiera salvado a Chávez, recién a finales de la Primera Guerra Mundial.¹⁸¹

En cuanto al accidente, la conclusión de Garrido Lecca expresa que el exceso de aceleraciones y fuerzas verticales positivas y negativas, sufridas por la aeronave en la garganta del Gondo, causa el desprendimiento del ala derecha y consecuentemente la caída del avión. Sobre este punto, un recuento de la secuencia de eventos que concluye en el accidente permitirá apreciar con mayor amplitud las causas.

El primero, 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 de tranquilidad, uniformidad, claridad, y temperatura; ratificadas por estadísticas y observaciones del paso del Simplón efectuado por los padres Benedictinos pero sin rigurosidad científica.¹⁸² Según estos datos, sólo había nevado una o dos veces en 20 años entre esos días¹⁸³

La realidad fue diferente, luego del primer intento de Chávez el 19 de setiembre, Barzini resume en su crónica las condiciones climáticas de los días posteriores: lluvia, neblina y viento. Menciona que el mejor clima corresponde a la temporada veraniega y que los alpinistas esperan días claros y sin viento por varias semanas. Con mayor razón se debe esperar esas condiciones para los aviadores.¹⁸⁴ Tal como el mismo lo menciona, el periodo escogido no fue el más adecuado.

Los Alpes, en la época escogida, no están totalmente cubiertos de nieve que proporciona una superficie de refracción uniforme a los rayos solares. Las diferentes características del terreno, quebradas, cumbres, roca, vegetación (breña, bosque, grama, etc.), absorben con mayor o menor intensidad el calor del sol y en consecuencia masas de aire suben o bajan generando corrientes de aire y turbulencias de aire claro que encontró Chávez en

¹⁸¹ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 103.

¹⁸² Mercanti Ob. Cit. p. 106.

¹⁸³ El Comercio 30 de setiembre de 1910

¹⁸⁴ Barzini Ob. Cit. p. 39, 40.

el paso de Furgenn, entre el Seehorn y el Tschaggmat-Thorn, antes del paso del Monscera.

El segundo, 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 corresponde, proporcionando pronósticos y detalles precisos, la parte Suiza tenía al profesor Maurer con algunos observadores improvisados y deficiencias en las comunicaciones que brindaba información general de poca utilidad, e imprecisa; inclusive, como anota Mercanti, la información era proporcionada por el mismo profesor Maurer con un desfase desesperante. La información que se requería era puntual, precisa, sobre determinadas zonas cruciales de la ruta. Sin embargo el profesor Maurer, totalmente ajeno al tema, hacía gala de sus conocimientos con información general que en nada ayudaba a los aviadores”

“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.”¹⁸⁵

Sobre la red de observadores meteorológicos, la nota publicada en el diario L'Indipendente de Ossola en su edición del día 21 de setiembre, corrobora de manera alarmante con la narración del propio Chávez, el grado de improvisación para conformarla. La nota publica que en cuanto Chávez baja de su avión se va al Simplón esperando encontrar al famoso Dr. Maurer. En su lugar, encuentra a un posadero barrigón que dirige la estación meteorológica, a la vez que se toma una cerveza y se come un “kirsch” Era un improvisado observador de las corrientes aéreas dando información falsa, sin interesarse por la vida de los aviadores. Chávez llega a Domodossola y en el Hotel Terminus, consciente del peligro afrontado, resume sus impresiones a su amigo Duray con una frase seca y lacónica: C'est un crime!¹⁸⁶

La información del tiempo en la zona del Simplón, el día 19 del primer intento frustrado de acuerdo a la versión de Mercanti, no fue proporcionada por personal idóneo. Según Ferrari, el profesor Maurer encargó al propietario del hotel Simplón Kulm observar las

¹⁸⁵ Mercanti Ob. Cit. p. 134

¹⁸⁶ L'indipendente, diario ossolano, 21 de setiembre de 1910, "I vani tentativi di traversata delle Alpi", Municipio de Domodossola, Biblioteca Municipal. Traducción Lévano Gutierrez Paulo Fernando

condiciones y reportar.¹⁸⁷ 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 a las 6:16 y Weymann a las 6:35. Chávez voló 21 minutos y Weymann sube a 500 metros y renuncia al intento, en total voló sólo 7 minutos.¹⁸⁸

Sobre los reportes de la zona, Chávez después comentaría: “He decidido no prestar ya ninguna fe 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 del profesor Maurer en su defensa, es citada por Paul Bierbaum sin precisar la fuente, señalando que a inicios de setiembre el profesor desarrollo su opinión desde el punto de vista meteorológico entregando al Comité, un corto comunicado sobre la travesía. Agrega que mas tarde (probablemente después de los acontecimientos, igual sin indicar la fuente): “Días verdaderamente ideales para realizar el paso del simplón” <escribió mas 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)¹⁸⁹

Esta defensa no es consecuente con los comentarios de Barzini sobre la 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.”¹⁹⁰

Tercero, la prohibición de volar el día domingo 18 impuesto por el Gobierno del Valés por motivos religiosos, que 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,

¹⁸⁷ Ferrari Ob. Cit. pp. 33 y 118

¹⁸⁸ L' Independente, diario citado, 21 de setiembre de 1910

¹⁸⁹ 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

¹⁹⁰ Barzini Ob. Cit. p. 47

subsiguiente aun periodo de borrascas, la quietud había reinado en toda la región montañosa y en toda la llanura (...).¹⁹¹

Cuarto, la falla de barómetro por falta de tinta que obligó a 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.”¹⁹²

La narración de Chávez menciona el barómetro confirmando que no funcionaba, expresamente dice: “¡Ah! si el barómetro hubiese registrado todo esto, vería usted que clase de zig zag marcaría.”¹⁹³ El cruce entonces lo realizó sin barómetro, estimando la altura de vuelo durante la travesía. De ahí la duda sobre la certeza de cruzar el paso del Monscera (2103 mts.).

Quinto, las dos oportunidades que la estructura de la nave fue sometida a las grandes corrientes de aires ascendentes y descendentes. La primera, el lunes 19 que según el mismo Chávez comenta, su avión cayó bruscamente 60 metros, después subió en forma abrupta para continuar a merced de las fuertes corrientes de aire, luego levantaría el ala izquierda para volver. La otra, el mismo viernes 23 antes de ingresar al paso del Monscera, cuando las corrientes de aire lo zarandean según propio testimonio entre 50 y 60 metros hacia arriba y hacia abajo, hacia un lado y hacia el otro, como “verdadero golpes de martillo” y “un infierno.”

Las particularidades climáticas de esta región europea permiten que se desarrollen 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.¹⁹⁴ Un endeble aeroplano de 400 kilos, es tan sólo una cometa en medio de ese torbellino. Indudablemente, la estructura quedo

¹⁹¹ Mercanti Ob. Cit. p. 132

¹⁹² Mercanti Ob. Cit. p. 138

¹⁹³ Barzini Ob. Cit. p. 63.

¹⁹⁴ Ames R. José, mayor general FAP. Jefe del Servicio Nacional de Meteorología, Director del Grupo de Meteorología FAP, Ex-representante permanente del Perú ante la Organización Mundial de Meteorología. Entrevista en marzo de 2011

afectada por las vibraciones, especialmente los empotramientos de las alas con el fuselaje del avión lugar donde se concentran las cargas.

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

Los síntomas de la hiperventilación se producen por la alteración en la oxigenación. Durante la respiración, 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 creándose un desequilibrio metabólico¹⁹⁵, que entre otros síntomas, produce dificultades visuales, mareos, y en casos severos inconsciencia.¹⁹⁶ La tensión de encontrarse entre las fuertes, inesperadas e invisibles corrientes de viento, con una sensación de impotencia, 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 hiperventilar.

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

”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 doblegado como las de un pichón... ¿Es cierto, Duray?”¹⁹⁷

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 cual de las alas, que presentaba signos evidentes de una rotura anterior y una

¹⁹⁵ Contreras Gonzales Abel coronel FAP, medico 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. Entrevista en setiembre de 2010

¹⁹⁶ Reinhart Richard O. Basic Flight Physiology. McGraw Hill. USA 1996, p. 60

¹⁹⁷ Barzini Ob. Cit. p. 65

reparación descuidada.¹⁹⁸ Esta versión contradice al propio Mercanti que 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 la refiere Martini,¹⁹⁹ pero en su análisis se pregunta por las razones de la omisión del detalle por parte de Duray y Chávez en el armado del avión. Concluye citando casos similares, desestimando la pieza 574 como causa y atribuyendo la rotura de las alas a la fatiga de la estructura por las cargas a las cuales fue sometida.²⁰⁰

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 y como consecuencia el ala derecha se desprende.²⁰¹ 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), entrando en tirabuzón para chocar con tierra inmediatamente.²⁰²

¹⁹⁸ Mercanti Ob. Cit. p. 138

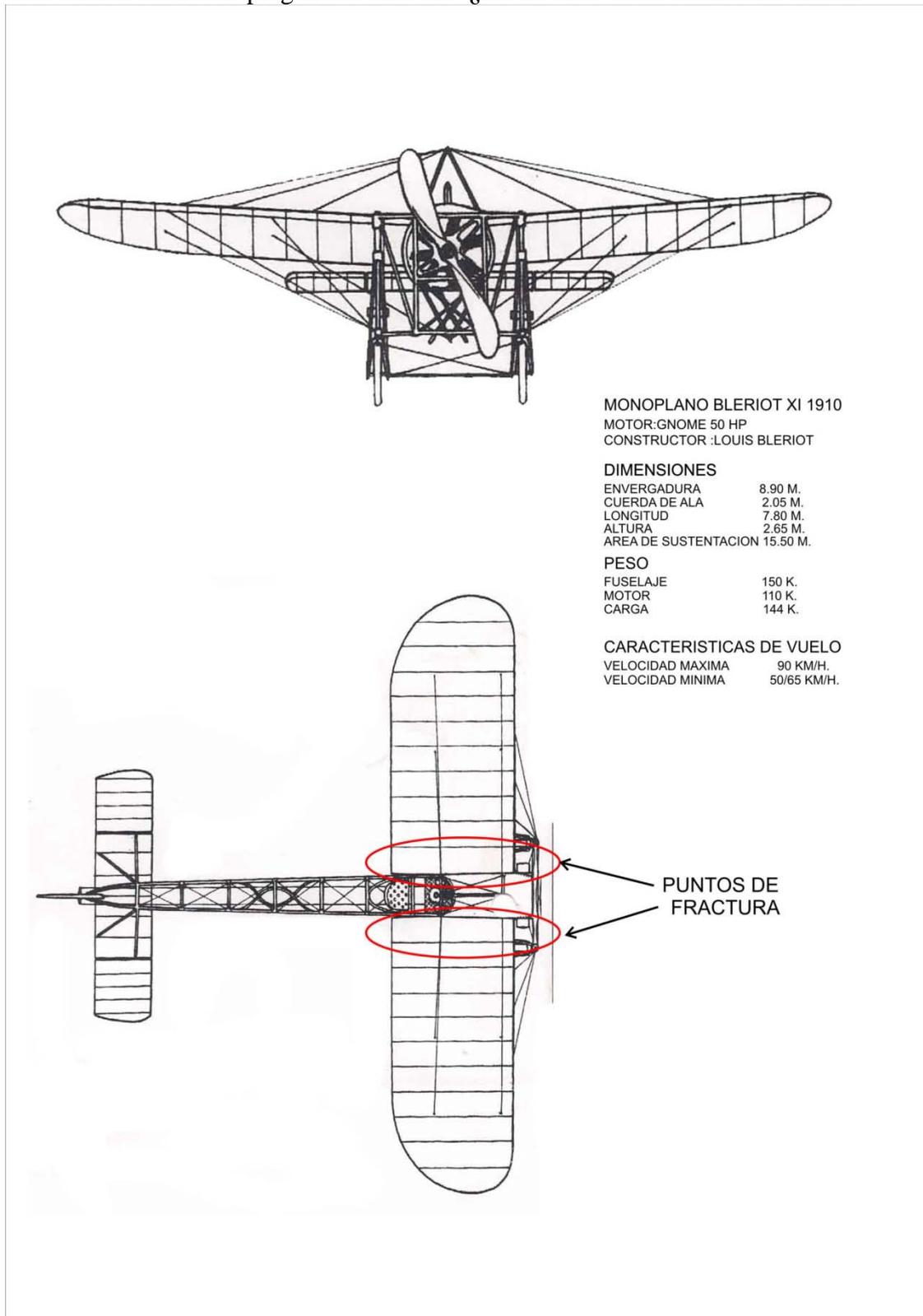
¹⁹⁹ Martini Ob. Cit. p. 567

²⁰⁰ En 1982, el ingeniero Piero Magni, pionero de la aviación y constructor de aviones, hace una reconstrucción de la caída y opina que 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 suficiente sólido en esa parte, similar a lo ocurrido a Delagrange en su Bleriot XI. Las vibraciones en el prolongado vuelo entre atmósfera turbulenta, afectaron esa parte crítica, cuando se invierte la resultante de las fuerzas aerodinámicas. Cita las investigaciones de casos similares 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). Juan Bielovucic también tiene una versión sobre el accidente. “Chávez usaba un aparato que no había sido construido para las grandes alturas, por lo que no pudo ascender a una elevación suficiente para estar algo de abrigo de los remolinos. Al llegar a las funestas gargantas, fue sorprendido por remolinos espantosos, que aunque a muy diversa altura, he sentido con gran intensidad (...). Habiéndose roto un ala del aeroplano de Chávez, pudo, con una energía, increíble sostener algunos minutos aún pero el esfuerzo era demasiado grande y fue vencido.” (El Comercio 7 de mayo de 1913 Edición de la mañana p. 2). Esta versión no toma en cuenta que el primer cruce de Los Alpes fue en 1910, el Bleriot de Chávez era uno de los mejores de la época, para 1913, los aviones y los motores habían progresado al nivel que el cruce sería algo habitual por la potencia de los motores y la mayor solidez de las estructuras de los aviones. La mención a las “funestas gargantas” y la “energía increíble” no concuerda con el relato de Duray, ni del propio Chávez.

²⁰¹ Garrido Lecca Ob. Cit. p. 73.

²⁰² Garrido Lecca Ob. Cit. p. 67. Esta versión tiene una contradicción con lo que el mismo autor expresa en la p. 66: “El Bleriot yace estrellado en tierra. Sus dos alas están plegadas hacia atrás, (...)”

Al respecto, la interrogante del testigo presencial del accidente Arthur Duray, difiere de esta versión cuando le pregunta a Chávez: “¿No ha visto usted cuando las alas se



Diseño de la estructura del *Blériot XI* de Chávez, con detalles técnicos adicionales; en la figura se puede apreciar los puntos de fractura que ocasionaron la caída del monoplano.

doblaban”, en plural, se refiere a 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.”²⁰³

La caída según la narración de Duray entonces, 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 y las alas encima, como se aprecia en las fotos.

Otra versión corresponde al periodista Francesco Savorgnan di Brazza, que menciona saludar a Geo en su aproximación al campo de aterrizaje en Domodossola, percibir que el ruido del motor cesa y observar que Geo le contesta el saludo y a 10 metros una de las alas se encoge (no precisa cual) y cae.²⁰⁴

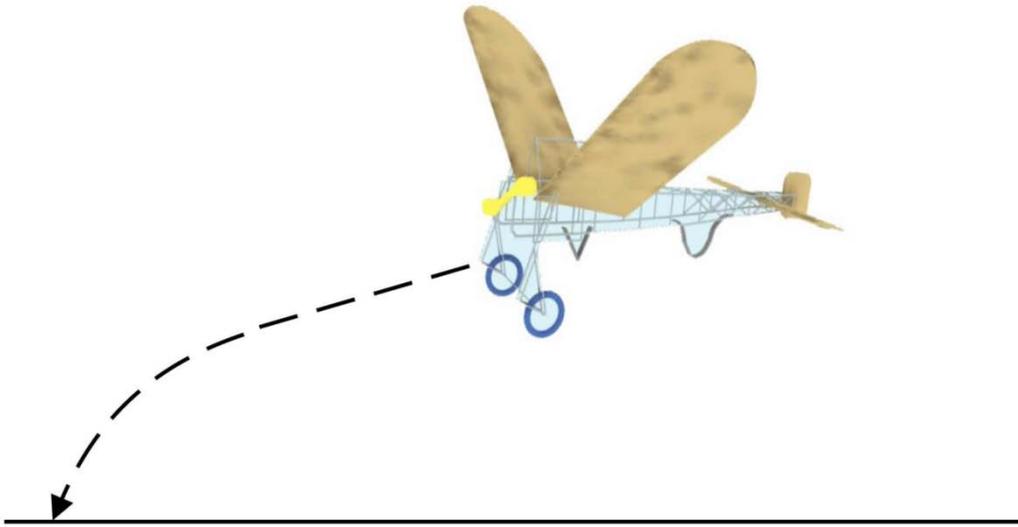
Analizando las versiones por aerodinámica, cuando el avión esta por tomar contacto con el terreno, el motor reducido en su potencia o apagado, ya no aporta al vuelo y la sustentación depende exclusivamente de las alas. El peso del avión todavía en vuelo se concentra en las alas, específicamente en los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

Si sólo una de las alas se hubiera plegado, el avión hubiera caído hacia un lado y eso no sucedió, como bien se puede advertir. Indudablemente que las dos alas no se rompieron

²⁰³ Barzini Ob. Cit. p. 60.

²⁰⁴ Ferrari Ob. Cit. p. 44.

TRAYECTORIA DE CAIDA



Posición final del *Blériot XI* donde se aprecia el conjunto de cola íntegro y las alas encima del fuselaje invertido. (Fuente: *Il volo di Chavez*, Edgardo Ferrari).

en el mismo instante, debe haber sido una inmediatamente después de la otra, de ahí las versiones de la rotura de un ala.²⁰⁵

El otro tema es la altura, ¿fueron 20, 15 o 10 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 sucedió al plegarse las alas, hubiera ocasionado que el motor, los tanques de gasolina y el panel impactaran con el cuerpo de Chávez con mayor fuerza y provocarle severas lesiones físicas y quizás la muerte instantánea, no solo la fractura de las piernas.

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 según Chávez intentaba. Probablemente por la perspectiva, el cálculo de la altura de los testigos haya sido sobredimensionado y en mayor medida por Duray. Sin duda, más cercano a tierra estuvo Chávez, pero no lo suficiente para librarlo de las lesiones que sufrió, cuyas consecuencias finalmente le causaron la muerte.

LA AGONÍA

Entre los primeros en socorrer a Chávez luego de la caída se encuentran Duray y el periodista Enrico Lelli, corresponsal de Il Secolo. Este último describe que lo encuentra 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!**²⁰⁶

El 24 aparentemente recuperado, Chávez narra su travesía, el 25 las condiciones se revierten y la vida se extingue. El 27 en la mañana le suministran los santos oleos el hermano Fonchielli y el canónigo Calcati, este último lo consuela: “He rezado por usted

²⁰⁵ Torres Paredes Hugo coronel FAP. Ingeniero Aeronáutico graduado en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la República Argentina. Entrevista en noviembre de 2010

²⁰⁶ Ferrari Ob. Cit. p. 45.

esta mañana en la misa, y he encomendado su alma a Dios.” Martini especula que Chávez habría respondido:”Soy católico, como todo los peruanos, gracias.”²⁰⁷ La respiración es siempre breve pero acelerada. Las monjas cada vez que le preguntaban por su estado de ánimo le daban siempre la misma respuesta: “Estoy mal, muy mal”. Los amigos Duray y Christaens se acercan sigilosamente pero Chávez se dio cuenta de la cercanía de los amigos y los saluda sonriendo, después agregó: “Estoy muy mal, estoy muy mal”

El tramo final hacia la muerte es una lucha de su fortaleza física que lo mantiene con vida resistiendo. Entre la intermitencia de lucidez, sueño intranquilo y vuelo imaginario entre las amenazantes cumbres allá en las alturas, la muerte inexorable se aproxima. La prolongada agonía asombra al Dr. Veggia, curtido en estos menesteres, que conolido piensa en voz alta: “¡Que horrible, otro hombre hubiera muerto hace horas!”²⁰⁸

El trance postrero se desarrolla entre respiración difícil, quejidos de dolor lacerante, sollozos y diálogo solitario: “L’altitude...l’altitude...” Luego: ”Il faut...ajouter deux centimetres...d’essence.” Silencio, después: ”Le moteur...le moteur...je dois...m’abaisser. Siguen palabras débiles: ”Atterrir...atterrir.” Dirigiéndose al hermano: ”Nous irons...nouspromener sur ton automobile...”

El preludeo del final: “Non...non...non” “Maintenant...je...suis...dans...une mauvaise...condition” “Non...non” “ca n’existe pas...” Finalmente: “non...non je ne meurs pas...meurs pas...”

Las últimas palabras se han pronunciado, siempre en rebeldía, lentamente pierde fuerza para seguir respirando. Le suministran oxígeno como recurso para salvarlo de la muerte, es inútil. La escena la describe Barzini:

“Es el fin, Un gran llanto estalla en el cuarto. Todos lloran acongojados. Los médicos sollozan con las manos sobre la cara. Se abandonan ellos también al dolor, a pesar de que tienen tanta familiaridad con el terrible espectáculo de la muerte. Un médico acude desde afuera con un aparato eléctrico, para hacer una suprema tentativa que prolongue esa última llamarada de vida. Pero se detiene anonadado en el umbral. El cuerpo esta inmóvil ahora en el eterno descanso. Los

²⁰⁷ Martini Ob. Cit. p. 238

²⁰⁸ Barzini Ob. Cit. p. 74

ojos hundidos, lívidos, permanecen cerrados y parecen negros en la palidez de la cara manchada de heridas, deformada enflaquecida en el abandono absoluto de la muerte. “ 209

EL LEGADO

En el Testamento de Chávez de fecha 10 de setiembre de 1937 escrito por Juan Bielovucic, menciona como las últimas palabras: “Más arriba, más arriba todavía.”²¹⁰

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 entrecomillando lo siguiente

“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!”)²¹¹

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 homenaje²¹². En dicha publicación, la crónica de Barzini con las palabras de Chávez no tiene variación, pero las palabras en francés del Testamento a Chávez de 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 la agonía, las registra en su crónica, ¿se olvidó del “Más arriba, más arriba todavía”? Además, según de la Jara, Bielovucic menciona un médico, pero no refiere ni el nombre, ni el apellido y en la crónica de Barzini están registrados todos los médicos que atendieron a Chávez.

²⁰⁹ Corriere della Sera, miércoles 28 de setiembre 1910 año 35 N° 269 Edizione del mattino L'eroe della Traversata delle Alpi, Chavez e' morto. Crónica de Luigi Barzini. Cortesía de la Comuna de Domodossola-Museo del Sempione. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando

²¹⁰ Bielovucic Juan El Testamento de Chávez en Romana Gens ne la Terra de “los Incas” setiembre 1937 N° 42 p. 139.

²¹¹ De la Jara Ob. Cit. p. 321.

²¹² 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.”²¹³

Por otro lado, el único artículo que escribe Chávez, publicado en el diario parisino *Le Matin* el 9 de setiembre de 1910, cuando marca el record de altura con 2,680 metros preparándose para la travesía de los Alpes, tiene por título “ENCORE PLUS HAUT.”²¹⁴ Esta frase de su propia autoría refleja un ideal por alcanzar recurrentemente, que en aquellos tiempos era como la estrella de Belén guiando a los intrépidos aviadores cada vez más alto en sus frágiles aeronaves. Puede también este título, haber sido fuente de inspiración de Bielovucic para escribir el Testamento de Chávez (Plus haut, plus haut, encore), que transformado en ARRIBA SIEMPRE ARRIBA, inicia el himno de la Fuerza Aérea del Perú y constituye el lema y herencia de Jorge Chávez, que murió en plena juventud tratando de llegar arriba, siempre arriba.

Independiente de las palabras, la batalla final ha concluido, una batalla librada por el ideal de un joven que lo tiene todo y un futuro por delante, sin embargo sencillo, noble desprendido, se entrega al presente que vive sin egoísmo. No fue un improvisado fruto de la circunstancias, recorriendo los pasajes de su vida apreciamos la meticulosidad y la responsabilidad con la que afrontaba sus retos personales enfrentándose a lo desconocido, cada vuelo era un aventura que sin duda superaba. En los Alpes, alguien tenía que ser el primero²¹⁵

Su hazaña, 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 por seguir su huella. Un peruano en la lejanía nos decía que no todo

²¹³ Martini Ob. Cit. pp. 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

²¹⁴ *Le Matin* Encore plus haut, Paris 9 de setiembre 1910, p. 1

²¹⁵ El cruce de Los Alpes fue un suceso que tuvo repercusión mundial según se registra en los diarios de la época, con mayor resonancia en Europa por el significado de Los Alpes en la historia del viejo continente. Los pueblos que unió Chávez con su vuelo, Briga y Domodossola, guardan veneración y respeto por él y lo conmemoran con unción cada año. El Smithsonian Institution lo incluye en su libro institucional del National Air and Space Museum sobre la historia del vuelo con el lema “Arriba, siempre arriba” (Grant R. G. Ob. Cit. pp. 48 y 49)

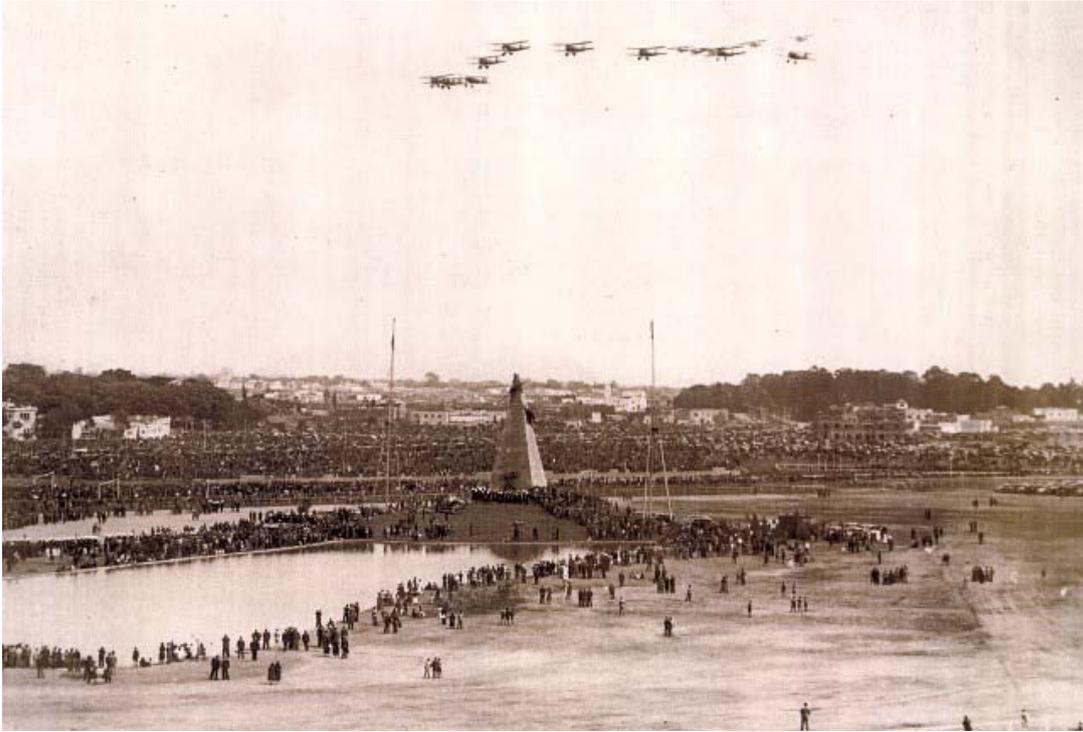
estaba perdido, que con voluntad, decisión y actitud todo era posible. Homenajes, conmemoraciones, monumentos, placas y medallas, mantenían vivo el recuerdo. El 23 de setiembre fue declarado “Día de la Aviación Peruana” con decreto del 17 de setiembre de 1931 conmemorando su muerte y su proeza, conjuntamente con el día de la Fuerza Aérea.

Sus restos mortales fueron trasladados a Paris al cementerio Pere Lachaise para ser depositados en el mausoleo familiar. En 1957 por gestión de la Fuerza Aérea son transportados al Perú, llegando 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 G.

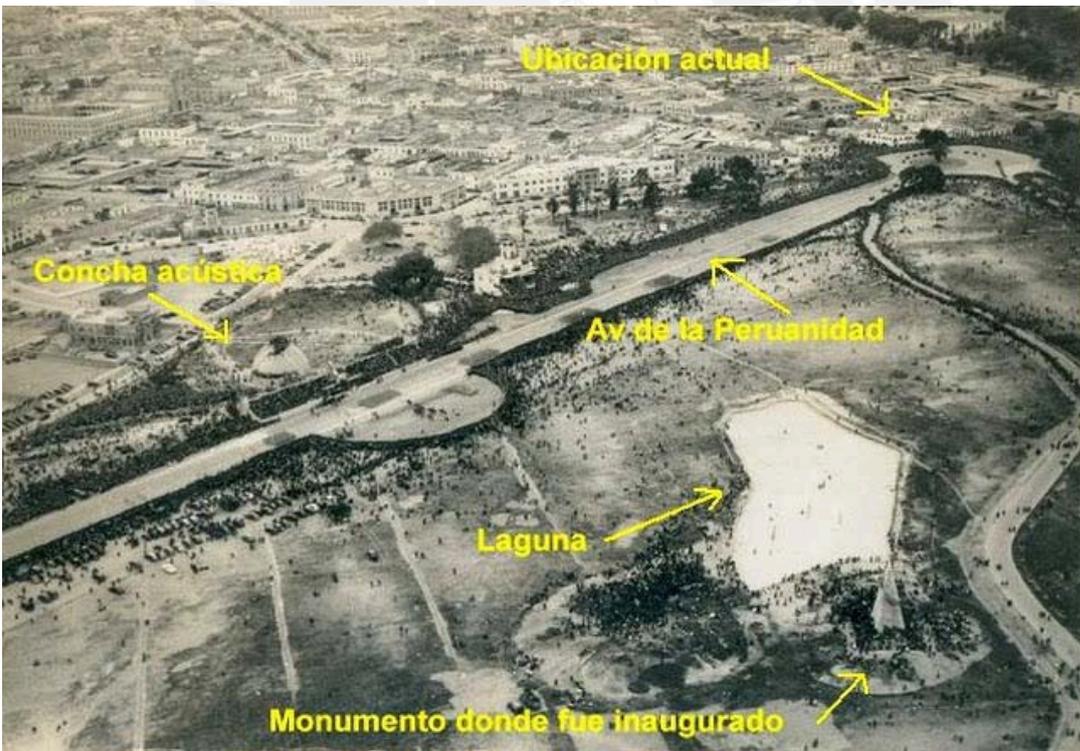
En 1966 todo cambió, por Ley 16126 promulgada el 10 de mayo del mismo año, el teniente Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP) José Abelardo Quiñones Gonzales, fue declarado héroe nacional con ascenso póstumo a capitán FAP y el 23 de julio, fecha de su inmólación en Quebrada Seca durante el conflicto con el Ecuador, “Día de la Aviación Militar”²¹⁶ completando la trilogía de héroes militares al lado del almirante Miguel Grau y el coronel Francisco Bolognesi. El 23 de setiembre que conmemoraba el cruce de Los Alpes por el héroe civil Jorge Chávez pasó a ser el “Día de la Aviación Civil” y las celebraciones fueron perdiendo notoriedad y la importancia que merecen.

Ahora a los 100 años, los ecos se alejan y resulta pertinente citar a Nicolás Avellaneda presidente argentino: “Los pueblos que olvidan sus hechos gloriosos pierden la conciencia de su destino, por que los pueblos viven necesariamente de sus recuerdos y de sus esperanzas, y cuanto más ahondan en su pasado, mayor es el anhelo de su porvenir.”

²¹⁶ Valcárcel Carlos Daniel Capitán FAP José Quiñones Héroe Nacional Lima FAP Editorial Monterrico p.271



Inauguración del Monumento a Jorge Chavez (1937)



Campo de Marte (1937)

CAPITULO TERCERO

LOS PIONEROS

Al tiempo del primer vuelo por los hermanos Wrigth (1903), hasta el final del periodo del marco temporal (1919), el Perú se encontraba bajo el régimen político denominado República Aristocrática (1895-1919).²¹⁷ En este lapso se sucedieron Don Manuel Candamo (1903-1904) y a su muerte el Dr. Serapio Calderón por breve tiempo, luego el primer gobierno del Dr. José Pardo (1904-1908). A Pardo lo reemplaza Leguía (1908-1912) y sigue Billinghurst (1912-1914) depuesto por un movimiento entre diputados y militares. Finaliza el periodo que comprende los orígenes de la aviación nacional, el segundo gobierno de José Pardo (1915-1919)

La noticia del primer vuelo alcanzó resonancia mundial despertando inquietudes e iniciativas en todas partes. Todos los países se interesaban en las posibles aplicaciones de nuevo invento y las iniciativas privadas en Europa y Estados Unidos, iniciaban la competencia para la construcción de aviones en una carrera por ocupar el liderazgo en la tecnología y el mercado. Pero en el Perú, el ambiente político turbulento no era el más propicio, sobre todo en un periodo, que según Gonzales Prada: “(...) observa una fuerza impulsora del sistema político, inclinación a ejercer el control sobre el botín estatal para satisfacer los intereses personales familiares o del clan <la administración pública es una cadena de compadres>”²¹⁸ Los inicios del Siglo XX fueron de un raro consenso político, una época de relativa estabilidad, pero no fue suficiente para que por desacuerdos y discordias en el Congreso, fueran depuestos un número elevado de ministros en las carteras de Guerra y Marina, de Hacienda y de Gobierno,²¹⁹ Estos cambios sucesivos e imprevistos, de algún modo influirán en un entorno receptivo para promover y desarrollar la aviación en el Perú, como política de Estado. Indudablemente hubo otros temas de mayor importancia circunstancial, y se postergó el futuro de la aviación.

²¹⁷ Basadre Jorge Historia de la República del Perú Tomo 12 Lima 2005

²¹⁸ Klaren Peter F. Nación y sociedad en la historia del Perú. Lima 2004 p. 269

²¹⁹ Id. p. 270

En Sudamérica, los ecos del nuevo invento comienzan a dar resultados. El 30 de mayo de 1910, con el auspicio del Aeroclub Argentino fundado en 1908, el italiano Ricardo Ponzelli realiza el primer vuelo sobre territorio argentino en el Campo de Mayo, dos años después, el 10 de agosto de 1912 se crea la Escuela Militar de Aeronáutica en el aeródromo de El Palomar, en las afueras de Buenos Aires. La Primera Guerra Mundial paralizó las actividades aéreas que se retomaron acabado el conflicto a propuesta del Barón de Marchi, capitán y figura de la aviación, quien propuso al gobierno la organización de una misión aeronáutica. Los resultados fueron la formación de un consorcio que llevo a la Argentina aeronaves y globos, reiniciando el desarrollo que condujo a la creación del Servicio Aeronáutico del Ejército en 1920.²²⁰

La iniciativa privada en Brasil por intermedio de Felipe Gino y los italianos Vittorio Buchelli, Eudino Orione y Arturo Jona, forma la empresa Gino, Buchelli y Cía., con el propósito de organizar una escuela para la formación de aviadores militares. El acuerdo se concreta el 13 de enero de 1913, a fines de año llegan los aviones comprados por la empresa y el 2 de febrero de 1914 se inician las actividades. El fracaso económico obligó a cerrar la escuela el 18 de junio, retrasando hasta 1919 la creación de la escuela del ejército.²²¹ Sin embargo, la Escuela de Aviación Naval se crea el 23 de agosto de 1916 y un año después en 1917, construyen el primer avión que denominan Aribus, luego un segundo avión que bautizan con el nombre de Algoas.

En Bolivia, por la altura, los pilotos extranjeros que intentaron volar fracasaron. La falta de oxígeno a más de 4,000 mts, en la que está situada la llanura de El Alto cercana a La Paz, afectaba la potencia de los pequeños motores. El gobierno interesado en el tema, decide comprar a la fábrica Curtiss en Estados Unidos un triplano con motor Wasp de 400 hp. y contratar un piloto y dos mecánicos. Finalmente el primer vuelo se realiza el 17 de abril de 1920.

En la cercana ciudad de Oruro próxima a La Paz, el avión, probablemente como consecuencia de las aun desconocidas características del vuelo a gran altura, sufre un accidente que lo destruye completamente postergando todos los proyectos. Como

²²⁰ Littuma A. Alfonso y Caraballo G. Gregoria Historia comparada de la aviación militar venezolana (1920-1947). Caracas 1992 p. 25

²²¹ Id. p. 57

alternativa, el gobierno toma la decisión de enviar oficiales del Ejército a seguir cursos de pilotaje al extranjero y la creación de la Escuela Militar de Aviación recién es decretada el 7 de setiembre de 1923.²²²

Por su parte en Colombia allá por los años 1843, nuestro conocido, el argentino José María Flórez que realizó el primer vuelo en globo en el Perú, elevó su globo aerostático el 12 de junio en la mañana sobre Bogotá. En 1915, un grupo de jóvenes colombianos sin aviones, pero con mucho entusiasmo, forman el Club Colombiano de Aviación. Esta iniciativa genera en el Congreso la aprobación de la Ley del 15 de setiembre sentando las bases para la creación de la Aviación Militar.

Terminada la Primera Guerra Mundial en 1919, los Srs. Carlos Obregón y Ulpiano De Valenzuela compran en Estados Unidos un biplano Curtiss Standard, que vuela sobre los cielos de Barranquilla el 18 de junio de 1919 al mando del piloto norteamericano William Knox-Martin, y el mismo día, lleva el primer saco de correo a Puerto Colombia.²²³

Motivados por los vuelos de demostración de Knox-Martin en su biplano Curtiss Standar, las posibilidades que representaba el uso y la explotación del avión, se forma el 16 de setiembre de 1919 la primera empresa de aviación comercial con el nombre de Compañía Colombiana de Navegación Aérea y el 31 de diciembre de 1919 se expide la Ley que crea el arma de Aviación en el Ejército. Poco después, el 15 de febrero de 1921 se inaugura la Escuela de Aviación Militar cerca del pueblo de Flandes. En Colombia, a diferencia de los otros países de la región, primero se crea una compañía comercial.

A continuación, en el caso de Chile, la Escuela Aeronáutica Militar se creó mediante Decreto del 11 de febrero de 1913, el mismo año la Inspección de Aeronáutica. Rápidamente la Escuela Aeronáutica Militar alcanzó prestigio recibiendo alumnos de México, Uruguay, Ecuador y Bolivia.²²⁴ Desde el inicio fue gravitante el decidido apoyo del gobierno, que posibilitó iniciar las actividades del primer curso con 18 aviones de diversos tipos según la finalidad, un hangar de lona y cuatro hangares de

²²² Lituma Ob. Cit. p. 63

²²³ Ignacio F. José, coronel. Historia de la Aviación en Colombia 1964 Cap. II

²²⁴ Littuma Alfonso Ob. Cit. p. 68

madera de procedencia alemana.²²⁵ Este vertiginoso comienzo le permitió tomar la delantera en Sudamérica y conseguir el desarrollo sólo superado por Francia, Inglaterra Estados Unidos, Alemania e Italia.

En el marco de este progreso, el mismo año de creación de la Escuela y la Inspectoría como organización, los hermanos Félix y César Copetta fabricaron el primer avión chileno, un biplano que bautizaron con el nombre de “Batuco”.²²⁶ El campo de aterrizaje del mismo nombre era el centro de operaciones de los aviones civiles. El “Batuco” fue empleado para entrenamiento de la aviación civil. Para el entrenamiento de los aviadores militares, el chileno José Luís Sánchez Besa fabricó en Francia cinco biplanos que fueron asignados a la Escuela de Aeronáutica Militar en 1913 con muy buenos resultados. Posteriormente en 1928, construyeron en Chile cuatro Bristol Lucifer 83-B, también para la Escuela de Aeronáutica Militar.

A diferencia de Chile, en Ecuador, una entidad cívica precede a la aviación militar, el Club Guayas de Tiro y Aviación creado en 1910, con su primer presidente el Sr. Gerardo Duran Waage. Carentes de escuela, envían al Sr. Cosme Renella a Italia a estudiar en Turín en la Escuela de Aviación de Chiriviri. El primer vuelo se realiza en Guayaquil en el mes de noviembre de 1912, el piloto fue el Sr. Eduardo Molina Lavín ciudadano chileno, en un Farman de su propiedad.

Las actividades aéreas continuaron por iniciativa privada, hasta el vuelo del 8 de agosto de 1920 del Sr. Elia Liut en un avión denominado “Telégrafo I”, de propiedad del Sr. José Castillo, Gerente del diario El Telégrafo que despierta el interés del presidente Dr. José Luis Tamayo. El Dr. Tamayo recientemente electo, gestiona y obtiene ante el Congreso el decreto para la creación de la Escuela de Aviación del Ecuador que se inauguró el 27 de octubre de 1920.²²⁷

Otro de los países de Latinoamérica que rápidamente progresaron en materia de aviación, a la par con el desarrollo de los países más avanzados del mundo fue México. Los hermanos Aldasoro construyeron un planeador en 1907 y en 1908 el segundo. La

²²⁵ Fuerza Aérea de Chile- Revista de la Fuerza Aérea de Chile Vol. LXIV N° 236-2005 Santiago 2005

²²⁶ Id. p. 32

²²⁷ Littuma Ob. Cit. p 76

tecnología aún incipiente, de aquellos años, permitía con decisión y voluntad emprendedora, fabricar aeronaves sin mayor dificultad. Dentro de esa política, el presidente Madero reforma la Ley orgánica del Ejército para crear el Servicio de Exploración Aérea el 2 de mayo de 1912 en los inicios de la Revolución Mexicana.

El Servicio de Aviación del Ejército fue creado con un Bleriot y un Farman obsequiados. El año 1915, durante el gobierno de Venustiano Carranza se crea el Arma de Aviación Militar y el 15 de noviembre se inaugura la Escuela Nacional de Aviación y de Talleres Nacionales de Construcción Aeronáutica.

La fabricación de motores la iniciaron en 1916. A partir de 1920 la fabricación de aeronaves, entre ellos el llamado Tololoche o México. Ese año cambiaron el nombre de la escuela, pasando a denominarse Escuela Militar de Aeronáutica como hasta ahora.²²⁸

Finalmente, en este sucinto recuento de los orígenes de la aviación en Latinoamérica, Venezuela, cuyo primer vuelo lo realizó el norteamericano Frank Boland, aviador y constructor de aviones, el 29 de setiembre de 1912 sobre la ciudad de Caracas, en el marco del contrato entre el Comité de Pro-aviación y la Cia. Boland de Estados Unidos de Norteamérica.

Las actividades aéreas continuaron sólo en el campo civil sin despertar mayor inquietud para la esfera militar hasta el año 1920, cuando el ítalo-ecuatoriano Cosme Rennella realiza demostraciones aéreas, que inquietaron al gobierno y lo llevaron a decidir finalmente la creación de la Escuela de Aviación Militar el 17 de abril de 1920.²²⁹

Los ecos del primer vuelo en el Perú despertaron en primer lugar inquietudes individuales como las de Jorge Chávez en Francia. Varios jóvenes contemporáneos de Chávez, paralela e individualmente por propia iniciativa, iniciaban su proyecto personal para obtener el brevet de aviador. Muchos de ellos se vincularían con la aviación nacional aportando, o accediendo el apoyo del Estado para continuar con sus actividades aéreas. La gesta de Chávez impulsaría las motivaciones, que luego

²²⁸ Lituma Ob. Cit. pp. 79 - 82

²²⁹ Botello Oldman Documentos para la Historia de la Aviación Venezolana 1912-1934 Villa de Cera 1990 p. 22

conformarían la conciencia colectiva para constituir las bases de las instituciones vinculadas a la aviación, que conforman nuestros orígenes. Los primeros protagonistas se convirtieron en pioneros, que con su esfuerzo y contribución dejaron su huella en nuestra naciente aviación.

CARLOS TENAUD POMAR

Las primeras evidencias de las raíces de la aviación en el país las encontramos en Carlos Tenaud Pomar.²³⁰ Lo ubicamos trabajando en la Escuela de Artes y Oficios desde 1908 en la construcción de una aeronave de su creación, cuyos detalles lo trataremos en el siguiente capítulo.²³¹ Al igual que Chávez, Tenaud nació en París, un 10 de julio de 1884, peruano bajo las mismas condiciones de Chávez por ser hijo de peruanos.²³² La familia indudablemente había sido afectada por la situación económica del país: “¿Por qué empobrecieron o perdieron el antiguo realce económico los (...), 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.”²³³

Su padre tenía propiedades agrícolas en el sur y el domicilio familiar en Lima, Av. Piérola pasaje N° 2 altos 10.²³⁴ 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 la contratación de Tenaud conjuntamente con el Dr. Ignacio A. Ramos y el Sr. Genaro A. Maghella, que se hace efectiva con fecha 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, orientada al desarrollo de la aviación.²³⁵

²³⁰ De la Jara lo menciona como Tenaud y Pomar (Ob. Cit. p. 485), mientras que Fernández Prada únicamente como Tenaud Pomar (Ob. Cit. p. 51) y Basadre también (Ob. Cit. p. 43). En El Comercio de la época y las revistas Variedades e Ilustración Peruana, también figura sólo como Tenaud Pomar.

²³¹ Basadre Ob. Cit. T. 3 p. 43 e Ilustración Peruana. Año 1, 4 de abril 1909 N° 7 p. 146

²³² Sus padres fueron Julio Tenaud Flores y Luisa Pomar. El señor Tenaud había participado en la Batalla de Miraflores.

²³³ Id. T: 11 p. 633

²³⁴ El Comercio. Jueves 7 de setiembre 1911. Edición de la tarde.

²³⁵ Basadre Ob. Cit. T 1 p. 233



Retrato de época de Carlos Tenaud Pomar. (Fuente: *Ilustración Peruana*)

Las primeras noticias de Chávez aparecen en El Comercio del 3 de marzo de 1910 con un vuelo de 50 mts, siguen a Chávez las novedades de Juan Bielovucic y de Roberto Martinet, nacido en Ancón de padres franceses. A ellos le sigue Tenaud, probablemente las noticias sucesivas deciden al gobierno enviar a los profesores de la Escuela de Artes y Oficios, Tenaud y Ramos a Francia, para complementar su preparación con el curso de aviador.²³⁶ Tenaud obtiene su brevete en la escuela Bleriot de Etampes el 23 de noviembre de 1910 con el N° 298²³⁷

Por encargo de amigos, empresarios y seguramente su propio peculio, Tenaud compra un Bleriot con motor Anzani²³⁸ 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,²³⁹ Recibe una calurosa bienvenida con ceremonial, pero no tan apoteósica como la que después esperaba a Bielovucic. Acompañó a este para las visitas oficiales a las autoridades, después vendrían otras marcadas diferencias.

Las condiciones para él son completamente distintas, a pesar de regresar del curso 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 que habilita como un improvisado campo de aterrizaje, pequeño en longitud, con surcos de sembrío, rodeado de cables, próximo a una factoría de tranvías y levanta su hangar, mientras Bielovucic ocupa un lugar en el Hipódromo de Santa Beatriz alquilado por la Liga Pro Aviación con todas las facilidades.

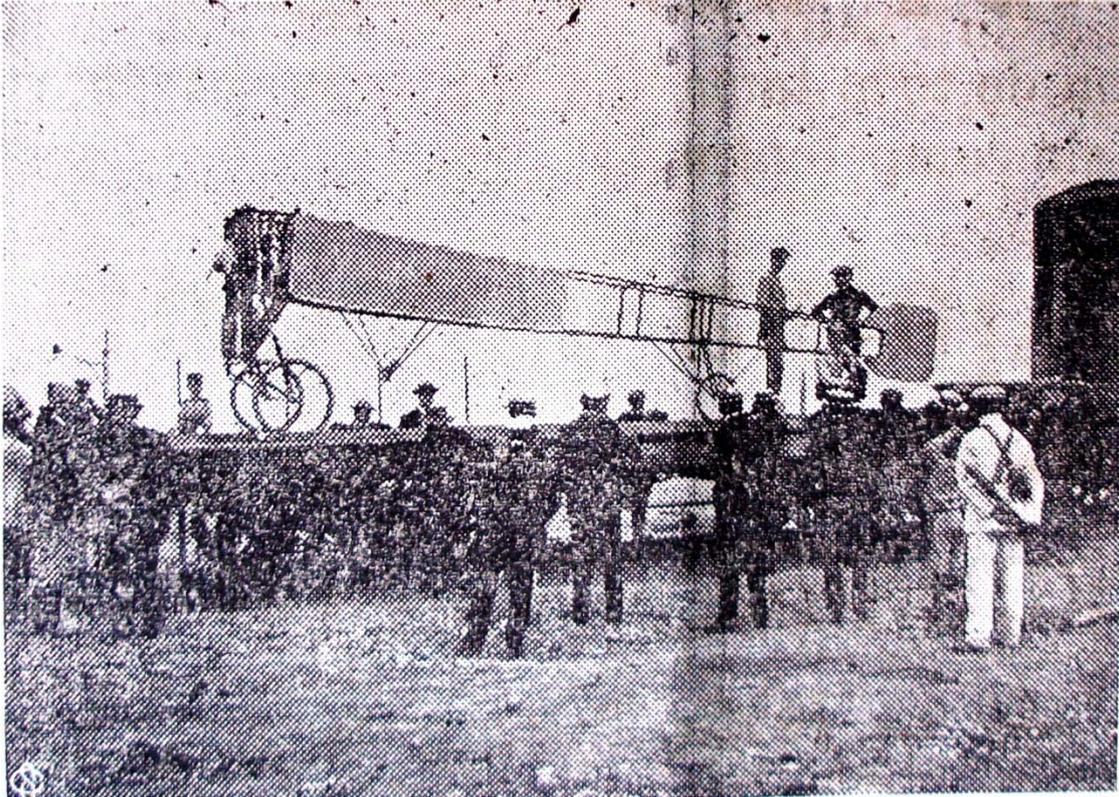
A pesar del abandono y los inconvenientes, Tenaud arma su avión con la colaboración de su mecánico el Sr. Benedetti, adiestra a su personal en una inútil carrera contra el tiempo, Bielovucic vuela oficialmente sobre Lima el 15 de enero. Persiste en el objetivo que se convierte en una meta personal y en la prueba el 21 de enero sufre un incidente

²³⁶El Comercio del 18 de diciembre de 1910 publica una foto del Ing. Ramos en Issy les Moulineaux, con el Tnt F. Duarte, Legagneux y Martinet.

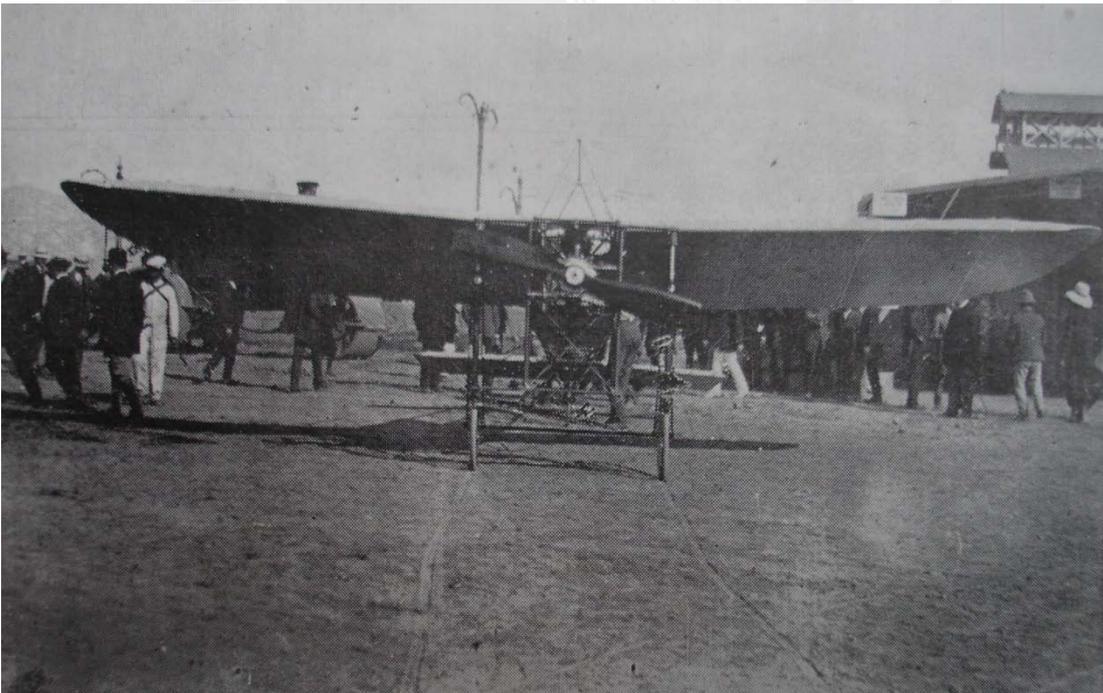
²³⁷ De la Jara Ob. Cit. p. 238, según Basadre en la escuela Bleriot de Etampes (Basadre 2005: 43), también Variedades (3 dic 1910 N° 144).

²³⁸ Este era un modelo igual al que uso Bleriot para cruzar el canal de La Mancha, con motor de menor potencia que el de Chávez. El Comercio del 24 de enero edición de la tarde p. 1, publica una carta de Tenaud fechada en París diciembre de 1910, agradeciendo a los erogantes con el objeto de regalare el avión. Pide Tenaud que el avión no sea de su propiedad sino de todos.

²³⁹ 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.



Tenaud y su monoplano. (Fuente: *El Comercio*)



Vista frontal del monoplano de Tenaud. (Fuente: *Ilustración Peruana*)

con los cables próximos al campo. Al evento asisten unas 3,000 personas, a las 06:00 p.m. el avión inicia su recorrido, las ruedas se hunden en el piso polvoriento reduciendo la velocidad e incrementando la distancia para iniciar el vuelo, como consecuencia, no alcanza la altura suficiente para remontar los cables, la rueda posterior se atasca y la parte delantera del avión choca con un poste.²⁴⁰

Los diarios comentan la noticia y él contesta con una carta explicando los detalles y en otra misiva, se dirige a los responsables de los cables para las correcciones del caso. La noticia propicia la visita de una delegación de la Liga conformada por los señores Cesar Bernales Lostanau, el Dr. Mc Nulty y el ingeniero Saavedra, no encuentran a Tenaud y dejan encargado el objeto de su visita a su padre el Sr. Julio Tenaud.

Efectúa pruebas el 29, y el 3 de febrero en la mañana realiza un primer vuelo alrededor del campo. En una segunda salida, al iniciar un viraje hacia la derecha, probablemente por la inclinación de las alas pierde altura y se engancha con los cables que todavía no habían sido retirados, el avión es bruscamente detenido y cae a tierra en una zanja. Eran las 11:30 aproximadamente, luego de la caída, Tenaud sale por sus propios medios, se pone de pie, da unos pasos y enseguida cae de cara quejándose de un intenso dolor en las piernas y la cintura. Los primeros auxilios son proporcionados por el Dr. Guermarquer, quien circunstancialmente pasaba por ahí en el tren hacia Chorrillos. En el traslado de Tenaud a la casa del señor Ruiz de Castilla en las proximidades, participan los señores Oscar Valdez, comisario de Miraflores; Alejandro Figari y algunos testigos del accidente.²⁴¹

Posteriormente es internado en la clínica del doctor Guermarquer y le diagnostican a consecuencia de la caída, una lesión en la medula espinal que origina una paraplejía traumática. El Comercio publica periódicamente notas sobre la salud de Tenaud, inclusive una entrevista el día domingo cinco de febrero en la cual manifiesta: “no estar contento, hasta que no pueda botar con los pies la ropa de cama.” Padece siete meses de

²⁴⁰ El Comercio 22 de enero de 1911 edición de la mañana p. 2

²⁴¹ Id. 3 de febrero de 1911 edición de la tarde p. 1



Restos del monoplano de Tenaud luego del accidente. (Fuente: *Ilustración Peruana*)



Traslado de Tenaud a la casa del Sr. Ruiz de Castilla (Fuente: *Ilustración Peruana*)

postración para finalmente dejar la vida el 7 de setiembre de 1911 a las dos y quince de la tarde.²⁴²

El Comercio del 7 de setiembre de 1911 edición de la tarde escribe 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 entro 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, los recursos abundaban. En Limatambo por el contrario, carente de apoyo, Tenaud había perdido la oportunidad de ser el primero sobre Lima, pero seguía la brega, mostrando tenacidad, e ilusión, a pesar de la soledad y el abandono. Quizás algunos pensaron que con el viaje de perfeccionamiento a Francia, Tenaud estaba pagado. No contaron con su integridad, él tenía un desafío personal que pago 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 [...]”²⁴³

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:²⁴⁴ “(…) 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

²⁴² De la Jara Ob. Cit. p. 486. El Comercio del 7 de setiembre indica dos y quince de la tarde, de la Jara dos y treinta.

²⁴³ El Comercio sábado 9 de setiembre de 1991. Edición de la mañana.

²⁴⁴ Id. Edición de la mañana.

La salud de Carlos Tenaud

En la clínica del doctor Guermarquer, donde dolorido y enfermo yace Carlos Tenaud hace varias semanas á raíz de su inmerecido y rudo accidente de Limatambo, hubo el domingo, al cabo

de muchos días de zozobras, esperanzas y desalientos, un hálito unánime como un suspiro de satisfacción y esperanza. El resignado paciente, el joven y vigoroso aviador, se imponía á

la misma naturaleza, gracias á su robusta vitalidad y á su espíritu incomparable.

Los rígidos miembros inferiores, que parecían yertos é inmóviles para siempre sin otra manifestación de sensibilidad que las agudas punzadas y los crueles dolores que los asataban interiormente, comenzaron por fin á vibrar en sus músculos con despertar de vida y acción.



El aviador en su lecho de asistencia



Carlos Tenaud, sus padres y el Dr. Guermarquer en torno de su lecho

Artículo periodístico en que se aprecia el estado de salud de Tenaud después del accidente. (Fuente: *Variedades*)

presentan y vencíéndolas todas creo ver su ideal realizado (...). Mártir de la ciencia, la religión del porvenir, la juventud me encarga diga que depositará tus restos en un lugar digno de ti, para que la posteridad que ella supo honrar a las almas nobles que lucharon con desgracia en la vida” José Bernardo Goiburu representante del Centro Universitario.

Precisamente, la alusión que hace Goiburu a “un lugar digno” tiene relación con la carta que hizo llegar un grupo de universitario a su presidente, proponiéndole un proyecto para un mausoleo que guarde lo restos de Tenaud como homenaje. Entre los firmantes se encontraban: Abraham Valdelomar, Alberto Ulloa y el propio José Goiburu.²⁴⁵ El mismo de la Jara citado en esta parte sobre el resultado de la propuesta expresa: “Lamentablemente, el vehemente deseo de la juventud de la época, jamás llegó a cristalizarse en la obra real que todos anhelaban. Tenaud aún espera el justo homenaje a su memoria, por algo es el primero que en suelo peruano, ofrendó la vida por hacer aviación en nuestra patria”

En su memoria, al conmemorarse el primer aniversario de su muerte, colocaron una cruz de mármol sobre una base del mismo material circundado por cadenas de fierro en el lugar del accidente (Limatambo), con la siguiente inscripción:²⁴⁶

A Carlos Tenaud. La Liga Peruana Pro-Aviación

Lima, 3 de febrero de 1912

Al reverso sobre el mármol en bajo relieve, 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.

Los discursos que se pronunciaron dejan translucir la amargura del padre y una soterrada atribución de culpa poco elegante por parte del presidente de la Liga. Las

²⁴⁵ De la Jara Ob. Cit. p. 497

²⁴⁶ La ceremonia fue con presencia del padre de Tenaud y el presidente de la Liga, general Pedro Muñiz. La ubicación aproximada queda a la altura de la cuadra 11 de la Av. Aramburu, San Isidro, por la sede del Instituto Geográfico Militar. En una visita se constató que no existe, no hay vestigios y el personal del Instituto desconoce sobre el tema.

expresiones terminaban delegando las responsabilidades de preservar el monumento, que nunca se cumplieron.²⁴⁷ Primero fue el padre, el Sr. Julio Tenaud:

“(…) perpetuará la memoria del que fue personificación de la constancia que allana todas las dificultades; del esfuerzo, de la virilidad del carácter que vence siempre o sucumbe a la demanda, pero con honor; del intrépido, arriesgado, noble e infortunado aviador Carlos Tenaud (…) aquí en este sitio, le dirá sucumbió un joven que quiso elevarse a la gloria, que quiso elevarse por encima de egoísmos y las miserias de acá abajo y levantar bien alto también su nombre y, con él, el de la patria amada”

Continuó a manera de respuesta, el general Muñiz como presidente de la Liga Pro Aviación:

“Tenaud sucumbió en su empresa sin lograr el éxito que anhelara, por que evidentemente en los días que corren el triunfo no es el resultado del esfuerzo individual, por denodada que sea sino la consecuencia de una labor colectiva, metódica, perseverante y enérgica”

El general Muñiz al final de su discurso, encarga al alcalde de Lima el Sr. Nicanor Carmona el cuidado del monumento. El alcalde de Lima a su vez, delega la responsabilidad del cuidado e intangibilidad al alcalde de Miraflores. En realidad, la responsabilidad se perdió en el tiempo por que el monumento en la actualidad no existe. La urbanización de la zona, el trazado de las calles y las nuevas edificaciones acabaron por desaparecer el monumento.

A pesar de las pomposas recomendaciones, rápidamente se olvidaron los deberes. No hay monumento, tampoco mausoleo²⁴⁸ El olvido cubrió los ímpetus, los deseos, la gratitud y las responsabilidades A un siglo de su muerte, hay un trabajo pendiente de investigación para rescatar su memoria del olvido, como reconocimiento al significado de su sacrificio.

²⁴⁷ El Comercio lunes 3 de febrero 1912. En la página cuatro de la edición de la mañana, el diario publica íntegramente los discursos de la ceremonia.

²⁴⁸ Los restos reposan en el Cementerio Presbítero Matías Maestro, puerta 4 zona J-5 en el mausoleo de la familia “Julio Tenaud” El mausoleo ha sido saqueado, se encuentra en completo estado de abandono y es usado como depósito. La puerta de reja esta cerrada con cadena y un candado.

JUAN BIELOVUCIC CAVALIE

Nació en Lima el 30 de julio de 1889, hijo del croata Juan Miguel Bielovucic y de doña Adriana Cavalié Le Bihan, por problemas de salud de su padre, a la edad de ocho años por decisión de su madre, viajan a Europa con la finalidad de procurar la salud del Sr. Bielovucic en su tierra natal con el apoyo de sus familiares. La acogida no fue cordial, solo cortés y los problemas de salud del padre se agravaron hasta ocasionarle la muerte. Por decisión de la madre nuevamente, abandonan Dubrovnik mudándose a París a casa de la hermana de la señora Adriana. Finalmente, la familia radicaría definitivamente en esa ciudad donde Juan crece y se educa.²⁴⁹

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 era la aviación generando un problema familiar, piensa en marcharse de casa, alternativa que es desechada luego de un consejo familiar que decide apoyarlo en su aventura. Con dinero familiar y la venta de algunos bienes consigue el dinero para matricularse en la escuela de los hermanos Voisin en Reims, iniciando así el camino de su futuro.

El 10 de junio de 1910 obtiene el brevete N° 87, es el tercer peruano en recibir una licencia (el primero fue Chávez N° 33, el segundo Roberto Martinet N° 78). Proporcionalmente, el número de peruanos en Francia siguiendo el curso de aviador era considerable. Dos factores inciden en esta cifra. Primero el ejemplo de Chávez y segundo, la primacía que alcanzó Francia rápidamente en la fabricación de aviones y en escuelas para aviadores que la convirtió en el centro de la aviación mundial. Mientras algunos peruanos desarrollan sus actividades en los cielos de Europa, en el Perú, las inquietudes aeronáuticas están en plena efervescencia, el general Pedro R. Muñiz, Ministro de Guerra, principal impulsor de la aviación en el Perú, reconociendo 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 la finalidad de emprender acciones y convocar voluntades. Como resultado se crea la Liga Peruana Pro- Aviación.

²⁴⁹ Una bibliografía de Juan Bielovucic puede encontrarse en: Bielovucic Pionero de la aeronáutica castrense. José Zlatar Stambuk, Lima, 1990

En el marco del objeto de la Liga, el 20 de octubre de 1910, el general Muñiz como 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.

La llegada a Lima de Bielovucic es consecuencia de un contrato, como consta en el telegrama de fecha 25 de noviembre con la respuesta:

“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.”²⁵⁰

El objetivo que el general Muñiz tenía previsto con Bielovucic, era traerlo con aviones adquiridos en Francia, luego iniciar exhibiciones aéreas para recaudar fondos y con los recursos solventar una escuela para formar pilotos.

La presencia de Bielovucic en Lima debe entenderse como un trabajo rentado. Para cumplir con los términos del contrato fue necesaria una colecta pública a cargo de la Liga Peruana Pro Aviación, con el general Muñiz a la cabeza, quien a pesar de no contar con el apoyo estatal en un inicio, no cejó en su empeño para superar los inconvenientes y desarrollar la aviación en el Perú.

Indudablemente Bielovucic había hecho de la aviación su profesión y sustento, no gozaba de la posición de Chávez que pudo dedicarse a la aviación como un ideal personal. Por el contrario, Bielovucic tenía derecho a ganarse la vida con su profesión, pero los comentarios resultan pertinentes para entender que estaba cumpliendo un contrato, a la vez que promocionaba la aviación nacional

De acuerdo a su propia versión, el había comprado un Voisin por 20,000 francos en la primera quincena de agosto de 1910.²⁵¹ Un año antes, como consecuencia del cruce del canal de La Mancha en julio de 1909, el capitán Windham del ejército británico reflexionaba sobre la vulnerabilidad de Inglaterra, que ante la capacidad de los aviones,

²⁵⁰ De la Jara Ob. Cit. p. 374

²⁵¹ Id. p. 194

había perdido la ventajosa condición de isla. Windham comparaba un Bleriot de 7,500 francos y un acorazado 50 millones de francos, con ese dinero podría comprar 7,000 aviones y cada uno puede llevar dinamita para volar un acorazado.²⁵²

Otra versión referencial sobre los costos tenemos en la entrevista al coronel Félix D'Andre, miembro de la misión francesa, publicada en el diario La Prensa del 8 de setiembre de 1910. En ella, entre varios temas militares destacando la importancia de la aviación para el Perú, menciona que un avión Demoisselle Santos Dumont, cuesta 6,000 francos; un Bleriot 12,500 francos,²⁵³ un Farman 25,000 francos. Concluye que cuatro Farman sólo costaría 100,000 francos, el equivalente a 40,000 soles en moneda nacional. El equipamiento de los aviones con instrumentos elementales era el mismo, un tacómetro para las revoluciones de motor y una brújula. Con sus argumentos, el coronel D'Andre quería demostrar que contar con aviones para la defensa nacional económicamente no era un problema.

Martini también toca el tema de los costos cuando menciona desconocer cuánto pagó Chávez al piloto Hubert 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).²⁵⁴ Señala también Martini las condiciones del contrato de Bielovucic con el general Muñiz y las califica: “Le condizioni, per quanto chiaramente asorbitanti, furono accettate”²⁵⁵ que además, debía ser pagada antes de viajar a Lima. En relación al general Pedro Muñiz, Alfonso Quiroz lo menciona como un miembro del Partido Constitucionalista del general Cáceres, que en 1909 persuadió para mantener el uso del fusil Máuser como arma oficial del ejército, en contra del propósito de reemplazarlos por los fusiles Arizaka japoneses.²⁵⁶

²⁵² De Montoto Ob. Cit. p. 234

²⁵³ 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.

²⁵⁴ Martini Ob. Cit. p. 91

²⁵⁵ Id. p. 277. Las condiciones por cuanto claramente exorbitantes, fueron aceptadas. Traducción: Lévano Gutiérrez Paulo Fernando

²⁵⁶ 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 Cáceres who symbolizes cynical corruption and absence of any moral sense”

En total, de acuerdo el contenido del telegrama, con la salvedad que expresa “hasta la cancelación del contrato”, Bielovucic recibía 75,000 francos²⁵⁷ por venir a Lima, fuera del precio de las dos aeronaves que vendería al término del contrato. La suma era el equivalente a tres Farman según la conclusión del coronel D’Andre, o tres Voisin de los que el mismo Bielovucic compró (60,000 frc.), quedándole un saldo de 15,000 francos para comprar un Bleriot de 12,500 francos al precio de D’Andre y un saldo de 2,500 francos a favor, que podría ser empleado en repuestos para respaldar la operación por un número determinado de horas de vuelo. Otra alternativa con 75,000 francos permitía comprar seis Bleriot a 12,500 francos (D’Andre).

Abonada la suma convenida, Bielovucic partió de Cherbourg en el Normandie el 11 de setiembre de 1910, en Panamá cambio al vapor Ucayali.²⁵⁸ Lo acompañaban el piloto Henry Chailley y el mecánico Pierre Schruck. Una vez en Lima, el 8 de enero de 1911 es recibido con una apoteósica bienvenida en el Callao por el Aero Club Callao, desfile con banda de músicos del colegio Salesiano, banda del ejército, bomberos y delegaciones. En Lima, la recepción está a cargo de la Liga Peruana Pro-Aviación siguiendo un programa que incluye columna de honor con la Caballería de la Escuela Militar, banda de gendarmes, delegaciones, comisiones y luego del saludo al Presidente de la República y Alcalde, un cortejo de honor lo acompaña hasta la Av. La Colmena, lugar de residencia (hoy Av. Nicolás de Piérola).

Las ceremonias naturalmente, con los correspondientes rimbombantes panegíricos en decimonónicos discursos:

“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.”²⁵⁹

Se instala con todo el material en una zona del Hipódromo de Santa Beatriz (actual Campo de Marte), alquilado por la Liga al Jockey Club con hangares, personal y todas

²⁵⁷ De la Jara en la p. 520 de su Ob. Cit. transcribe la carta del general Muñiz al ministro de Guerra y Marina, recordándole que el contrato de Bielovucic asciende a Lp. 3,000.0.0, que al cambio de la época correspondía a 75,000 francos (Boloña Carlos Políticas Arancelarias en el Perú 1880 – 1980 Instituto de Economía del Libre Mercado Lima 1994. Anexo de Tablas)

²⁵⁸ De la Jara Ob. Cit. p. 277. De la jara en su Ob. Cit. p. 375, menciona que partió de “San Nazario en la fecha indicada” (sic), sin señalar fecha.

²⁵⁹ Fragmentos del discurso del Sr. Francisco de Rivero representante del Aero Club Callao (de la Jara Ob. Cit. p. 461)



De izquierda a derecha: Bielovucic acompañado por el general Muñiz, Felipe Chavez y Carlos Tenaud en la Plaza de Armas de Lima, en ocurrencia de la llegada del primero.
(Fuente: *El Comercio*)

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. En el lugar, en menos de 24 horas arman el primero de los dos Voisin traídos desde Europa, dejándolos listo para la prueba, eran las 4 de la tarde del 14 de enero de 1911.²⁶⁰

El primer vuelo oficial fue programado para el día siguiente, con la asistencia del presidente de la república Augusto B. Leguía, 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 su Junta Directiva.

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

Los días posteriores continuaron con los vuelos promocionales.

- 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)

El 28 de enero, Bielovucic tiene un incidente con el avión por falla en la alimentación de combustible que es informada por El Comercio. En la misma nota publica además, que ante rumores de antagonismo de la Liga con Tenaud, una comisión de amigos de Tenaud integrada por los Srs, Secada, Pezet y Bernales conversa con el general Muñiz. El general Muñiz en su condición de presidente de la Liga manifiesta que no ha dado el

²⁶⁰ Zlatar Ob. Cit. p. 119

menor paso de hostilidad y por el contrario, expresa el deseo de favorecer su trabajo acordando que los espectáculos se realizarán en días diferentes, más un compromiso de otorgarle facilidades en el hipódromo de Santa Beatriz, con la única condición de entregar el 10% de la recaudación al Jockey Club, e iguales condiciones cuando Bielovucic visite Limatambo.²⁶¹

Entre los vuelos de promoción no faltaron las mujeres que no estuvieron al margen en los orígenes de la aviación. Si bien no como pilotos aviadores, la curiosidad de algunas intrépidas damas impulsó la voluntad de subirse al avión y emprender la aventura. El viernes 3 de marzo de 1911 cuando los vuelos de Bielovucic se habían convertido algo habitual en Lima, algunas señoritas limeñas volaron sobre el hipódromo de Santa Beatriz acompañando a Bielovucic. Los vuelos se iniciaron a las 9 de la mañana, la primera fue María Caridad Agüero Bracamonte, en el segundo vuelo subió su hermana María Laura, el tercer turno le tocó a María Luisa Guislain y de Roubaix, para concluir la mañana emprendió vuelo Ana Navarro Mar.

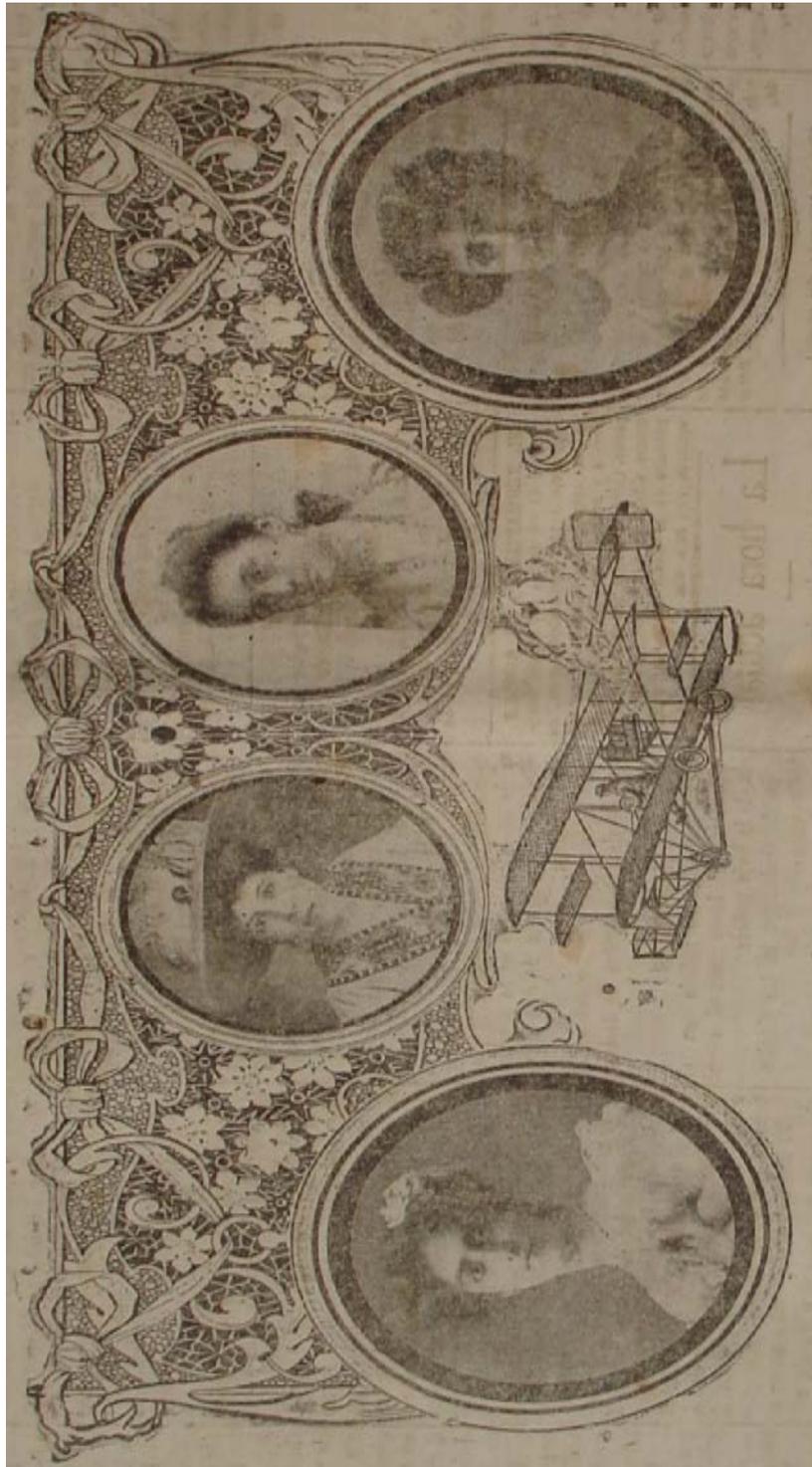
El Comercio las entrevistó y comentaron que llegaron tarde (las esperaban desde las 7.30 am), por pretextar el acostumbrado paseo a los baños de la punta como excusa para ir a volar. Una de ellas contó sus experiencias: “Delicioso; es una sensación inimaginable; el aspecto que contemplado desde la altura ofrece al público; es muy hermoso; al descender se deja sentir una intensa impresión. Lo único malo en esto son nuestras familias, como no sabían nada van que a sorprenderse y de seguro han de reñirnos”²⁶² Fueron cuatro las damas que registran su experiencia producto de una travesura, apareciendo fugazmente en la historia.

El 4 de marzo de 1911 se inaugura en el hipódromo de Santa Beatriz la Escuela Nacional de Aviación, designando como su director e instructor a Juan Bielovucic, e iniciando las primeras clases teóricas, los días siguientes los vuelos de instrucción. El 29 de marzo se trasladan a un campo habilitado en la Mar Brava,²⁶³ reiniciando las actividades el 9 de abril hasta la suspensión por el término del contrato con Bielovucic y su equipo.

²⁶¹ El Comercio lunes 30 de enero de 1911 edición de la mañana p. 2

²⁶² El Comercio viernes 3 de marzo 1911 edición de la tarde. Titular

²⁶³ El campo de aterrizaje es gestionado y habilitado por el Aero Club Callao con el apoyo de la Bomba Italia, Perú N° 1 y el Batallón de Ingeniería del Ejército.



Arreglo fotográfico de época de las primeras damas limeñas que volaron con Bielovucic; de izquierda a derecha María Caridad de Agüero Bracamonte, María Luisa Guislain de Roubaix, Ana Navarro Mar y María Laura de Agüero Bracamonte. (Fuente: *El Comercio*)

Bielovucic por decisión del gobierno como reconocimiento a su labor, recibe la clase de alférez del Ejército. Al término del contrato le concedieron grado de sub-teniente de reserva del Ejército y el nombramiento de Agregado Militar Ad-honorem a nuestra Embajada en Francia.²⁶⁴ Emprende el viaje de regreso a Europa despidiéndose mediante nota en los periódicos con fecha 11 de abril, atribuyendo como causa “las circunstancias anormales para la ciudad.”²⁶⁵ Al retirarse, por el corto plazo del contrato y el número de alumnos (12), ninguno pudo terminar su instrucción y quedar calificado como piloto, menos aún como instructor para continuar con el relevo.²⁶⁶

En cuanto a las aeronaves, dejaba un Voisin accidentado y sin repuestos.²⁶⁷ 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.”²⁶⁸

La costosa aventura había terminado, ni un día más, ni una hora más, ningún piloto, ninguna aeronave.²⁶⁹ La alternativa costada por el Estado estaba postrada (Tenaud), la

²⁶⁴ Por no ser un tema directamente vinculado con el eje central de la tesis, 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, del carácter político más que meritario, porque su actividad correspondía a un contrato comercial.

²⁶⁵ Las circunstancias anormales que menciona aluden a las turbulencias política por las elecciones parlamentarias (Basadre 2005 T 12 p. 259). El plazo del contrato fue por tres meses.

²⁶⁶ La partida de Bielovucic, la negativa de postergar su retorno por compromisos adquiridos en Europa y la total destrucción del avión adquirido por la Liga, genera reuniones que no llegan a concretarse en acuerdos. Las negociaciones pasan a planteamientos por escrito que concluyen con la aceptación por Bielovucic de la propuesta de la Liga, firmada por su secretario el Ing. Paulet. En resumen, la Liga recupera el pago del avión, devuelve los restos, más los repuestos comprados, cancela los saldos del contrato, cede las 600 Lp. adelantadas por el avión y todo vuelve a fojas cero. Las propuestas y la carta de la Liga esta publicada en El Comercio 12 de abril de 1911. Edición de la tarde p. 3

²⁶⁷ Variedades 18 de febrero 1911 N° 155 p. 207. El artículo menciona que durante un vuelo de instrucción el motor dejó de funcionar y en el aterrizaje forzoso se destruyó un ala y la hélice.

²⁶⁸ De la Jara Ob. Cit. p. 535

²⁶⁹ Id. p. 608 De la Jara expresa que al fundarse el Aero Club de Lima, sólo contaban con dos aviones, uno de Montero y el otro de Burga. Bielovucic trajo dos Voisin y a su partida quedo uno accidentado, el otro se lo llevó de regreso. Como no había dinero, no dejó el otro avión con dos asientos. Según informa El Comercio en su edición de la mañana del 3 de marzo 1911, el avión que se destruyó tenía un adelanto pagado con un cheque por 600 Lp. equivalente a 15,000 francos.

aeronave pagada por la Liga destruida.²⁷⁰ Mal comienzo, dura lección, el cercano sacrificio de Chávez con su ejemplar conducta parecía un eco que se alejaba.

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

“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 vio 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.”²⁷¹

Al declararse la I Guerra Mundial, Bielovucic se incorpora como soldado raso en el ejército francés, en el transcurso alcanza el grado de sub-teniente y es felicitado por su desempeño en la escuadrilla M.S. 26, con fecha 27 de agosto de 1915. Previamente, con fecha 14 de agosto de 1915 fue inscrito en la Legión de Honor como Caballero por haber cumplido numerosas y difíciles misiones, además de ejecutar peligrosas misiones de reconocimiento. Con fecha 11 de julio de 1930 mediante decreto de Presidente de la República Francesa, es nombrado miembro de la Orden Nacional de la Legión de Honor 2° grado de oficial, como “Piloto Aviador”

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. El niño se ha 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.

²⁷⁰ El Comercio en la edición de la mañana del lunes 10 informa que el domingo 9 se realizó el último festival como despedida de Bielovucic. La Liga autorizó el uso del avión y le cedió la taquilla para completar el pago del contrato. A las 5 p m. cuando se efectuaba la carrera de despegue del último vuelo llevando al capitán francés Ligh, durante el despegue, el avión cayó a tierra y se escuchó una fuerte detonación. La aeronave quedó completamente destrozado, pero Bielovucic y el pasajero quedaron ilesos. El Comercio 10 de abril de 1911. Edición de la mañana p. 1

²⁷¹ Zlatar Ob. Cit. p, 299 Tomado de Pearson Magazine. La misma referencia encontraremos en de la Jara Ob. Cit. p. 582 Igual en la revista Variedades Año IX 3 de agosto 1913 N° 283 p. 2481

La solicitud sigue su trámite y con Resolución Suprema del 7 de abril de 1930 se le confiere 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.”²⁷²

Siete años después, en 1937, durante el gobierno del general Benavides por encargo de Congreso, Bielovucic retorna al Perú. En esta oportunidad, al conocer de su presencia, el Cuerpo Aeronáutico a propuesta del Comandante General de Aeronáutica, le otorga la “Cruz Peruana de Aviación de Primera Clase” y el gobierno por Resolución Suprema lo nombra en comisión Ad-Honorem a Europa para el estudio los adelantos en materia aeronáutica.²⁷³

Finalmente, 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 regresa a Francia y 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 Neully, Francia.²⁷⁴

JUAN RAMÓN MONTERO MAYERHÛBER

El Sr. Manuel Montero y Elguera, su esposa la Sr. Emilia Mayerhûber y su familia, residían en Londres por la misión oficial que desempeñaba el Sr. Montero en representación del gobierno peruano. Paralelamente se ocupaba de actividades relacionadas con la minería, atendiendo negocios personales. Durante la estadía de la

²⁷² Zlatar Ob.Cit. pp. 368 a 372

²⁷³ Id. pp. 373 a 376

²⁷⁴ Id. p. 309

familia en Londres nace su hijo Juan Ramón Montero Mayerhüber un 26 de junio de 1890.²⁷⁵

La familia regresa a Pisco terminada la misión, 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. En su discurrir por el mundo recalca en Francia y siguiendo a Chávez, ingresa a la escuela de Bleriot en Pau a inicios de 1912 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, Martinet²⁷⁶ y Tenaud. Una vez calificado, participa en diferentes eventos de Francia y Estados Unidos ganando experiencia y alternando con lo mejor del mundo. El 16 de diciembre de 1912 retorna al país en el vapor Palena, con 22 años, acompañado de su mecánico francés Marcelo Tournier graduado en la Escuela de Aviación Nieuport, su monoplano Bleriot²⁷⁷ adquirido con erogaciones de sus amigos 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 como presidente de la Liga en receso, convoca una reunión para el 7 de diciembre en la Sociedad de Ingenieros para tomar acuerdos con relación a los fines de la Liga.

²⁷⁵ De la Jara lo menciona como Juan Ramón, pero en la Primera Junta Directiva del Aero Club del Perú y el programa del festival aeronáutico del 12 de enero de 1913 figura como Ramón (de la Jara Ob. Cit. pp. 542, 547 y 608). En otras páginas indistintamente lo cita como Ramón o Juan Ramón.

²⁷⁶ Roberto Martinet nacido en Ancón el 24 de diciembre de 1885, llegó a ser capitán en la Primera Guerra Mundial (de la Jara Ob. Cit. p. 237). No se ha encontrado mayor información de su regreso al Perú, pero por detentar grado militar en la guerra, se presume que tenía la nacionalidad francesa por los padres.

²⁷⁷ De la Jara Ob. Cit. p. 543, 546. Datos biográficos de Montero y descripción de su avión. De la Jara denomina con el N° 9 el avión de Montero. Esta numeración 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.

A Montero lo recibe el Ing. Rodolfo Zapata, miembro de la Comisión de Reorganización de la Liga, esta vez ya no hay ceremonias, bandas de músicos, ni encendidos discursos. En su lugar, la gente espontáneamente a lo largo del camino le tributa una calurosa bienvenida. El entusiasmo por la aviación renace. Protocolarmente visita, acompañado de una comitiva de la Liga, al Presidente Billinghamurst, 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 el apoyo para reiniciar los vuelos en la escuela de Bellavista, y 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, realiza su primer vuelo a las cinco de la tarde, sobrevuela Bellavista, el Callao y la isla de San Lorenzo y al cabo de veinte minutos aterriza recibiendo la aclamación de los asistentes al evento y los vecinos que se agolparon en el lugar, entre los cuales se encontraban los cadete de la Escuela Naval.

El 30 de diciembre repite el vuelo por corto tiempo limitado por la neblina. El 2 de enero, ya con la presencia del presidente de la República, su comitiva oficial y el numeroso público congregado, realiza maniobras sobre el aeródromo con la finalidad de que las autoridades puedan apreciar las posibilidades del progreso de la aviación con miras a reabrir la escuela. Posteriormente se programaron y realizaron espectáculos el 9 y el 12 de enero en el hipódromo de Santa Beatriz, alternando con las carreras de caballos y 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.

En Pisco, la familia era propietaria de la hacienda Caucato y ello motivo a Montero a preparar el raid hacia ese destino. Con dicho propósito y la colaboración de la Sociedad Geográfica, 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 encargado de la preparación del aeródromo en Cañete y a su mecánico Tournier, que se quedaría en Lima, le encarga mantenerse

listo para acudir en su auxilio con los repuestos necesarios si se requirieran durante el trayecto.

El plan de vuelo inicial comprendía dos días para dos etapas, la primera Lima – Cañete aterrizando en las pampas de Imperial para el reabastecimiento de combustible, luego proseguir a Chincha, localidad en donde pernoctaría. Al día siguiente continuaba con el tramo a Pisco.

El 11 de marzo despegó del campo de Bellavista para sobrevolar La Punta y el Callao, luego dirigirse a Lurín. A las 09:02, luego de cuarenta y cinco minutos de vuelo aproximadamente aterriza en Chilca.²⁷⁸ En la tarde continua el vuelo, pasa por Mala a las 16:35 y después de una hora de vuelo aproximado (17:35), cerca a Cerro Azul, el motor presenta problemas por dos bujías quemadas,²⁷⁹ que lo obligan a buscar un lugar apropiado en la cercanía, como consecuencia, aterriza en Pampa Lobos a la altura del kilómetro 127 de la actual autopista al sur, cerca de Cerro Azul.

Por la hora avanzada deja el avión en Pampa Lobos y duerme en Cerro Azul. Reparado el desperfecto, el jueves 13 a las 08:00 cuando se eleva durante el despegue, siente una fuerte trepidación y el avión cae rompiéndose la hélice. El piloto queda ileso pero la hélice inservible. Luego de las comunicaciones pertinentes, el mecánico Tournier sale del Callao por barco la tarde del viernes 14 con los repuestos.²⁸⁰

El domingo 16 vuela sobre Cerro Azul probando los trabajos de reparación y permanece hasta el 19 que continúa a las Pampas de Imperial en Cañete. Realiza vuelos de demostración y recién el 22 de marzo a las cinco de la tarde despegó para Chincha, aterrizando luego de cincuenta y cuatro minutos de vuelo en la Pampa de Ñoco. Nuevamente por la expectativa del aeroplano, su estadía en esa localidad se prolonga

²⁷⁸ De la Jara 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 atmosfera. 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, en consecuencia turbulencia, o en su defecto neblina que disminuye la visibilidad. Montero debe haberse sentido preocupado por el excesivo movimiento o previsible dudas para la orientación y decidió aterrizar en Chilca. Afirmamos esta versión porque sin auxilio de ninguna naturaleza, poco después prosiguió el vuelo hacia Cañete.

²⁷⁹ El Comercio 14 de marzo de 1913

²⁸⁰ El Comercio 14 de marzo de 1913

hasta el 24 que continúa a Pisco, aterrizando en la hacienda Caucato. El 25 prosigue con las exhibiciones en la hacienda para que los pobladores y trabajadores por primera vez puedan apreciar el vuelo de una aeronave, sus maniobras y evoluciones.

El Comercio del 8 de abril de 1913 en la edición de la mañana con el título de “Llegada de Montero a Pisco”, publica la noticia del diario El Tiempo de Ica que daba cuenta del “ahí está” del avión de Montero a las 16:35 del 7 de abril para aterrizar en la Pampa de San Andrés en Pisco. El público estimado que presenció el arribo eran 2,000 personas. Las demostraciones que tenía programadas se suspendieron por la llegada de los vientos denominados “Paracas” (polvo salitroso que impide la visión y cubre como un manto toda la zona). El arribo es festejado con una gran reunión, alegre y prolongada.

Las autoridades y amigos organizan una velada para hacerle entrega de una medalla de oro en el Teatro Solís, pero como Juan Ramón se había regresado a Lima, la medalla es entregada a su hermano Manuel.²⁸¹ El raid Lima Pisco, fue el primero de mayor distancia en Sudamérica.

El 12 de abril, Montero sale del Callao hacia Pisco en el vapor Pachitea para traer su Bleriot. Las exhibiciones que tenía programadas por contrato en Arequipa, Chiclayo y otras ciudades del Perú, e Iquique y Bolivia en el extranjero, fueron canceladas. Los compromisos con el Presidente de la República y el Ing. Rodolfo Zapata representante del Gobierno, también quedaron suspendidos²⁸²

La última noticia sobre un vuelo de Montero lo registra El Comercio del 31 de mayo de 1913, edición de la mañana. Montero había salido el día anterior (30 de mayo) a las 5 p.m. desde el aeródromo de Bellavista, cuando se encontraba sobre la huaca de Chacra Ríos (Mateo Salado), el motor presentó interrupciones en el funcionamiento por un tubo obstruido, obligándolo a vuelo planeado hasta alcanzar un potrero en Mirones. Como consecuencia terminó con una de los trenes de aterrizaje roto.²⁸³

²⁸¹ El Comercio 9 de abril de 1913 edición de la mañana

²⁸² El Comercio, 13 de abril 1913

²⁸³ El Comercio 31 de mayo de 1913 edición de la mañana.



Composición fotográfica de época, en las que se aprecian las medallas de Juan Ramon Montero por llevar a cabo exitosamente el primer raid Lima – Pisco; en la parte inferior se ve un despegue de Montero desde Chincha. (Fuente: *Variedades*)

La breve, ejemplar y fructífera carrera de aviador de Juan Ramón Montero Mayerhüber llega a su fin por presiones familiares, que ante los riesgos y el peligro constante que representa las actividades aéreas le expresan sus temores y lo persuaden de no continuar. Sin embargo, Montero no se desliga de la aviación. Integra la primera Junta Directiva del Aero Club del Perú como integrante de la Comisión Técnica y dona su Bleriot al Aero Club. Junto con su familia participa con el 25% del aporte para comprar un avión y entregarlo a la aviación militar con el nombre de Pisco, como regalo de la provincia para el desarrollo de la nueva arma en defensa de la patria.

A solicitud de la Liga Peruana Pro Aviación mediante memorial, con Decreto de fecha 11 de julio de 1913, el presidente Billinghurst aprueba la creación de la escuela de pilotos aviadores bajo administración de la Liga y asigna una partida presupuestal para su funcionamiento de 5,500 Lp. Juan Ramón Montero es designado como director de la escuela. La aprobación del Decreto está relacionada con el nombramiento del Contralmirante Melitón Carbajal, integrante de la junta directiva de la Liga como Ministro de Guerra y Marina, el 17 de junio del mismo año. El flamante ministro hizo realidad la creación de la escuela, pero la participación del Estado no fue decisiva. Los fondos nunca fueron transferidos. El 4 de febrero de 1914 el presidente Billinghurst es derrocado por un movimiento de diputados y militares. Después de un año de la firma del Decreto, por la suma, el gobierno entregó bonos del tesoro. En conclusión, la escuela no paso de 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, el comandante general de la FAP impuso las “Alas de Oro” y el brevet de piloto Honoris Causa a Juan Ramón Montero Mayerhüber, como reconocimiento por su aporte a la aviación nacional. Fallece en Lima el 12 de enero de 1964 a la edad de 73 años.²⁸⁴ Luego el olvido cubriría con su manto al hombre, la gesta, su aporte, la historia y la memoria.

²⁸⁴ En la partida de defunción ubicada en la municipalidad de Breña, figura como domicilio la Av. Arica 1920 y estado civil soltero. El lugar actualmente es un local comercial de venta de lubricantes y artículos afines. Sus restos reposan en el cementerio El Ángel, pabellón San Arturo nicho 48C. Carece de lapida y luce abandonada.

LA CONSTRUCCIÓN DE AVIONES

No sólo fue exclusividad de los pilotos aviadores dejar su legado en los albores de la aviación nacional, incipientes muestras de iniciativas para la fabricación, en una etapa que la tecnología era aún rudimentaria, también encontramos en los orígenes. Como primer intento, una curiosa nota pública El Comercio en 1897, informando que el capitán Alberto Paulsen del Ejército, se presentó al Ministerio de Fomento para describir con planos y estudios un “Torpedo Aéreo” El material sería de acero y aluminio con una forma de cigarro, pero algo aplastado. Las medidas que constan son de 1 metro con 20 centímetros de largo, 55 centímetros de ancho y 30 centímetros de alto. La carga útil considera 20 libras de dinamita.²⁸⁵

El Comercio también, en su edición del 15 de agosto de 1910, informa que el señor Alejandro Saudí, presentó una propuesta explicada dos meses antes de la batalla de Miraflores a Piérola. La propuesta consistía en una máquina aérea para navegar con viento de popa, arrojar bombas a barcos chilenos en la bahía volando por la Isla San Lorenzo. De estos dos primeros casos no existe prueba gráfica, sólo la nota periodística.

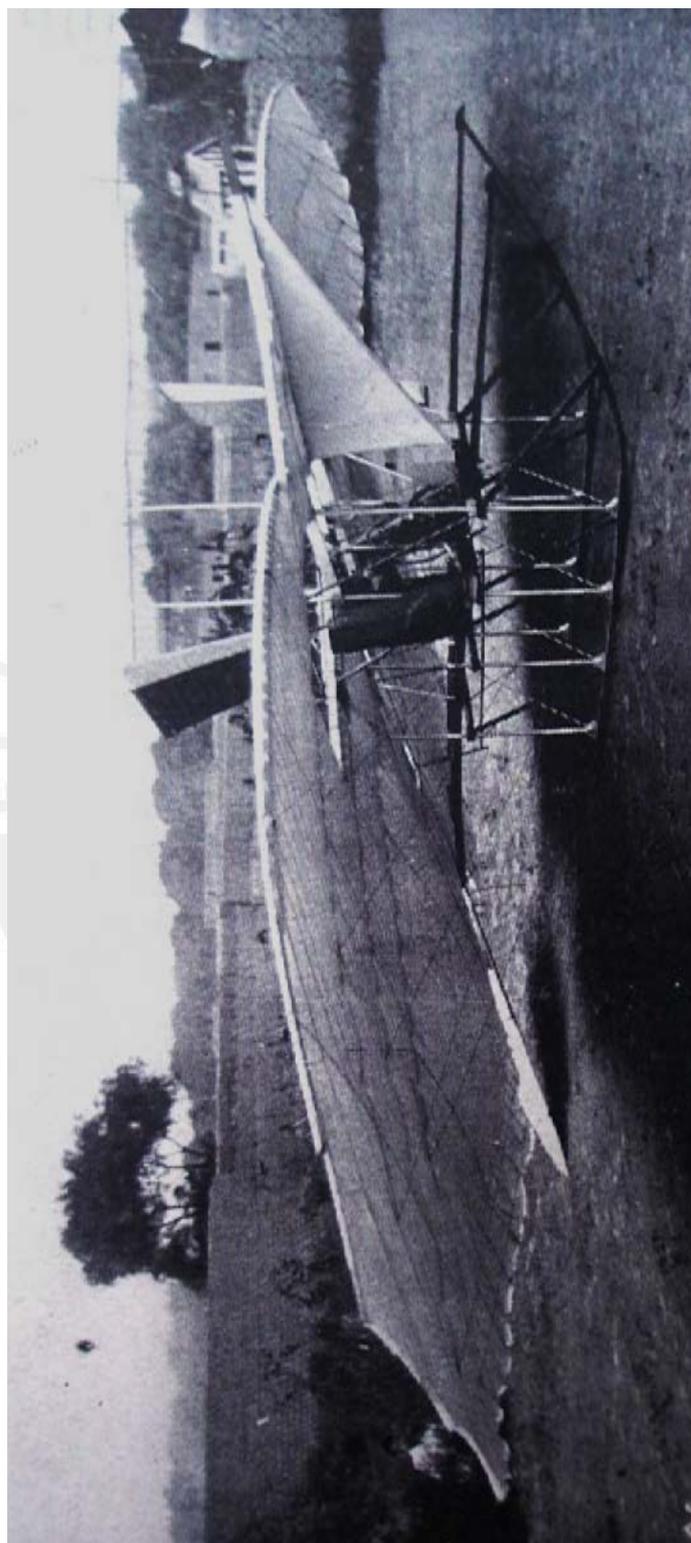
El tercer intento es el de Carlos Tenaud, que fabrica en los talleres de la Escuela de Artes y Oficios un monoplano de su propio diseño imitando en la forma y en el movimiento de la cola, a las aves. La construcción la llevó a cabo entre fines de 1908 e inicios de 1909 pero carecía de motor. Tenaud fracasó en el intento de hacerlo volar²⁸⁶.

La novedad del nuevo descubrimiento despierta la imaginación y aparecen diversos espontáneos con más voluntad que conocimiento Uno de ellos, Adrián Solórzano, joven mecánico limeño radicado en Tacna, que fabrica un pequeño modelo de un biplano que merece comentarios de la revista Variedades: “(...) cualquier que fuera el resultado, la labor está por encima de ironías y chirigotas por ineptos, nuestras satisfacciones por el esfuerzo”²⁸⁷

²⁸⁵ El Comercio 27 y 29 de noviembre 1897

²⁸⁶ Ilustración Peruana Año I 4 de abril 1909 N° 7 p. 146

²⁸⁷ Variedades Año VI 10 de setiembre 1910 N° 132 p. 1128. El comercio del 3 de enero de 1911 menciona que Solórzano tiene 25 años y radica en Tacna desde 1909 y ha traído su modelo a Lima equipado con motor de cuerda de reloj, movido por energía eléctrica.



Tenaud posando en su monoplano. (Fuente: *Ilustración Peruana*)

El Comercio²⁸⁸ publica noticias en el mismo sentido. El invento de un aeroplano por un sacerdote jesuita en Chiclayo, un Sr. Cervantes en Arequipa y Oscar Insua, un joven ingeniero chalaco que presenta su modelo al director de la Escuela de Artes y Oficios Ing. Pedro Paulet M. Con opinión favorable de este último, consigue una beca del gobierno con fecha 2 de junio de 1911, para estudios de aviación en Francia y del modelo convertido en avión, no se supo más.²⁸⁹ También el sargento mayor Teodomiro Augusto Gutiérrez que:

“(…) ha logrado según manifiesta un mecanismo sencillo, que cuesta poco dinero; gran tamaño, con un motor que no necesita bencina ni similar energía poderosa, es como el huevo de Colón por su sencillez y facilidad. Tiene un mecanismo de ascenso, descenso y viraje sencillo, equipado con paracaídas que puede estar en el aire todo el tiempo que quiera y alcanzar una velocidad tan grande como lo exige el evento”,²⁹⁰

Rómulo Burga, un peruano radicado en Inglaterra,²⁹¹ en 1912 diseñó y construyó un aeroplano que fue enviado al Perú consignado al Ministerio de Guerra y Marina. El ministerio puso el monoplano a disposición de la Liga Pro Aviación para ser armado y probado por el Sr. Teófilo Durand, piloto graduado en Francia. Aparentemente, la demora en cumplir con el encargo inspiró la desconfianza de los directivos de la Liga y las pruebas fueron canceladas.²⁹²

Tiempo después, cuando el Ing. Burga ya estaba en Lima en 1915, el ministerio de Guerra y Marina lo autoriza para que a bordo del buque Constitución organice la estación de hidroaviones y una escuela para pilotos, contando con el monoplano de su propiedad enviado desde Inglaterra. Su avión entonces, había que transformarlo en hidroavión y además carecía de motor. Nuevamente la falta de recursos para costear estas necesidades hizo naufragar el proyecto.

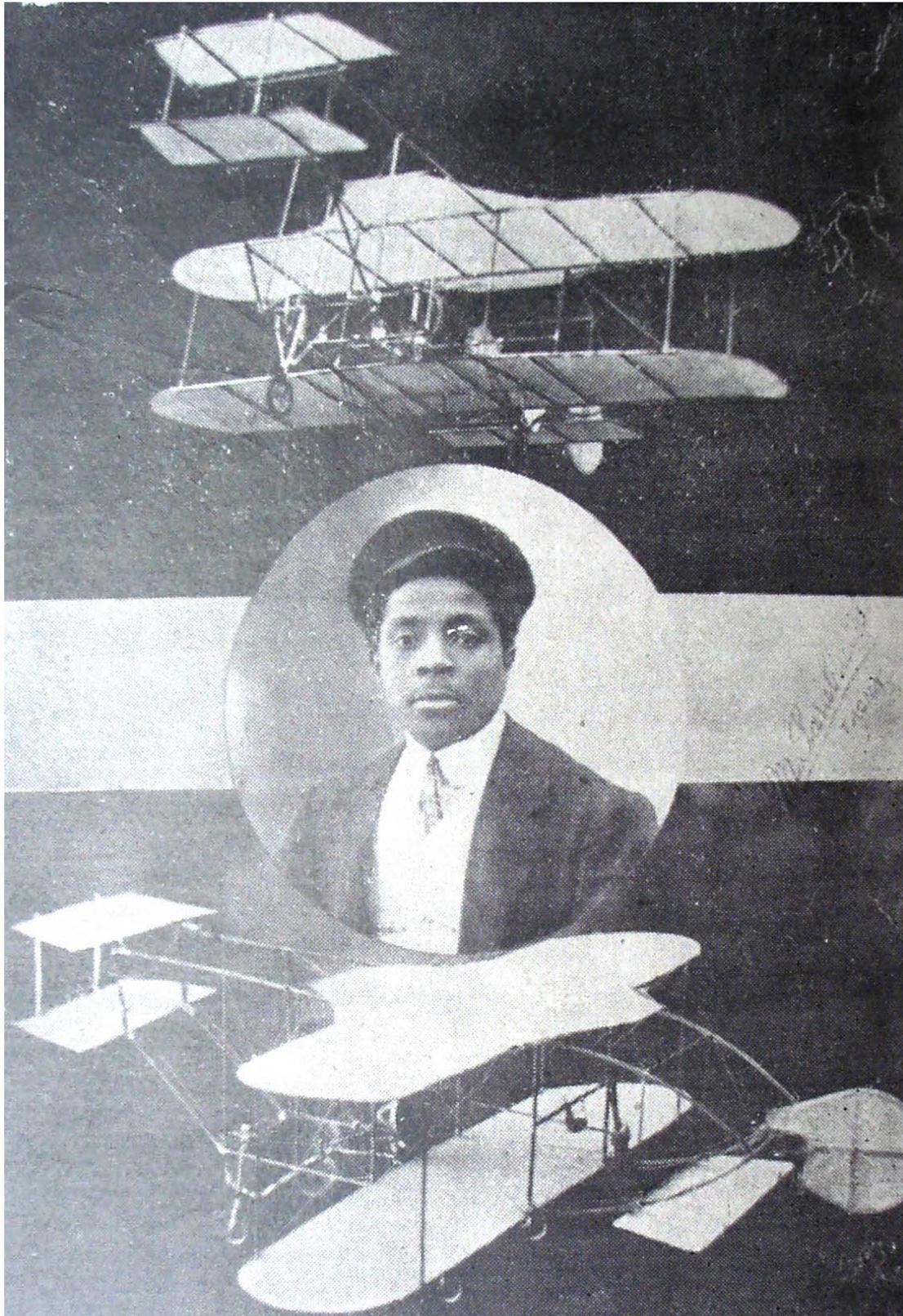
²⁸⁸ El Comercio 5 de diciembre 1910

²⁸⁹ De la Jara Ob. Cit. p. 399

²⁹⁰ El Comercio 28 de enero de 1911 edición de la mañana p. 2. El mismo diario en su edición de la tarde del 30 de enero, publica la carta del mismo sargento mayor como Jefe Provincial de Canas, pidiendo su cambio a Lima para mostrar su invento. Indudablemente no convenció, tanta maravilla no podía ser cierto.

²⁹¹ Variedades Año VIII 28 de diciembre 1912 N° 252 p. 1542

²⁹² De la Jara Ob. Cit. p. 567



Composición fotográfica de Adrián Solórzano con el modelo de su biplano (Fuente: *Ilustración Peruana*)

La revista Variedades también da cuenta que el Sr. Ricardo Montoya construyó un pequeño modelo de aeroplano.²⁹³ Otros casos menciona de la Jara al respecto. Un monoplano con características similares al Bleriot, construido en 1912 por el capitán de corbeta ingeniero Ricardo Figueroa San Miguel en Huánuco. El Sr. Julio Fernald, que entregó los planos de un modelo “Aéreo Tandem” a la Liga Pro Aviación para estudio. También a la Liga, el joven Alfredo Narvarte presentó un modelo de biplano. Mariano Aguilar Pastor construyó un modelo de aeroplano en la Escuela de Artes y Oficios que fue mostrado al Presidente Billinghamurst y convencido lo envió a estudiar a Europa, a la Escuela de Etampes.²⁹⁴ Luis Lores mostró un modelo de aeroplano en las oficinas de El Comercio: “(...) un aeroplano de su invención, modificación de modelos actuales con plegamiento de las alas (...).”²⁹⁵

Un misterioso Sr. Alberto Valenzuela describe su modelo de avión que imita a las aves: “(...) combinación de planos horizontales y verticales, timones y mecanismos que se deslizan horizontalmente, cortando el aire con una quilla que lleva en la parte inferior de las alas. Mi seguridad preventiva me impide la descripción exacta de los planos.”²⁹⁶

A fines de 1910, planeadores de diseño elemental también fueron fabricados y algunos hasta 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. Enrique Odriozola, Manuel Santa María y el teniente Máximo Lagos Fuentes, experimentaron en la pampa de Pamplona. Los planeadores fueron construidos por un Sr. Cilloniz.²⁹⁷ Manuel Angosto y Andrés Barbe también construyeron y volaron sus artefactos. En enero de 1911, en el mismo planeador construido por Barbe volaron Cesar Morales, Carlos Freundt, y Eliseo Bellina. Estos últimos vuelos fueron realizados en la isla San Lorenzo.²⁹⁸

En todos estos intentos convertidos en planos, modelos o prototipos, más eran las voluntades personales que el conocimiento. Ninguno de ellos tuvo algún resultado

²⁹³ Variedades Año IX 1 de marzo 1913 N° 261 p. 1826

²⁹⁴ El Comercio 3 de mayo de 1913 edición de la tarde.

²⁹⁵ Id. 15 de junio de 1913

²⁹⁶ El Comercio 5 de agosto de 1913 edición de la tarde.

²⁹⁷ Variedades VI 17 de diciembre 1910 N° 146 p. 1562. El Comercio del 16 de marzo de 1911 edición de la mañana p. 3 informa que el planeador del teniente Lagos, fue construido en la carpintería del señor Felipe L. Vargas

²⁹⁸ De la Jara Ob. Cit. p. 392 a 396

positivo que sirviera como experiencia a otros, el empirismo era la regla general. El conjunto de ellos fueron la suma de proyectos individuales, huérfanos de una política de Estado que reuniera el esfuerzo común para obtener resultados. Quizás la motivación fueron las becas al extranjero que cándida o interesadamente otorgaba el gobierno.

EL ESPIRITU COLECTIVO

La colectividad nacional se mantenía al tanto de los progresos de la aviación en el mundo, y a falta de una política integradora y promotora, los incipientes espíritus aeronáuticos se iban juntando para formar las primeras sociedades con la finalidad de promocionar la aviación. A las iniciativas se sumaron las voluntades para concretarse en asociaciones, con el único objetivo de hacer realidad la aviación en el Perú.

LA LIGA PERUANA PRO AVIACIÓN

Los triunfos de Chávez alientan los ánimos que se concretan en una primera reunión el 27 de setiembre de 1910 a las 3 p.m. en el local de la Sociedad de Ingenieros. El presidente de la Sociedad, Don. Ricardo Tizón y Bueno, ofreció el local para todas sus actividades.²⁹⁹

La reunión estuvo presidida por el General Cesar Canevaro y como único punto de la agenda tenían la fundación de la Liga Peruana Pro Aeronavegación y la elección de la directiva. Entre los asistentes se encontraba el general Pedro Muñiz, general Juan Martín Echenique, Dr. José Matías Manzanilla, Dr. Federico Villareal, Ricardo Palma, Dr. José de la Riva Agüero, Ing. Pedro Paulet, entre otros. Como el primer presidente fue elegido el general Muñiz y los estatutos aprobados establecieron una junta directiva de 41 miembros.³⁰⁰

El impulsor y principal gestor de la fundación de la Liga Peruana Pro Aviación fue el General de Brigada Pedro Muñiz, varias veces ministro de estado, ex combatiente de la Batalla de Miraflores, participante de los combates de Pucará y Marcavalle bajo las

²⁹⁹ El Comercio 28 de setiembre de 1910 edición de la mañana. Al día siguiente se publica los integrantes de la comisión de la Liga para informar al presidente de la República. En la nota aparece ya como Liga Peruana Pro Aviación. La propuesta inicial fue Liga Peruana Pro Aeronavegación.

³⁰⁰ De la Jara Ob. Cit. p. 371

órdenes de Andrés A. Cáceres y candidato a la presidencia de la República. En la primera junta directiva, el general Muñiz fue designado presidente y la primera vicepresidencia recayó en Don Ricardo Palma. Otros connotados personajes de la primera junta directiva fueron el Dr. José Matías Manzanilla en la Comisión Legislativa, Don. José De la Riva Agüero en la Comisión de Propaganda, Pedro Paulet en la Comisión de Aplicaciones Industriales y el contralmirante Melitón Carvajal como Tesorero Principal.

La Liga Peruana Pro-Aviación emitió un manifiesto público el 20 de octubre de 1910, firmado por su presidente el general Muñiz, para reunir fondos con la finalidad de comprar aviones, de cuyo texto resumimos el significado de la convocatoria para la aviación y para el Perú:

"(...) la aeronavegación da sus primeros pasos, pero con éxito creciente, para el transporte de correspondencia y se ensaya en el de pasajeros y carga. País montañoso el Perú, cruzado por innumerables quebradas, dividido y entrecortado por altísimas montañas que parecen rebelarse contra el barranco, repeler el túnel y desafiar el riel, está clamando verdaderamente por la máquina que domine sus aires y salvando quebradas y montes haga lo que la carreta, el ferrocarril y el automotor han sido impotentes para hacer. (...) ¡A la obra, pues, repetimos! A aportar cada uno su óbolo, grande o pequeño: antes de cuatro meses es indispensable que los aeroplanos vuelen en el cielo de Lima y de la costa; antes de un año el de Arequipa, Cajamarca, Cuzco, Moyobamba, Iquitos, en todo el Perú"³⁰¹

Las erogaciones producto de la convocatoria para reunir fondos, sumada a las diversas actividades (monedas conmemorativas, corridas de toros, funciones teatrales, los propios espectáculos aéreos, etc.), sufragaron la visita de Bielovucic, para fundar la primera escuela de aviación. Las gestiones para la fundación de la Escuela Nacional de Aviación fueron dirigidas al ministro de Guerra y Marina, general de brigada José Pizarro con copia al ministro de Gobierno, Sr. Enrique Basadre y al ministro de Fomento, Sr. Julio Ego-Aguirre.

La propuesta consensuada con la misión militar francesa ya en el Perú, la directiva de la Liga y Bielovucic, planteaba términos ya acordados con el presidente Leguía por el

³⁰¹ De la Jara Ob. Cit. pp. 505, 506. Un tanto extraño en el manifiesto es la referencia al costo de un avión: "el mejor de los aeroplanos cuesta hoy sólo mil libras (...)" El precio que señala es equivalente a 25,000 francos, comparado con el costo de la misión de Bielovucic que costó 75,000 francos, sin contar los aviones.

general Muñiz, en su condición de presidente de la Liga. Estos términos se concentraron en cobrar 180 libras peruanas por cada alumnos para brevetarlo como piloto aviador, más una fianza para los posibles daños al avión y un máximo de doce alumnos por curso. El total de 2,160 libras sería destinado a la adquisición de una aeronave, dos cobertizos para los aviones y los gastos de escuela. Sólo pretendían comprar un avión, porque los rápidos avances en la construcción lo convertirían rápidamente en obsoleto.

Para garantizar el financiamiento del programa, ocho de las doce plazas serían cubiertas por el gobierno, distribuidas entre el personal del ministerio de Guerra y Marina, Fomento y Gobierno en calidad de beca. La escuela estaría a cargo de la Liga. A pesar de las actividades, la gestión ante el gobierno y la colecta producto del manifiesto, el resultado fue insuficiente para la fundación y el funcionamiento de la escuela.³⁰² La junta directiva, ante las circunstancias, aprobó un segundo manifiesto con fecha 19 de febrero de 1911. Esta vez los resultados fueron diferentes y el 4 de marzo de 1911 se fundó la Escuela Nacional de Aviación en el aeródromo de Santa Beatriz, acondicionando zonas en el hipódromo del mismo nombre. Como director fue nombrado Bielovucic a la vez que instructor de vuelos. Los primeros alumnos fueron:

- Ministerio de Guerra y Marina: Tenientes Juan O’Connor, Manuel Portugal, Samuel Angulo y el alférez de reserva Manuel Marca Romero.
- Ministerio de Gobierno: Srs. Alberto Valderrama y Nestor Sulovich.
- Ministerio de Fomento: Srs. Genaro Saavedra y José Goiburu.
- Liga Peruana Pro Aviación: Srs. Alberto Carreño y Guillermo Dyer.
- Aero Club Callao: Srs. A. Lansburgh, A Barbe y F. Ferrari

Las clases para los trece alumnos se iniciaron el 6 de marzo, el 23 de marzo la Escuela se trasladó al nuevo aeródromo acondicionado en la Mar Brava, reiniciándose las clases el 3 de abril, para interrumpirse abruptamente el 9 de abril por el término del contrato con Bielovucic. La Escuela paralizada, sin instructores, sin aviones en condiciones de volar, ni dinero y tampoco apoyo del gobierno, a fines de 1911 la Liga entra en receso.

³⁰² Las actividades de promoción incluyeron la publicación del boletín oficial “Aviación y Tiro” de efímera existencia, cuyo primer número corresponde a enero de 1911. De la Jara Ob. Cit. P. 391 y El Comercio sábado 11 de febrero edición de la mañana p. 3

Un aspecto que es conveniente analizar para determinar las causas del fracaso, es la indiferencia con la cual fue recibido Carlos Tenaud. La pregunta pertinente para reconstruir los hechos ante el evidente trabajo solitario sería: ¿no lo apoyaron, o no quiso apoyo? Se ignoran las causas de este divorcio, pero indudablemente habría sido mucho mejor que tanto Tenaud, como su avión, que no sumaban gasto alguno, se hubieran incorporado al esfuerzo en Santa Beatriz como un piloto y un avión más para la escuela. Quizás las sombras del fracaso, no hubieran nublado nuestros inicios.

Con la llegada de Juan Ramón Montero y su aeronave, la Liga se reúne nuevamente el 7 de diciembre de 1912 declarándose en reorganización. Como presidente del Comité de Reorganización es elegido el contralmirante Melitón Carvajal y como presidente del Comité de Propaganda el ingeniero Ricardo Tizón y Bravo. El 2 de enero de 1913 se lleva a cabo una Asamblea General para elegir la Junta Directiva. Como presidente honorario fue designado el Presidente de la República Don Guillermo Bullinghurst y vice presidente honorario el ministro de Guerra y Marina General Enrique Varela. El presidente elegido fue el general Muñiz y vicepresidente el contralmirante Melitón Carvajal.

Luego durante la primera guerra mundial, una serie de factores se conjugaron para afectar la permanencia de la Liga: la fundación del Aero Club del Perú, las múltiples ocupaciones de varios de sus miembros, la partida al extranjero de otros, el deceso de algunos y entre ellos el contralmirante Melitón Carvajal encargado de la presidencia por la muerte del general Muñiz. Sumados los factores a los desalentadores resultados de las sucesivas gestiones ante los diferentes gobiernos, y los escasos fondos conseguidos del público para su labor ante el compromiso con el gobierno para establecer una escuela de aviación, obligaron a tomar una decisión. La Junta Directiva acuerda entonces, comunicar al gobierno declarar fenecida su obligación, entregando los saldos de sus fondos económicos y todo el material para cesar en sus funciones, decisión que es aceptada por el gobierno mediante Resolución Suprema de fecha 2 de junio de 1916.

AERO CLUB CALLAO

Una de las primeras consecuencias favorables para la naciente aviación nacional de la creación de la Liga Peruana Pro-Aviación, fue la fundación del Aero Club Callao el 2 de octubre de 1910, en el local del Club Regatas Unión. El Aero Club Callao bajo la

presidencia del Ing. Julio Cesar Villa fue el primero del Perú.³⁰³ Sin aviones pero con mucho entusiasmo, intentaron sin éxito iniciar sus vuelos en diciembre de 1910 con planeadores.

El Aero Club Callao tuvo una importante participación en la habilitación del campo de aterrizaje en Mar Brava como sede de la Escuela Nacional de Aviación. El pago del 10% de la taquilla al Jockey Club y la limitación para el uso de las instalaciones compartidas con las actividades ecuestres en el Hipódromo de Santa Beatriz, crearon la necesidad de contar con un campo exclusivo.

El Aero Club Callao por acuerdo de su directiva, gestionó con la señora Mendoza de la Guarda, propietaria de un terreno en Mar Brava que reunía las condiciones, la cesión para el uso. Con sus recursos y el apoyo de las compañías de bomberos Italia, Perú N°9 y un batallón de ingeniería al mando del capitán Llona, limpiaron, nivelaron y regaron el terreno para adecuarlo a las necesidades. Mediante una carta dirigida al presidente de la Liga firmada por su secretario el señor Carrera Reyes, comunica la terminación de los trabajos poniendo a su disposición el campo, con algunos comentarios que reflejan la realidad que afrontan: “El Aero club no puede hacer más donde todo es <política o negocio> es <apatía e indiferencia musulmana>”³⁰⁴

AERO CLUB OBRERO

Durante el sepelio de Carlos Tenaud, se hizo presente una comisión del Aero Club Obrero con uno de sus directivos llevando la representación para rendir homenaje póstumo al aviador. Por las palabras del orador señor Ernesto Costa, nos informamos de su existencia: “El Aero Club Obrero de reciente creación, nacido al calor de un patriótico ideal cual es propagar entre la clase obrera, el entusiasmo por la aviación, no puede permanecer indiferente ante esta dolorosa como sentida manifestación que en su postrer momento le rinde con justicia, el culto pueblo de Lima al intrépido e infortunado aviador Carlos Tenaud”³⁰⁵

³⁰³ De la Jara Ob. Cit. p. 371. La relación completa de la primera Junta Directiva se encontrará en la página referida

³⁰⁴ EL Comercio 28 de marzo 1911 edición de la tarde p. 1

³⁰⁵ De la Jara Ob. Cit. p. 498

No se conoce más de las actividades y los resultados del Aero Club Obrero, ni la fecha exacta de su fundación, que debe haber sido durante el primer semestre de 1911, pero indudablemente es una muestra evidente, que la conciencia colectiva de la importancia de la aviación, había calado en todos los estratos de la sociedad peruana, motivados por la hazaña de Jorge Chávez.

CLUB AÉREO DE LIMA

Otra iniciativa a pesar de los resultados nada halagadores, surgió el 8 de julio de 1912 con la fundación del Club Aéreo de Lima. El Sr. Ricardo Montoya fue elegido como el primer presidente de la institución y a pesar del apoyo del ministerio de Guerra y Marina para el uso de las instalaciones de la Dirección de Arsenal del Ejército, sin aviones, sólo con entusiasmo, estaba condenada al fracaso.

AERO CLUB DEL PERÚ

El retorno de Juan Ramón Montero al Perú trayendo un Bleriot de su propiedad a fines de 1912, reanima el espíritu aeronáutico y el general Muñiz todavía presidente de la Liga Pro-Aviación convoca a los asociados que determinan formar una comisión reorganizadora a cargo del contralmirante Melitón Carvajal. Por falta de apoyo del gobierno, la comisión no tuvo los resultados esperados y la Primera Guerra Mundial impuso una especie de receso a las actividades aéreas.

No obstante la guerra, las inquietudes permanecían latentes y el 4 de setiembre de 1915 se funda el Aero Club del Perú eligiendo como primer presidente al Sr. Amador del Solar. Entre los socios fundadores se encuentran Juan Ramón Montero, los capitanes aviadores A. Duarte Valladares y Juan O'Connor, el ingeniero naval y aeronáutico graduado en Inglaterra Rómulo Burga, el ingeniero de aviación Ignacio Ramos, el subteniente mecánico aviador Roberto Martínez Merizalde y los aviadores civiles René Labousse y José Estremadoyro.³⁰⁶

El compromiso de la Liga Peruana Pro-Aviación de conducir una escuela de aviación se hace difícil de cumplir, en consecuencia la Junta Directiva acuerda declinar la obligación comunicando la decisión al ministro de Guerra y Marina. La conciencia

³⁰⁶ De la Jara Ob. Cit. p. 608

colectiva quedó como herencia en el Aero Club del Perú, institución que subsiste hasta la fecha.

LA ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

Por la misma época, otra manifestación del interés colectivo por la aviación surge en la Escuela de Artes y Oficios bajo la dirección de Pedro Paulet, de manera silenciosa pero importante para la parte técnica aeronáutica. La construcción del avión diseñado por Tenaud en los talleres de la escuela, hizo notoria la necesidad de capacitar personal para las competencias en el desempeño de las nuevas actividades propias de la aviación. Se planteaba un vacío en el conocimiento que debía suplirse mediante la instrucción especializada. Las autoridades, con la visión de su director el Ing. Pedro Paulet, crean dentro de la Sección Transporte que incluía cursos de máquinas a vapor, automóviles, ferrocarriles y motores para naves; la aeronáutica.

Pero la enseñanza, también demandaba personal docente debidamente preparado. Con este fin, mediante Resolución Suprema de fecha 9 de setiembre de 1910 se autoriza al Ministerio de Fomento la contratación del Ing. Ignacio Ramos, el Sr. Genaro Maghella y a Don Carlos Tenaud Pomar. Meses después, el gobierno envía a estudiar a Francia a los tres para capacitación. A los dos primeros en ingeniería especializada para la aeronáutica y Tenaud como piloto aviador.³⁰⁷ La participación directa de la Escuela de Artes y Oficios se concreta con la designación de los maestros Denomoustier, Jeune Lueridan y Leridan Aine, acompañados de los alumnos técnicos Muñoz Reyes y Gastelumendi, para armar los aviones Voisin que trajo Bielovucic.³⁰⁸

Los orígenes de la Escuela de Artes y Oficios nacen de la Convención Nacional de 1849 que resuelve la creación de escuelas de artes y oficios en las capitales de los departamentos. Por Ley del 23 de octubre del mismo año el Presidente Castilla dispone que sean en todas las capitales de departamento. El mismo Castilla en 1860, contrata personal para la escuela en Lima y en 1864 se inicia la construcción del local en la calle del Colegio Real. El Presidente Pezet inaugura el local en 1865 ya con el Reglamento aprobado en cuyo artículo primero señala que: “Formará artesanos honrados e instruidos

³⁰⁷ De la Jara Ob. Cit. p. 233

³⁰⁸ El Comercio 13 de enero de 1911 p. 1

que con su conocimientos contribuyan al adelanto de la industria y a la reforma de las clases trabajadoras.”

En 1879 por la guerra con Chile, la Escuela entra en receso y es usado como hospital de sangre. En 1903 por Ley, el Congreso dispone la reinstalación. El Presidente José Pardo al año siguiente invita al Ing. Pedro Paulet para que asuma la dirección y en 1905 se inaugura el local, donde actualmente funciona en la avenida Grau, frente a la facultad de Medicina de San Fernando.³⁰⁹ La Escuela de Artes y Oficios que fue catalogada por Charles Darwin como: “La mejor escuela de profesiones de América” fue el alma mater del personal técnico que anónimamente participó en armar, desarmar, reparar y mantener las primeras aeronaves que llegaron al país.³¹⁰

EL DESPEGUE

En el camino, inconexos nombramientos al extranjero para seguir cursos relacionados con la aeronáutica fueron aprobados por el gobierno. El teniente A. Duarte Valladares se graduó como aviador en 1911 en la Escuela Farman de Issy le Moulinaux, Francia, por su cuenta y riesgo, convirtiéndose en el primer aviador militar peruano.³¹¹ El señor Pedro René Labrousse, también en 1911, recibe su licencia de piloto aviador en el Aero Club de Francia, luego se va a España.

El Comercio del 28 de abril de 1911 publica una nota informando de la partida para Europa de los tenientes Angulo, O'Connor y Portugal conjuntamente con el ingeniero Marca para seguir cursos de aviador. Juan O'Connor, ya con el grado de capitán, recibe el breveté en el Aeroclub de Francia en 1913. El ingeniero Ignacio Ramos que viajó junto con Carlos Tenaud a Francia, obtuvo el diploma de ingeniero aeronáutico a fines de 1913. El señor Oscar Insua realiza diversos estudios en Francia sin aplicación conocida y el subteniente Roberto Martínez Merizalde se graduó como mecánico de aviación en la escuela Farman en Paris.

³⁰⁹ Revista de la Escuela de Artes y Oficios año 1 1 de enero de 1934 N° 1 p. 5

³¹⁰ Ilustración Peruana Año 1 julio 1909 N° 13 p. 309

³¹¹ Variedades Año VII 18 de febrero 1911 N° 155 p. 215. De la Jara (Ob. Cit. p. 611), menciona como primer aviador militar al capitán Juan O'Connor graduado con la promoción 1912, pero en la página 604, señala que ingresó a la escuela en Francia a mediados de 1913 y se graduó antes de finalizar el año.. El Comercio del 19 de mayo de 1913 edición de la tarde publica una nota informando que el capitán Juan O'Connor debía recibir su diploma a fines del pasado mes de abril. De cualquier forma Duarte se graduó primero

La ausencia de interés por parte de los gobiernos sucesivos deja a su suerte el desarrollo y el futuro de la aviación. El Ing. Civil Rodolfo Zapata miembro de la Comisión de Reorganización de la Liga Peruana Pro Aviación y luego secretario de la Junta Directiva, escribe una carta al diario El Comercio con fecha 2 de abril de 1913 edición de la mañana, página nueve, que refleja el sentir de la sociedad reprochando amargamente la situación de abandono:

“(…) lamento que el gobierno anterior no haya hecho nada, otros países tienen pilotos civiles y militares, aviones y escuelas, como una burla a la cuarta arma, recuerdo que me decían <no siga usted pensando en lo que nunca se llevará a cabo en el Perú, o sea la aviación, esta es sólo aplicable a Europa y EEUU pero nosotros nunca jamás> <Que le parece Zapata Chile acaba de recibir doce aeroplanos, tiene una escuela magnífica, crecido número de pilotos, los hermanos Rapini van a Bolivia, para formar la escuela militar, han comprado algunos biplanos y monoplanos y tienen en Europa y Chile jóvenes aprendiendo el pilotaje y el Ecuador no se queda atrás> Nosotros pues no debemos quedarnos atrás y debemos pensar seriamente en la aviación, estamos quedando en ridículo y expuestos a ser sorprendidos por los aires. Así somos, primero un fuego fatuo, gran novelería, más tarde una paralización completa después queremos reaccionar cuando otros avanzaron. Billinghamurst ha comprendido (...). En cuanto a los inventores, los aliento, pero no los felicito hasta que no vea los aparatos de su invención, pasearse gallardamente en el espacio luciendo el caro bicolor.”³¹²

La aviación militar, orgánicamente ni siquiera había llegado a ser un servicio del ejército. Funcionaba informalmente en el Servicio de Ingeniería sin futuro, por la propia situación de las instituciones militares. Con los recursos que cedió la Liga, el gobierno tenía el propósito de crear un centro para preparar aviadores pero quedó sólo en intenciones.

Finalmente, dos decisiones fundamentales adoptadas por el presidente José Pardo³¹³ sentarían las bases para la creación de la aviación nacional. La primera, la Ley 2363 aprobada en el Congreso teniendo como presidente del Senado al Sr. Amador del Solar, primer presidente del Aeroclub del Perú y al Dr. José Matías Manzanilla, fundador de la Liga Peruana Pro Aviación como presidente de la Cámara de Diputados. Es indudable que ambos presidentes de las respectivas cámaras del Congreso, vinculados con la

³¹² El Comercio 2 de abril de 1913 edición de la mañana

³¹³ Revisado en el archivo del Congreso de la República los mensajes a la nación ante el Congreso de los presidentes durante el periodo del marco temporal, el único que hace alusión a política aérea es José Pardo y Barreda el 28 de julio de 1917. Menciona el presidente, el acuerdo de becas con la República Argentina para oficiales y para soldados con el fin de adquirir conocimientos de aviación.

aviación y conscientes de las dificultades, apoyaron la promulgación de la Ley que incluía en el presupuesto general de la República a partir del año 1917 hasta 1920, una partida de 5,000 libras para crear e impulsar la Escuela de Aviación Civil - Militar.

La ley fue promulgada por el presidente José Pardo el 23 de noviembre de 1916. Desaparecida la Liga Peruana Pro-Aviación, el gobierno debió asumir la responsabilidad de impulsar la aviación en este caso la aviación militar y por intermedio del ministerio de Guerra y Marina se gestionó ante el gobierno de la República Argentina, algunas plazas para oficiales en la Escuela de Aviación Militar de la base de El Palomar. El presidente Pardo en su discurso ante el Congreso el 28 de julio de 1917 informó sobre el tema.

Aprobada la gestión, el ministerio de Guerra y Marina, a cargo del general Benjamín Puente, convocó a concurso con decreto supremo de junio de 1916 entre subtenientes y alféreces del ejército. Las dos plazas concedidas por el gobierno argentino fueron otorgadas al subteniente Enrique Ruiz y al alférez Guillermo Protzel. Plazas adicionales fueron otorgadas por el gobierno argentino, probablemente por gestión de la Marina de Guerra, puesto que para ocuparlas fueron asignados dos oficiales de la marina, ambos alféreces de fragata: Roberto Velazco e Ismael Montoya. Adicionalmente a los oficiales, también fueron enviados los Srs. Enrique Parodi Rodríguez y Manuel Sánchez Ortega para capacitarse como mecánicos de aviación.

Durante la instrucción en Argentina, ocurrió el primer accidente aéreo con consecuencias fatales de un militar peruano. Enrique Ruiz Espinoza,³¹⁴ ya con el grado de teniente, el 13 de mayo de 1918, durante un vuelo de travesía en un avión Bleriot entre la localidad de Mercedes y la Base Aérea de Palomar, cae a tierra y fallece dos horas después a consecuencia de las lesiones.

Con la escasa información disponible, se deduce que probablemente después del despegue, al virar a baja altura hacia la izquierda, pierde altura por la menor sustentación de las alas en viraje que no es controlada, en consecuencia, la punta de ala debe haber chocado con el terreno desencadenando el accidente.

³¹⁴ Una semblanza del teniente Ruíz se encontrará en de la Jara Ob. pp. 631 a 654. El primer mártir de la aviación nacional fue Carlos Tenaud.

Mientras tanto en Europa la Primera Guerra Mundial terminaba. La experiencia había demostrado la importancia de la aviación cumpliendo múltiples tareas e inclinando la balanza hacia el dominio del aire en el campo de batalla, para ganar la guerra. La naciente aviación había demostrado su utilidad y eficacia. Las lecciones de la guerra han creado la necesidad de contar con aviación; ahora cada país tiene que desarrollarla en dos aspectos, en el empleo de la aeronave y en la industria aeronáutica.

Al margen de protagonismos individuales y a falta de una política de Estado para la promoción y desarrollo de la aviación, los soñadores, el paradigma, los precursores, la Liga Peruana 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 terminó y firmada la paz, los excedentes de la guerra en personal, aviones, motores y repuestos de los países beligerantes, se orientan al mercado y completan el marco para la decisión del gobierno de fundar la Aviación Militar. El 28 de enero de 1919 el presidente José Pardo firma el decreto supremo creando el Servicio de Aviación Militar. Ahora vendría otro capítulo de la historia.

CONCLUSIONES

Durante los tiempos prehispánicos, entre las culturas que se desarrollaron en el territorio, la capacidad de volar estaba reservada a los dioses u hombres divinizados como representación del dominio de la naturaleza. Los cronistas registran la transmisión oral del Tahuantinsuyo, sobre hombres que podía volar, llegando a nuestros tiempos como mitos de la historia.

En la colonia e inicios de la República, hacer realidad el vuelo del hombre en el Perú como en el viejo mundo, tuvo raíces en hombres soñadores que dando rienda suelta a su imaginación, expusieron sus propuestas convencidos de encontrar apoyo para sus sueños y comprensión para sus ideas. La realidad los desengañó, tanto en el Virreinato como en la República, tuvimos hombres que soñaron sin encontrar eco. El vuelo del hombre en sus tiempos era una quimera.

A inicios del siglo XX, la inteligencia del hombre logra hacer volar un artefacto más pesado que el aire y la carrera por ser el primero en batir las marcas que las posibilidades del nuevo invento plantea, comienza a imponer retos entre los primeros pilotos aviadores del mundo, entre ellos, Jorge Chávez, un peruano nacido en Francia, encuentra en la aviación la motivación para encontrar razón a su existencia.

Expresando su voluntad contenida en la expresión "en aviación, quiero hacer algo útil", inicia una meteórica carrera buscando siempre ser el primero. La oportunidad la encuentra en el Circuito Internacional de Milán - Cruce de los Alpes y se inscribe en el concurso. Las condiciones del clima, la fragilidad de las primeras aeronaves y la ausencia de conocimiento pleno de los riesgos que planteaba la aeronavegación, no fueron argumentos suficientes para disuadir a Chávez de intentar vencer el reto.

El paradigma y héroe nacional, como un intrépido piloto aviador que tiene las cualidades físicas y personales para enfrentar el reto al mando de su frágil aeronave, cruza Los Alpes por primera vez surcando el aire. A costa de su vida, Chávez se convierte en héroe civil de la aviación nacional, propio del siglo XX y primero en el mundo en cruzar la cadena montañosa más renombrada de Europa. Su sacrificio, despierta en el Perú el orgullo nacional y motiva a la sociedad para seguir su ejemplo emprendiendo múltiples actividades para desarrollar la aviación.

Las iniciativas parten de una conciencia individual hasta convertirse en colectiva, tiene un inicio auspicioso de impulsos inconexos entre la sociedad y el Estado y dentro del propio Estado, sin plan alguno, de una manera desordenada y empírica, para luego caer en un periodo de letargo, en el marco temporal de la Primera Guerra Mundial a pesar de un primer intento de política estatal en el gobierno de Billinghurst, antes del inicio de la guerra, que se interrumpe cuando es depuesto.

Las lecciones de la guerra y el descubrimiento de las nuevas posibilidades del avión con fines bélicos, generan la decisión en el gobierno de entonces para disponer las primeras medidas que concluyen en la creación del Servicio Militar de Aviación en 1919. Así se inicia una nueva etapa en la historia de la aviación nacional. Mientras tanto, en comparación con los otros países de Latinoamérica, habíamos perdido el tiempo, nos llevaban la delantera.

BIBLIOGRAFÍA

- ARAUJO O. Alejandro
 1947 Próceres y Mártires Lambayecanos. Centro de Estudios Históricos
 Militares Lima
- BANCO GIBSON
 1960 Chávez: El Primer Transvolador de los Alpes Ed. Ausonia Lima
- BARROS Loubriel Marta
 1984 La Creación Literaria de Ricardo Palma. Puerto Rico
- 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
- BASADRE Jorge
 1981 Peruanos del siglo XX. Ediciones Rikchay. Lima
 1971 Introducción a las bases documentales para la historia de la República
 del Perú con algunas reflexiones. Lima
 2005 Historia de la República Vol. 1, 3, 7, 11, 12 y 13 Lima
- 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-environment_3627/french-nationality-convoluted-history_4798.html>
- 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).
- BOLOÑA B. Carlos
 1994 Políticas Arancelarias en el Perú 1880 – 1980 Instituto de Economía del
 Libre Mercado. Lima.
- BOTELLO Oldman
 1990 Documentos para la Historia de la Aviación Venezolana 1912 – 1934

BUENO Cosme

1758 Disertación Físico Experimental sobre la Naturaleza del Aire y sus Propiedades en Almanaque Peruano y Guía de Forasteros. Lima

CARLYLE, Emerson.

1999 De los héroes Hombres representativos. CONACULTA España

CARLYLE Thomas

1907 Los héroes El culto a los héroes y lo heroico en las historia. Traducción de Pedro Umbert. Barcelona.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

2011 Mensajes a la nación ante el Congreso. Archivo www.congreso.gob.pe/museo/mensajes.htm Consulta enero 2011

CONTRERAS Carlos y CUETO Marcos

2007 Historia del Perú Contemporáneo IEP Lima

CORRIERE DELLA SERA

2010 28 de setiembre N° 269 Milán. Municipio de Domodossola-Museo del Sempione
30 de setiembre N° 271 Milán Id.

CHÁVEZ Jorge

1910 Encore plus haut en Le Matin 9 de setiembre

DA VINCI Leonardo

1488 The Codex Atlanticus a catalogue of its newly restored sheets en Carlos Pederetti Part One Volumes I-II Part Two Volumes VII – XII Jhonson Reprint Corporation Harcourt Brace Jovanovich Publishers.

http://brunelleschi.imss.fi.it/automobile/pdf/pedretti_atlanticus.pdf.

DE CARDENAS Santiago

1937 1762 Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de las observaciones de la Naturaleza Volátil. Lima

DE LA JARA Carlos coronel FAP ®

1975 Historia Aeronáutica del Perú T I Ausonia. Lima

DE MENDIBURO Manuel

1933 Diccionario Histórico Biográfico del Perú. Tomo VI. Lima

DE MONTOTO Jaime

1993 Historia de la aviación militar hasta la I Guerra Mundial. Madrid

DE ODRIOZOLA Manuel

1872 Documentos Literarios del Perú T – 3 Lima

EL COMERCIO

- 1840 26 de setiembre
- 1867 10 de julio
- 1897 27 de noviembre
29 de noviembre
- 1909 10 de marzo
27 de marzo
- 1910 15 de agosto
26 de agosto
15 de setiembre
28 de setiembre
30 de setiembre
5 de diciembre
18 de diciembre
- 1911 3 de enero
13 de enero
22 de enero
24 de enero
28 de enero
30 de enero
31 de enero
3 de febrero
11 de febrero
3 de marzo
5 de marzo
16 de marzo
28 de marzo
1 de abril
5 de abril
10 de abril
12 de abril
15 de junio
7 de setiembre
9 de setiembre

1912 13 de febrero
 1913 3 de marzo
 14 de marzo
 15 de marzo
 2 de abril
 3 de abril
 8 de abril
 9 de abril
 13 de abril
 3 de mayo
 7 de mayo
 19 de mayo
 31 de mayo
 15 de junio
 5 de agosto

FERNANDEZ PRADA E. Alberto

1966 La Aviación en el Perú. Vol. 1 CIMP Lima

FERRARI Edgardo

2009 IL VOLO DI CHAVEZ Ediciones Grossi Domodossola

FUERZA AÉREA DE CHILE

2005 Revista de la Fuerza Aérea de Chile Vol. LXIV N° 236 - 2005

FUERZA AÉREA DEL PERÚ

1957 “Homenaje de la FAP al precursor de la Aviación nacional”

23 de setiembre de 1957 Imprenta FAP Lima

1985 Revista 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 porque de la caída y el
 porque de su muerte. Lima.

GRANT R. G.

2007 2002 Flight The Complete History. D.K. Smithsonian Institution New York

- GUARRACINO V. y otros.
1996 Litterae Milán 1996
- HERNANDEZ Max
1987 Entre el Mito y la Historia Lima
1991 Las Formas de lo Invisible en Umbral de los Dioses Lima
- IGNACIO José, coronel.
1964 Historia de la Aviación en Colombia
- ILUSTRACIÓN PERUANA
1909 Año I 4 de abril N° 7
Año I 1 de julio N° 13
- INGENIEROS José
1979 El Hombre Mediocre Buenos Aires
- JACKSON Robert
2004 The Encyclopedia of Military Aircraft. Parragón Publishing. China
- KLAREN Peter F.
2004 Nación y sociedad en la historia del Perú. Lima
- LEINBURGER Ralf
2008 Figther – The Technology, facts, history. China 2008
- L'INDIPENDENTE
1910 21 de setiembre, diario ossolano. Municipio de Domodossola – Biblioteca Municipal
- LE MATIN
1910 Julio, agosto, setiembre, octubre, noviembre, diciembre.
1911 Enero a setiembre. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb328123089/date.langES>
- LITTUMA A. Alfonso y CARABALLO G. Gregoria
1992 Historia comparada de la aviación militar venezolana (1920-1947).
Caracas
- MARGAROLI Enrico
2010 “L’audace volo di Geo Chavez e le Muse scatenate”. Oscellana. Anno XL
N° 2 Aprile Giugno, pp. 96-98
- MARTINI Luciano
2003 GEO CHAVEZ Il primo trasvolatore delle Alpi. Verbania.
- MERCANTI Arturo
1937 “Notas ilustrativas”. Romana Gens ne la terra de “Los Incas”setiembre N° 42

- MORALES Cama Joan Manuel, MORALES C. Marco Antonio
2010 La Ilustración en Lima: Vida y Obra del doctor Cosme Bueno 1711 – 1798
CEPREDIM – UNMSM Lima
- MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE BREÑA
2011 Registro Civil - Archivo
- MUÑOZ Fanni
2001 Diversiones Públicas en Lima 1890 – 1920 IEP Lima
- ODRIOZOLA Manuel de.
1872 Documentos Literarios del Perú Lima
- PAGANO G. ZERBIANI A., VALLE S.
1960 Considerazioni sulla morte di Geo Chávez Municipio de Domodossolla – Museo
del Sempione pp. 176 - 180
- PLATON
1979 Diálogos Lima
- PLAZA JANES Editores
1976 Geographica. El hombre y la tierra. Europa III Tomo 3 Barcelona
- PORRAS Barrenechea Raúl.
1951 Mito, Tradición e Historia del Perú. Lima 1951
- QUIROZ Alfonso W.
1989 Banqueros en conflicto. Estructura financiera y económica peruana 1884 -
1930. Lima
- 2008 Corrupt Circles. A History of Unbound Graft in Perú
- REINHART Richard O.
1996 Basic Flight Physiology. McGraw-Hill. USA
- RIBEYRO, Julio Ramón
1965 Vida y Pasión de Santiago el Pajarero. Separata de la Revista Letras N° 74 – 75
Instituto de Literatura. Facultad de Letras y Ciencias Sociales UNMSM Lima
1965
- ROMERO P. Fernando
1994 Guise y la aurora de la armada republicana. Marina de Guerra del Perú Lima
- ROSTWOROSKI de Diez Canseco María
1991 Algunos mitos referentes al Dios Pachacamac en Umbral de los Dioses Lima
2008 1988 Historia del Tahuantinsuyo. OIEP Lima

- SARMIENTO DE GAMBOA Pedro
1943 1942 Historia de los Incas. Buenos Aires
- SCHWAB Federico
1948 Los Almanagues Peruanos Lima
- SOCIEDAD DE BENEFICENCIA DE LIMA METROPOLITANA
2011 Archivo Central
- TAUZIN Castellanos Isabel
1999 Las Tradiciones de Ricardo Palma. Claves de una coherencia. Lima
- 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>
- TIMMERMANS Rudolf
2006 1940 Auf Zeichnungen Flug und Tod des Geo Chávez CD
- VALCARCEL Carlos Daniel
Capitán FAP José Quiñones Héroe Nacional Editora Monterrico Lima
- VARIEDADES
1910 Año VI 10 de setiembre N° 132
Año VI 3 de diciembre N° 144
Año VI 17 de diciembre N° 146
1911 Año VII 18 de febrero N° 155
1912 Año VIII 28 de diciembre N° 252
1913 Año IX 1 de marzo N° 261
- VÁSQUEZ de Prada Valentín.
1968 Geografía Universal Tomo II Europa (I) Instituto Gallach de librería y ediciones S. L. Barcelona
- VERTIZ C. Cabrejos teniente coronel EP, TELENTA de Vertiz Elizabeth.
1994 Pedro Ruíz Gallo: Una vida consagrada al servicio del Perú: biografía Ilustrada y documentada. Lima CONCYTEC
- ZLATAR Stambuk
1990 Bielovucic: Pionero de la aeronáutica militar Lima