



ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN HISTORIA

JUAN ALFREDO RODRÍGUEZ BALLÓN Y LA AVIACIÓN EN AREQUIPA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

TESIS

PARA OPTAR EL TÍTULO DE MAESTRO EN HISTORIA

AUTOR:

JOSÉ RENATO BALLÓN CUSIRRAMOS

ASESOR:

EUSEBIO QUIROZ PAZ SOLDAN

2017

INDICE

INTRODUCCIÓN	I
1. LA AVIACIÓN EN AREQUIPA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX	1
1.1 Los precursores de la aviación arequipeña	1
1.2 El primer Club Aeronáutico de la ciudad	5
1.3 Los primeros campos aéreos	8
1.4 Las Erogaciones Pro-Aviación	14
1.5 La aviación comercial y el correo aéreo	18
1.6 Los pilotos militares arequipeños	23
1.7 La aviación y los cuentos populares	28
2. LA VIDA DEL AVIADOR JUAN ALFREDO RODRÍGUEZ BALLÓN	32
2.1 El entorno familiar y sus primeros años	32
2.2 El entusiasmo e interés por los estudios aeronáuticos	34
2.3 El <i>raid</i> internacional Argentina, Chile y Perú de 1932	43
2.4 El Sub-alférez Alfredo Rodríguez Ballón y su participación el Conflicto Peruano-colombiano de 1932-1933	59
3. EL PERSONAJE EN LA MEMORIA AREQUIPEÑA	65
3.1 Los homenajes póstumos al aviador	65
3.2 El nombre del aeropuerto de la Ciudad Blanca	76
4. CONCLUSIONES	81
5. BIBLIOGRAFÍA	83
6. ANEXOS	89

Resumen:

JUAN ALFREDO RODRÍGUEZ BALLÓN Y LA AVIACIÓN EN AREQUIPA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

Resumen:

El presente trabajo de investigación, nos explica la desconocida vida del aviador arequipeño Juan Alfredo Rodríguez Ballón, con el propósito de redimensionar en las páginas siguientes, sus aportes a la aviación regional, nacional e internacional. El estudio fue viable gracias a que se contó con importantes fuentes periodísticas, bibliografía especializada y además, diversos documentos personales del aviador. En el primer capítulo, tratamos el origen y desarrollo de la aviación en Arequipa, explicando detalladamente el contexto aeronáutico de la época en la Ciudad Blanca. En el segundo capítulo, se analizó la vida de Juan Alfredo Rodríguez Ballón, con énfasis en su entorno familiar, su instrucción y apego por la aviación, su importante Raid Argentina, Chile y Perú, prueba de resistencia, en la que trajo, además de un avión propio, la voluntad de servir a la patria en el conflicto del Nororiente de 1932 - 33, circunstancias en las que cumpliendo una importante misión en el Alto Marañón, falleció. En el último capítulo, se explican los sucesos posteriores a su muerte; en el 2005, apareció una importante contribución sobre la historia del personaje, una misiva, en la cual, tras el análisis, explicamos cómo sus restos mortales fueron recuperados por una etnia jíbara. Así mismo, se describen los homenajes póstumos que recibió Rodríguez Ballón, a nombre de la nación y su ciudad natal. Con esta investigación histórica, se comprueba que por sus heroicos actos, Arequipa honra con su nombre al aeropuerto internacional de la ciudad.

Palabras clave:

Aviación arequipeña, Alfredo Rodríguez Ballón, raid Argentina Chile y Perú, conflicto peruano Colombiano de 1932-33.

INTRODUCCIÓN

El aviador arequipeño Juan Alfredo Rodríguez Ballón, en la actualidad es poco conocido por la colectividad local, regional y nacional, debido a que se han difundido escasamente los datos de su vida, sus proezas y aportes a la historia de la aviación de Arequipa y del Perú; además, en el imaginario colectivo arequipeño contemporáneo es confundido muchas veces con su hermano monseñor Leonardo José Rodríguez Ballón, quien sí tuvo una larga presencia como arzobispo de la ciudad entre 1946-1980.

Entender el presente trabajo biográfico, conllevó a profundizar el estudio en la actividad aeronáutica de inicios del siglo XX en Arequipa; el vuelo de aviones experimentales y de exhibición, los vuelos militares, comerciales, de correo y los *raids*, que surcaron nuestros cielos constituyeron un espectáculo atrayente de público en todos los lugares donde se vio sobrevolar un avión, esta condición de atractivo, propició que los medios escritos hayan registrado estos hechos, permitiéndonos desarrollar nuestra investigación.

El contexto temporal de nuestra pesquisa histórica se inició en el periodo llamado por Jorge Basadre, la República Aristocrática (1895-1919), ocupa los siguientes periodos llamados Oncenio de Leguía (1919-1930) y periodo de Crisis Política, Social y Económica (1930-1933) concluyendo a inicios de la etapa definida como Nuevo Orden (1934-1950); por consiguiente, la investigación tuvo como fecha de inicio el año de 1906 y como fecha límite el año de 1938.

En el ámbito espacial, el tema a desarrollar tuvo como escenarios a las repúblicas de Perú, Estados Unidos de Norteamérica, Chile, Argentina, Colombia y España, territorios que guardan relación directa con el aviador Rodríguez Ballón, o indirecta con nuestro estudio histórico, por tanto es allí donde hemos recurrido a la búsqueda de fuentes.

La metodología que hemos determinado para realizar la presente investigación es la que corresponde a la preceptiva metodológica de la historia, según Cassani y Pérez Amuchastegui, vale decir, localizar fuentes, someterlas a crítica, extraer información seleccionada y elaborar una síntesis sobre el tema de la investigación. Hemos complementado la metodología con las orientaciones de Ciro Cardoso, de modo que este último autor, nos guió para el desarrollo del proyecto de investigación, y los autores citados para el proceso mismo la pesquisa histórica. Por último, para la presentación de

los resultados, hemos seguido el modelo metodológico de Carlos Daniel Valcárcel y su obra *Capitán FAP José Quiñones Héroe Nacional*.

Las dificultades que tuvimos que vencer fueron: la accesibilidad a las fuentes, ya que la Fuerza Aérea del Perú se creó en 1950, los archivos de las empresas FAUCETT y PANAGRA no estuvieron a nuestro alcance, el archivo de la Prefectura de Arequipa tampoco es localizable gracias a un incendio, y por último los descendientes familiares no han conservado documentación relevante sobre el aviador Juan Alfredo Rodríguez Ballón a consecuencia del paso del tiempo.

Para desarrollar nuestra investigación histórica, las fuentes que hemos utilizados son inicialmente de la prensa de la época, los periódicos de Arequipa: *El Pueblo*, *El Deber* y *Noticias*; de Lima *El Comercio*, de Iquitos: *El Oriente*, de Mendoza: *Los Andes*, y de Madrid el diario *YA*, los que además de contener la información que nos interesa, nos proporcionan un encuadre temporal muy preciso, lo que permite reconstruir tanto los hechos como el contexto mismo en que interviene nuestro personaje.

La Hemeroteca Municipal de Arequipa, cuenta con una colección de periódicos locales y nacionales del periodo que estudiamos; existen también publicaciones como libros y artículos relacionados al tema que nos interesa, por ello, al contar con las fuentes mencionadas se constituye en una investigación histórica viable.

La importancia de esta investigación radica en la necesidad de dar a conocer a las generaciones presentes y futuras la imagen histórica del personaje, ya que al reconocerse sus acciones se confirma que honra con su nombre el Aeropuerto Internacional de Arequipa.

Según nuestra hipótesis de trabajo, el desarrollo de la aviación en Arequipa durante el primer tercio del siglo XX, tuvo un desarrollo importante, en él, destacaron los *raids* aéreos y la aviación comercial, actividades donde participó el aviador arequipeño Alfredo Rodríguez Ballón, por otro lado, la guerra entre las repúblicas de Perú y Colombia de 1932-33, despertó su abierto interés por servir a la patria, lo que le llevó a integrarse al Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), participación cuyo desenlace determinó el nacimiento de un héroe arequipeño en la aviación nacional.

Por tanto, nuestra investigación tuvo como objetivo principal, el estudio y el análisis de la vida del aviador señor Alfredo Rodríguez Ballón, en el contexto de la historia de la aviación local, nacional e internacional, su participación en el conflicto con la república colombiana y los homenajes a su acción heroica recibidos por parte de la población de Arequipa, capítulos de una vida que hoy se desconocen.

El primer capítulo titulado La Aviación en Arequipa en el primer tercio del siglo XX; explicamos el desarrollo de la historia de la aviación durante el primer tercio del siglo XX, focalizando nuestro estudio en los diferentes tipos de aviación en la Ciudad Blanca, así como las instituciones aeronáuticas, campos aéreos, eventos aéreos de trascendencia, siendo estos algunos elementos que influenciaron en la personalidad de los aviadores locales de la época, dentro de ellos, el mismo Alfredo Rodríguez Ballón.

En el segundo capítulo de título La vida del aviador Juan Alfredo Rodríguez Ballón presentamos las características sociales y económicas de la familia Rodríguez Ballón, sus estudios de formación escolar y como piloto, su participación en los eventos aéreos internacionales llamados *raids* y su rol en la guerra con la República de Colombia; articulando la vida del piloto con su época, donde además de partícipe, fue protagonista.

Por último, en el tercer capítulo titulado El personaje en la memoria colectiva arequipeña, analizamos los sucesos posteriores a la muerte del aviador y los homenajes que se le rindieron, mostrados a través de la correspondencia personal de personajes cercanos y testigos de la tragedia que llevo su vida, documentos desconocidos por décadas, pero que tras su análisis entendemos claramente la importancia que tuvo y debería tener el personaje en la actualidad.

Para ello hemos analizado las fuentes bibliográficas disponibles, llegando a determinar que no existe algún trabajo previo referido específicamente al tema que nos compete, puesto que la vida de Alfredo Rodríguez Ballón, no ha sido estudiada y en la actualidad el insigne aviador es escasamente conocido por los arequipeños, incluso solo algunos artículos periodísticos de la época informaron de sus proezas; sin embargo, muchos de estos artículos brindaron información incompleta o equivocada sobre algunos aspectos de su trayectoria civil y militar debido al incipiente desarrollo de los medios de comunicación, y por lo distante de algunos de los lugares donde nuestro personaje se desarrolló.

Algunos trabajos presentaron al aviador precisamente incurriendo en equivocaciones originadas en la prensa y otras publicaciones, pero que con documentos y testimonios de testigos presenciales esclareceremos, todo con la finalidad de presentar a la sociedad arequipeña del siglo XXI la fundamentación histórica de nuestro desconocido piloto local.

El licenciado, Álvaro Espinoza de la Borda ha publicado en el 2010, el libro «*In Te, Domine Speravi. Monseñor Leonardo Rodríguez Ballón y la Arquidiócesis de Arequipa*», en el primer capítulo de este trabajo, Espinoza, reconstruye la infancia, entorno, familia y estudios del arzobispo, aproximándonos al contexto económico y social de la familia Rodríguez Ballón, trabajo histórico cuya lectura nos llevó a la revisión de documentos que complementen su aporte.

El norteamericano, Chet Peek, autor del libro «*The Spartan History*» publicado en 1994 explica el desarrollo tecnológico de los monoplanos y biplanos de la “Era de la Hélice”, precisamente del avión Spartan C-3 bautizado como el “Condor”, modelo que utilizó Rodríguez Ballón para ejecutar su *raid* internacional Argentina, Chile y Perú de 1932. Peek, analiza el sistema americano educativo ocupacional norteamericano para mecánicos y pilotos, sistema de formación aeronáutico de donde egresó como mecánico el arequipeño en 1929.

El historiador Jorge Basadre, en el tomo X de la «*Historia de la República del Perú*» publicada en 1977; no se centra en el estudio de nuestro personaje, sin embargo estudia la historia de la Línea Aérea Militar de Transportes (TAM), acercándonos al conocimiento de la aviación comercial en la ruta al sur de 1931, entendida como una manera de incrementar el tráfico aéreo y de dar experiencia a los pilotos militares. En el mismo tomo, nos muestra una visión muy amplia y desarrollada del contexto nacional y el conflicto Peruano-Colombiano de 1932-33, escenario donde perdió la vida Alfredo Rodríguez Ballón.

El Coronel FAP Carlos de la Jara, publicó en 1977: «*Historia de la Aeronáutica del Perú*» en varios tomos; siendo quizá, la fuente más completa de información de la

historia de la aviación nacional, su trabajo de recopilación de documentos oficiales y prensa escrita; nos brinda una reseña biográfica del aviador Alfredo Rodríguez Ballón, pero su mayor aporte son tres documentos relevantes para nuestra pesquisa histórica, una carta remitida por nuestro personaje al Cuerpo de Aviación del Perú donde solicita unirse a la aviación militar, la respuesta a esta carta por parte del Alto Comando de Aeronáutica y el Acta del Accidente donde perdió la vida el aviador arequipeño; además de fotografías que nos permiten identificar a los personajes en el rescate e inhumación de Rodríguez Ballón en Iquitos y Lima.

El autor español, Maximino Fernández Sendín, en su libro *«Alfonzo I de la Amazonia. Rey de los jibaros»* publicada en el 2005, estudió la vida de un gallego convertido en curaca (cacique) de las etnias huambisa y aguarunas que ocupaban las partes altas del Marañón, él fue testigo protagónico del fatal accidente del 21 de febrero de 1933 que llevó la vida de nuestro protagonista, Fernández basa su investigación en la correspondencia que sostienen dos personajes compatriotas suyos, Cesareo Mosquera y el capitán del Ejército del Aire hispano, Francisco Iglesias Bragé, explicando en ella, la participaron de los nativos selváticos en el rescate de los aviones y el cuerpo del aviador Rodríguez Ballón; dicha correspondencia se encuentra custodiada en el Archivo Histórico de Galicia.

El teniente del ejército José Zarate Lescano, en su estudio: *«Historia Militar del conflicto con Colombia de 1932»* publicada en 1965, explica con mucha precisión las condiciones del territorio selvático en disputa, las causas políticas y sociales del impase limítrofe y las operaciones en el Nororiente de ambas fuerzas militares; analiza las acciones del Cuerpo de Aviación del Perú previas al conflicto donde Alfredo Rodríguez Ballón estuvo destacado, basándose en la prensa escrita de Colombia y Perú, así como en documentos oficiales del Ejército Peruano, al finalizar su investigación hace una explicación de la participación del CAP en el desarrollo de la guerra.

El capitán en retiro del Ejército Peruano, Humberto Araujo, también en 1965 publicó la obra *«El Conflicto Fronterizo Perú-Colombia 1932-33»* en tres tomos; en el tomo II, presenta las operaciones militares llevadas a cabo en el Trapecio de Leticia con un inventario logístico pormenorizado del bando peruano, la importancia de este trabajo

radica en la publicación literal de documentos oficiales como informes, partes de guerra, conclusiones, elevaciones, radiogramas, etc. Todo este repertorio proviene del Archivo Histórico de la Nación contenidos en las series del conflicto de 1932-33. Araujo, permite acceder de manera cronológica a esta información, siendo útil a nuestra investigación conocer la carrera militar de los arequipeños miembros del CAP que participaron en los asuntos del Nororiente, y la operación conocida como El Gran Salto donde fallece en aras del deber, el arequipeño Alfredo Rodríguez Ballón.

Héctor Alarcón Carrasco, publicó el artículo titulado «*Dagoberto Godoy Fuentealba. Cóndor de los Andes*» donde explica la época de los raids y el origen del cruce en la región de Chile y Argentina, su investigación histórica devela además la biografía de tan trascendente personaje, así como la importancia de la tecnología de los aviones utilizados para efecto de conquistar la cordillera, hazañas de chilenos, argentinos y europeos; el resultado de este estudio nos permite conocer que tan común era este paso y cuál fue el avance de la tecnología aeronáutica, lamentablemente concluye en el estudio en 1924, ocho años antes que el aviador arequipeño lo ejecutara con éxito y encumbra al Perú a los anales de la historia de la aviación internacional.

Wilie Hiatt publicó el artículo titulado «*Flying cholo: Incas, airplanes and the construction of the andean modernity in 1920's Cuzco*», Hiatt dedicó un estudio a demostrar la importancia aviación regional como un medio de enfrentamiento directo al centralismo limeño, lo que para Hiatt constituyó el fundamento de nombrar a los aeropuertos en el Perú como sus insignes representantes regionales, los pilotos, bajo esta consideración el aeropuerto de la Ciudad Blanca lleva el nombre de Alfredo Rodríguez Ballón; basa sus estudios en los artículos periodísticos de la prensa cusqueña y nacional del primer cuarto del siglo XX.

En 2015, Melina Piglia, en su artículo: «*Movilidad y práctica: la construcción del viaje en avión. Argentina, 1929 -1960.*», analiza el transporte aéreo regular en Argentina, con la instalación de compañías aéreas francesas y norteamericanas, entre ellas PAN AMERICAN GRACE AIRWAYS; los resultados de nuestro trabajo determinaron que Rodríguez Ballón se desempeñó como Jefe de Aeroplazas de PANAGRA en Mendoza, poco después de que la mencionada compañía aérea estableciera su funcionamiento en

esa nación. Melina, complementa su estudio aportando una relación de viajes y tragedias aéreas en la zona de los Andes entre Argentina y Chile.

En el transcurso de nuestra investigación fueron apareciendo más datos históricos de interés. Por otro, lado la importancia de la información contenida en la prensa escrita local, nacional y regional nos condujo a la construcción del discurso presentado en nuestro trabajo. Con lo explicado, iniciamos la presentación de la investigación realizada entre los años 2016 y 2017; organizada de la siguiente manera: un índice, introducción, tres capítulos, conclusiones, bibliografía y anexos.

CAPÍTULO I

1. LA AVIACIÓN EN AREQUIPA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

1.1 Los precursores de la aviación arequipeña

La gente que llegó del viejo continente heredó de la cultura occidental el deseo por volar, deseo omnipresente evidenciado en las esculturas aladas de Asia Menor, Dédalo e Ícaro en la mitología griega o en el renacimiento de Leonardo da Vinci, que representan a las sociedades antiguas, clásicas y modernas.

En el mundo andino, la situación no fue muy diferente, el *kaypacha*, mundo de arriba o de los cielos, siempre fue de interés para los *amautas* (sabios andinos) quienes se encargaron de interpretar a las constelaciones andinas, con el propósito de crear un calendario agrícola y precisar la temporada de lluvias observando al cielo nocturno, como en el mito de la *yacana*, donde los hombres esquilan a la gran llama del firmamento, en las proximidades de las estrellas *Alfa y Beta Centauris*.

Pero no es necesario remontarse tanto en el tiempo, podemos afirmar hoy un origen moderno del interés por volar, en el Antiguo Régimen del virreinato peruano, concretamente en el gobierno del trigésimo primer virrey Manuel Amat y Juniet, este interés comienza en la pluma y la tinta de Ricardo Palma y su obra “Tradiciones Peruanas”, cuyas líneas llevaron a conocer en Arequipa a la figura de Santiago de Cárdenas, un pensador que escribió en pleno siglo XVIII el *Nuevo tratado de navegación por los aires, sacado de las observaciones de la naturaleza volátil. Por Santiago de Cárdenas, natural de Lima en el Perú y lo dedica a su amada patria en honor a los patriotas* (Palma 1963: 131). Hecho que convierte a este pensador, en el primer referente aeronáutico nacional.

En la Ciudad Blanca, no existió un hecho divulgado hasta 1810, fue don José Hurtado y Villafuerte, culto hombre de campo afincado en el valle del Chili, quien experimentó el vuelo tripulado y propulsado por un cóndor (*Vultur Gryphus*), información que recoge Daniel Valcárcel en su obra a Quiñones citando a la revista *La Minerva Peruana*, cuyo tiraje circuló en la capital, dicho ejemplar de fecha 15 de febrero de 1810 indica:

«Un intento en parte pintoresco y dueño, por otra parte, de gran creatividad, fue el realizado por el hacendado arequipeño José Hurtado y Villafuerte, quien utilizando un tipo de transporte natural a base de la capacidad de vuelo de los cóndores. Porque habiendo criado algunos, según dice en carta a los editores de la revista citada, ensayó utilizarlos y logró que uno de los volátiles llevase a un muchacho de 12 años hasta la más alta cumbre de un cerro, cerca de la hacienda de *Uchumayo*, y retornase a su punto de partida.»¹

Más tarde, el inventor de la Girándula Motriz don Pedro Paulet Mostajo, originario del pueblo de Tiabaya en Arequipa, quien fuera estudiante del Instituto de Química Aplicada de la Sorbona en París, observó el desplazamiento de los pulpos, con ello se inspiró y planteó las leyes fundamentales de la propulsión a chorro que utilizaría el programa espacial Apolo de la NASA (National Aeronautics and Space Administration) de los Estados Unidos de Norteamérica a partir de 1967.

«[...] En 1902 es nombrado cónsul en Amberes, donde se convierte en precursor de los vuelos a propulsión y padre de la navegación espacial, al diseñar un aparato con cabina semi-esférica para la tripulación, con tablero e instrumental de vuelo completos. Tenía una cámara para el motor, dos depósitos para combustible, un dinamómetro, un sistema de encendido, bujías, válvulas de registro, etc. Se accionaba por medio de dos alerones movibles en cuyas bases había 36 “rockets” y estaba provisto de ruedas retráctiles. Le denominó “Avión Torpedo”, era el prototipo de los actuales “jets” y, por su constitución, podía sindicársela como el embrión de la capsula espacial de nuestra época» (Fernández 1975: 10).

En la capital, Paulet fundó y ejerció el cargo de director de la Escuela de Artes y Oficios de Lima, donde en 1910 inauguró la sección de Mecánica de Aeronáutica, complementaria a las secciones de Mecánica de Motores, Mecánica de Vapor, Ferrocarriles y Automovilismo con las que ya contaba dicha escuela.

El 17 de diciembre de 1903, un significativo hecho ocurrido en los Estados Unidos de Norteamérica marcaría el inicio de la aviación mundial, los hermanos Wilbur y Orville Wright en la localidad de Kitty Hawk, Millville-Indiana, realizaron el primer vuelo con un aparato más pesado que el aire denominado “Flyer”, este era un biplano de

¹ Valcarcel, D. Revista “La Minerva Peruana” Lima: 10 de febrero de 1810. Citado en «*Capitan FAP José Quiñones, Héroe Nacional*». p 22.

propulsión a motor de explosión de 12 HP que logró sostenerse en el aire tan solo 240 metros lineales durante casi un minuto a baja altura llevando como piloto a uno de los dos hermanos, tan minúsculo hecho constituyó por su fascinación en el más grande invento de todas las épocas.

Este interés despertado por el nuevo aparato volador, tuvo como resultado innumerables exhibiciones en todo el territorio estadounidense; al otro lado del Atlántico, también fue ganando aficionados y seguidores, al punto que para el año 1904 ya se encontraba establecida la Escuela de Aviación de París para pilotos y mecánicos de Aviación, institución que licenció a varios pilotos peruanos de la época, entre ellos a los aviadores Jorge Chávez y Juan Bielovucic.

En 1910, en el pueblo de Tingo no muy lejos de Tiabaya de Paulet, el mecánico arequipeño Alejandro Cervantes aportó un invento llamado Aeroplano Arequipensis, motivo por el que el sociólogo Juan Carpio Muñoz, ha calificado a Cervantes como uno de los primeros en construir una máquina voladora en el Perú (Carpio 1983: 219). Se trató de un aeroplano propulsado no tripulado. Al respecto, El diario *El Pueblo* señaló:

«Un Aeroplano nacional- El señor Alejandro Cervantes bastante inteligente en mecánica y que ha recibido varios premios en diversas exhibiciones ha construido un bonito aeroplano en Tingo, donde hemos tenido ocasión de verlo. En la obra del señor Cervantes, no falta ningún detalle, hallándose provisto el aparato de su correspondiente motorcito, sus válvulas, su hélice, etc. En los ensayos hechos, la máquina del señor Cervantes se ha elevado; pero con sus dimensiones no puede ser manejado en el aire por persona alguna, pues se necesita un motor de más poder.»²

En marzo de este mismo año, dos arequipeños perseverantes en su entusiasmo por volar maduran sus ideas y crean otro aeroplano arequipeño capaz de elevarse, esta vez se trató de un avión tripulado no propulsado, construido en madera y tela; dicha aptitud creadora atestiguaba el temprano interés de la carrera aeromilitar del teniente Máximo Lagos Fuentes. El decano de la prensa de arequipeña informó:

«El Teniente Máximo Lagos Fuentes ayudado del maestro carpintero Felipe Vargas, valiéndose de algunos fotograbados y revistas de la época, sin tener planos y especificaciones de carácter técnico, pues no existían, construyó un

² Diario *El Pueblo*, 25 de febrero, 1910. p 4.

planeador de tipo muy elemental, parecido al Voisin del as francés Roland Garros y el día 12, desde un montículo del terreno se lanzaba, elevándose algunos metros. Días después en búsqueda de un mayor éxito, Vargas logra volar en el planeador pero al tocar tierra violentamente, resultó herido en una pierna, destrozándose el aparato» (Fernández 1975: 14).

Así, los pensadores, inventores y creadores arequipeños y sus aportes a la aviación nacional y mundial fueron conocidos gracias a la prensa radial y escrita, las cuales acercaron la naciente actividad a la población en general. Lamentablemente estas informaciones de la aviación a la comunidad a través de la radio, no se ha podido consultar.

Sin embargo, el diario *El Pueblo*, entre 1910 y 1938, cuyas páginas hemos revisado minuciosamente, encontramos el interés que tuvo por transmitir informaciones que llegaban a su redacción por vía telegrama, cablegrama o fonograma, pudiendo seguir a en sus paginas el desarrollo de la aeronáutica a nivel mundial, donde los globos, dirigibles y finalmente el avión fueron los protagonistas. También, la publicidad comercial cumplió un rol singular.

La expectativa por los temas aeronáuticos en la ciudad era evidente, y la prensa local aprovechó el mencionado interés cuando anunció productos farmacéuticos y de perfumería con el titular LLEGARON LOS AVIADORES y procedía a ofrecer una lista sus productos como: cápsulas de nervalina, vaporizadores, comprimidos, violeta Muldfor en pomitos, cápsulas reumatoydes, etc.³, formula publicitaria que se repitió por varias décadas, hasta bien entrada la década de 1950.

También, con el creciente uso del avión apareció la necesidad de estar cubierto en caso de accidentes durante el vuelo, por ello, la Compañía de Seguros Italia, aclaraba en el diario sobre el beneficio de la cobertura de sus pólizas, en la que no aplicaba restricción alguna en cuanto a ocupación o viajes del asegurado, incluyendo EL RIESGO DE AVIACIÓN.⁴

Dirigido a otro sector de la colectividad, se hizo anuncios para niños y jóvenes, cuando las golosinas NIHOCO-FAUCETT cuestionaban: «Quiere Ud. volar gratis? [...] No tiene Ud. Más que juntar 100 envolturas de caramelos y canjearlas por un cupón.»⁵

³ Véase el diario *El Pueblo*, 13 de junio, 1920. p 3.

⁴ Véase el diario *El Pueblo*, 25 de junio, 1930. p 5.

⁵ Diario *El Pueblo*, 06 de agosto, 1930. p 5.

Atrayendo al sorteo a más clientes por el deseo de volar con FAUCETT, que de atiborrar el estómago de dulces NIHOCO. Entonces, la narrativa periodística, fue importante porque propició el acercamiento de la colectividad a la aviación. La literatura y las revistas suscriptoras llegadas de Norteamérica y de Europa, jugaron un rol muy similar.

1.2 El primer Club Aeronáutico de la ciudad

Provenientes de diferentes disciplinas deportivas, estaban instalados diversos clubes en la Ciudad Blanca en el primer tercio del siglo XX, algunos de ellos fueron el Club Internacional de Tiro al Blanco, el Club Ferroviario de Tiro, el Fútbol Club Melgar, el Modern Sports Club, el Club Huracán, etc.

En la hípica el Sporting Club, cuyas instalaciones se encontraban en la cancha de Porongoche, organizaba las concurrecidas carreras de caballos finos y de caballos de agricultores los días domingo, la pista de equitación era lineal y a partir de su utilización se le denominó Hipódromo de Arequipa.

En 1910, se crea el Aeroclub de Arequipa como la primera institución aéreo civil de la ciudad, simpático hecho porque hasta 1915 no aterrizó ningún avión en territorio arequipeño. En la primera reunión del club naciente realizada el día 28 de octubre en el salón de sesiones de la Municipalidad, con la presencia de muchas personas interesadas en el tema de la aviación, se acordó crear y nominar Jorge Chávez a la nueva institución aeronáutica.

Este club aéreo mistiano fundado el 28 de octubre de 1910, precedió al Aeroclub de Lima que fue fundado el 8 de junio de 1912 y al Aeroclub del Perú fundado el 4 de diciembre de 1915. Sin embargo, el club pionero de la aviación peruana fue el Aeroclub del Callao, fundado el 2 de octubre de 1910.

Inicialmente el Aeroclub de Arequipa, eligió una junta directiva provisional integrada por los doctores Francisco Gómez de La Torre como presidente, Carlos Gibson como secretario y el señor Gustavo La Jara como tesorero.⁶

Como primera acción fechada un día después de su creación, «el 29 de octubre de 1910, se remitió una carta del Aeroclub “Jorge Chávez” de Arequipa al Señor General

⁶ Véase el diario *El Pueblo*, 29 de octubre, 1910. p 4.

Pedro E. Muñiz, presidente de la Liga Peruana Pro-Aviación en Lima, informando sobre la conformación del club aéreo arequipeño y encargando al señor ingeniero Fernando Fuchs la delegación de la nueva sociedad ante la Asamblea General de esa Liga»⁷. La Liga Pro-Aviación⁸ rijió sobre todo el territorio nacional, hasta que cesó sus funciones el día 2 de junio de 1916 en favor del Aeroclub del Perú.

El nombre del Aeroclub arequipeño, Jorge Chávez se otorgó en honor al aviador peruano Jorge Chávez Dartnell, primer héroe de la aviación peruana proveniente de la instrucción de aviación civil francesa. El personaje al que hacemos referencia nació el 13 de junio de 1887 en París y fue inscrito en la Legación Peruana de esa capital el 13 de junio de 1883 como ciudadano peruano, por su ascendencia paterna que era peruana.

Sin embargo, la nacionalidad del héroe fue discutida en su momento, ya que en el Congreso de la República, por un lado el señor Málaga Santoyala pidió que se enviase un telegrama de felicitación al aviador Chávez tras sus logros en Europa, y que el Gobierno aprovechara de sus servicios para fundar en el país la Aviación, mientras que el señor Bernal, dijo que no se sabía con seguridad si los aviadores Chávez y su compañero eran peruanos y que debía esperarse hasta tener seguridad de ello, razón por la cual la cámara acordó esperar.⁹ Fue entonces que el señor Felipe Chávez, declaró en el diario capitalino *La Prensa* que su hermano Jorge, el notable aviador era peruano, ofreciendo mostrar los documentos respectivos en vista que se había dudado de su nacionalidad en la cámara de diputados.¹⁰

Mientras tanto, los laureados éxitos de los pilotos Chávez y Bielovuvic, no se hicieron esperar por parte del arequipeño Paulet, director de la Escuela de Artes y Oficios de Lima, el señor Paulet y el diario *La Prensa*, dirigieron telegramas de felicitación a los aviadores peruanos por sus destacados triunfos en Europa.¹¹

Chávez, perdió la vida el 27 de septiembre de 1910 en las inmediaciones de Domodossola, localidad italiana, al accidentarse cuando intentó cruzar los Alpes, motivado por una retribución económica ofrecida por un medio periodístico local, había partido de Briga en Suiza con un monoplaza Bleriot, pero se estrelló durante las

⁷ Diario *El Pueblo*, 30 de octubre, 1910. p 5.

⁸ La Liga Pro-Aviación fue creada el 27 de Noviembre de 1910.

⁹ Véase el diario *El Pueblo*, 12 de setiembre, 1910. p 4.

¹⁰ Se repite, p 4.

¹¹ Véase el diario *El Pueblo*, 10 de setiembre, 1910. p 4.

maniobras de acercamiento al campo aéreo, Chávez, agonizó durante tres días con las piernas rotas. Hoy existe un monumento donde ocurrió el fatal accidente con la inscripción en mármol que dice:

«A Geo Chávez

Por la conquista delle vie del cielo primo
transvolando le aeri sacrificio´ la giovinezza ardente

XXVII-IX-MCMX.»¹²

Las hazañas del otro aviador peruano en Francia, eran leídas a través de los medios periodísticos en Arequipa «Un aviador peruano record de altura- [...] Juan Belovuvich ha batido el record de altura, elevándose en su aparato aéreo hasta los 18 mil pies, en el concurso de aviación de París.»¹³, considerable altura si tenemos en cuenta que el volcán Misti (5880m.) se eleva sobre 19 mil pies.

Según Valcarcel, Juan Bielovuvic en 1911, fue quien realizó en cielo limeño las primeras exhibiciones aéreas de América Latina, el piloto contó con dos aviones que trajo por vía marítima desde el puerto de Bordeaux, cercano a París, hasta el puerto del Callao, fueron un monoplano Farman y un biplano Voisin, con estos aparatos deleitó al público con sus ejecuciones. Pero, fue a su retorno a Europa cuando cumple su proeza más grandiosa al culminar el 25 de enero de 1913 el cruce de los Alpes, finalizando con éxito el raid Suiza-Italia que dos años antes llevó por delante la vida de su amigo Chávez (Valcárcel 1977: XIX).

Un año más tarde, en 1914 con el estallido de la Gran Guerra, Bielovuvic y otros aviadores peruanos egresados de la Escuela de Aviación de París sirvieron en el lado francés, fue en este escenario cuando por primera vez se utilizó aviones y submarinos como fuerzas de ataque militar. La prensa de Arequipa informó acerca del uso de aviones con fines bélicos con el siguiente titular: «La gran conflagración europea-bombardeo aéreo de Pola. Gran hazaña de los submarinos ingleses.»¹⁴ Pasaría algún tiempo para que en Perú comiencen a distinguirse con nombre propio algunos pilotos nacionales en territorio peruano.

¹² *Caretas*. Rev. 20-31, Lima: fotografía. Ilustración peruana. 1967. p23

¹³ Diario *El Pueblo*, 09 de junio, 1910. p 5.

¹⁴ Diario *El Pueblo*, 13 de agosto, 1915. p 4.

1.3 Los primeros campos aéreos

El ex-hipódromo de Porongoche, ha sido considerado por las generaciones anteriores y contemporáneas, como el antiguo campo aéreo de la ciudad, y se da por cierto, que allí como hay ahora un centro comercial, antes hubo un campo hípico y con anterioridad hubo un campo aéreo, siendo todos estos consecutivos en el sitio.

En esta Cancha de Equitación, como también era llamada, se iniciaron las obras de construcción en 1926 y concluyeron en 1928; al finalizar, contaba con una tribuna techada de varios niveles fabricados de madera y posteriormente cerrados con calaminas, una cantina en la parte superior y caballerizas de material rústico como sillares y maderas; mientras que el campo aéreo de Porongoche, en 1928, contaba con una pista de aterrizaje de tierra y varios hangares cercanos levantados en madera.

En Chiclayo, al norte del Perú, localidad dónde si existe evidencia fotográfica de la precaria infraestructura aérea de la época, hace presuponer, que de haber sido igual en Arequipa, sería totalmente imposible encontrar alguna evidencia física de este en la actualidad.

El 17 de noviembre de 1928, la imprudencia de un chófer en el campo de aviación pudo causar una tragedia, un diario local informó «El sábado, a la hora de aterrizar el avión postal de Mr. Faucett, estuvo a punto de estrellarse contra un automóvil de plaza, que bajaba de Jesús con toda la familia, pudiéndose haber ocasionado en consecuencia una catástrofe.[...].[...] El señor Prefecto ha ordenado que para lo ulterior se prohíba terminantemente el acceso al campo de aviación.»¹⁵ Con ello, advertimos que no existía un límite físico entre la actual avenida Jesús y la pista de aterrizaje.

Ya en 1925, cuando el aviador arequipeño Carlos Gilardi Vera llegó procedente de Lima el día 12 de noviembre, mientras era recibido por las autoridades, llegó un auto al campo de aterrizaje, se trataba del presidente del Jockey Club señor Carlos Delgado, quién se desplazó para invitar a los señores prefecto, comandante general y al mayor Gilardi, quienes se encontraban en el campo de aviación, a que pasaran al hipódromo que estaba próximo y donde iban a iniciarse las carreras de caballos¹⁶, quedando claro

¹⁵ Diario *El Pueblo*, 19 de noviembre, 1928. p 5.

¹⁶ Véase el diario *El Pueblo*, 12 de noviembre, 1925. p 4.

que no podía realizarse las actividades de equitación y aviación en simultáneo, determinamos que no fue en el mismo espacio o lugar como se ha venido afirmando.

En el campo aéreo de Porongoche, los trabajos de adecuación de la pista de aterrizaje se iniciaron el día 30 de septiembre de 1928, siendo dirigidos por el mayor Max Lagos Fuentes y el capitán de aviación Isaac Fernández, procedentes de Lima para tal fin. El capitán Lagos, es quien construyó un avión asistido por un carpintero en Tingo en el año de 1910 y que ya hemos comentado.

El día 19 de octubre de 1928, el avión de la compañía FAUCETT proveniente de Lima con pasajeros, tuvo un aterrizaje forzoso con daños materiales de consideración para la aeronave, quedando suspendido varios días el correo aéreo recién inaugurado, ya que al momento de aterrizar, como manifestó el pasajero don Máximo Velázquez, acaudalado industrial propietario de la fábrica de velas La Superior, indicó: «Al tocar tierra el avión se inclinó hacia el lado izquierdo, rozando el ala de este lado contra el suelo y chocando el tren de aterrizaje contra una pequeña zanja, que dio lugar a que el aparato volcase al lado contrario y se malograra el ala derecha, así como la rueda de ese mismo lado.»¹⁷ Al parecer el terreno era demasiado blando. Siendo este, el primer accidente aerocomercial de la compañía FAUCETT en Arequipa, y el último fue el 29 de Febrero de 1996.

La Ley de Conscripción Vial, que rigió durante el gobierno de Augusto Bernardino Leguía y Salcedo, permitió a la Junta de Conscripción Vial de Arequipa designar a 30 personas a solicitud del capitán Lagos para el efecto de limpiar, nivelar y rellenar la pista de aterrizaje existente, porque presentaba muchos riesgos para la aviación.

Siendo una necesidad disminuir el riesgo de este tipo de accidentes, se recurrió a la mencionada Ley, la cual permitía el reclutamiento de personas nacionales y extranjeras, entre los 18 y 65 años, como servicio de mano de obra para la construcción de redes viales como carreteras, caminos, puentes, y ¿Por qué no? Pistas de aterrizaje. Semestralmente la prensa local informaba sobre las prestaciones viarias de la siguiente manera:

«Junta de Conscripción Vial de la Provincia de Arequipa- Terminado el llamamiento de los contribuyentes viales de la provincia por el segundo semestre

¹⁷ Diario *El Pueblo*, 20 de octubre, 1928. p 5.

del año en curso, ha expirado el plazo que les fue concedido para abonar voluntariamente el valor de sus cuotas de redención del servicio de caminos, se previene a dichos contribuyentes que desde la fecha queda encargada la Policía de Seguridad de hacer el control correspondiente. Arequipa 26 de junio de 1928. El presidente de la Junta. F.G.L Emmel.»¹⁸

En estos términos y bajo esta modalidad, se iniciaron las obras en el campo de aviación en la pampa Bustamante del distrito de Miraflores, para ello fue necesario utilizar herramientas como carretillas y lampas para las faenas, gracias a esto es que para la primera semana de noviembre de 1928, los trabajos ya estaban bastante adelantados. El campo que antes presentó enormes pedrones, montículos de arena y hoyos profundos se limpió y allanó, eliminándose los peligros que dicho terreno ofrecía a la aviación¹⁹.

En 1925, la pista de aterrizaje tuvo una dimensión de 900 m. y en 1928 con la participación de los viales²⁰, quedó ampliada a 1300 m. de largo contando con una superficie de tierra firme y segura. A tres semanas de la culminación de los trabajos concluidos en diciembre de 1929, los hangares y talleres del antiguo campo de aviación fueron trasladados por los camiones de la Compañía Foundation, entidad que se encargaba por aquellas fechas de la construcción y mantenimiento de los desagües y alcantarillados de la ciudad, su participación tuvo como objetivo ubicar dichos enseres con mayor proximidad a la restaurada pista del campo de aviación.

Paralelamente, también se pidió la colaboración del servicio de bomberos, la Bomba Nro. 1, que funcionaba en la ciudad desde 1914, siempre existió el problema del polvo por causa del viento, por esta razón cuerpo de bomberos colaboró humedeciendo los trabajos sobre la pista de aterrizaje mientras era construida.²¹

Un medio periodístico publicó: «Se solicitaron los contingentes viales para la culminación de la obra, la cual se encontraba en las inmediaciones del hipódromo, también se pidió la ayuda de la bomba.»²² Y, la misma semana se informó sobre la suspensión de las carreras de caballos del día domingo con la finalidad de que la caballada descanse, por este otro motivo también descartamos que el hipódromo y el

¹⁸ Diario *El Pueblo*, 23 de marzo, 1928. p 4.

¹⁹ Véase el diario *El Pueblo*, 08 de noviembre, 1928. p 4.

²⁰ Se llamó *Viales* a las personas dedicadas al servicio de mano de obra en cumplimiento a la Ley de Conscripción Vial.

²¹ En el 2017, la pista de aterrizaje del aeropuerto de Arequipa tiene 2,980 m. de largo por 45 m. de ancho.

²² Diario *El Pueblo*, 16 de noviembre, 1928. p 4.

campo aéreo se hayan ubicado en el mismo lugar, sino que fueron limítrofes, ambos en la zona de Porongoche.

Pero no fue el campo aéreo de Porongoche el primer aeródromo de la ciudad; el primer avión que voló en el cielo de Arequipa, lo hizo en agosto del año 1915, cuando el piloto chileno Clodomiro Figueroa Ponce, que realizaba exhibiciones aéreas de carácter deportivo y exhibición en su avión de 80 HP bautizado como Valparaíso, llegó vía ferrocarril procedente de Puno, desde de Bolivia al serle negados los permisos para realizar su espectáculo en esa nación (Fernández 1974: 59). Con el fin de entretener al público arequipeño, se organizó conjuntamente con el ferrocarril un alegórico espectáculo aéreo en la chacra de las Mercedes en el pago de Challapampa, fue allí donde se habilitó el primer campo aéreo de Arequipa.

La entrada al espectáculo, tuvo un valor de S/. 2.00 para los adultos y S/. 1.00 para los niños, que incluyó el pasaje en tren hasta lugar para todos quienes quisieran ver el espectáculo que se realizaría entre las 4 y 5 de la tarde del 10 de agosto; los días previos al espectáculo, los aviones del chileno fueron exhibidos en la avenida Tacna y Arica, canchón cercano a la Plaza de Toros, gentilmente cedido para tal fin por el señor Benavente, las localidades se vendieron en el Club Arequipa Skating Rink, Hotel Panamá y el aún vigente kiosko de la Pontezuela.²³

Lamentablemente las expectativas del público asistente al espectáculo, no fueron satisfechas, pues llegado el día el aviador canceló todos los vuelos por la rotura de una de las partes de su avión, el público asistente a Challapampa esa tarde se sintió burlado, el desorden generado por la cancelación tuvo que ser contenido por el Subprefecto, el Inspector de Espectáculos y el Jefe de la Policía, quienes lograron calmar con su intervención la exaltación popular.²⁴ Una semana más tarde, el día 18, el aviador ejecutó el primer vuelo en Arequipa, así recogieron la noticia los medios.

«Después de gran expectativa: (sic), a 11 menos cuarto se vió: (sic) claramente el monoplano de Figueroa en Challapampa, dirigiéndose en vuelo majestuoso hacia el Sur, en dirección al puente de fierro. A esa altura, poco más o menos, hizo un bonito virage: (sic), dirigiéndose al Norte, como siguiendo la dirección

²³ Véase el diario *El Pueblo*, 11 de agosto, 1915. p 5.

²⁴ Véase el diario *El Pueblo*, 09 de agosto, 1915. p 4.

del río, pasó a la altura del Puente Bolognesi, haciendo después un semicírculo y regresando al punto de partida donde aterrizó.»²⁵

El día 20, el aviador chileno fue contratado por el alcalde don Alberto Rey de Castro y el Concejo Provincial, para arrojar volantes desde el aire en homenaje al nuevo presidente José Pardo y Barreda, lo que generó que gran público se congregara en los altos de las casas y edificios públicos.²⁶

Este campo aéreo de Challampampa, fue construido sobre el Fundo las Mercedes de propiedad de la Orden de la Merced de Arequipa, de allí su nombre; tras la investigación podemos determinar que aquel campo se preparó sobre la explanada angular de la vía ferroviaria y el camino al pueblo tradicional de Pachacutec. Actualmente se ubica allí las urbanizaciones La Merced y Piedra Santa del distrito de Pachacutec.

Los terrenos primigenios de Challapampa de 1915 y Porongoche de 1920-1935 que hemos analizado, no fueron los proyectados para la construcción del nuevo Campo de Aviación de Arequipa que funcionó hasta 1938 con el nombre de Chachani.

Fue en 1920, que el presidente Augusto Bernardino Leguía y Salcedo, promulgó el Dispositivo Legal para la expropiación de los terrenos necesarios para la construcción del campo de aviación de la Ciudad Blanca, disponiendo que, el Sr. Juez de Primera Instancia de Arequipa proceda a la expropiación de conformidad con la Ley No. 4118.

«El presidente de la República con fecha 6 del presente mes, ha expedido un Decreto Supremo, declarando de utilidad pública la expropiación de los terrenos que se necesita, para establecerse en ese lugar el campo de aviación, de los cuales, según los planos levantados por el ingeniero sr. Emilio Basadre y Forero, tiene los siguientes linderos, por el N y NE el camino a las canteras y la línea de ferrocarril de Arequipa a Puno, por el S terrenos quebrados y el camino a Palca, y por el O también caminos quebrados, encerrando un área de 1900 metros de longitud por 475 metros de longitud, o sean 902.500 metros cuadrados; y además, los terrenos adyacentes que tienen una extensión de 130 000 metros cuadrados.»²⁷

²⁵ Diario *El Pueblo*, 18 de agosto, 1915. p 4.

²⁶ Don José Pardo y Barreda, fue electo presidente de la República del Perú en dos períodos: 1904-1908 y 1915-1919.

²⁷ Diario *El Pueblo*, 16 de octubre, 1920. p 5.

Por otro lado, la conmoción creada por Figueroa no concluyó en Arequipa como habría de esperarse, pues continuando en su gira sudamericana llegó a Mollendo donde realizó el día 22 y 23 de agosto exhibiciones de vuelo sobre las zonas de La Ensenada (las playas 1 y 2) y el muelle, luego de las evoluciones aterrizó y al tratar de posicionar el avión en el lugar donde estuvo ubicado antes de alzar vuelo, ocurrió el primer accidente de aviación en Arequipa donde perdieron la vida algunas personas que fueron alcanzadas por la hélice. Un diario local informó con el titular «Dos niños cogidos por el aparato; muerte de uno de ellos.»²⁸ Sobre este incidente, el autor Fernández Prada señala:

«Sus demostraciones se vieron truncadas al día siguiente, cuando sufre un accidente en pleno vuelo, que le obliga a efectuar un “forzoso” con tan mala suerte que arrolla a algunos espectadores, resultando dos muertos- una mujer y un niño- y tres heridos. Sin desanimarse, poseído del mismo entusiasmo, Figueroa embarca en el vapor Ucayali rumbo al Callao para efectuar nuevas demostraciones aéreas sobre Lima» (Fernández, 1977: 59).

Con lo manifestado, respecto al primer campo aéreo de Arequipa, surge la interrogante cuando el diario *El Pueblo* informó sobre el vuelo efectuado por la PERUVIAN AIRWAYS CORPORATION con motivo de la implementación de la ruta de pasajeros Lima-Arequipa-Lima en 1929, la cual ejecutó con carácter promocional un vuelo llevando a los periodistas de la ciudad sobre el cielo arequipeño y sus alrededores por el término de quince minutos. «El avión marca Fairchild que tiene motor de 450 caballos de fuerza, piloteado hábilmente por el capitán Travis despegó del campo Lazareto a las diez de la mañana [...]. »²⁹

No se trata de otro campo de aviación llamado Lazareto, sino que alude al mismo campo aéreo de Porongoche, que por su cercanía a los cuatro pabellones destinados a estar confinados en cuarentena los enfermos de lepra y tuberculosis, la zona adoptó el nombre de los Tebecianos por su abreviación TBC. Actualmente allí queda la Villa Jardín, y funciona el programa de vivienda temporal de la III Región Militar, exactamente sobre la avenida Arequipa en el sector de APIMA. Aún se conserva la capilla de los Tebecianos advocada a la Virgen María Auxiliadora, patrona de los enfermos.

²⁸ Diario *El Pueblo*, 24 de Agosto, 1915. p 4.

²⁹ Diario *El Pueblo*, 21 de marzo, 1929. p 5.

1.4. Las Erogaciones Pro-Aviación

La adquisición de aviones para el Perú, a través del Ministerio de Ejército y Marina y luego el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), había sido abandonada, situación que nos colocaba en desventaja frente a las naciones de Chile y Argentina, donde incluso ya se fabricaban y vendían aviones civiles y militares.

Por ello, en el año 1910 se conformó la Liga Pro-Aviación del Perú, organización nacional encargada de promover la importancia de la aviación y su implementación. Tuvo como miembros destacados a los señores Pedro E. Muñíz, Melitón Carvajal, Ricardo Palma, Pedro Paulet, entre otros destacados compatriotas; un documento muy significativo de esta institución fue el Manifiesto de la Liga Pro-Aviación fechado el 20 de octubre de 1910 que a la letra señaló:

«Conciudadanos: La conquista del aire que hace pocos años, a estar del esfuerzo de cien generaciones parecía un sueño a la mayoría de los hombres, es hoy hermosa y tangible realidad. [...] estamos pues obligados por nuestra historia, por nuestro prestigio y nuestra grandeza, a colocar en el primer rango entre todas nuestras aspiraciones las del dominio definitivo de los aires. [...] Todo concurre, por consiguiente en el Perú a señalar la aviación como a primera y más apremiante de sus necesidades. Pdte. Pedro E. Muñíz.»³⁰

Desde los vuelos de Figueroa, tuvieron que pasar cinco años para volver a presenciar un espectáculo similar en Arequipa, fue en 1920 con la promotoría de la Liga Pro-Aviación mencionada, que tuvo lugar en la ciudad la Fiesta de la Aviación, organizada por el Comité Pro-Aviación Tacna, Arica, Tarapacá y Arequipa, llamada así, pues a la fecha el conflicto limítrofe con Chile, aún no se había cerrado en el campo diplomático y la soberanía de los departamentos del Sur aún se encontraba en incertidumbre, esto duró hasta 1929 tras el frustrado plebiscito de Arica de 1925.

La tarde del día jueves 17, sobre el cielo azul de Arequipa, el piloto instructor francés de la Escuela de Aviación Jorge Chávez con base en Las Palmas, teniente Emilio Romanet, acompañado del estudiante de aviación el arequipeño, el teniente Eduardo Bellatín Arenas³¹, alzaron vuelo y realizaron acrobacias para el asombro de todos

³⁰ «Manifiesto de la Liga Pro-aviación». Lima: publicado 20-10-1910.

³¹ El grado de Teniente: es el segundo grado de la jerarquía del oficial en la Fuerza Aérea.

quienes asistieron al campo de aviación de Porongoche, ejecutando tres vuelos ante una enorme concurrencia de público. El avión que lució en el cielo mistiano, llegó por tren desde el puerto en Mollendo y fue ensamblado en los hangares del campo aéreo arequipeño (De La Jara 1977: 96).

El día señalado el aviador francés Romanet ejecuto diversas evoluciones sobre la zona de Miraflores, los asistentes pudieron observar cómo se remontaba a gran altura describiendo elegantes curvas que demostraban su maestría a los mandos del monoplano, descensos rasantes al nivel de suelo para volver a elevarse, evidenciando la experta mano del piloto, quién sin duda recordaba sus brillantes hazañas en la Gran Guerra en que actuó, sirviendo heroicamente a su país, refirió un medio periodístico local.³²

La concurrencia del público fue masiva, se estima que concurrieron más de 10 mil personas al campo aéreo de Porongoche, ubicándose frente al hangar y separados por la pista de aterrizaje de aproximadamente 200 metros de ancho; a un costado del hangar donde estaba el avión de marca Salmzon, se ubicó el comité de señoritas y señoras, que vendieron escarapelas toda la mañana en la ciudad y que sirvieron de boleto de entrada al espectáculo. Las escarapelas eran portadas en las solapas y los sombreros de los caballeros y las blusas de las señoras, algunos caballeros portaban hasta tres escarapelas en el sombrero, señaló el mismo diario.

El 9 de junio de 1920, se dieron los primeros vuelos femeninos sobre la Ciudad Blanca, la señorita Carmen Bellatín Arenas, hermana del copiloto fue una de las protagonistas, Romanet atravesó el cielo de la ciudad a las once y media de la mañana, minutos más tarde; el segundo vuelo, lo hizo con la señorita Carmen Brain, distinguidas señoritas de la alta sociedad arequipeña, ambas demostraron la mayor serenidad y buen ánimo, exigiendo al piloto coger mayor altura.³³

La finalidad de la Fiesta de la Aviación de 1920, fue motivar a los ciudadanos a participar en la Erogación Pro-Aviación³⁴, la que debía reunir fondos para la

³² Véase el diario *El Pueblo*, 08 de junio, 1920. p 5.

³³ Véase el diario *El Pueblo*, 09 de junio, 1920. p 4.

³⁴ Erogación significa distribuir, repartir bienes o caudales, gastar el dinero.

adquisición de aviones en la jurisdicción de Arequipa, la Prefectura actuó como coordinadora y la adquisición de aviones fue su principal objetivo, el cual estuvo justificado en:

- a) La necesidad de comprar aviones.
- b) La instrucción de pilotos aviadores a favor de la defensa nacional.

Los vuelos ejecutados por Romanet y Bellatín, tuvieron entonces un carácter promocional. En Arequipa, la comisión organizadora a nombre de la Liga Pro-Aviación repartió esquelas personales dirigidas a los vecinos de la ciudad, a fin de facilitar la realización de un aporte económico voluntario, en ella, se fundamentó que las erogaciones respondían al sentido patriótico de la causa, la esquila a tenor expresó::

«Muy señor nuestro: Comisionado por el “Comité Proaviación Tacna, Arica, Tarapacá y Arequipa.” Para solicitar el óbolo de los vecinos de esa ciudad con destino a la compra de un avión que se obsequiará al ejército del Perú, hemos resuelto dirigirnos a Ud. Por medio de la presente esquila, para que se sirva indicarnos en la nota que va al pie, la suma con que desea contribuir a tan patriótico objeto. Esperando de su reconocido civismo una pronta y favorable respuesta, nos suscribimos como sus obsecuentes servidores. Manuel T. Arispe. Presidente de la Comisión.»³⁵

El 25 de marzo de 1920, se publicó la lista de todos los vecinos de esta ciudad a quienes se envió la esquila remitida por la Comisión Pro-Aviación, solicitando erogación para la adquisición de aviones.

«Abraham Apaza Rodríguez, Adrian Arnillas, coronel Brousset, Leandro Benavente, Teodoro Barclay, Carlos J. Broggi, Manuel F. Ballón, Alejandro Benavente Alcazar, Nicanor Bedoya ,Santiago Beaumont, J.M. Bustamante de la F.,Eduardo de Belaunde, Ricardo Carpio Tirado, comandante de la Guardia Civil, coronel Estensoro, Roberto m. del Carpio, Alberto Corzo, Salvador Cornejo, Max T. Corzo, Toribio del Carpio, José María Corzo, [...],[...] Director de la sociedad de Beneficiencia, Director del colegio Nacional de la Independencia, Director del colegio Ballón, Director del colegio San Pedro Pascual, Empresa de automóviles Garcia Hnos. [...].»³⁶

³⁵ Esquila de Liga Pro Aviación de Arequipa. Firmada por Manuel T. Arispe. marzo, Arequipa: 1920.

³⁶ Diario *El Pueblo*, 25 de marzo, 1920. p 5.

Así, con las donaciones económicas de vecinos, instituciones, industrias, pueblos, colegios, comités de toda Arequipa, se logró adquirir para la ciudad los aviones: Arequipa Nro. 1 y Nro. 2. A nivel nacional, donde también se erogó, fue factible la adquisición de los aviones: Puno Nro 1, Cusco Nro. 1, Provincia de Pisco Nro. 1, Trujillo Nro. 1, aportados por las erogaciones de Puno, Cusco, Ica y Trujillo respectivamente, entre otros.

En 1923, en el puerto de Mollendo, ya se tenía un avión de observación aérea de marca Caproni de fabricación italiana para Arequipa, aparato adquirido por los empleados y obreros del ferrocarril; dos años después aún se encontraba este biplano depositado en los almacenes de los Ferrocarriles del Sur en la ciudad, el motivo de esta larga permanencia, se justificó en que la Junta de Adquisición, conformada en 1920, solo tuvo como objetivo la compra de la maquina y dio por concluida su gestión.³⁷

Mientras tanto en 1928, la cadena de noticias United Express de Nueva York, informó que Chile adquirió 17 aviones de observación y 9 aviones de caza por el valor de US \$ 700 mil dólares americanos de la compañía manufacturera de aeroplanos estadounidense, The Curtiss Airplane Export, evidenciando la importancia que puso el gobierno chileno al tema aeronáutico.³⁸

Como vemos, en el Perú, la participación ciudadana fue fundamental para adquirir los primeros aviones para el Ejército y la Marina, por lo que argumentamos que, debió existir un profundo sentimiento patriótico, llegando a solidarizarse ciudadanos de todos los niveles sociales y económicos con este propósito tan patriótico, en beneficio de la aviación nacional.

Los organizadores de la Fiesta de la Aviación en conmemoración a los vuelos realizados sobre la ciudad aquella fecha, se otorgó una medalla de oro al arequipeño E. Bellatín, en ella se grabó: «Recuerdo del comité Proaviación al Teniente E. Bellatin-1920.» y en la barra de oro de su base «Arequipa 10 de Junio.»³⁹

El teniente Romanet, murió el 23 de septiembre de 1921 cuando su avión Morane cayó al mar en Lima, su cuerpo fue recuperado el 28 de octubre, casi un mes después del

³⁷ Véase el diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1925. p 4.

³⁸ Véase el diario *El Pueblo*, 31 de octubre, 1928. p 5.

³⁹ Diario *El Pueblo*, 10 de octubre, 1920. p 4.

accidente, siendo de origen francés, su pérdida dejó una gran pena en toda la nación peruana, refiere el autor Fernández Prada (Fernández 1975: 143).

1.5. Aviación comercial y correo aéreo

Los medios de transporte comercial y correo, hasta la llegada de la aviación de la ciudad de Lima a Arequipa, se realizaban por vía marítima o vía terrestre, a diferencia de hoy, los viajes de aquella época se hacían por necesidades urgentes más que por placer y recreación.

Las compañías marítimas que operaban desde el puerto de Islay en Mollendo, unían por navegación todos los puertos en las rutas a Lima y Chile, y desde estas localidades al resto del mundo. En el año de 1928 los medios escritos informaban sobre las frecuencias de salidas, escalas, tránsitos y servicios de cabina que ofrecían las compañías navieras The Grace Line, la Compañía Peruana de Vapores y Dique del Callao, la Compañía Trasatlántica Española y The Navigation Steam Company, esta última venía funcionando desde 1840.

El viaje por vía marítima de Lima a Arequipa duraba tres días, en enero de 1928, un equipo de fútbol de la Ciudad Blanca conocido como FBC Melgar, hizo el viaje sin escalas y con buen tiempo desde la capital, partió un día martes y llegó el día jueves. A esto, había que agregar la duración del trayecto en tren de Mollendo a Arequipa, que duraba 6 horas.⁴⁰

La vía terrestre entre Arequipa y Lima, unía por caminos sin asfalto y trochas, todas las localidades situadas en el litoral, cruzando la cordillera de la costa y atravesando fértiles valles intercosteros, los 4 días que también duraba el viaje en camión o en auto de plaza de las marcas Dodge o Ford, era largo, agotador y polvoriento. Estos vehículos partían y llegaban de la calle del Huatanay, que en la actualidad es la última cuadra de la calle Piérola. Otro medio de transporte a la capital, pronto obsoleto para la época de estudio, era con carretas tiradas por acémilas y equinos.

⁴⁰ Véase el diario *El Pueblo*, 15 de enero, 1928. p 5.

Finalmente, la aviación comercial llegó a la Ciudad Blanca el día 30 de septiembre de 1928, al promediar las 3.40 de la tarde, cuando de manera inesperada, un monoplano de color amarillo de gran envergadura hizo su aparición sobre el cielo de la urbe, la sorpresa causó gran expectativa en la población, reuniendo en los techos de las casonas, el coliseo Oldratti y el campo aéreo de Porongoche, se trataba del avión Stinson de la compañía de aviación FAUCETT S.A. que desde el año de 1922 operó vuelos de pasajeros y correspondencia en rutas desde Lima, al norte y al oriente del país.

Luego de evolucionar cuatro círculos como saludo sobre la ciudad y de realizar las respectivas maniobras de aproximación al campo aéreo, aterrizó el piloto aviador estadounidense Elmer J. Faucett, quien recibió el saludo de distinguidas personalidades y autoridades del medio, se trató del primer vuelo comercial en Arequipa, ya que tuvo como objetivo ofrecer transporte aéreo a una importante comitiva, que desde el 1 de octubre se encontraba en Arequipa, su viaje fue tan inesperado que incluso el piloto aviador Faucett ignoraba cuando partiría rumbo a la capital.⁴¹

En efecto, el transporte aéreo de pasajeros, llegó a Arequipa, a razón de que se encontraba en nuestra ciudad, una Comitiva Oficial del gobierno constituida por las señoras hijas del presidente Augusto Bernardino Leguía y Salcedo, doña Virgínia Leguía de Martínez Molins y doña María Isabel Leguía de Larrañaga, escoltadas por el cortejo oficial de autoridades de la ciudad de Arequipa y luego al Sur del Perú, la delegación llegó vía Mollendo en el vapor Mantaro y se dirigió hacia Arequipa en tren, luego a Puno y Cuzco.⁴²

En la ciudad las autoridades políticas, religiosas, militares y la sociedad en general se encargaron de hacer los recibimientos y agasajos respectivos a las ilustres visitas, como la solemne misa de los hermanos franciscanos, el gran baile ofrecido por el señor Alcalde, un almuerzo en Sabandía, una elegante fiesta en el puericultorio Juana Gamio, un lujoso baile del Club Arequipa y un Lunch en el Club Alemán.⁴³ Fue bajo este contexto que, el pionero de la aviación comercial en Perú, Elmer Faucett y Mr. Tobin, su acompañante, habían cubierto la ruta Lima Arequipa en 7 horas y 31 minutos, con el aeroplano Stinson Detroiter Nro.1 fabricado en Estados Unidos de Norteamérica, cuyos

⁴¹ Diario *El Pueblo*, 01 de octubre, 1928. p 5.

⁴² Archivo Regional de Arequipa. *Prefectura*. Ministerio de Gobierno. 2 de octubre, 1928.

⁴³ Véase el diario *El Pueblo*, 08 de octubre, 1928. p 3.

250 HP de fuerza del motor le permitía transportar cinco pasajeros, su fuselaje estaba fabricado de madera y tela, y tenía una hélice de acero, señalaba el citado diario.

Con el vuelo del aviador E. Faucett a Arequipa, quedó inaugurado el servicio aéreo de pasajeros en la ruta a Lima con escalas en Mollendo, Camaná, Pisco y Cañete. A casi un mes de la llegada de la compañía FAUCETT a Arequipa, apareció el primer aviso publicitario en un diario local sobre aviación comercial ofrecido en la ciudad:

«COMPAÑÍA DE AVIACIÓN FAUCETT S.A. Servicio Aéreo- Un avión de esta Compañía Saldrá el Domingo 4 del presente a las 10 a.m. recibiendo pasajeros y correspondencia para Lima. Aceptará pasajeros para Mollendo y Camaná siempre que hubiera espacio. Informes MILNE & Co. Teléfono 844- La Merced 115- Casilla 76. Noviembre 3 de 1928.»⁴⁴

Unos meses más tarde, otra compañía aérea, competencia directa de FAUCETT por los próximos 35 años, también anunció en los diarios arequipeños.

«PERUVIAN AIRWAYS CORPORATION- Un aeroplano de esta compañía saldrá el jueves 14 del presente a las diez de la mañana. Acepta pasajeros para Pisco y Lima. Valor del pasaje a Pisco...Lp.12.000. Valor para Lima... Lp. 20.0.00. GRACE & Cia. Perú. Sección Arequipa. San Juan de Dios 129— teléfono 17. Marzo 12 de 1929.»⁴⁵

En 1930, los aviones de PANAGRA, que cubrían la ruta Sur y Norte desde Arequipa, llevaron los nombres de Santa Rosa, San Cristóbal, San Felipe, San José, Santa Mariana, etc.; casi simultáneamente, llegó de Estados Unidos de Norteamérica la nueva flota de seis aviones Stinson de FAUCETT, para reforzar su servicio nacional de pasajeros y correspondencia; a uno de estos aparatos Stinson se le bautizó con el nombre de Misti.

El 16 de octubre de 1931, la compañía de aviación nacional FAUCETT conmemoró el vuelo inaugural del avión Misti en la Ciudad Blanca de Arequipa, a cargo del vuelo estuvo el piloto aviador Elmer J. Faucett, este vuelo consistió en sobrevolar la ciudad llevando pasajeros para observar desde el aire el gigantesco glaciar que presentaba el volcán Misti para la fecha, el espectáculo ofrecido en los medios fue muy bien recibido por los arequipeños, pues se realizaron durante todo el día sábado ocho vuelos

⁴⁴ Diario *El Pueblo*, 03 de octubre, 1928. p 5.

⁴⁵ Diario *El Pueblo*, 12 de marzo, 1929. p 4.

recreativos, dos más de los programados inicialmente, los boletos que se vendieron en el Banco Gibson tuvieron precios equitativos.⁴⁶

Producto de la primera visita que hiciera FAUCETT, señalaba un medio periodístico que, en un instante puso la vida de la capital en contacto inmediato con la de Arequipa, poniendo a la vista dos importantes diarios capitalinos, *El Comercio* y *La Prensa* con las noticias del día⁴⁷. El intercambio de diarios y periódicos traídos por las tripulaciones comenzaría a ser frecuente, de hecho, era común recibir diarios de lugares tan distantes como Trujillo con diarios como: *La Industria*, de Tacna: *El Pacífico*, de Arica: *La Concordia* y *El Ferrocarril*; y de Arequipa salían: *El Pueblo*, *El Deber*, *La Bolsa* y *Noticias*. Los diarios en cuestión, posiblemente, sean los fondos de prensa nacional del siglo XX que actualmente guarda la Hemeroteca adjunta a la Biblioteca Municipal Pública de Arequipa.

La inauguración del transporte aéreo internacional de pasajeros y el correo desde Arequipa, se dio el 19 de marzo de 1929, así informó *El Pueblo*:

«Se anuncia que la “PERUVIAN AIRWAYS CORPORATION” inaugura hoy los servicios de pasajeros y correspondencia entre Lima y esta capital, por vía Mollendo, utilizando un avión “FAIRCHILD” de cuatrocientos veinticuatro caballos de fuerza. Dicho servicio se continuará con el tráfico de la línea entre Miami y Mollendo que la “PANAMERICAN AIRWAYS CORPORATION” inauguraba el primero de abril, saliendo un avión de Miami y llegando a Mollendo el miércoles 3.»⁴⁸

Ocurría que a finales de 1928, la empresa PANAGRA constituida tal como lo señala su nombre, por la PANAMERICAN AIRWAYS y la W.R. GRACE & CO. Comenzó a prestar servicio internacional entre el Perú, Estados Unidos, Chile y Argentina, mientras que el transporte nacional de pasajeros recayó en la PERUVIAN AIRWAYS CORPORATION, subsidiaria de PANAGRA, y por la Compañía de Aviación FAUCETT S.A.

Por otro lado, surgió la Picantería La PANAGRA y apareció el bus la Panagrita, al realizar esta investigación, determinamos que ambos fueron bautizados de esta forma

⁴⁶ Véase el diario *El Pueblo*, 6 de agosto, 1930. p 5.

⁴⁷ Véase el diario *El Pueblo*, 21 de marzo, 1929. p 4.

⁴⁸ Diario *El Pueblo*, 18 de marzo, 1929. p 5.

porque prestaron servicios de alimentación y transporte al personal de la compañía aérea durante su estadía en la ciudad. La Ocho, fue el bus público que prestaba servicio a partir de 1938 al campo de aviación de Zamácola, su nombre, deriva del kilómetro 8 de la carretera a Yura en la vía ferroviaria a Puno, kilómetro donde hasta hoy se ubica el aeropuerto de Arequipa.

Un hecho de trascendencia internacional ocurrido en el espacio geográfico de Arequipa, fue protagonizado por la compañía PANAGRA; ya que el día martes 7 de mayo de 1929 uno de sus aviones ejecutó un vuelo de interés geográfico y científico:

«El avión de la Peruvian Airways realizó vuelo sobre el Misti y el Chachani. Un experto marino tomó importantes fotografías- [...] el piloto mr. Elliot hizo un importante vuelo de interés aeronáutico y científico remontándose sobre el Misti y el Chachani a más de veintiún mil pies de altura, para realizar observaciones de los picos de la cordillera y tomar fotografías. Mr. Elliot llevó como pasajero al Teniente de Marina T. Johnson, experto fotógrafo [...]. [...] el vuelo duró tres horas y media, habiendo llegado los aeronautas por el sureste hasta más allá de la Laguna de Salinas y por el norte hasta la cordillera del Ampato. El Teniente T. Johnson ha tomado fotografías con una máquina especial para esta clase de trabajos, habiendo podido recoger en su lente los aspectos más interesantes de la citada Laguna y de la cordillera [...].»⁴⁹

Las fotografías de propiedad de PAN AMERICAN AIRGRACE INC. Fueron utilizadas para los artículos de Robert Shipee: “*A forgotten Valley of Peru*” de enero de 1933 y “*Air Adventures in Perú*” de enero de 1934 de la reconocida revista internacional “*National Geographic*”, versión en inglés.⁵⁰ En estas fotografías aparecieron por primera vez imágenes del cañón y de todos los pueblos del valle del Colca, con magníficas vistas desde el cielo. Todas las fotografías tomadas esa mañana de mayo sobre la ciudad fueron expuestas en la oficina de la PERUVIAN AIRWAYS COMPANY en Arequipa.

⁴⁹ Diario *El Pueblo*, 7 de mayo, 1929. p 5.

⁵⁰ Véase el la revista «*The National Geographic Magazine*». USA: Volume LXXXII. Number Two August. p 171.

1.6 Aviadores militares arequipeños

Entre los meses de octubre y noviembre de 1925, se realizaron importantes *raids* aeromilitares nacionales, con el objetivo de promocionar a la aviación en el interior del país, esto llevo a tres aviadores instructores de la Escuela de Aviación Jorge Chávez a volar desde Lima con dirección a sus ciudades de origen, Cusco y Arequipa. Ellos fueron el cusqueño subteniente Alejandro Velasco Astéte, y los arequipeños, los mayores Baltazar Montoya Monroy y Carlos Alberto Gilardi Vera⁵¹, acompañados por los mecánicos aeronáuticos Icaza y Méndez.

Lamentablemente, iniciado el *Raid* promocional el día 28 de setiembre de 1925, ocurrió el fatal accidente del subteniente Alejandro Velasco Astéte cuando aterrizaba al avión Cuzco Nro. 1 en el campo aéreo de Puno, Velasco, en su avión se estrelló contra una pared de adobes al final de la pista de aterrizaje. Tres horas más tarde, en ese mismo campo de aviación llamado La Chacarilla, tocaba tierra el mayor Montoya en el otro avión SVA Puno Nro. 1. El primero cumpliría la ruta Lima-Puno-Cusco-Lima y el segundo la ruta Lima-Puno-Arequipa-Lima. Debiendo encontrarse los dos aviones a orillas del Lago Titicaca ese fatídico día de setiembre. Posteriormente, el aviador arequipeño refiriéndose a este suceso manifestó:

« [...] continúe hacia la ciudad de Puno, a la que entré ya con la “Nodriz”; por las dudas, quedándome solamente algunos minutos más en el aire, di un gran círculo que terminó sobre la Plaza de Armas y enfilé para el aterrizaje final en el pequeño campo de “La Chacarilla” al este y de inmediato a la ciudad, que noté marcado con mucho público alrededor. Aterrice felizmente y, como pocas veces en mi carrera, con un aterrizaje bastante corto. Por fin respiré, más este respiro fue muy breve, los mecánicos Méndez del “Puno” e Icaza del “Cuzco” corrieron al avión y llorando me dijeron: “Mi mayor, el alférez Velasco ha muerto. Acá al aterrizar Chocó. [...]» (De La Jara 1985: 275).

Con el retraso de casi un mes por la pérdida del piloto aviador cusqueño, la mañana del día 22 de octubre de 1925, procedente de Puno con escala en Juliaca, el mayor Montoya llegó a Arequipa en su biplano italiano, de las impresiones sobre su viaje, destacamos el siguiente alcance.

⁵¹ Grado de Mayor: es el cuarto grado en la jerarquía militar de oficiales y constituye el primer grado en la categoría de oficiales superiores.

«Tuve ocasión de pasar sobre los volcanes en actividad “Ubinas” y “Misti”, sobre este último alcancé una altura de 22,780 pies, impulsado por el fuerte viento de frente y lo liviano que se encontraba el avión. Yo sentí la falta de aire y un ligero malestar con muchas ganas de dormir, malestar y sueño que se me disipaban oliendo un diente de ajo que llevaba atado en la punta del pañuelo [...]» (De La Jara 1985: 276).

El otro aviador arequipeño, el mayor Carlos Alberto Gilardi Vera, una semana después de la llegada de Montoya a la Ciudad Blanca, aterrizó en el campo de Porongoche proveniente de Lima acompañado del mecánico de aviación teniente 1ro. Oscar Espejo, volando un bombardero ligero de marca D’Havilland de 230 HP, cuyo tamaño, de 17 metros de envergadura sorprendió a la multitud congregada para recibirle; los aviadores batieron el *record* sudamericano de permanencia en el aire aquel 8 de noviembre de 1925, con un total de 7 horas con 40 minutos, cubriendo la ruta Lima-Arequipa sin escalas, ruta aérea que sigue siendo utilizada hasta la actualidad y completada en 1 hora 15 minutos de vuelo con la tecnología del siglo XXI.

Ambos pilotos, durante su estadía fueron atendidos con el mayor entusiasmo y admiración, pues con sus proezas demostraron que Arequipa jugó un papel importante en el desarrollo de la aviación regional y nacional, despertado en los arequipeños un sentimiento de orgullo, sentir reflejado en los artículos periodísticos de aquellas dos fechas, en ambos casos aparecen extensos párrafos biográficos en los diarios locales, donde destacaron los pormenores de estas hazañas aéreas, así como las ceremonias y discursos ofrecidos en las recepciones realizadas en el Casino Militar, el Palacio Municipal, el Jockey Club de Arequipa o las misas *Te Deum* ofrecidas por el obispo Mariano Holguín en la Catedral de Arequipa a favor de la salud de ambos aviadores.

Un conocido intelectual liberal arequipeño, el doctor Francisco Mostajo Miranda, refiriéndose a los *raids* de los aviadores arequipeños, con gran sentido patriótico y poético compuso las siguientes estrofas publicadas por el diario *El Pueblo*:

EL AVIADOR MONTOYA

«Bajo tu vuelo, eran camafeo del orbe
Los andes y sus valles..... con su antiguo rumor
El Titicaca dijo, cuando te vio en su orilla:
-Hermano eres del Inca, porque vienes del Sol.

El Misti, con su ojo de cíclope tranquilo,
en su cenit miróte y dijo- Padre Khon
el hombre está más alto que mi cúspide andina
¡dame el fuego de otrora para una explosión!

Oh Montoya, aeronauta de impulso soberano,
Tu eres el que salvaba la inmensidad hiliانا.
Vencedor de la altura, del éter vencedor.

En tu aparato de águila seguiste hacia el piélago
Mientras en lontananza se alzaba, como un púgil,
El genio de la patria, de su ámbito señor.»⁵²

⁵² Diario *El Pueblo*, 3 de octubre, 1925. p 5.

EL AVIADOR GILARDI

«Te miro Pachacamac que hendías sus dominios,
Por el cenit, do el ave se enseñoreaba ayer:
Los médanos se arquearon en insonoro aplauso
Y el mar solemnemente rugió entre las rocas: -¡Bien!

Los cerros de la costa dijeron: - no es el águila
lo que atraviesa el éter. ¡El hombre! ¡El hombre es!
Y el oasis risueño, de crespas esmeraldas.

Con una perla entre ellas, te dijo: soy tu edén.
Lo viste desde el éter, y planeastes el vuelo
Hacia el guaco regazo de la tierra hermosa....
Sus árboles y brisas te aplaudieron, azór.

Y sintió la tierra la expansión del orgullo
De ver un hijo fuerte sobre de tanto homúnculo
Que deambula, por las calles, con el alma de algodón.»⁵³

⁵³ Diario *El Pueblo*, 16 de Noviembre, 1925. p 5.

El mayor Montoya durante su estadía en Arequipa, realizó magníficas pruebas acrobáticas sobre el cielo de la ciudad, un medio periodístico, publicó el 29 de octubre dos excelentes imágenes del vuelo del experto aviador atravesando con el avión Puno Nro.1 entre las dos torres de la Catedral, demostrando pericia y audacia a no más de 40 metros del suelo.⁵⁴

Ya en 1930, se produjo la incursión de aviones de caza en Arequipa, fue en el mes de agosto, en circunstancias que don Augusto Bernardino Leguía y Salcedo, que hacía once años ejercía como Presidente del Perú, había asumido el mando nuevamente producto de una segunda reelección, lo que generó un gran descontento en todas las clases sociales de la nación así como en los cuerpos militares del Sur, la coyuntura política aunada a la crisis económica que vivía el país en ese momento, originó que en Arequipa, se fuese gestando una revolución que culminó con el derrocamiento de Leguía y su Oncenio; a la cabeza, se encontró el comandante Luis Miguel Sánchez Cerro.

Durante la llamada Revolución de Arequipa del año 1930, los desórdenes paralizaron la industria, el comercio, el transporte y la educación, así también las labores escolares y universitarias; así mismo, se produjo el ataque de la masa de manifestantes a la editorial del diario *El Deber*, a la cual se le acusó de actuar como defensor del gobierno leguista, tras el ataque, el mencionado diario no circuló entre el día 21 de agosto y el 16 de setiembre; el diario *El Pueblo*, también dejó de circular por cuatro días, por ello la información periodística sobre la presencia de aviones de guerra sobre el cielo arequipeño es escasa; sin embargo, el autor Carlos de la Jara, señala:

«Frente a la situación creada. El Gobierno decidió enviar una escuadrilla de aviones Vought Corsair de la base aérea de Las Palmas para que arrojaran sobre la ciudad de Arequipa propaganda contra revolucionaria. La escuadrilla fue comandada por el propio Inspector General de Aeronáutica Capitán de Navío Harold B. Grow e integrada por los capitanes Guillermo Concha y Ergasto Silva. Los volantes lanzados por los aviones cayeron en diferentes lugares de la población sin causar el efecto deseado» (De La Jara 1985: 623).

El día 2 de setiembre, los tres biplanos sobrevolaron a la turba arequipeña, que se dispó asustada por las calles de la ciudad ante la presencia de los aviones militares que

⁵⁴ Véase el diario *El Pueblo*, 29 de octubre, 1925. p 4.

pasaban rasantes sobre las torres de los templos, que a manera de bombardeo, dejaron caer sobre la población volantes de papel cuyo contenido, a la actualidad, es desconocido al no haberse conservado ningún ejemplar.

El repostaje de combustible de la escuadrilla del capitán B. Grow debía realizarse en el campo aéreo de Porongoche, pero la incontenible masa tomó la pista de aterrizaje, obligando a los aviones a dirigirse hasta la localidad de Camaná en busca de combustible. En este municipio costero aterrizaron, pero fueron atajados por el gentío revolucionario dirigido por el señor Jorge Maldonado Llosa,⁵⁵ impidiendo que dos aviones de la escuadrilla militar pudieran despegar rumbo a Lima, uno de los aviadores retenidos fue el capitán B. Grow de nacionalidad estadounidense, quién como extranjero, fue acusado de intervenir en los asuntos políticos de la nación siendo deportado por el gobierno entrante del comandante Luis Miguel Sánchez Cerro.⁵⁶ Quedando esta acción aeromilitar contra revolucionaria, como un hecho pacífico cuyos pormenores no fueron registrados por la prensa local.

1.7 La aviación y los cuentos populares

Existen varios cuentos populares sobre la aviación en Arequipa de la época que venimos analizando, destacamos en este trabajo, aquellos que la investigación nos ha llevado a encontrar en las fuentes consultadas algunos indicios de realidad.

Un avión militar en el sitio arqueológico Toro Muerto, es una anécdota recurrente, orgullo de los ancianos del valle del Majes, con quienes uno todavía podía conversar a fines del siglo XX, trataba sobre aquel avión con su hélice que pasó sobre el pueblo de Corire muy bajito haciendo un ruido y botando mucho humo blanco, era un avión que un día aterrizó en la chacra de Toro Muerto con dos pilotos militares, y que luego vino otro avión también con su hélice, trayendo a un mecánico para arreglarlo, construir una pista y salir volando.⁵⁷

⁵⁵ Véase el diario *El Pueblo*, 07 de setiembre, 1930. p 5.

⁵⁶ Véase el diario *El Pueblo*, 12 de agosto, 1930. p 4.

⁵⁷ Cuento popular proporcionado en el pueblo de Corire, Aplao. Año 2000. Arreglos del autor de la tesis.

Al preguntar por el lugar exacto del hecho, cada anciano señalaba una dirección diferente. Este hecho, transmitido por varias generaciones oriundas del sector, ahora tiene un asidero documental, ya que el diario *El Pueblo* en aquellas fechas publicó.

«Antiayer tarde viajaban rumbo a esta ciudad, en un avión de guerra correo del ejercito los aviadores capitán Torres y Teniente Fernández y al pasar por el valle de Majes, sobre el pueblo, se descompuso el motor del avión, que dio lugar a que los aviadores se obligaran a efectuar un aterrizaje forzoso en la hacienda de “Toro Muerto” de ese valle.»⁵⁸

Lo que por muchas décadas pareció haber sido un cuento creado por los hombres de campo para entretener a los visitantes del valle de Majes, resultó siendo real; sobre el particular suceso, el gobernador Pastor de Corire, remitió un telegrama de fecha 29 de octubre de 1930 al prefecto de Arequipa don Federico Fernandini, donde informó:

«Lunes descendió avión militar con ruido extraño volando abundante humo blanco. Magnifico aterrizaje forzado en cinco metros de terreno surcado recientemente, chapodados potreros hacienda «Toro Muerto» aviadores ilesos, ocúpense desmontar motor. Tela ala derecha rasgada cincuenta centímetros-aviadores perfectamente atendidos hacienda. Ingeniero Revilla y alcalde Cateriano arreglaron campo aterrizaje, pampa falda cerro Toro Grande. Capitán Torres espera arreglar avión para dar aviso salida. Gobernador Pastor.»⁵⁹

Otro cuento popular muy interesante, que quizá no tiene la suerte de haber sido tan bien conocido como el anterior, tiene como protagonista al aviador arequipeño Baltazar Montoya, al entrevistarse con personas de Ocoña ya nadie puede informar sobre este hecho, ya sea porque no existió un medio periodístico local que perpetuara la noticia o porque aquellas generaciones de testigos ya son extintas. Lo cierto es que paulatinamente, cada vez se conoce menos o nada del siguiente evento ocurrido supuestamente en 1925.

«[...] El aviador Montoya luego de su exitoso viaje uniendo las provincias del sur del Perú, volando más alto que las cumbres andinas estuvo en Arequipa durante algún tiempo, antes de despegar pidió que le trajeran un ramo de rosas, expectantes quienes lo despidieron no entendieron el especial encargo que al recibirlo acomodó en la cabina de su avión. Pasaron los minutos y despegó

⁵⁸ Diario *El Pueblo*, 29 de octubre, 1930. p 5.

⁵⁹ Diario *El Pueblo*, 30 de octubre, 1930. p 4.

rumbo a Lima pero a su paso por Camaná corrigió el rumbo hacia Ocoña, su pueblo natal, y estando a baja altura lo sobrevoló; los vecinos alertados por el ruido del poderoso motor salieron a saludarle desde las calles y la plaza de la iglesia, el aviador respondió el saludo inclinado las alas del avión hacia los costados y después de dar dos vueltas sobre la población dirigió el avión hacia la casa donde nació, cuando su anciana madre salió a la puerta, el Aviador Montoya pasó arrojando el ramo de rosas dedicado a ella, seguramente emocionados madre e hijo derramaron lágrimas de añoranza y felicidad por el distante reencuentro, luego desapareció en el espacio llegando a Lima ese mismo día[...].»⁶⁰

El diario *El Pueblo* recogió puntualmente la información al respecto, reforzando la verosimilitud de este cuento popular. «Eran las 9 y 25 cuando el avión disminuyendo en el confín, se perdió como el punto de una ansiosa interrogación..... Recordamos el ramo de flores. Montoya lo llevó para, al pasar por Ocoña, su pueblo natal, arrojarlo sobre el techo de la casa donde habita su anciana madre... [...]»⁶¹ Sin embargo, el comandante Carlos Montoya, en lo que sabemos, nunca afirmó que esto hubiera sucedido

Otro cuento popular sobre la aviación en Arequipa, se refiere a “El Pibe”, cuyo asidero documental se publicó en la revista *National Geographic*, en la edición estadounidense de febrero de 1933. Sobre la referida publicación, existe una serie fotográfica constituida por 6 piezas (50cm. x 40cm.) en el almacén subterráneo del Museo Histórico Municipal de Arequipa, situado en la Plaza 2 de febrero.

En 1929, el documentalista R. Shipee y el fotógrafo T. Johnson, personajes a quienes se atribuye el descubrimiento del Valle de los Volcanes de Andagua, organizaron una expedición por vía terrestre hasta el poblado de Lari en el valle del Colca, en este lugar prepararon una pista de aterrizaje provisional, despedrando y aplanando el terreno, allí almacenaron también latas de combustible para el avión Fairchild de PANAGRA que piloteado por Mr. Elliot vendría desde Arequipa; de modo que cuando The Aerial Expeditions Inc. a la cual pertenecían, sobrevoló para fotografiar estas zonas inhóspitas

⁶⁰ Cuento popular proporcionado en el pueblo de Ocoña: Noviembre del 2016. Arreglos del autor de la tesis.

⁶¹ Diario *El Pueblo*, 3 de noviembre, 1925. p 4.

de los valles del Colca y Cotahuasi, tuvieran como base de operaciones el pueblo de Lari.⁶²

«[...] allí conocieron a El Pibe, nada menos que un perrito del pueblo que se encariñó con los aviadores y ellos con él, a este perrito ellos lo adoptaron y se lo llevaron volando en avión hasta Arequipa, ...y de ahí hasta Washington y Nueva York, llevándose un pedacito de Lari a su país [...]»⁶³, fue así como, Rigoberto Mamani asumió en su testimonio, a la vez que aclaró que lo supo porque su padre se lo contó a él.

En la muestra fotográfica del Museo Histórico de la Ciudad Blanca, aparece un texto que dice: “The author, the fotographer, and the mascot enjoy a triumph” al pie de una magnífica foto con el aeroplano Fairchild y “El PIBE”. El Pibe, desapareció para siempre en el puerto de Nueva York, seguramente cayó al mar ese día pues la última vez que se le vio fue sobre la cubierta del naviero durante el desembarco. Refiere el artículo de National Geographic.⁶⁴

Sin embargo, existe otro cuento del cual no hemos tenido mayores alcances que el testimonio del historiador arequipeño y especialista en fotografía, el profesor Edmundo Corrales Valdivia, gran maestro y amigo, quien nos contó «[...] aquel avión del Servicio Aéreo Cartográfico, que haciendo fotografías aéreas entre 1930-34 aterrizó forzosamente en un pueblo de la sierra de Arequipa y que por sus desperfectos, permaneció allí, por lo menos hasta 1980, convertido ya, en monumento central de la plaza principal del poblado [...]»⁶⁵.

Afirmación que hemos tratado de ubicar con ahínco en las fuentes, pero que aún no hemos podido localizar; el profesor Corrales, vio al avión en uno de sus viajes al interior del departamento, pero no recuerda exactamente el nombre del pueblo; si es que no fue San Antonio de Sacraca entre Ayacucho y Cotahuasi. Estamos seguros que con trabajo de archivo y trabajo de campo podremos localizarlo en el futuro.

⁶² Véase el artículo «A forgotten Valley of Peru» publicado en revista: «National Geographic» USA: enero 1933. p 132.

⁶³ Testimonio de Rigoberto Mamani, poblador de Lari. 2016

⁶⁴ Se repite, p 132.

⁶⁵ Testimonio del Dr. Edmundo Corrales Valdívía, profesor de Historia UNSA. Noviembre del 2016.

CAPITULO II

2. LA VIDA DEL AVIADOR ALFREDO RODRÍGUEZ BALLÓN

2.1 El entorno familiar y sus primeros años

El personaje Juan Alfredo Rodríguez Ballón, nació el día 25 de octubre de 1906 en el barrio de Miraflores en Arequipa, fue el penúltimo hijo de los seis que tuvo el matrimonio de don Juan Mariano Rodríguez y Bernal y de doña María Ballón García, siendo estos María Rosa, María Alicia, Juan Manuel, María Leonor y José Enrique, este último fue el Arzobispo de Arequipa entre 1946 y 1980, quien gobernó la arquidiócesis con el nombre de monseñor Leonardo José Rodríguez Ballón.

En la partida de nacimiento de Juan Alfredo, aparecen los señores don Pio Calderón Navarro y doña Carmen Ballón García, tíos y padrinos que luego de los trágicos sucesos de 1909 ocurridos en el seno familiar de los Rodríguez Ballón, serían los apoderados del recién nacido José Enrique y sus hermanos. La partida de bautismo de nuestro personaje indica:

«Año del Señor de mil novecientos seis. Día Veinte y cuatro de noviembre. Yo el infrascrito Cura propio de esta parroquia de San Antonio Abad, bauticé, puse óleo y crisma a una criatura del veinte y cinco de octubre, a quien puse por nombre Juan Alfredo, hijo legítimo de Juan M. Rodríguez y de María B. de Rodríguez. Fueron sus padrinos Pio Francisco Calderón y Carmen B. de Calderón, a quienes advertí su obligación y parentesco espiritual. Para que conste firmo. (Fdo.) P. José M. La Cuesta. Párroco.»⁶⁶

El padre del aviador, fue don Juan Mariano Rodríguez y Bernal, vecino de Miraflores dedicado a la industria y al comercio de vinos y aguardientes en el negocio familiar, lamentablemente tuvo una muerte violenta ocasionada por una angina de corazón el día 10 de enero de 1909, su muerte a los 38 años de edad, se produjo cuando Juan Alfredo tenía 3 años de vida.⁶⁷

Su viuda, doña María Ballón García, madre del aviador, fue hija de don José Ballón Valdívía y doña Agustina García de Ballón. María Ballón García, alumbró al último de

⁶⁶ Parroquia de Miraflores «*Libro de Bautismos*» Nro. 16. Fojas. 5. 1906.

⁶⁷ Véase el A.R.A. Nro.-- 1913. *Esc.Publ. de Intestado*. Notario José María Tejeda. 2 de agosto de 1910.

sus hijos el día 10 de marzo de 1909 y falleció de pulmonía el día 19 de mayo de 1909, dejando en plena orfandad a sus seis hijos.⁶⁸

Juan Alfredo Rodríguez Ballón y sus hermanos nacieron en la Quinta Ballón, que fue un predio rústico a las afueras de la ciudad en el barrio miraflorentino del distrito del Cercado, ubicado en la avenida Libertad, en la actualidad llamada avenida Mariscal Ramón Castilla, dicha propiedad estuvo constituida por una chacra con casa quinta, huerta, canchones y demás dependencias cuyos linderos fueron en 1913 por el frente, el camino que va a Chiguata; por pie con el callejón Santa Rosa; por un costado con los herederos de don Dámaso de Romaña, y por el otro, con la torrentera y con la chacra del monasterio de Santa Rosa.⁶⁹

Actualmente, en la Quinta Ballón se localiza la urbanización La Negrita, cuyos linderos son por el Norte la urbanización La Victoria, al Este la avenida Mariscal Ramón Castilla, al Sur primera torrentera y al Oeste la calle Universidad. El terreno fue adquirido por el señor doctor Moisés Heresi quien compró el proyecto de urbanización La Negrita en 1954 a los familiares descendientes del aviador.⁷⁰

A la muerte de sus padres, Alfredo Rodríguez Ballón y sus hermanos fueron acogidos en el hogar de sus tíos y padrinos Pio Francisco Calderón Navarro y Carmen Ballón García junto con sus primos, los hijos propios del matrimonio Alberto y Juan Luis Calderón Ballón, el hogar de la familia Calderón Ballón, se ubicó en el pasaje Loreto Nro. 24, que continúa siendo una calle de piedra en la banda derecha del río Chili que conecta el barrio de la Recoleta, la zona de la Antiquilla y el sector de Umacollo.

Don Pio Francisco Calderón Navarro, fue dueño de la Joyería y Óptica P.F. Calderón situada en la calle Teatro Nro. 111, local ubicado en la esquina de la Plaza de Armas con la calle General Morán, frente al templo de la Compañía.

El año de 1919 Juan Alfredo, Juan Manuel y José Enrique cursaron estudios en el Colegio Nacional de la Independencia Americana, institución que funcionó en los

⁶⁸ Véase el Escritura. Pública de Intestado Nro.12408-1954. Archivo Regional de Arequipa. Notario Guillermo Mayca Valverde. 23 de julio de 1954.

⁶⁹ Véase el Escritura. Pública de venta de Inmueble. Fo. 2307 Nro. 554 -1942. (v). Archivo Regional de Arequipa. Notario Víctor Rojas Romero.18 de agosto de 1977.

⁷⁰ Véase el Escritura Pública. de Renuncia de Herencia. Nro.15662-1941. Archivo General de la Nación. Notario Augusto Changanaqui Brent. 10 de junio de 1941.

claustros de la Universidad Nacional de San Agustín hasta el año 1940. El licenciado Espinoza de la Borda, refiere respecto a José Enrique Rodríguez Ballón que, en 1919, cuando tenía nueve años, fue matriculado en el tercero de primaria mientras que su hermano Alfredo, seguía el cuarto año de primaria (Espinoza 2011: 30). Nuestra investigación no ha tenido acceso a mayores datos sobre los estudios escolares primarios del personaje, ya que el archivo del Colegio Independencia fue embalado para mudanza y permanece almacenado así hasta inicios del 2017.

Alfredo Rodríguez Ballón, realizó los estudios escolares secundarios en el Instituto Ballón, institución educativa de primaria y secundaria, colegio ubicado en el Nro. 208 de la calle La Merced, antes llamada de San Pedro Nolasco; este plantel, colindante con el Jockey Club de Arequipa, fue inaugurado el día 6 de marzo de 1910 por el doctor Idelfonso E. Ballón, catedrático de Derecho Civil en la Universidad Nacional de San Agustín, vocal de la Corte Suprema y ex director del Colegio de la Independencia Americana entre 1928 y 1930 (Martínez 1940: 64). Este colegio, fue sucesor del colegio Santo Tomás de Aquino que fundó el doctor Lorenzo Ballón en 1880. La plana docente del Colegio Ballón, estuvo conformada por los doctores Carlos Gybson, Augusto de Romaña, Carlos A. Campos, Juan Manuel Polar, Pedro Bernal, Baltazar Zapater, Manuel San Román, Ricardo Zúñiga Quintana y Federico Ricketts, conocidos mentores académicos de la juventud arequipeña del primer tercio del siglo XX. El colegio, con carácter de internado, funcionó hasta 1921 año que fue clausurado; en un anagrama de la fachada del inmueble, aún se puede observar el escudo del colegio.⁷¹

2.2 El entusiasmo por los estudios aeronáuticos

Juan Alfredo Rodríguez Ballón, tuvo un fuerte acercamiento filial a su tío materno el doctor Alberto Ballón Esteves, miembro activo del Cuerpo Aéreo del Perú (CAP), lo que pudo determinar su inclinación hacia la carrera aeronáutica, diversos documentos y testimonios familiares demuestran que existió un vínculo muy estrecho entre uno y el otro, mostrando ambos el mayor interés y entusiasmo por la aeronáutica.

Alberto Ballón Esteves, nació en el pueblo de Tiabaya en 1884, fue hijo del ex-prefecto de Arequipa de 1882-1883, el doctor don Francisco Ballón Valdivia y de doña

⁷¹ Véase el diario *El Pueblo*, 29 de noviembre, 1909. p 5.

Adela Esteves de Ballón⁷². El joven Alberto concluyó su educación secundaria en el Colegio Nacional de la Independencia Americana y sus estudios superiores en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos de la capital, donde se graduó como médico cirujano en 1910, al titularse de médico prosiguió sus estudios de Especialidad en Alta Cirugía en el Hospital Lavossier y la Clínica Goiset de París.⁷³; a su retorno a la patria chica aplicó sus conocimientos al desempeñarse como médico cirujano en el Hospital Goyeneche de Arequipa, ya entrada la década de 1920.

El interés del doctor Ballón Esteves por la aviación fue muy marcado, pues en 1925 presidió la Comisión Municipal de recepción al aviador Montoya mientras este cumplía su *raid* Lima-Puno-Arequipa-Lima, al galeno le acompañaron en dicha comitiva los señores Cesar Bustamante y Ezequiel Rey de Castro cuando era alcalde de la ciudad don José Miguel Forga Selinger. El discurso de bienvenida ofrecido por el doctor Alberto Ballón Esteves al aviador Montoya, versó de la siguiente manera:

«Traigo la grata comisión del Municipio de presentar a usted las más cordial bienvenida, expresándole los votos de admiración y simpatía que el Perú entero siente por vos, Aviador intrépido y predilecto hijo de esta ciudad. Lo invitamos a pasar al Salón Municipal donde se le tiene preparado un pálido homenaje a su hazaña sin precedentes.»⁷⁴

Posteriormente, con Decreto Supremo de fecha 10 de julio de 1928, Ballón Esteves fue asignado a una misión de estudios a los Estados Unidos de Norteamérica, con la finalidad de la especializarse en Exámenes de Salud para los pilotos de aviación, y a partir de esa especialización, proponer el material e instrumental que debió adquirir el gobierno peruano para la aviación militar. En el mismo Decreto Supremo, se dispuso que permaneciera seis meses en esa nación como observador acreditado en los campos de aviación militar de Curtiss Field en el estado de Nueva York, y Kellys Field en el estado de Texas (Fernández 1974: 283). Durante ésta estadía tuvo oportunidad de reunirse con su sobrino Alfredo Rodríguez Ballón, quien radicaba ese país desde 1925.

La preocupación por la salud de los pilotos comenzaba a manifestarse, Estados Unidos de Norteamérica a la cabeza, destinó grandes recursos económicos al estudio científico en materia de conocer las reacciones que el vuelo produce en los organismos de los

⁷² Francisco Ballón Valdivia fue Prefecto de Arequipa entre 1882 y 1884.

⁷³ Véase el www.sisbib.unmsm.edu.pe consultado el 23 de agosto de 2016.

⁷⁴ Diario *El Pueblo*, 23 de octubre de 1925. p 4.

aviadores y así evitar accidentes, reacciones cuyos síntomas constituían un riesgo importante para la actividad aérea como: el vértigo, el sueño, el desmayo, el desvanecimiento y la pérdida de conciencia; estos síntomas, se convirtieron en el objeto de estudio el doctor Ballón Esteves, al respecto, el galeno manifestó:

«Muchos de los accidentes que ocurren diariamente y que causan la muerte de unos trescientos aviadores solamente en los Estados Unidos en el espacio de un año, son debidos a la constitución fisiológica del piloto, que en un momento crítico experimentan el vértigo o la supresión de la consensus, quedando el motor sin gobierno produciéndose la catástrofe, que en este caso nada tiene que ver con la mecánica del aparato [...] [...] Estableciendo o perfeccionando los métodos del examen pueden gran número de accidentes ser evitados, el individuo antes y después de volar, ha de ser objeto de constante inspección médica que vigile aquellos órganos cuyo funcionamiento regular está en íntima relación con las reacciones que el cuerpo humano produce al navegar por el aire [...]»⁷⁵

Los aviones en el periodo Entreguerras que venimos estudiando, tenían tres características principales:

- a) Eran sub-sónicos por su reducida potencia a base del sistema de propulsión a explosión.
- b) Cabinas abiertas, razón por la que se agravaban los síntomas de altura, ya que las cabinas presurizadas llegaron con la tecnología Jet
- c) No estaban provistos de máscaras de suministro de oxígeno, las que llegaron a partir de 1940.

Los síntomas de altura o soroche, era muy común, en 1925, el piloto arequipeño comandante Baltazar Montoya explicó al doctor Ballón Esteves los síntomas que padeció al sobrevolar el volcán Misti a más de 22 mil pies de altura, (aproximadamente 6,700 m.s.n.m), obligándolo a oler un diente de ajo que llevaba amarrado a su pañuelo a fin de mitigar el sueño y el cansancio que le aparecieron; como queda claro, los saberes de la medicina tradicional fueron introducidos en la actividad aeronáutica, supliendo por la necesidad la medicina científica. Así:

⁷⁵ Diario *El Pueblo*, 28 de setiembre, 1928. p 5.

En 1921, la francesa Adrienne Bolland, que voló a más de 4 mil metros de altura entre Chile y Argentina, partiendo desde el campo aéreo de Los Tamarindos hasta la capital mapuche, lo hizo «[...] premunida tan solo de un puñal como defensa, tres cebollas para la puna y un candelal para el hambre.» (Florez 1932: 27). Como se advierte, era común encontrar cebollas y ajos en los morrales de los aviadores, elementos de la farmacopea utilizados para aliviar los síntomas de altura.

En 1923, el piloto chileno Clodomiro Figueroa Ponce conocido en Arequipa desde 1915, sufrió un fuerte accidente en el campo aéreo El Bosque de Santiago de Chile quedando postrando varios meses en una tortuosa recuperación, el accidente además cobró la vida a su compañero Necochea; el aviador Figueroa explicó que fue la pérdida de la conciencia el motivo que originó el accidente.

«A dos mil metros hicimos varios “loopings” en perfectas condiciones y otros ejercicios de menor esfuerzo. Convencidos de las buenas condiciones del motor, advertí a Necochea que haríamos algunos “spin”, es decir, un vuelo que describe en el espacio la forma de tirabuzón. Habíamos descendido unos 500 m. cuando, al accionar sobre el bastón de comando, me di cuenta que este no obedecía a mis maniobras [...] Me volví entonces al Sargento Necochea y, con gran sorpresa, lo vi, recostado sobre el borde del aeroplano, teniendo fuertemente asido el doble comando. [...] Hice cuanto pude para que recobrar su conocimiento, pero todo fue inútil [...]» (Florez 1932: 68).

El 25 de febrero de 1929, se creó Ministerio de Marina y Aviación del Perú con la finalidad de administrar la aeronáutica civil y militar en el territorio nacional y el 25 de marzo, los jefes oficiales: Tenientes Coronel Juan E. O’connor Guevara⁷⁶, Fernando Melgar Conde y Alberto Ballón Esteves como Teniente Coronel de Sanidad pasaron a su disposición funcional (Fernández 1975: 314).

El nexo común entre el doctor Alberto Ballón Esteves y su sobrino Alfredo Rodríguez Ballón, fue la aviación, la cercanía al oficial de aviación habría impulsado al joven Juan Alfredo a seguir estudios aeronáuticos. Cercanía similar llevó a su hermano José Enrique a descubrir su vocación religiosa siguiendo los pasos otro tío cercano, el monseñor Manuel Segundo Ballón Manrique, obispo de Arequipa entre 1898 -1906.⁷⁷ ,

⁷⁶ El grado de Comandante es el quinto grado en la jerarquía de oficiales y jefes.

⁷⁷ Monseñor Manuel Segundo Ballón Manrique fue obispo de Arequipa entre 1898 y 1906.

quedando ambos hermanos al descubrir sus vocaciones, en situaciones opuestas, uno aviador aventurero y el otro un arzobispo conservador.⁷⁸

Nuestro personaje, Alfredo Rodríguez Ballón, en vías de ilustración y desarrollo profesional dejó la ciudad de Arequipa en 1925 para imponerse de los conocimientos de aeronáutica que evidentemente le atraían, estableciéndose en los Estados Unidos de Norteamérica a mediados de la década del 20.

En 1929, al concluir su formación se tituló en Mecánica de Aviación, la obra *Historia Aeronáutica del Perú* indica que se diplomó como mecánico de aviación en The American Aviation School of Chicago (De La Jara 1985: 137). Sin embargo; Rodríguez Ballón, manifestó que «En 1925 viajé a los Estados Unidos, en la “American School” de San Francisco de California entre a trabajar, recibiendo como retribución por mis servicios la enseñanza de la aviación. Me encariñé mucho con el aprendizaje para volar y estuve allí tres años consecutivos.»⁷⁹ El programa educativo ocupacional de esta institución, consistía en construir aviones a cambio de la enseñanza de cómo hacerlo. Fernández Prada Effio, también afirma que los estudios aeronáuticos, Rodríguez Ballón, los realizó en California (Fernández 1975: 362).

En 1929, año de la caída de la Bolsa de Nueva York, Rodríguez Ballón volvió a Perú donde entró a trabajar como mecánico para la compañía de aviación PANAGRA en Lima, la cual había instalado su base de operaciones en el campo aéreo de Limatambo, desde allí, PANAGRA cubrió el transporte aéreo comercial nacional e internacional.

Podemos afirmar, que Alfredo Rodríguez Ballón también trabajó para la misma compañía en Chile y Argentina, ya que expresó a un medio periodístico lo siguiente: «De Lima pasé a Arica y de ahí fui trasladado a Mendoza, Argentina. En Mendoza conseguí mi brevete de aviador teniendo a mi cargo la representación de PANAGRA allí, y prestando mis servicios como piloto en el transporte de correspondencia entre Santiago y Buenos Aires.»⁸⁰ Cabe resaltar, que ambas capitales sudamericanas se encuentran separadas por los macizos y glaciares de la cordillera de los Andes entre los 4 mil y casi 6 mil metros de altitud.

⁷⁸ Monseñor Leonardo José Rodríguez Ballón fue el segundo arzobispo de Arequipa, dirigió la arquidiócesis desde 1940 hasta 1986.

⁷⁹ Diario *Noticias*, 22 de octubre, 1932. p 4.

⁸⁰ Se repite p 4.

En Argentina, los estudios de piloto civil de Rodríguez Ballón, concluyeron con una evaluación práctica que tuvo lugar en el campo aéreo de “Los Tamarindos”, campo de aviación donde funcionó el Aeroclub Mendoza. La obtención de la licencia de piloto arequipeño la recogió un diario mendocino, que en 1931 informó:

«Alistada la Maquina y previo el examen de la comisión, el aspirante Alfredo Rodríguez Ballón levantó vuelo en forma impecable, remontándose el avión en el espacio para describir en él diversas maniobras que mantuvieron latente el interés del público. Rodríguez en muy buena forma, consiguió la ejecución de varios números de acrobacia, siendo todos ellos objeto del más favorable comentario de la concurrencia. Pasó el tiempo fijado para la duración del examen y Rodríguez inició el descenso, en forma también correcta, lo que destacamos puesto que una de las maniobras más difíciles lo constituye el aterrizaje.»⁸¹

La comisión encargada de evaluar el pre-vuelo, vuelo y pos-vuelo del postulante a piloto Alfredo Rodríguez Ballón aquella tarde, estuvo conformada por el presidente y delegado de la Comisión de Aeronáutica Civil, teniente 1ro. aviador militar Eduardo Ruiz; vicepresidente Manuel Guerrero, secretario escribano público Francisco A. Santamaría; vocales técnicos pilotos aviadores civiles Mario Casale y Eugenio Sguazzini y mecánico René Le Febvre, cronometristas Alberto Atienza y Arturo Rodríguez.⁸² Al respecto señala El Deber de Arequipa.

«Rodríguez que desempeña el cargo de jefe de Aero plaza de la PANAGRA, no bien descendió de su aparato, fue objeto de calurosas felicitaciones y aplauso, puesto que se preveía el resultado favorable del fallo de la comisión que después de una breve deliberación resolvió dar por aprobado el examen del joven alumno del Aero Club Mendoza.»⁸³

En 1931, el joven arequipeño obtuvo la Licencia de Aviador en la categoría Turismo de Primera y Segunda Clase, quedando facultado para llevar pasajeros, correspondencia y carga; además, fue miembro activo del Aeroclub de Mendoza y del Aeroclub de Buenos Aires, ambos en Argentina; a partir de aquel día Alfredo Rodríguez Ballón, se convirtió en el primer aviador civil y mecánico aeronáutico de la Ciudad Blanca.⁸⁴

⁸¹ Diario *Los Andes*, 19 de octubre, 1931. p 4.

⁸² Véase el diario *El Deber*, 17 de octubre, 1932. p 5.

⁸³ Diario *Los Andes*, 19 de octubre, 1931. p 3.

⁸⁴ Ver anexo 2.

Durante la Era de la Hélice de la Aviación, los estudios aeronáuticos en Sudamérica, se desarrollaron en instituciones de instrucción de vuelo civil y militar, en el Perú, estas instituciones fueron, la Escuela de Aviación Civil de Bellavista, la Escuela de Aviación Militar Jorge Chávez de Las Palmas y la Escuela Naval de Hidroaviación de Ancón. Las materias que se impartieron nos permiten aproximarnos a los conocimientos que los pilotos aviadores tuvieron en aquel contexto.

Los estudios de Aviación Civil en 1931, consistían en cumplir cuatro requisitos:

- Superación de los cursos teóricos
- Acumulación de horas de vuelo
- Ejecución de maniobras de vuelo en solitario
- Ser miembro de un Aero Club, puesto que este último sería la base de operaciones del nuevo piloto.

Paralelamente, los estudios de Aviación Militar, consistían en aprobar cursos teóricos, cursos prácticos y cursos de especialización con miras a obtener el título de piloto de observación, piloto de bombardeo o piloto de caza. En 1938, año de la incorporación de José Abelardo Quiñones González a la Escuela Jorge Chávez, el reducido número de plazas y la cantidad de postulantes, obligó a establecer como requisitos de ingreso a la carrera aeromilitar pruebas selectivas de aptitud física, médica, escrita, oral, psico-técnica y de cultura general (Valcárcel 1977: 97). Y al cabo de cuatro años de estudio, los egresados recibían el grado de Alférez, siendo integrados de acuerdo a su especialidad como pilotos al servicio del CAP (Fernández 1975: 58).

En Chile de 1923, en la Escuela Militar de Aviación de Santiago con base en El Bosque, impartía las asignaturas de:

- Construcción
- Dinámica de tiro terrestre, aéreo y bombardeo
- Cooperación aérea a las distintas armas
- Reglaje del tiro de artillería
- Telegrafía y Telefonía aeronáutica
- Fotografía táctica

- Navegación y Meteorología (Florez 1932: 42).

En Perú de 1938, la Escuela de Aviación Militar Jorge Chávez formaba a sus estudiantes con las siguientes materias.

- Hidroaviones
- Motores aéreos
- Ametralladoras
- Navegación aérea
- Telegrafía y Fotografía
- Pilotaje con doble comando
- Pilotaje solitario
- Pilotaje en formación de combate
- Aterrizaje en circunstancias variadas
- Vuelo entre las nubes sin instructor
- Fotografía desde el aire
- Ametralladoras y tiro aéreo
- Telegrafía desde el aire
- Evoluciones aéreas
- Aviación nocturna (Cueva 2004: 47).

El abanico de conocimientos básicos y de especialización, impartidos en las escuelas de aviación civil y militar, significó para los pilotos la mayor garantía de su propia supervivencia, así como la de sus tripulaciones compuestas por artilleros y mecánicos. En los programas de estudios de Chile de 1923 y en el Perú de 1938, como se puede observar, no existieron los cursos de Radio Telecomunicación Aérea ni Paracaidismo, pues aún estos sistemas de seguridad estaban todavía en desarrollo.

De la Gran Guerra y la prensa francesa, se heredó la costumbre de colocar apelativos a los pilotos aviadores, a manera de reconocer sus hazañas personales en la guerra o en

tiempo de paz, siendo los más conocidos El Barón Rojo⁸⁵, Bish the British⁸⁶, The Captain X⁸⁷ o “The Little Terror”⁸⁸ por citar algunos. Por este motivo, el aviador arequipeño Alfredo Rodríguez Ballón, fue bautizado por el periodista argentino Delpodio como El Volante del Cuyo, en relación a la región argentina del Cuyo donde diariamente sobrevolaba con su avión; en el afiche suplemento de octubre de 1931 del diario *Los Andes* de Mendoza, se aprecia la siguiente reseña: ⁸⁹

«El Volante del Cuyo Alfredo Rodríguez. Piloto recientemente recibido en nuestra escuela de aviación de Los Tamarindos, que acaba de adquirir en Chile el aparato que muestra el grabado y con el cual practica diariamente, perfeccionándose en los conocimientos aeronáuticos.»⁹⁰

El sábado 16 de julio de 1932 en Estados Unidos de Norteamérica, la noticia acerca de la caída de un avión con pasajeros estadounidenses en los Andes sorprendía a los lectores, «[...] el trimotor “San José” de PANAGRA que despegó de “Los Tamarindos” con dirección a Santiago de Chile desapareció en los Andes durante una fuerte tormenta de nieve, a bordo viajaban nueve personas, entre ellos seis ciudadanos americanos.»⁹¹

Comunicados por radiotelegrafía a media hora de la desaparición, otros aviones de la compañía PANAGRA establecidos en el campo de aviación mendocino salieron en su búsqueda, Alfredo Rodríguez Ballón acompañando al piloto norteamericano E. Wotten, efectuaron vuelos de observación con el objeto de localizar al trimotor San José, pero la búsqueda fue infructuosa gracias a las condiciones meteorológicas desfavorables y a la llegada de la oscuridad de la noche, el avión siniestrado no se encontraría hasta 1934.⁹²

Se conoce que el 21 de marzo de 1934, cuando el arriero Crisóstomo Suárez siguió a una de sus mulas perdidas por la cuenca del río Blanco, en la zona del cerro Tres Gemelos en las cercanías de Mendoza, halló fragmentos de hierro con cables, unos metros más adelante descubrió los restos del avión de PANAGRA y varios cuerpos; al día siguiente, acudió una comisión que partió en mula desde Puente del Inca, junto a

⁸⁵ El aviador alemán Manfred Von Richthofen, tuvo el apelativo de “El Barón Rojo”

⁸⁶ El aviador canadiense Billy Bishop, tuvo el apelativo de “Bish the british”

⁸⁷ El aviador inglés Mick Mannock fue conocido como “The Captain X”

⁸⁸ La aviadora francesa Adrienne Bolland, fue conocida como “The Little Terror” y también como “The Goddess of the Andes”

⁸⁹ Ver anexo

⁹⁰ Delpodio. Afiche del diario *Los Andes*. Octubre, 1931. Mendoza: Supl. Comb. Fotog. Delpodio.

⁹¹ Véase el diario *The Milwaukee Journal*. 18 de junio, 1932. p 7.

⁹² Véase el diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1932. p 5.

ellos se encontraba el corresponsal del diario Los Andes, el reportero gráfico Delpodio, quien tomó impresionantes fotografías del accidente.⁹³

Así, Rodríguez Ballón y el periodista argentino Delpodio, fueron participes en la búsqueda y aparición del avión desaparecido, mostrando voluntad e interés por encontrar y rescatar a los posibles sobrevivientes.

El trimotor San José y su tripulación pasaron por Arequipa tres días antes de estrellarse en los Andes del Sur, y convertirse en el primer accidente aerocomercial sudamericano, el diario *El Deber* informó: «A la hora de costumbre procedente del norte pasó al sur el trimotor San José de la PANAGRA. Trajo y llevó bastante correspondencia y periódicos. La casa Grace nos obsequió un ejemplar de la edición matutina de hoy del Comercio de Lima, el movimiento de la nave en lo que a pilotos y pasajeros es la siguiente: Piloto - H. Colliver. Op. de Radio – J.F. Raley. R. de T. H Reid. Lima Pisco [...].»⁹⁴

2.3 El *Raid* Internacional Argentina, Chile y Perú de 1932

Raid, palabra inglesa que la Real Academia de la Lengua Española define como «Prueba deportiva en la que los participantes miden su resistencia y la de sus vehículos y animales con los que participan recorriendo largas distancias.»⁹⁵

En Arequipa, los *raids* no eran extraños, el 11 de junio de 1928 se exhibieron 3 motocicletas de *raid* en la agencia de las motos Indian- Gamón, Bedoya y Cia. Con las cuales, los señores raidistas Aurelio Cornejo B, Julian Hallase y Luis Escalante emprendieron el *Raid* de motocicletas Arequipa-Puno.⁹⁶

El 27 de junio de 1930, se organizó un *raid* de Arequipa a Mollendo en camiones, en el que participaron 7 vehículos de los señores Victor Cuervo, Domingo Dávila, Marcelino

⁹³ Véase el www.archivo.losandes.com.ar/notas/2012/7/15/avion-trago-cordillera-654710.asp, consultado el 28 de agosto, 2016.

⁹⁴ Diario *El Deber*, 14 de julio de 1932. p 6.

⁹⁵ Web. *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid: 22.^a edición. RAE. 2006. Consultado 22 de octubre del 2016.

⁹⁶ Véase el diario *El Pueblo*. 11 de agosto, 1928. p 5.

Ponce, Eduardo Corrales, Julio D. Andía, Juan Zeballos y Luis F Oviedo, la prueba se inició a las 6 de la mañana desde la Plaza de Armas.⁹⁷

En la aviación, se desarrollaron los *raids* entre el vuelo deportivo y militar ganando fama y popularidad por el éxito de los aviadores Charles Lindberg, Miguel Iglesias Bragé y Juan Jiménez o el peruano Carlos Martínez Pinillos. También los *raids* se hicieron famosos por el fracaso como del mismo Jorge Chávez o Amelia Earhart.

También los aviones raidistas tuvieron fama con nombre propio como The Spirit of Saint Louis, Jesús del Gran Poder, Avión Perú, o el Elektra de Earhart, en el que desapareció sobre el Pacífico central cuando intentaba dar la vuelta al Mundo en 1937.

Las proezas de los raidistas aéreos consistían en cruzar volando los Alpes, el Atlántico, el Pacífico, los Andes, etc. creando las posteriores rutas comerciales; los aviadores, audaces y aventureros lograron superar miedos y retos personales. Así, Alfredo Rodríguez Ballón planificó un *raid* aéreo de proyecciones internacionales, una prueba de alto riesgo que unió a los países de Argentina, Chile y Perú, prueba cuyos objetivos fueron:

- a) Demostrar las buenas relaciones existentes entre los tres países que visitó.
- b) Ponerse a órdenes de la patria en el conflicto militar contra la República de Colombia.

Para tales propósitos, adquirió un avión con su propio peculio, destacada acción, en vista de la dificultosa labor de recurrir a las Erogaciones Pro-Aviación con miras a la adquisición de aviones en el Perú.

Claramente, la empresa propuesta por el aviador arequipeño requirió de una aeronave confiable que le permitiera un gran rango de autonomía, gran capacidad de techo y la potencia necesaria para volar aproximadamente 6,000 km. en solitario desde Mendoza hasta Santiago de Chile, atravesando la cordillera de los Andes y luego, por la línea litoral volar sobre el desierto de Atacama que separa esa capital de Lima, una terrible prueba de resistencia para el piloto y la nave, pues estaba fijado como desafío personal lograrlo en una semana.

⁹⁷ Véase el diario *El Pueblo*. 28 de junio, 1930. p 4.

El primer tramo de la ruta, había sido establecido por primera vez el 12 de diciembre de 1918 por el piloto militar chileno Dagoberto Godoy, quien partiendo de Santiago llegó a Mendoza, venciendo una intensa competencia no declarada entre Chile y Argentina por cruzar primero los Andes volando, varias vidas se habían perdido antes del intento de Godoy, quien tripulando un avión Bristol de 110 HP lo hiciera satisfactoriamente a más de 6,300 metros de altura por la zona cercana al volcán Tupungato; esa fecha, un telegrama desde Mendoza confirmó el éxito del chileno, indicando: «Llegué Mendoza. Aparato algunos desperfectos. Yo levemente herido. Dagoberto Godoy.»⁹⁸ Con esta hazaña, la Fuerza Aérea de Chile (FACH) conmemora su aniversario desde 1940. Otro chileno que lo intentó pero no pudo lograrlo, fue Clodomiro Figueroa Ponce, el primer aviador que voló sobre Arequipa en agosto de 1915.⁹⁹

El avión para Rodríguez Ballón, fue proveído por la compañía aeronáutica norteamericana SPARTAN AIRCRAFT CO. Este fue un biplano Spartan C-3, aeronave diseñada y construida para proveer seguridad y transporte rápido para un piloto y dos pasajeros o su equivalente en peso en artículos de carga, la nave ofrecía la calidad y confianza para desempeñar tareas arduas con el mínimo costo de mantenimiento.¹⁰⁰

El biplano bautizado con el nombre Condor por Rodríguez Ballón estaba propulsado por un motor Walter de 120 HP que desplazaba un fuselaje aluminio, madera y tela, cuya envergadura era de 9 metros de ancho por 7 metros de largo tenía un peso bruto de 975 kilogramos y una capacidad de tanque de 49 galones de gasolina, Spartan Co. construyó 73 de estos biplanos entre 1928 y 1932, año que fue discontinuado (Peek 1994: 31). El avión fue adquirido por su propietario y piloto, en Santiago de Chile, su costo en 1932 fue de \$ 5,250 (cinco mil doscientos cincuenta dólares americanos) indica el mismo autor.

La máquina fue presentada para el *raid* de la siguiente manera: «El fuselaje está pintado de café y las alas de amarillo. Junto al motor tiene la inscripción Condor y también Raid Mendoza- Lima. En la cola están pintadas las banderas argentina, chilena y peruana, los tres países que cruza en su *raid*.»¹⁰¹ Con habitáculo cargado de enseres personales, el tablero con el instrumental necesario, altímetro, contador de vueltas del

⁹⁸ Alarcón, H. «Dagoberto Godoy Fuentealba. *Cóndor de los Andes*.» p37

⁹⁹ Véase el diario *El Pueblo*. 11 de agosto, 1915 p 5.

¹⁰⁰ Ver anexo 1.

¹⁰¹ Diario *El Deber*. 21 de octubre de 1932. p 4.

motor, medidor de presión de aceite y medidor combustible, El volante del Cuyo y el avión Cóndor, estaban listos para despegar desde el campo aéreo de Los Tamarindos,¹⁰² el día domingo 16 de octubre de 1932 con dirección al campo aéreo el Bosque en Santiago de Chile; eran las diez de la mañana. Los Tamarindos, actualmente es el aeropuerto Los Plumerillos de la ciudad de Mendoza

Alzó vuelo desde Mendoza con rumbo de navegación Oeste, Rodríguez Ballón alcanzó altura circundando sobre la urbe mendocina para atravesar los rocosos y oscuros macizos coronados por glaciares de la sierra situados entre los volcanes Tupungato y Aconcagua, siguiendo la dirección del valle del río Uspallata como punto de referencia visual, la duración de este primer tramo del *raid* fue de aproximadamente tres horas a una velocidad promedio de 130 kilómetros por hora.

A quince metros de altura y con el avión casi detenido sobre el sitio, el aviador Rodríguez Ballón cruzó los Andes en la ruta que anteriormente empleó como piloto de correo en trimotores Fairchild de 450 HP de PANAGRA, esta vez el ingrediente de peligro lo representó la reducida potencia de su máquina de 120 HP, volando casi en el sitio debido a las corrientes de aire del barlovento andino que no dejaban avanzar a su máquina, la limitada capacidad de techo del avión, el motor que se ahogaba y la fisionomía humana, imposibilitaron al aviador superar la cordillera con menor riesgo y mayor desenvoltura, como lo hacen los aviones actuales, atravesando la estratosfera a más de 12,000 metros de altura.

Luis Alberto Sánchez en su obra «Perú: Retrato de un país adolescente» describe el Cruce de los Andes de la siguiente manera:

«Igual ocurre en Chile y Argentina. Lo peor es que de repente el aparato se ve como liebre acosada por una jauría de picachos. Nunca había tenido como entonces la sensación de enormidad, a manos del destino. A cada lado se erguía una cumbre. Arrugando el ceño, los Andes vigilaban cualquier descuido del piloto para estrellarlo contra las terribles laderas. Un ejército de cimas afiladas, canosas, cejjuntas, abren a regañadientes camino al nauta. No parecen dispuestas a ceder un milímetro. Y el pobre avión, borracho de altura, cabecea, se estremece, aceza, temeroso de un choque fatídico, al fin se abre la sonrisa del valle, abajo, casi invisible.» (Sánchez 1946: 26)

¹⁰² El campo aéreo de Los Tamarindos, actualmente es el aeropuerto internacional Los Plumerillos de la ciudad de Mendoza.

La prensa peruana señaló «El paso más difícil durante su travesía, fue, como es de suponerse el de la cordillera. El Sr. Rodríguez Ballón es el segundo que ha logrado vencer esa etapa con felicidad en un aparato liviano»,¹⁰³ refiriéndose al Cruce de los Andes en avión; sin embargo; como propone esta investigación, con certeza no fue el segundo en cruzar los Andes, pero sí el segundo en hacerlo exitosamente y venir hasta el Perú; puesto que en 1924, el aviador argentino Guillermo Hillman hizo la travesía, y vino desde Buenos Aires a Lima por motivo de conmemorarse el centenario de la Batalla de Ayacucho, lo hizo en un biplano de similares características, un Curtiss Oriole de 90 HP.¹⁰⁴ Ese año, con el mismo motivo se iluminó con luz eléctrica la Plaza de Armas de Arequipa, siendo alcalde don José Miguel Forga Selinger, propietario del Castillo de Mollendo hasta 1948. Al argentino Hillman, se le conoció con el apelativo del Pampero Solitario.

Sobre el Cruce de los Andes, Rodríguez Ballón expresó en Lima: «No he tenido menor contratiempo durante todo el recorrido. La máquina se ha portado espléndidamente bien y tan solo al traspasar los Andes, cuando me encontraba sobre sus cumbres heladas, a la altura del famoso Cristo, el avión perdió un poco de altura y pase a lo más de unos diez o quince metros sobre los picos que más cerca tenía.»¹⁰⁵

La experiencia del aviador y el factor suerte no le fueron adversos. La pérdida de altura aludida, se debió a la escases de oxígeno en la mezcla del combustible que pasa de los carburadores a cada cilindro del motor, el oxígeno que por su peso se encuentra en mayores cantidades en la costa, va desapareciendo a medida que uno asciende, los cinco cilindros del motor Walter debieron experimentar una pérdida de potencia, y el piloto debió presentar los síntomas de altura que a partir de los 4,000 m. de altitud aparecen.

El famoso Cristo, al cual hace referencia el aviador arequipeño es un monumento esculpido por el artista argentino Mateo Alonso, obra inaugurada en la zona de las Cuevas en el paso de Usapallata el 13 de enero de 1904, zona fronteriza entre Chile y Argentina a 3,855 m.s.n.m.. La efigie mesiánica bendice con la mano derecha en alto al

¹⁰³ Diario *Noticias*. 22 de octubre, 1932. p 4.

¹⁰⁴ Véase el *El Comercio*. 23 de octubre, 1932. p7

¹⁰⁵ *Noticias*. 22 de octubre, 1932. p3

mundo sobre el que está parado, le acompaña una cruz; simbolizando la paz entre estas dos naciones andinas.

En Santiago de Chile ese mismo día, aproximadamente a las tres de la tarde apareció la pequeña silueta del avión descendiendo por el valle en la ladera occidental de la cordillera de los Andes, tocando sutilmente tierra en el campo aéreo El Bosque de la capital chilena, allí fue recibido por las autoridades del Aeroclub de Santiago.

En el agasajo, las autoridades civiles y militares congregadas en el campo demostraron la buena amistad entre Perú y Chile, quienes entregaron distinciones y elogios hacia el piloto peruano, como señala un medio periodístico arequipeño «[...] no solo fueron para él sino también para el país; inclusive, ni combustible se le permitió pagar en ese país, siendo esta proporcionada por las autoridades chilenas.»¹⁰⁶ Recordemos que la relación entre ambos países aún era bastante delicada, pues con la firma del Tratado de Lima, Tacna regresó al seno patrio el 28 de agosto de 1929, mientras que Arica nunca fue devuelta, por ello la tensión era latente.

Durante la investigación en Santiago de Chile, establecimos que los principales diarios chilenos, ya digitalizados en setiembre del 2016, no informaron sobre la llegada del arequipeño a esa capital, lo que conocemos proviene de la prensa peruana que entrevistó al aviador al terminar el *raid* en base aérea de Las Palmas.

En la capital chilena permaneció los días domingo 16 y lunes 17, antes de despegar por la mañana de aquel lunes cargó el combustible en los tanques, repuso el aceite de motor y preparó los carburadores para volar sobre la línea del litoral con dirección a Copiapó.

La segunda parte de su viaje, se dio entre Santiago de Chile y la localidad de Copiapó al Norte de Santiago, una etapa conocida por sus peligros, pues la visión suele ser escasa cuando aparece la niebla, que es común en zonas donde la cordillera se zambulle verticalmente en el mar. Otros incidentes ya habían sido informados en Arequipa, como el del 21 de mayo de 1929, cuando se encontró un avión postal chileno perdido un día antes en una llanura cerca de la localidad de Platerillos, el avión fue encontrado ligeramente dañado.¹⁰⁷

¹⁰⁶ Véase el diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1932. p 5.

¹⁰⁷ Véase el diario *El Pueblo*, 22 de mayo, 1929. p 4.

Un contratiempo similar le ocurrió al piloto arequipeño; quien calificó este hecho como la parte más peligrosa y emocionante de su viaje, describiéndola de la siguiente manera:

«Fue cerca de Ovalle, no pudiendo encontrar el campo de aterrizaje. Había densa neblina, como en todo Chile, Es un espacio muy accidentado, salí de Santiago de Chile a las siete de la mañana. Volaba sobre las nubes. Por la carta que llevaba conmigo calculaba ya estar a la altura de Ovalle pero no encontraba en la densidad de las nubes un sitio por donde ingresar. Estuve hora y media buscando la manera de hacerlo, por fin logré vencer el obstáculo encontrándome sobre Concordalá, un pueblecito cerca de Ovalle. Vi un tren y lo seguí pero luego observé que al ascender el convoy se perdía en la altura cubierta siempre por neblina. Nuevamente salvé este contra tiempo tocando tierra.»¹⁰⁸

En aquel pueblo, no existió un campo de aviación, por ello, tuvo que ser habilitado un campo para el despegue, contándose con la colaboración de la población y las autoridades; afortunadamente las características del avión Cóndor posibilitaron despegar en una extensión de 100 metros de longitud.

«Allí, la niebla era densa, y no hay campo de aterrizaje. Por esa niebla intensa, muchos aviadores tienen que aterrizar forzosamente allí y en esa emergencia varios son ya los que han muerto. Pero, felizmente el aterrizaje fue excelente, en una pampa. Las autoridades de Ovalle tuvieron que hacer limpiar inmediatamente, ese campo decolando perfectamente desde ese punto con dirección a Antofagasta [...]»¹⁰⁹

Durante el viaje, las agencias de telegrafía y cablegrafía informaron sobre el paso del aviador, poniendo a conocimiento de las autoridades y las poblaciones locales sobre los avistamientos, aterrizajes y decolajes del peruano en todos los puntos del trayecto, siendo siempre bien acogido, el diario *Noticias* de Arequipa informó que «En las ciudades chilenas por las que ha pasado, ha recibido múltiples atenciones por parte de

¹⁰⁸ Diario *El Pueblo*, 27 de agosto de 1978. pp 5-6.

¹⁰⁹ Diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1932. p 4.

las autoridades, lo mismo que por el Club Aéreo de Chile, institución que le abrió sus puertas y le ofreció todas las facilidades.»¹¹⁰

Apareció sobre el cielo chileno de Antofagasta, tocando tierra el día 19. Al día siguiente, el 20, voló hacia la región de Tarapacá, llegando a Iquique en horas de la mañana, en esta localidad aterrizó en los campos militares que las autoridades chilenas le ofrecieron; *El Pueblo* señala; « [...] en Iquique existe un gran aeródromo militar por cuya área está prohibido volar no solamente a los aviadores civiles extranjeros sino chilenos. El gobierno chileno le dio al aviador peruano un permiso especial para aterrizar y conocer ese aeródromo por el tiempo de media hora.»¹¹¹, se trató de la base aérea Los Condores, inaugurada en 1926 y donde operó, a partir de 1928, el Grupo de Aviación Nro. 1 de Chile, instalaciones ubicadas en la zona de Alto Hospicio en Iquique.

El día 20, fijó rumbo a la ciudad de Arica llegando esa misma tarde a las 3.30, desconocemos si aterrizó en el campo de aviación “El Morro” que era el habitual, o en un campo de aterrizaje alternativo cerca del puerto de Arica como indica la información periodística de la fecha. El diario *Noticias* informó que el piloto, descendió sin ningún contratiempo y fue objeto de una buena recepción, se anunció que al día siguiente partiría rumbo a la ciudad de Arequipa, saliendo a las 7 de la mañana. La información continuó señalando que «[...] En Tacna hará escala a pedido de la Comisión Patriótica de Damas Tacneñas.»¹¹², invitación que atendió el aviador llegando a Tacna al día siguiente.

En Arequipa, se esperaba la llegada del aviador el día 21 de octubre por la mañana, como era costumbre muchos se dirigieron al campo de aviación de Porongoche, ubicado entre el Hipódromo y el camino que va a Jesús, los cablegramas informaron que el piloto que ya se encontraba desde muy temprano en la Ciudad Heroica listo para emprender viaje a su tierra natal; así informó la prensa arequipeña sobre la llegada a Arequipa.

«Cerca de las diez y media de la mañana se avistó el avión de Rodríguez Ballón que ha sido bautizado con el nombre de Cóndor. Poco a poco se hizo más visible y a las diez y media en punto, pasó la nave aérea sobre el campo de aviación,

¹¹⁰ Véase el diario *Noticias*, 22 de octubre, 1932. p 5.

¹¹¹ Diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1932. p 5.

¹¹² Diario *Noticias*, 21 de octubre, 1932. p 4.

siguiendo a la ciudad. Después de dar una vuelta a la población, perfiló el aparato al campo de aviación aterrizando por el lado de la ciudad en pequeño espacio, revelando la maestría del piloto.»¹¹³

Al aterrizar, tocó tierra por el lado contrario a forma como lo hacían los aviones de FAUCETT y PANAGRA, los que entrando por el pueblo de Tiabaya se orientaban hacia la zona Porongoche con una amplia curva a la izquierda en descenso que les permitía alinearse con la pista en dirección de Sur a Norte, el despegue también era de Sur a Norte. ¹¹⁴

Rodríguez Ballón partió de Tacna a las 7.45 de la mañana y pasó por Moquegua a las 8.45, realizando un vuelo sin contratiempos sobre la cabecera del desierto de Atacama y las pampas de Cledesí hasta su aterrizaje en Miraflores, donde fue recibido por el Prefecto Saco Arenas; el mismo diario indica:¹¹⁵

«Para recibir al piloto, que hace su *raid* Mendoza Lima, se congregaron en el campo de aterrizaje de Porongoche, el prefecto del Departamento Sr. Alejandro Saco Arenas con su ayudante subteniente Luis A. Medina M. los miembros de la Junta Departamental Pro-Defensa Nacional, señores Eduardo Vizcarra, Arturo Caballero y Cesar Bustamante; los tíos del piloto los señores doctor Santiago Vargas Ballón y Cesar Ballón García, hermanas del aviador Rosa, Alicia y Leonor Rodríguez Ballón y otros miembros de la familia, señor Pedro P. Días, redactores de El Deber y Noticias y otros caballeros.»¹¹⁶

En el libro, «*Historia General de Arequipa*» de la Fundación Bustamante de la Fuente publicado en 1990, en la página 580, figura la fotografía de un biplano sentenciado al anonimato, cuyo texto que acompaña dice «El primer avión que aterrizó en Arequipa lo hizo en la Pampa de Porongoche, donde luego se construyó el Hipódromo (cortesía del Archivo Departamental de Arequipa).» (Neyra: 1989: 580).

Sin embargo; como hemos señalado en esta investigación, fue el aviador chileno Clodomiro Figueroa Ponce, quien voló por primera vez sobre el cielo de Arequipa en 1915 con su avión Farman llamado «Valparaiso»; y el biplano de la fotografía de la obra mencionada es el biplano Spartan C-3 del aviador Alfredo Rodríguez Ballón a su

¹¹³ Diario *El Deber*, 21 de octubre, 1932. p 5.

¹¹⁴ Véase el diario *Noticias*, 21 de octubre, 1932. p 4.

¹¹⁵ Véase el diario *El Pueblo*, 21 de octubre, 1932. p 4.

¹¹⁶ Diario *El Deber*, 21 de octubre, 1932. p 6.

paso por la Ciudad Blanca en octubre de 1932, cuando ya existía tráfico aéreo regular en la localidad, no pudiendo ser el primer avión en Arequipa el que se muestra en aquella imagen. Por otro lado, no se construyó el hipódromo en la misma zona del campo aéreo, como también ha quedado demostrado. La fotografía de la referencia, al año 2017, no se ha podido localizar en el Archivo Regional de Arequipa.¹¹⁷

El día viernes 21 de octubre de 1932, tras su recibimiento en el campo aéreo, se ofrecieron dos recepciones en honor al aviador Rodríguez Ballón, una a las 4 de la tarde por el Concejo Provincial de manera oficial a nombre de la ciudad; y la otra, a las 6.30 en el Jockey Club de Arequipa organizada por los socios del club hípico y los miembros de la Liga Pro Aviación Departamental; recepciones similares a las ofrecidas a los comandantes Montoya y Gilardi a su paso por la ciudad en 1925.

En el acto del Municipio en la Plaza de Armas, se entregó un pergamino y se ofreció una champañada, lamentablemente no hemos tenido acceso al documento ni a las actas del cabildo de aquella fecha, pero que seguramente, expresaron la admiración y el entusiasmo que el *raid* del arequipeño había generado al enriquecer la historia de la aviación local y nacional. La ceremonia en el Palacio Municipal, estuvo presidida por el prefecto Alejandro Saco Arenas y como invitados estuvieron presentes el alcalde don Belisario Soto, el comandante de Armas, teniente coronel Antonio Silva, el vicario de la diócesis monseñor Eusebio Valencia, el jefe del Estado Mayor, comandante Julio Merino Rivera, además de concejales y prensa local.¹¹⁸

En esta ceremonia, una a una las autoridades fueron tomando el uso de la palabra, primero, el prefecto quien con expresiones de patriotismo rescató la figura de Rodríguez Ballón como un ejemplo, un hijo de Arequipa que se había formado solo, motivo por el que la ciudad debería sentirse orgullosa pues tenía un representante valiente y patriota que venía dejando en alto a la bandera peruana en las repúblicas de Chile y Argentina, saludó e hizo votos por el buen éxito del *Raid*. El alcalde por su lado don Belisario Soto, expresó a nombre de Arequipa y el concejo de la ciudad, congratulaciones por el mayúsculo esfuerzo a costas propias del joven aviador, luego aludió « [...] a su pronta venida a su patria para prestarle, en esta delicada hora, el contingente de sus conocimientos profesionales.» El burgomaestre se refería a la difícil situación entre el

¹¹⁷ Ver anexo 3

¹¹⁸ Véase el diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1932. p 5.

Perú y la vecina República de Colombia, para concluir, la autoridad felicitó y deseó el feliz término de su viaje.¹¹⁹

Cuando Rodríguez Ballón tomó uso de la palabra, lo hizo en ovación de aplausos de los presentes; así informó el diario *El Pueblo*:

«El señor Rodríguez Ballón agradeció profundamente, la manifestación que se le tributaba y preferentemente los elogiosos conceptos dirigidos hacia su persona. Expresó que desde muy niño había sentido inclinación por la aviación y que por la consecución de este ideal, dedicó todos sus esfuerzos, con ahínco y tenacidad, esfuerzos que no han sido vanos pues hoy sentía la inmensa satisfacción de haber realizado uno de sus anhelos más vehementes y acariciados, al llegar volando a su tierra natal y lo que es más, a su patria [...]»¹²⁰

Antes de retirarse manifestó a la prensa «[...] y ahora me tiene nuevamente en la patria. [...] “...Además estoy a órdenes de la patria, cuando se halle en peligro de una conflagración nacional.»¹²¹, ratificando las palabras de la autoridad edil, quien anteriormente felicitó la voluntaria decisión del aviador arequipeño de participar en la guerra del Nororiente.

Más tarde, en la recepción del Jockey Club de Arequipa sito en la calle la Merced Nro. 206, justo al costado del Colegio Ballón, el aviador Alfredo Rodríguez Ballón concurrió acompañado por su tío, el señor Cesar Ballón García, ya que la figura paterna desde su infancia, don Pio Calderón Navarro, había fallecido en 1929. En esta ceremonia, inició el discurso el presidente del Jockey Club, señor Cesar Bustamante quién remarcó los méritos del homenajeado así como la satisfacción que se sentía en aquella institución por los triunfos de un arequipeño, hizo votos por la ventura personal y su progreso en la aviación. Luego de la champañada que siguió, el prefecto señor Alejandro Saco Arenas, felicitó nuevamente al aviador y dijo que como autoridad, «[...] se sentía complacido por la hazaña y el triunfo de uno de los hijos predilectos de Arequipa, uniéndose de todo corazón al regocijo de todos los arequipeños.»¹²²

¹¹⁹ Diario *El Pueblo*, 22 de octubre, 1932. p 5.

¹²⁰ Diario *Noticias*, 22 de octubre, 1932. p 4.

¹²¹ Diario *Noticias*, 21 de octubre, 1932. p 6.

¹²² Allí mismo. p 6.

Concluida la ceremonia en el Jockey Club, el aviador pasó a retirarse para compartir con su familia y la prensa todo el día sábado 22, ya que el día domingo muy temprano partiría hacia Lima a donde ya había pedido instrucciones.

El domingo 23 de octubre, el piloto arequipeño salió desde la calle San José Nro.314, casa de sus familiares donde se había hospedado hacia el campo de Porongoche, luego de sacar el avión Condor del hangar, calentó el motor de la máquina sobre la calle de rodaje mientras era despedido, se dirigió a la pista de aterrizaje con dirección Norte, decolando a las 8 en punto de la mañana. Estuvieron presentes autoridades, familiares, amigos y público en el campo de aviación.

Al despegar, cogió altura circundando sobre la Quinta Ballón y el barrio de Miraflores, lugar donde nació para ascender a manera de despedida por última vez sobre la ciudad, alejándose a media altura por la zona la Plaza de Armas, Vallecito, Tingo y Tiabaya, donde se le vio desaparecer. El aviador tomó rumbo a Lima y desde ahí a la guerra del Nororiente; la despedida de la Ciudad Blanca debió exaltar el orgullo de los arequipeños al verle surcar el cielo con tan patriótico propósito. Había anunciado el día 21, que realizaría escalas en Camaná y Pisco, en estas localidades ya se tenían preparadas las latas de combustible para el avión.

A 6,700 m. de altura, la indumentaria de los aviadores se convierte en un elemento vital, los factores climáticos como la humedad, temperatura, presión atmosférica, radiación solar, etc. debían ser minimizados con un buen equipo de aviador con el objetivo de mantener la buena salud física y mental del piloto, Alfredo Rodríguez Ballón utilizó durante el *raid* un ajuar constituido por una chaqueta de piel con cremallera y relleno de lana, un casco de piel con orejeras y hebilla de broche, un par de anteojos de aviador con lunas de cristal, monturas y cinta de caucho, botas de piel hasta la rodilla con cremallera hasta el tobillo, guantes cosidos de piel y relleno de lana, pantalón grueso de pierna angosta y bufanda o *chalina*, tal como se aprecia en las fotografías del día que concluyó el *raid*, cabe resaltar que dichos artículos en la actualidad los conservan sus descendientes familiares.¹²³

En Lima, al promediar el medio día ya se aprestaban militares y civiles de aeronáutica para el recibimiento, el diario *El Comercio* informó: «En Las Palmas, la mayoría de los altos jefes de la aviación peruana y oficiales de este cuerpo, el Jefe de la Escuela de

¹²³ Ver anexo 4

Aviación Jorge Chávez, comandante Montoya, los comandantes Llona, Escalante, Zegarra, Ballón Esteves médico del Cuerpo de Aviación, capitán Álvarez, capitán E. Silva y otros que sentimos no recordar.»¹²⁴ Aguardaban la hora, cuando siendo aproximadamente las 2 de la tarde se informó sobre la presencia del aviador arequipeño sobre Cerro Azul en la provincia de Cañete, localidad costera ubicada a 140 km al Sur de Lima, en ese momento, fue sacado el avión del piloto civil doctor Manuel Barnechea a la pista, sería él quien daría la bienvenida en el cielo al piloto raidista y le serviría de nodriza para guiarlo hacia el campo de aterrizaje de Las Palmas.¹²⁵, ya que aún no se contaba con sistemas de aproximación lumínica ni radio, la costumbre de la época fue enviar otro avión nodriza o encender una fogata y producir humo al pie la pista de aterrizaje.

La reunión de bienvenida que se había preparado, seguramente recordó a los presentes el recibimiento a dos aviadores españoles que llegaron a la base de Las Palmas el 23 de abril de 1929, los capitanes del Ejército del Aire Francisco Iglesias Bragé y Juan Jiménez, quienes cumpliendo un importante *raid* intercontinental, habían atravesado el océano Atlántico en un vuelo sin escalas, para luego recorrer Brasil, Paraguay, Argentina, Chile y Perú, posteriormente continuaron con rumbo de vuelo Norte. La importancia de este vuelo hispano para nuestro país, se fundamenta en que en el tramo de Santiago de Chile a Lima, trajeron consigo el documento en sobre lacrado, que contenía los acuerdos de la incorporación de Tacna al Perú, remitidos por el embajador peruano en Santiago, el doctor Cesar Elguera y dirigidos al señor Presidente Augusto Bernardino Leguía y Salcedo.¹²⁶

Sobre el paso por Arequipa del avión español en 1929, se informó desde Mollendo que el avión “Jesús del Gran Poder” tripulado por los pilotos españoles Jiménez e Iglesias pasó volando sobre el puerto de Quilca a las 10 y 40 de la mañana con rumbo al Norte, por Camaná a las once y veinte minutos y por Ocoña a las once y treinta.¹²⁷ Nadie presagió en aquel momento algún nexo, dos años después, entre aviador gallego Iglesias Bragé y el aviador arequipeño Rodríguez Ballón.

¹²⁴ Diario *El Comercio*, 23 de octubre, 1932. p 4.

¹²⁵ Se repite. p 4.

¹²⁶ Véase el *El Pueblo*. 24 de abril, 1929. p5

¹²⁷ Véase el *El Pueblo*. 23 de abril, 1929. p4

Paulatinamente en el cielo de Lima, se vio al biplano Cóndor sobrevolando la ciudad, como lo hiciera 12 años atrás un aviador muy estimado por los limeños, el piloto de aviación civil y periodista señor Octavio Espinoza Gonzales en su avión Bleirot, quien falleció en un accidente aéreo en la Hacienda Oquendo de Ica en 1920. Hoy un equipo de fútbol profesional peruano lleva su nombre conmemorando su memoria.

El Comercio señaló sobre la llegada a Lima del arequipeño Alfredo Rodríguez Ballón lo siguiente:

«Los relojes de Las Palmas apuntaron las 3.15 de la tarde, cuando por el lado extremo del campo por encima de los cerros que se distinguen hacia la izquierda, se dejó ver un pequeño punto, que fue agrandándose rápidamente hasta tomar los contornos del avión de características completamente desconocidas en Las Palmas. Era la máquina de Rodríguez Ballón que internándose como si tomara rumbo a Lima, describió un gran círculo y perdiendo altura levemente, enfiló sobre la pista y pasó volando bajo, mientras el piloto saludaba alegremente con ambas manos, saludo que fue correspondido con una salva de aplausos de los que allí le esperaban. Unos cuantos virajes y uno más ceñido aún. Fue la última maniobra que efectuó Rodríguez Ballón, tomando tierra a la mitad de la pista, frente al pabellón de la Dirección.»¹²⁸

El aviador civil Alfredo Rodríguez Ballón, concluyó el *raid* internacional de Mendoza a Lima con absoluto éxito, cumpliendo 26 horas de vuelo en 5 días, recorriendo 6,000 km. a más de 6,700 m. de altura en solitario, uniendo localidades de tres países vecinos Argentina, Chile y Perú. Se convirtió, en el primer aviador arequipeño en volar sobre la ruta que utilizó el libertador San Martín y su Ejército Libertador del Perú en 1820 viajando desde Mendoza hasta Lima.

Una vez que tocó tierra, Rodríguez Ballón carreteó el avión rumbo al pabellón donde estaba ubicada la Alta Dirección Aeronáutica, allí se encontraban también las autoridades civiles y militares del Cuerpo de Aviación del Perú y las escuelas de aviación, frente a ellos detuvo el motor de la máquina en la conmoción producida por los aplausos de los presentes. Al descender de la aeronave, fue saludado y felicitado por su excelente arribo a Lima por el comandante Baltazar Montoya, arequipeño Jefe de la Escuela de Aviación Jorge Chávez a nombre de la aviación militar peruana; en seguida

¹²⁸ Diario *El Comercio*, 24 de octubre, 1932. p 7.

por su tío, el comandante doctor Alberto Ballón Esteves, médico de la Aviación Militar, quien le estrechó emocionado en sus brazos y quien luego presentó a los jefes y oficiales que se encontraban reunidos.¹²⁹ Prosiguió la noticia:¹³⁰

La charla posterior fue breve y el comandante Montoya, invitó al aviador Rodríguez Ballón al casino de la Escuela Jorge Chávez, donde se bebió una copa de champaña por la feliz conclusión de su viaje. El día 24 de octubre, profesores y estudiantes de la Escuela de Aviación militar Jorge Chávez, organizaron un almuerzo en Las Palmas donde concurrieron los aviadores militares y civiles que se encontraban en la capital en honor al arequipeño.

Continuando con el homenaje en su honor, el día 25 de octubre, día de su onomástico número veintiséis, Alfredo Rodríguez Ballón fue recibido por el Presidente Luis Miguel Sánchez Cerro en el Palacio de Gobierno, el diario *El Comercio* informó:

«El Presidente de la República conferenció ayer, separadamente con los ministros de Guerra, Justicia, Marina y Fomento. En seguida recibió en su despacho al Jefe del Estado Mayor General Coronel Ortega, a los representantes señores Delgado, Velarde, Arce, Rodríguez, Portocarrero, Prieto y Parodi, al señor Manuel Yrigoyen Puente, al alcalde de Lambayeque señor Jorge Barrandiarán, al coronel Rospigliosi y Vigil y al aviador civil Alfredo Rodríguez Ballón a quien felicitó por el éxito de su *raid* de Mendoza a esta ciudad.»¹³¹

Por el tipo de invitados a sesionar a Palacio de Gobierno aquel día, se arguye la tensión militar que vivía nuestro país en ese momento, ocurría que el primer día de setiembre de 1932, civiles peruanos habían tomado la localidad colombiana de Leticia, un conflicto bélico se estaba desarrollando en el Nororiente entre loretanos y colombianos, lo que concentraba la atención de los mandos militares en aquella reunión.

El aviador civil Rodríguez Ballón, reunido en la Casa de Pizarro, aprovechó la oportunidad de expresar al Presidente Sánchez Cerro su agradecimiento por la invitación a Palacio, así como su intención de ponerse al servicio de la patria en esos delicados momentos en que la soberanía nacional se veía amenazada, algo que había

¹²⁹ Diario *El Comercio*, 23 de octubre, 1932. p 5.

¹³⁰ Ver anexo 5

¹³¹ Diario *El Comercio*, 26 de octubre de 1932. p 8.

manifestado a los medios durante su estadía en Arequipa «[...] también ha expresado el propósito de ofrecer sus servicios al país en el asunto con Colombia.»¹³²

Pero fue el 2 de noviembre, fecha que el aviador arequipeño, concretó su pedido al solicitar al Alto Mando, su incorporación inmediata en el Cuerpo de Aviación del Perú (CAP) señalando lo siguiente:

«Que con el deseo de servir a mi Patria, después de larga práctica en materia de aviación en el extranjero, donde tengo más de trescientas horas de vuelo y con la aptitud de experto para el manejo de máquinas diferentes, inclusive trimotores y con quince horas de vuelos nocturnos; solicito a su alta autoridad y justicia, se digne otorgar la autorización para que se me conceda el ingreso a la Aviación Militar con la clase de teniente de Aviación, a mérito de los estudios hechos a mi propia costa y de las pruebas de suficiencia, que me ha sido dado demostrar con el último raid Mendoza-Lima que he verificado en un avión de mi propiedad. Es gracia que espero obtener de su alta autoridad y Justicia.» (De La Jara: 1985: 138).

Otros voluntarios iban apareciendo en las puertas de los cuarteles militares con el mismo propósito, ponerse a órdenes de la Patria en peligro, «[...] Juan y Diego Pumacóndor, de 22 y 24 años, hermanos, procedentes de Chuquibamba, se acercaron voluntariamente en Arequipa a la Primera Comisaría y de allí derivados al cuartel para ser reclutados y enviados al frente ...[...].»¹³³ Noticia cuyo desenlace no se conoce. Sin embargo; de Rodríguez Ballón se sabe que:

«Cinco días después el Gobierno, por Resolución Suprema de 7 noviembre de 1932, determinaba la incorporación del recurrente al Cuerpo de Aviación, con la asimilación a la clase de Sub- alférez y quedando expedito su derecho a la efectividad de dicha clase en la promoción del siguiente año en el mes de febrero. La misma Resolución lo destinaba a prestar sus servicios en la base Aérea de Las Palmas.» (De La Jara 1985: 140).

El pedido del aviador arequipeño, fue aceptado, quedando resuelta su solicitud de admisión al Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), con ello el aviador civil fue asimilado como aviador militar con la clase de Sub-alférez, rango creado especialmente para su adhesión, ya que la carrera militar de oficial de aviación comienza con el grado de

¹³² Diario *El Pueblo*, 21 de octubre, 1932. p 5.

¹³³ Diario *El Pueblo*, 15 de noviembre, 1932. p 6.

Alfárez y la Primera Promoción de aviadores militares de la Escuela de aviación Militar Jorge Chávez se graduó en 1931 (De La Jara 1985: 141).

2.4 El Sub-alférez Alfredo Rodríguez Ballón y su participación el Conflicto Peruano-colombiano de 1932-1933

Las relaciones internacionales entre algunos países sudamericanos, no fueron las mejores en los años treinta del siglo XX, existían discrepancias en cuanto a los límites Territoriales de algunos países vecinos; las posiciones en el campo diplomático derivaron muchas veces en conflictos en el campo militar, son conocidas las disputas militares de la época por el área de la Patagonia entre Chile y Argentina; paralelamente Bolivia y Paraguay se enfrentaron militarmente por la región del Chaco; Mientras que Perú y Colombia combatieron por el Trapecio de Leticia, territorio cercano al Brasil entre 1932 y 1933.

El conflicto peruano colombiano de 1932-1933 surge a raíz de la incursión de civiles peruanos a la localidad de Leticia que para la fecha se encontraba en posesión de Colombia. Con un pensamiento nacionalista, el comandante Sánchez Cerro que estaba en el poder desde agosto de 1930, decidió apoyar a los civiles peruanos enviando al Ejército, la Marina y al recién creado Cuerpo de Aviación del Perú (CAP) a la zona de conflicto.

El motivo que irritó los ánimos patrióticos de los civiles Iquiteños, fue que el gobierno de Leguía suscribió en secreto el Tratado Salomón-Lozano en 1922, pero cuando recién se hizo público en diciembre de 1927, Julio Cesar Arana, propietario de Peruvian Amazon Rubber Company y ex-senador por Loreto en el Congreso, publicó «*El Pacto de límites con Colombia*» donde denunció al gobierno leguista por haber renunciado a la soberanía peruana sobre el área de Leticia de en favor de Colombia (García 2001: 223).

El ingeniero Oscar Ordoñez, concibió la Toma de Leticia, y el 4 de setiembre de 1932, el Alto Mando del Ejército, Marina, Aviación y Policía en Iquitos, firmaron un documento llamado: Proclama de las fuerzas vivas y armadas de Loreto, en la que apoyaron la toma de la localidad de Leticia, exigiendo al Gobierno Nacional la revisión del tratado Salomón-Lozano o aceptación de la decisión democrática de un plebiscito de

los habitantes de aquella localidad, nuestros connacionales se basaron en el incumplimiento del tratado por parte de Colombia.

«La integración de Leticia, cedida a Colombia por el tratado Salomón Lozano impuesto por un gobierno dictatorial, constituyó un anhelo nacionalista alentado y perseguido por el Perú entero. El pueblo de Loreto esperaba impaciente la oportunidad de cumplir con este imperativo patriótico hasta que, en la madrugada del 1ro de septiembre, los propios habitantes de Leticia, en su totalidad peruanos, resolvieron, cansados de soportar el yugo extranjero, de devolverlo a la nacionalidad. Las fuerzas armadas de Loreto: Ejército, Marina, Aviación y Policía como un solo hombre, obedeciendo a los dictados de su conciencia de soldados, han decidido apoyar hasta el sacrificio la consecución de este noble ideal.» (Araujo 1983: 38)

Perú y Colombia económicamente se encontraban imposibilitados de afrontar una guerra, cuando se encontraron en la necesidad de movilizar a sus defensas hacia la frontera en común. Respecto a la aviación, algunos aviones peruanos ya se encontraban en la zona y otros tenían que ser llevados hasta el Nororiente, razón por la que se establecieron dos rutas de traslado de personal, aviones, pertrechos y logística desde Lima hasta Iquitos, que era el centro neural de las operaciones militares peruanas en el área de conflicto, las rutas de traslado serían por la ruta Norte y por la ruta Centro.

El Cuerpo Aéreo del Perú (CAP), con una aviación militar en nacimiento, no estaba en la capacidad de enfrentarse a la aviación colombiana que había contratado escuadrones de pilotos mercenarios alemanes, sobrevivientes de la Primera Guerra Mundial, su acercamiento a Alemania pudo deberse a que en sus cielos operaba la compañía alemana de aviación comercial SCADTA (Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos), Zárate señala que Colombia:

«Contrata al aviador alemán Herbert Boy, que con el grado de Coronel de Aviación, toma el comando de la fuerza aérea Colombiana, y con éste, a 17 aviadores más de la misma nacionalidad, que empujados por la desocupación y la crisis económica de su país, llegan a Colombia, al parecer sin la intervención del gobierno del Reich, conforme declara el ministro de Alemania Conde Podewills, [...]»(Araujo 130: 63).

La venta de material aéreo a Colombia, por parte de los Estados Unidos de Norteamérica y otras naciones, obligó a atender la demanda que hizo el Perú, y gracias a

ello pudieron ser comprados con fondo de la Colecta Nacional que se venía realizando en el territorio nacional, tres aviones de caza Curtiss Hawk y seis Douglas de bombardeo liviano que llegaron al Perú a fines de enero del 1933 (De La Jara 1977: 73).

El Douglas OP-38, era un biplano de caza de fabricación estadounidense, que en la versión E se modificaba como hidroavión lo que permitía acuatizajes necesarios para las operaciones en la selva, tenía una potencia de 640 HP propulsados por un motor Wright Cyclone RO 1820 que le permitía alcanzar un techo de 6,200 metros de altura con dos tripulantes posicionados de forma lineal, un piloto y un mecánico artillero. Su envergadura era de 12 metros de ancho por 9 de largo, tenía un peso de 2,210 kilos. Alcanzaba una velocidad máxima de 175 km/h y una autonomía de 6,860 km. Su armamento estaba compuesto de una ametralladora fija y otra rotatoria (Valcárcel 1977: 4a). A los recién llegados aviones Douglas, se les asignaron los números del V-G-1 al V-G-6 del Cuerpo de Aviación del Perú (CAP); sobre estos nuevos aviones la obra Historia de la Aeronáutica del Perú indica:

«El 4 de Febrero tuvo lugar en Las Palmas la prueba en vuelo de los nuevos aviones en presencia del Presidente de la República General Luis M. Sánchez Cerro, [...] al día siguiente fueron enviados a la base de Ancón 3 Douglas con el objetivo de colocarles los pontones. Y ser conducidos en vuelo como hidroaviones hasta Iquitos, estos 6 aviones deberían encontrarse en el Oriente en el curso del mes de febrero.» (De La Jara 1985: 72).

La primera escuadrilla salió el día 8 de febrero desde Ancón rumbo a Itaya, la base aérea en Iquitos; y la segunda escuadrilla, el día 19 de febrero con mismo destino. La escuadrilla del aviador arequipeño estuvo conformada por los Douglas V-G-1, a cuyos mandos se encontró el Jefe de la escuadrilla, el piloto teniente comandante Ergasto Silva¹³⁴ y el observador comandante Miguel Vega Llona; en el V-G-3, el piloto capitán Luis F. Sologuren¹³⁵ y el mecánico Alfredo Ícaza¹³⁶ y; pilotando el V-G-5 el subalférez Alfredo Rodríguez Ballón y el mecánico Oscar Espejo¹³⁷ (De La Jara 1977: 124).

¹³⁴ El capitán Ergasto Silva, fue el segundo aviador capturado en los sucesos de Camaná en septiembre de 1930.

¹³⁵ El grado de capitán es el tercer grado de la jerarquía en la Fuerza Aérea, a la vez que el grado más alto de los oficiales subalternos.

¹³⁶ El mecánico Alfredo Icaza, fue sobreviviente del accidente fatal del aviador Alejandro Velazco Astete en Puno de 1925.

¹³⁷ Véase el De la Jara, To. III. P 124.

La primera parte de la misión, consistió en sobrevolar el litoral rumbo Norte desde Lima, atravesando los departamentos de Ancash, La Libertad, Lambayeque y Piura, con escalas de repostaje en Trujillo y Chiclayo, una travesía de aproximadamente 1,200 km., no existía ningún riesgo en este primer tramo de la costa centro y Norte, ya que la meteorología en la costa durante el mes de febrero es favorable.¹³⁸

La segunda parte de la misión, El Gran Salto, era lo más complicado del vuelo pues la escuadrilla debía tomar rumbo Este con dirección a Iquitos lo que implica atravesar la parte selvática de la cordillera de los Andes en el sector conocido como el Pongo de Manseriche, que a medio tramo del vuelo, las cumbres del pongo abren la ruta hacia el Marañón como una puerta. *Pongo* significa *punku* que a la vez significa puerta. El tramo completo de la segunda parte de la travesía era de aproximadamente 600 km. siguiendo el curso de los ríos de la cuenca del Amazonas. En la Selva Alta, a diferencia de la costa, los fenómenos meteorológicos de febrero, son el mayor riesgo. Al respecto De la Jara señaló:

«El traslado en vuelo de estas nuevas unidades aéreas desde la costa hasta la selva, constituyó toda una proeza. La Inspección General de Aeronáutica dispuso, que el traslado de los Douglas se hiciera volando por la vía norte, partiendo de Ancón como Hidroaviones y siguiendo la ruta Paita-Bellavista- río Marañón- Alto Amazonas- Iquitos. Esta vía ofrecía la ventaja de atravesar la zona franqueable de la cordillera de los andes, en su menor altitud y permitía desplazar los Douglas con pontones en vuelo directamente desde la base de Ancón hasta la de Itaya en Iquitos [...].»(De La Jara 1985: 126).

Una de las vías terrestres más accesibles a la zona de conflicto, era la vía Chiclayo-Marañón, la difícil geografía se resume en 17 días de viaje por la selva «El camino Chiclayo- Bellavista era más o menos cómodo, la navegación en balsa entre Bellavista y la desembocadura del río Nieva era bastante peligrosa por los numerosos pongos y cascadas; entre la boca del Nieva y del Borja el Pongo de Manseriche es el obstáculo más serio del Marañón; de Borja a Iquitos es sin dificultad.» (Zarate 1965: 20), toda la ruta comprendía 9 días de herradura, 4 días en balsa y 4 días en lancha. Por avión, el viaje se reducía a 3 horas y 45 minutos.

¹³⁸ Ver anexo 6

La escuadrilla de aviones de Rodríguez Ballón atravesó la provincia de Chulucanas del departamento de Amazonas sin contratiempos, sobrevolando los afluentes del Nieva, pero a pocos kilómetros de la confluencia con el río Santiago, la meteorología cambió bruscamente, quedando envueltos en una tormenta con fuertes vientos y lluvia lateral típica de aquellas latitudes, condición que obligó a la escuadrilla a acuatizar sobre el caudaloso río Nieva.

Pero las naves estaban siendo violentamente arrastradas y golpeadas por la fuerte corriente del mes de febrero en pleno verano austral, época de crecida de los ríos peruanos, llevando a las tripulaciones y sus hidroaviones hacia los remolinos y rápidos originados por la cercanía del turbulento Pongo de Manseriche. Este angosto cañón es conocido porque en sus aguas han desaparecido numerosos hombres, embarcaciones y hasta la misma selva, ya que su cauce de 300 m. de ancho se reduce en algunos sectores a solo 50 m. a lo largo de 12 km.

Los aviadores, abandonados al arrastre del peligroso río pedían auxilio a los habitantes de la zona, los nativos selváticos huambisas y aguarunas que se asomaban desde la ribera, tras hacer señales de socorro, los tripulantes lanzaron cuerdas para amarrar los aviones a los árboles y así consiguieron rescatar a dos de los tres hidroaviones.

El tercer avión, tripulado por Rodríguez Ballón y el mecánico Oscar Espejo, fue empujado por la corriente demasiado lejos para socorrerles, quedando a su suerte entre los rápidos del caudaloso y turbio río amazónico, el violento vaivén sacudía la aeronave que enfilaba hacia los remolinos, los troncos y restos flotantes suponían un peligro menor pero no ajeno.

En ese momento el instinto de supervivencia obligó a la decisión de despegar para intentar evitar la tragedia, el piloto Rodríguez Ballón aplicó toda la potencia del O-38-P y tras recorrer a gran velocidad entre golpes y sacudidas la imposible superficie del río consiguió elevarse unos metros sobre la jungla, con tan mala fortuna que la tormenta que los obligó a acuatizar terminó por estrellarlos violentamente contra los árboles a cien metros de la orilla del río Nieva.

El copiloto Oscar Espejo quedó herido, pero el Sub-Alférez Alfredo Rodríguez Ballón a causa de la gravedad de sus heridas murió instantáneamente aquella tarde del 21 de febrero de 1932. Ninguno de los tres hidroaviones que partieron de Paita ese día

lograron llegar a Iquitos, después del incidente del río Nieva solo uno pudo ser arreglado y pudo pedir ayuda. Las aeronaves accidentadas, V-G-6 (de la primera escuadrilla) y V-G-5, fueron recuperadas 4 meses más tarde cuando llegó la vaciante del pongo de Manseriche y las condiciones lo permitieron. Así se truncó la participación de nuestro personaje en el conflicto con Colombia.

El aviador contaba con 26 años de edad, a pesar de su corta trayectoria pero amplia experiencia, concretizó dentro del servicio a su patria una acción distinguida, más allá de los límites del cumplimiento estricto del deber en defensa de la soberanía nacional. No dejó descendientes.

CAPITULO III

3. EL PERSONAJE EN LA COLECTIVIDAD AREQUIPEÑA

3.1 Homenajes póstumos

Entre el 21 de febrero, fecha del accidente fatal, y el 10 de marzo de 1933, existió un gran vacío de información sobre la muerte de Rodríguez Ballón, quizá por lo inaccesible del lugar del infortunio, donde incluso tuvo que ser enterrado; quizá por mantener en secreto ante el enemigo la pérdida de un moderno avión de caza del CAP; o quizá porque en los días posteriores se intensificó el conflicto, concentrando al personal en otras actividades más urgentes de la guerra.

Finalmente, firmado el día 10 de marzo por Enrique Silva, Felipe Sologueren y Oscar Espejo, miembros de la segunda escuadrilla de Douglas, se diligenció el Acta de Accidente del Sub-Alférez Alfredo Rodríguez Ballón, al Jefe de la Escuadrilla de Montaña en Iquitos.

«Los abajo suscritos, miembros de la escuadrilla que formaba parte el Sub-alférez Rodríguez Ballón, certificamos que a consecuencia de la pérdida de velocidad que motivó el accidente de dicho oficial, el piloto perdió la vida casi instantáneamente, el mecánico Oscar Espejo resultó herido y el avión casi totalmente destruido. El accidente se produjo en el lugar denominado Salinas, sobre el río Nieva, y los restos del Sub-alférez Rodríguez Ballón fueron sepultados en la confluencia del Marañón con el Nieva. [...]»(De la Jara 1985: 138).

En el informe oficial, se atribuyó a una falla mecánica, pérdida de potencia, la razón de la caída del Douglas O-38-P en el sector llamado Salinas, zona del Alto Marañón, muy próximo al pongo de Manseriche, que era un lugar habitado por los nativos selváticos huambisas y aguarunas, cuyas etnias y territorios eran dominados por un español de nombre Alfonso Graña, inmigrante hispano que se había quedado en la zona del Alto Marañón al finalizar el boom del caucho (*hevea brasiliensis*).

La información oficial contenida en el acta del accidente, no fue de conocimiento público hasta varios años después de terminada la guerra, por haberse tratado con carácter de Secreto todo lo concerniente al conflicto Peruano-colombiano de 1932-1933, condición que dio entera libertad a los medios periodísticos para especular sobre

la fatalidad, los cuales publicaron noticias que fueron aceptadas como verídicas por quienes tuvieron acceso a ella.

Así, el diario *La Crónica* de la capital peruana informó, que por noticias llegadas a Iquitos por quienes llegaron del Alto Marañón, zona donde se produjo la tragedia, que el joven piloto de líneas aéreas nacionales Rodríguez Ballón, se accidentó cuando buscaba mejores y más detallados conocimientos en la vía que unen los pueblos de la costa y el oriente, posiblemente en la exploración de nuevas rutas en la selva.¹³⁹

Información incorrecta, pues como sabemos Rodríguez Ballón fue miembro de la segunda escuadrilla de biplanos del Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), cuyo objetivo fue el traslado de los 3 Douglas O-38-P desde Lima al Nororiente, no un piloto de catalinas, buscando nuevos derroteros hacia la amazonia. Las catalinas fueron los primeros aviones que transportaron pasajeros hacia la Amazonía. Al respecto, el diario *El Pueblo*, informó:

«Rodríguez Ballón y su mecánico acuatizó en las cabeceras del Alto Marañón después de atravesar el gigantesco mar de esmeraldas, perdido en la selva el audaz piloto se dio cuenta que estaba en una región que solo era habitada por tribus salvajes. Fácil es imaginarse la sorpresa que los naturales de esa zona se llevaron cuando tuvieron muy cerca a los aeronautas. Con las precauciones del caso, Rodríguez Ballón y su mecánico, trataron de ganarse adeptos con el fin de familiarizarse con los oriundos del lugar. Y bien pronto lo consiguieron, pues los indios de esas tribus, atendieron en forma hospitalaria a los tripulantes del pájaro de acero.»¹⁴⁰

En la obra de Ciro Alegría, *La Serpiente de Oro* publicada en 1935, el autor nos ilustra sobre aquel mar de esmeraldas, brindando información detallada sobre el río Marañón y su comportamiento en diferentes épocas del año, además, sobre como este articula a las sociedades nativas asentadas en sus orillas, constituyendo no solo un peligro para los aviadores rumbo al conflicto, sino también para los grupos humanos de sus valles.

Vemos como la noticia del medio periodístico nos lleva a entender que Rodríguez Ballón viajaba de Iquitos a Paita, cuando sabemos que lo hacía en sentido contrario, de Paita a Iquitos; sobre la convivencia con los grupos humanos, deja mayores

¹³⁹ Véase el diario *La Crónica*, 07 de mayo, 1933. p 4.

¹⁴⁰ Diario *El Pueblo*, 08 de mayo, 1933. p 5.

interrogantes, pues la violencia del accidente solo dio tiempo para pedir socorro. Finalmente, el desenlace de esta noticia no se conoce, ya que el diario de la referencia, custodiado en la Hemeroteca anexa a la Biblioteca Municipal de Arequipa, se encuentra mutilado en esa parte.

En la prensa internacional, el diario *Ya* de Madrid informó que una vez perdido el aviador Alfredo Rodríguez Ballón en la selva amazónica en 1933, sus camaradas, en vuelos peligrosísimos lo buscaron tenazmente, cuando habiendo pasado meses, un día por el Amazonas, descendió una balsa extraña; en su centro una especie de túmulo cubierto de follaje, se trataba de Graña, rey de las tribus huambisa y aguarunas, quien había encontrado el cadáver del aviador, lo había embalsamado, lo había metido en un rico ataúd de olorosas maderas y lo devolvía a su patria.¹⁴¹

La noticia en el extranjero, tampoco fue tratada como realmente sucedió, ninguna misión de búsqueda fue enviada, primero porque no existieron los medios como aviones y pilotos para hacerlo; y segundo, porque siempre se supo exactamente donde cayó el Douglas V-G-5, por ello es que al día siguiente de la tragedia, llegó un avión piloteado por el capitán Elías Moreno Quintana, cargó al herido y ordenó que se diera sepultura al piloto muerto (Fernández 2005: 225).

Estas especulaciones más que informaciones, es lo que se supo del accidente de Rodríguez Ballón por la prensa, conjeturas cuyos alcances dieron origen a un personaje mítico que vivió y entabló amistad con los nativos amazónicos antes de morir. Aunque sí, el sentido romántico de la experiencia, le tocó vivir en carne propia el Rey de los Jíbaros, Alfonzo Graña.

Por otro lado, desde la fuente oral, tenemos la versión de la hermana del aviador, la señora María Rosa Rodríguez Ballón, quien preocupada por lo ocurrido con su hermano se reunió al concluir la guerra con el aviador sobreviviente, el mecánico Oscar Espejo, de esta reunión, ella siempre sostuvo la idea de que su hermano el aviador Alfredo, sobrevivió quedando atrapado entre las ramas de los árboles y los hierros rotos del avión, «[...] en ese lapso Alfredo, pudo conversar con el mecánico a quién le pidió socorro, porque tenía graves heridas que le dolían muy fuerte[...].[...] pero después de

¹⁴¹ Véase el diario *Ya*. «*Gestas de españoles contemporáneos*» Madrid: suplemento, por Víctor de la Serna 1935.

treinta minutos agonía, falleció siendo socorrido por su mecánico Alvarillo Espejo[...]»¹⁴².

Esta es la versión que han conocido los descendientes familiares a lo largo de varias generaciones, posiblemente versión creada por el mecánico Oscar Espejo, a fin de aliviar en algo el desconsuelo de la dama en aquella reunión. En Arequipa, el profundo pesar que había producido la sorpresiva muerte del insigne aviador Alférez Alfredo Rodríguez Ballón, se dejó sentir con la realización de misas en los templos de Santa Marta, La Recoleta, Santa Rosa y la Merced.¹⁴³

El inmigrante español Alfonso Graña, a quien hemos evocado con anterioridad, fue un buscador de oro, extractor de caucho y comerciante salitrero que habitó entre los años 1910 y 1934 en la Selva Alta del departamento de Amazonas, internado entre comunidades semi-contactadas; varios documentales de televisión española indican que se dedicó al comercio de sal, pieles, frutas y otros productos de la selva que llevaba en sus balsas y vendía en Iquitos. Graña, fungió de propietario de unas chacras cercanas a las Salinas, lugar donde se produjo el accidente del aviador Rodríguez Ballón.

El español conocido como el Rey de los Jíbaros, convivió con huambisas y aguarunas al mismo tiempo fue reconocido como su curaca, una teoría explica que heredó de su enlace con la hija del cacique Sumarin III, el poder de controlar a los indios de aquella inhóspita región.¹⁴⁴ En sus viajes a Iquitos, varias veces fue acompañado por los selváticos, quienes eran el centro de atención de la gente en Iquitos, él les enseñó el hielo, los llevó al cine, les compró helados, les hizo oír la radio y los vistió de traje de etiqueta para fotografiarlos, hechos que demostraron su autoridad sobre esta gente, ellos le fueron agradecidos obedeciéndole¹⁴⁵.

Otro inmigrante gallego en Iquitos, acérrimo amigo de Graña fue Cesareo Mosquera, quien regentó la librería de su propiedad «Os amantes del País», local convertido en el punto de encuentro de los hispanos en la capital loreana. Señala un documental de televisión que; En 1932, la comunidad gallega de Iquitos vivió enardecida la llegada de

¹⁴² Testimonio proporcionado por María Rosa Rodríguez Ballón. Hermana del aviador. Año 1983.

¹⁴³ Véase el *Arequipa al Día*, 21 de febrero, 2000. p 5.

¹⁴⁴ TVE2 (canal#2) Madrid. Programa: *Crónicas*. Reportaje *El Rey de los jíbaros*, Entrevista a Maximino Fernández Sendín, Emisión: 3 de setiembre, 2012.

¹⁴⁵TELEMADRID. (canal#11) Madrid: *El Rey de los jíbaros*, Entrevista a Antonio Abreu. Alfonso Graña. Emisión 14 de agosto, 2012.

una próxima expedición científica española a la ciudad portuaria, safari a realizarse entre la desembocadura del Amazonas y el Alto Marañón, a cargo de dicha expedición se encontraba el republicano, Francisco Iglesias Bragé, que como ya indicamos, fue quien trajo el documento de la incorporación de Tacna al seno patrio desde Santiago de Chile en su avión Jesús del Gran Poder en 1929.

Desde Iquitos, Mosquera y el capitán de aviación Iglesias Bragé radicado en Madrid, iniciaron un intercambio de correspondencia el día 25 de agosto de 1931, en ella se ofreció desde el Perú toda la información necesaria para la organización desde la península de la futura expedición científica, así llegaron a España los datos sobre la vida en la ciudad portuaria, relacionada a los medios de comunicación, número de embarcaciones y sus tipos, suministros de combustible, temporadas de estiaje y crecida de los ríos, disponibilidad de vehículos en la ciudad y otros datos de interés. Entrega de información que serían pagados a Mosquera con un abrazo a la llegada de Iglesias a la capital loreana. Esta correspondencia personal, nos permitió conocer, a detalle, los sucesos posteriores a la muerte del aviador militar Alfredo Rodríguez Ballón.

El personaje Cesareo Mosquera entrevistó a Graña, que llegó de una expedición del Alto Amazonas y remitió el contenido de la entrevista en una carta dirigida al capitán Iglesias Bragé, fechada el día 6 de junio de 1933, donde el “Rey de los Jíbaros” manifestó, que luego de ver caer un avión militar peruano en la selva, uno de sus indios huambisa, se aproximó por donde le habían visto estrellarse, a más o menos 100 metros de la orilla del río Nieva y a tres vueltas de su chacra río arriba (tres vueltas son tres curvas de meandro), encontrando al avión destrozado y de cabeza entre los árboles, allí atrapados a los dos tripulantes, uno vivo y otro muerto.¹⁴⁶

No pudiendo ser rescatados esa noche, el nativo selvático pernoctó con el herido quien le pidió quedarse. Al día siguiente llegaron más huambisas a la banda del río donde se había estrellado el avión, logrando sacar al mecánico herido que pasó la noche dentro del avión siniestrado pues permanecía apretado. Por fin, el herido y el piloto muerto fueron evacuados en canoa río abajo desde la confluencia del río Nieva en el Marañón hasta la confluencia del río Santiago en el Marañón, lugar donde fue enterrado, aproximadamente a 75 kilómetros al Este, en el departamento de Amazonas.

¹⁴⁶ TVOVIEDO Oviedo: Programa: *Plaza Paraiso*. Reportaje. Alfonzo Graña, entrevista a Maximino Fernández Sendín. Emisión: agosto, 2011.

Lamentablemente, el aviador arequipeño Alfredo Rodríguez Ballón, falleció a las 3 de la tarde del día 21 de febrero de 1933. La violencia del impacto fue tan fuerte que no tuvo oportunidad de sobrevivir. La misma misiva consigna «La sorpresa fue grande para todos, el piloto con el cráneo destrozado un “*queixal*”, los dientes, un brazo y una pierna rotos. [...]» (Graña 1933: 140). *Queixal* significa muela de la mandíbula inferior, por ello, la afirmación en gallego del Rey de los Jíbaros es poco comprensible.

Al segundo día, el 23, llegó un hidroavión pilotado por el capitán Moreno y evacuó al herido Oscar Espejo, ordenando enterrar al piloto en la chacra del gallego, distante a 6 horas del accidente o 25 km. en canoa.

El día 11 de marzo, Graña ya se encontraba en Iquitos con sus balsas cargadas de productos para el comercio, allí, el Comandante de Aviación le solicitó recuperar el cuerpo del sub-alférez Rodríguez Ballón además de los restos de los dos aviones caídos, el V-G-6 de la primera escuadrilla caído el día 8 y el V-G-5 de la segunda escuadrilla caído el día 21 de febrero. Para ello el oficial de aviación le proporcionó combustible a fin de que el curaca utilice el motor fuera de borda de su balsa, salió de Iquitos el día 18 de marzo luego de vender todos sus productos, navegado contra la corriente llegó al pongo de Manseriche 11 días después, por la bravura del cauce tuvo que continuar a pie llegando al río Santiago donde ya encontró otras dos balsas cargadas con los hidroaviones esperando la vaciante del caudal del Pongo para poder bajar. (Fernández 2005: 225).

Graña se dirigió a la confluencia del río Nieva con el río Santiago, donde llegó el día 10 de abril, allí debió desenterrar el cadáver que había sido enterrado el día 22 de febrero; una vez en el lugar habló con el jefe de su chacra para que ordene a los indios a su cargo que exhumaran el cuerpo que llevaba casi dos meses en aquella fosa, pero los aguaruna, no quisieron y salieron huyendo con el pretexto de que desprendería mal olor y se fueron con el pretexto de buscar a sus hijos; así que valiéndose de aguardiente, bebida que invitó a los huambisa porque les gusta mucho, logró convencerlos, como él mismo argumentó. Así fue como utilizando algunas herramientas y palos el Rey de los Jíbaros dirigió la extracción del cuerpo del aviador, el cual se encontraba empantanado en agua y grasa (Fernández 2005: 225).

En la carta, Graña también señala como procedió a embalsamar el cuerpo para su traslado a Iquitos:

« [...] Tráiganlo al canto del río donde yo tenía preparada una tabla [...].[...] Le hecho cortar toda la ropa que estaba asquerosa y luego las botas, lindas botas por la rodilla. Saquen con cuidado les dije, estaban reventando de hinchado todo y salieron sin dificultad sin dañar que estaba todo carne blanda... boten todo al río, ahora con esa agua preparada con creolina laven todo bien y saquen ese paño de la cara que tiene atado a la cabeza, ahí donde he visto que heridas, el cráneo deshecho, toda la frente rajada para atrás, lo mismo los dientes, todo un estrago.» (Fernández 2005: 225).

El curaca y sus hombres, lavaron varias veces los restos del piloto con agua del río, luego, al estar limpio procedieron a embalsamar el cuerpo, extrayendo las vísceras y depositando en él 10 kilos de cal, reposaron el cuerpo por una noche tapado con una sábana. « [...] al otro día había cambiado de fisionomía, tenía menos olor y la cara ya parecía otra. Si no fueran los golpes.» (Fernández 2005: 141).

Se colocó el cuerpo de Rodríguez Ballón en una caja de latas de gasolina y en una caja de madera que ya se tenía lista, se calafateó la cerradura con brea de leche de caspi (*Couma Macrocarpa*) y enrumbaron río abajo a encontrarse con las dos balsas con los hidroaviones que esperaban. Pero al retorno el caudal del pongo aún estaba crecido, así que se decidió esperar una vaciante que llegó el día 19 de mayo, la expedición de recuperación del aviador muerto y los dos Douglas accidentados, llegó a Iquitos el día 4 de junio de 1933, señala Fenández Sendín en su obra.

En Iquitos, la llegada de las balsas y el ataúd de Rodríguez Ballón fueron como explicó el biógrafo de Alfonso Graña, el periodista español Víctor de la Serna¹⁴⁷, después de tres meses de espera en los cuales no se tuvo ninguna noticia, hasta que un día por el río Amazonas, descendió una balsa extraña en cuya popa dos banderas a media asta en señal de respeto al héroe, durante el recibimiento en el puerto se encontraron casi treinta oficiales del Cuerpo de Aviación (CAP), Marina y Ejército Peruano, así como autoridades y población en general.¹⁴⁸

El día 7 de junio, luego de la autopsia que le fue practicada, fueron enterraron los restos del sub-alférez Alfredo Rodríguez Ballón en el cementerio general de Iquitos San Miguel Arcángel. Representando a los deudos familiares del aviador se encontraba su

¹⁴⁷ Ver anexo 7

¹⁴⁸ Véase el diario *Ya*. «*Gestas de españoles contemporáneos*» Madrid: suplemento por Víctor de la Serna 1935.

tío, el comandante doctor Alberto Ballón Esteves, quien desempeñaba el cargo de Jefe de la Sanidad de Aviación; en 1934 afirmó Sideral¹⁴⁹ «Bien ha hecho el señor comandante en darle hermosa sepultura en el cementerio de Iquitos, y bien también los ilustres colegas en recordar la hazaña tan abnegada, tan patriótica y tan digna de imitarse.»¹⁵⁰ Refiriéndose al doctor Ballón Esteves.

En Iquitos, durante el entierro de Rodríguez Ballón, se llevó a cabo el homenaje que le rindieron superiores, compañeros, autoridades y población local, lo que acompañó a la ceremonia aérea constituida por el vuelo rasante de aviones militares sobre el campo santo de Iquitos, lo que impresionó a Graña y también a más de uno de los presentes; suponemos, recordó el momento cuando en 1912, el aviador civil y periodista limeño Octavio Espinoza Gonzales, conocido como Sganarelli, dejó caer sobre la Cripta de los Héroes del cementerio Presbitero Maestro un arreglo floral en honor a Grau y Bolognesi al conmemorarse el día de los difuntos de 1919.¹⁵¹ Al respecto, Mosquera sobre Graña, informó a Bragé:

«A los tres días le dieron sepultura como se ha visto con toda pompa y honores y volando tantos hidros acompañado y por encima del cementerio durante el entierro, ¡muy bien, me ha gustado! ¡Qué pena debe tener a familia! A mí me mandaron llamar el comandante señor Alva y me dejaron sitio en el primer vagón donde iban todos, toda la plana mayor hasta el obispo también iba: (sic) ahí. Tuvieronme mucha consideración.» (Sideral 1934: 83).¹⁵²

Encabezaron el cortejo fúnebre al campo santo de Iquitos, los comandantes Baltazar Montoya Monroy y doctor Alberto Ballón Esteves. El féretro de Alfredo Rodríguez Ballón cubierto con la bandera nacional fue cargado en hombros por miembros de la Aviación; la Marina, conformó la escolta de honor que le acompañó hasta el sepulcro; asistieron sus compañeros los aviadores militares Capitán Luis F. Sologuren, Capitán Humberto Gal-lino, Francisco Secada Vignetta¹⁵³ y el alférez Alfredo Roldán

¹⁵⁰ Véase el diario *El Oriente*. 20 de febrero, 1934 p 3.

¹⁵¹ Véase el diario *El comercio*. 02 de noviembre, 1919 p 5.

¹⁵² Sideral, fue el seudónimo utilizado por el sub-oficial de aviación de 1ra. Eduardo Cáceres Centurión, mecánico cuyo trabajo intelectual contribuyó a conocer la vida y proezas de los aviadores peruanos caídos.

¹⁵³ El Aeropuerto Internacional de Iquitos, lleva el nombre de Capitán Francisco Secada Vignetta en honor a su héroe regional.

Seminario,¹⁵⁴ algunos de los cuales morirían más adelante sirviendo también a la patria en esta zona de la selva, también asistieron autoridades civiles y población en general; sus restos estuvieron sepultados en Iquitos hasta 1938.¹⁵⁵

Al realizar esta investigación aparece una contrariedad, Alfonso Graña, dijo que el accidente ocurrió antes de atravesar el pongo de Manseriche; por el contrario, De la Jara indica que se produjo habiendo pasado dicho pongo. En el mapa se observa que el río Chamaya y el Nieva, se ubican antes de atravesarlo. Por tanto la versión que se conoce con la publicación de la obra «*Historia Aeronáutica del Perú*» desde 1977 es discutida cuando afirma que:

«Minutos antes de las 3 de la tarde del mismo día 21 de febrero, en que los aviadores acababan de vencer la difícil etapa de cruzar la cordillera de los Andes por su punto de menor altura para alcanzar el río Chamaya, afluente del Nieva, decidieron emprender vuelo hacia Iquitos, los hidroaviones del teniente comandante Silva y del capitán Sologuen lograron despegar y continuar su vuelo sin novedad hacia Iquitos, no así el vuelo del sub-alférez Alfredo Rodríguez Ballón, que poco después de despegar del río y encontrándose todavía a baja altura, perdió velocidad desplomándose sobre la selva a pocos metros de la orilla del río Nieva, en el lugar denominado salinas.»(De La Jara 1985: 136).

La guerra concluyó con la ratificación del Tratado Salomón-Lozano de 1922. El área llamada Leticia quedó integrada al territorio colombiano permanentemente y tanto Colombia como Ecuador obtuvieron acceso al Atlántico por la cuenca del Amazonas. El Presidente comandante Luis Miguel Sánchez Cerro fue asesinado por un activista aprista el día 30 de abril de 1933 en el Hipódromo de Santa Beatriz cuando terminó de pasar revista a las tropas que enviaría al Conflicto Nororiental, le sucedió en el cargo de Presidente el general Oscar Raimundo Benavides Larrea.

En Arequipa, en el sector de Uchumayo se creó el asentamiento humano Leticia conmemorando al territorio perdido durante ese conflicto militar. En 1938, los restos de todos los aviadores caídos en el conflicto que permanecían sepultados en el cementerio general de Iquitos fueron trasladados a la capital del Perú.

¹⁵⁴ El capitán Alfredo Roldán Seminario y el alférez Salazar Cortéz, murieron el 25 de agosto de 1937 en las cercanías del Guepi.

¹⁵⁵ Ver anexo 8

Seis años más tarde, el 7 de octubre de 1938, en medio de una gran expectativa en la capital peruana, fueron recibidos los restos de Alfredo Rodríguez Ballón y otros aviadores, así, el Aeroclub del Perú invitó a participar del cortejo fúnebre de acompañamiento a los héroes, cortejo que inició en el Terminal Marítimo del puerto del Callao y se dirigió hasta la Estación de trenes de los Desamparados, desde este punto continuó hasta el cementerio general Matías Presbítero Maestro. La prensa limeña informó:

«Aero Club del Perú. El Coronel Presidente del Aero Club del Perú, invita a todos los miembros militares y civiles del Club a concurrir a la traslación de los Malogrados aviadores: Capitán de Aeronáutica Alfredo Roldán seminarario. Teniente de Aeronáutica Augusto Tello Dyer. Alférez de Aeronáutica Guillermo Bolaños Cepeda. Alférez de Aeronáutica Felix Salazar Cortéz y Sub Alférez de Aeronáutica Alfredo Rodríguez Ballón.»¹⁵⁶

El traslado de los féretros de los aviadores se realizó en el vapor Marañón que procedió desde Iquitos hasta el Terminal Nro. 4 del puerto del Callao, lugar donde se reunieron numerosas autoridades políticas y militares, para iniciar el séquito ferroviario hacia el campo santo. No hemos tenido acceso a la información sobre el puerto de procedencia del vapor Marañón.¹⁵⁷

«Los ataúdes, cubiertos con la bandera nacional fueron trasladados en hombros por marinos y aviadores, del almacén citado al convoy fúnebre que esperaba en el espigón Nro 3. Sur. El cortejo ocupó totalmente dos coches, agregados al carro mortuario. Numerosos arreglos florales se enviaron al Terminal Marítimo.»¹⁵⁸

La caravana fúnebre, llegó a la estación ferroviaria en el centro de Lima media hora después de haber partido del Callao cubriendo un trayecto de 18 km, en el centro de Lima esperó congregada gran multitud de gente y miembros de las armas del Ejército, Marina, Aviación y Policía, así como delegaciones de las misiones extranjeras, religiosas, institucionales y escolares, además estuvieron presentes familiares y amigos de los infortunados aviadores, desde los Desamparados prosiguió el cortejo en camiones y automóviles hasta la alameda situada frente al cementerio Presbítero

¹⁵⁶ Diario *El Comercio*, 06 de octubre, 1938. p 7.

¹⁵⁷ Ver anexo 9

¹⁵⁸ Diario *El Comercio*, 08 de octubre, 1932. p 5.

Maestro, allí en una ceremonia imponente rindieron honores tres secciones de la Escuela Central de Aviación, informó el mismo medio periodístico.

El cementerio Presbítero Maestro, es considerado como un monumento arquitectónico de estilo neoclásico que lleva el nombre de su diseñador, fue inaugurado en 1808 y en él están enterrados los hombres con los que se escribió la Historia del Perú, allí descansan héroes, presidentes, políticos, académicos, escritores, historiadores y personalidades de relevancia nacional; bajo la cúpula de la Cripta de los Héroes están inhumados los restos del Gran Almirante Miguel María Grau Seminario y del comandante general de artillería Francisco Bolognesi Cervantes,¹⁵⁹, héroes de la Guerra del Pacífico.

Los actos protocolares, dieron comienzo con la realización de una misa solemne por los héroes de la aviación, la que estuvo a cargo de los capellanes militares Carpio y Villar, y de los reverendos padres Leonardo José Rodríguez Ballón, hermano de nuestro protagonista, Fernando Domínguez y Troncoso, de las congregaciones franciscana, descalzos y mercedarios respectivamente. El discurso de orden recayó sobre el comandante de aeronáutica Francisco de Sales Torres, quien pronunció un discurso a nombre del Cuerpo de Aeronáutica del Perú, quien con muy sentidas palabras expresó sobre el piloto arequipeño.

«Alfredo Rodríguez Ballón casi un adolescente inflamado de juventud y de ilusiones, se hizo merced a su voluntad aviador y acudía al llamado de la Patria en peligro, cuando la muerte lo detuvo el 24 de febrero de 1933 en el río Nieva en el Oriente.» (Sideral 1934: 83).

A la una de la tarde, después de los homenajes, fueron sepultados con honor de héroes los aviadores en los nichos 24, 25, 26 y 27 del cuartel San Gabino, edificio recientemente construido para la época. Actualmente, en una de estas tumbas de la última fila del mencionado pabellón, existe una lápida de mármol cuyo epitafio dice: Alfredo Rodríguez Ballón - 21 de febrero de 1932.

¹⁵⁹ El grado de Comandante General es el oficial general o superior que ejerce el comando de una gran unidad.

3.2 El nombre del aeropuerto de Arequipa

Entre 1928 y 1938, la tecnología de los aviones, sistemas aeronáuticos e infraestructura terrestre de aviación, evolucionaron acorde a las crecientes necesidades de los usuarios, en esos diez años, se sumaron a las ya existentes FAUCETT y PANAGRA las compañías peruana TAM (Transporte Aéreo Militar) y la alemana LUFTHANSA; y en conjunto, el empleo de aviones cada vez más grandes y potentes como los trimotores Fairchild, Ford y los Junkers, cuyos requerimientos exigieron una pista de aterrizaje más amplia e infraestructura más moderna; obligaron a diseñar y construir en Arequipa otro campo de aviación, el cual se diseñó en la zona de Zamácola, iniciándose las obras de construcción en 1935.

En 1937, quedó concluida la construcción del nuevo terminal aéreo de la Ciudad Blanca, sobre los terrenos expropiados en 1920 por el gobierno de Augusto Bernardino Leguía y Salcedo con este propósito. Este aeropuerto, quedó constituido por un moderno edificio de una planta y techos de dos aguas, con oficinas y salones de embarque, desembarque, espera y boletería, una plataforma para aviones con suelo de sillar y una pista de aterrizaje debidamente afirmada sin asfaltar de 2 km de largo por 200 m. de ancho. Este aeropuerto fue llamado primigeniamente El Cural y luego, al finalizar las obras, se llamó Chachani. En la actualidad, este campo aéreo es la Base Aeromilitar del Ala Aérea Nro. 3 de la Fuerza Aérea del Perú (FAP).

En junio de 1935, el señor Pedro P. Díaz Cornejo, remitió al señor prefecto don Víctor Dellepiane Ocampo, una carta en la que propuso que el nuevo campo aéreo llevase el nombre de Alfredo Rodríguez Ballón, a fin de rendir homenaje al aviador arequipeño en su ciudad natal, en respuesta a la misiva el prefecto respondió al Sr. P.Díaz.

«Acuso recibo de su atenta comunicación de 19 de los corrientes en la que Ud. Solicita de mi despacho sugiera al Supremo Gobierno, que el nuevo Campo de Aviación de esta ciudad llamado hoy “El Cural” lleve el nombre de “RODRÍGUEZ BALLÓN”, en homenaje al héroe de la aviación nacional, Alfredo Rodríguez Ballón quien perdió la vida al servicio de la Patria. En respuesta, tengo el agrado de expresarle, junto con mis felicitaciones, mi aplauso por tan feliz iniciativa, muy señaladamente por tratarse de perpetuar el nombre de un digno hijo de Arequipa; manifestándole que, en la fecha elevo

su mencionada comunicación al Supremo Gobierno, quien estoy seguro, tendrá muy en cuenta su importante insinuación. Fdo. Dellepiane.»¹⁶⁰

La correspondencia que antecede, demuestra la aprobación del prefecto a la iniciativa planteada por el empresario benefactor Pedro P. Díaz, fundador y propietario de la fábrica de productos de cuero América S.A. y la carta a continuación, fue remitida por las hermanas del aviador al mismo señor Díaz, en agradecimiento al ánimo de rebautizar como Alfredo Rodríguez Ballón al nuevo aeropuerto de la ciudad.

El rol de la correspondencia familiar, nos permite conocer cómo surgió la moción de homenajear al héroe de la aviación en Arequipa. Extrañamente, presuponemos que con la anuencia de los firmantes, la carta dirigida al industrial Pedro P. Díaz, fue hecha pública por la prensa local en 1935.

«Nos hemos impuesto por los diarios locales, de la iniciativa hecha por Ud. Al señor Prefecto del Departamento, para que el nuevo aeródromo que debe inaugurarse en esta Ciudad se le denomine “Rodríguez Ballón” en homenaje a la memoria de nuestro malogrado hermano, el aviador nacional Alfredo Rodríguez Ballón. Estimamos en lo que vale su feliz iniciativa, que honra la memoria del que voluntariamente ofreció su vida en aras de la Patria, haciendo que el bicolor de nuestra bandera saliera victorioso en el conflicto con Colombia. Agradecemos en el alma la sugerencia hecha y quedamos profundamente reconocidas por el honor que pretende tributar al mártir de la Aviación Nacional, haciendo votos por que su ejemplo sirva a las generaciones venideras [...] Rosa Rodríguez Ballón y Hnas.»¹⁶¹

El uno y el otro escrito, dan tratamiento de héroe y mártir al aviador, lo que ha de entenderse según su concepto de Martir: «Varón ilustre por sus hazañas y virtudes» (Hachette 1981: 1088) y de Héroe como: «Aquel quien padece muerte en defensa de sus ideas y opiniones» (Hachette 1981: 1631); exponiendo el reconocimiento a la inmólación por la patria del insigne aviador por parte de los suscritos.

Finalizada la guerra con Colombia en abril de 1933, comenzó el homenaje de las ciudades del interior del país a sus héroes locales, Arequipa había sido representada por los oficiales miembros del Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), los comandantes Baltazar Montoya Monroy y Carlos Gilardi Vera, el médico Jefe de la Sanidad de

¹⁶⁰ Véase el *El Pueblo*, 26 de junio, 1935. p 5.

¹⁶¹ Véase el *El Pueblo*, 26 de junio, 1935. p 5.

Aviación doctor Alberto Ballón Esteves, y el sub-alférez Juan Alfredo Rodríguez Ballón. Siendo Rodríguez Ballón, el único que perdió la vida en defensa de la soberanía nacional, es que surgió la propuesta de que el campo aéreo recién inaugurado, lleve el nombre del insigne aviador conmemorando su valiente sacrificio. Los otros oficiales sobrevivieron, llegando a participar en el conflicto contra Ecuador de 1941.

En 1937 en la capital, con motivo de un importante evento aeronáutico internacional, también se rindieron homenajes a los aviadores peruanos, El diario *El Deber* informó.

«Se dio a conocer el telegrama enviado por el alcalde saludando a la Conferencia Interamericana de Aviación y fue enviada a las sindicaturas la proposición en el sentido de que se enviara un saludo a los aviadores arequipeños protagonistas de hazañas de aviación Baltazar Montoya, Carlos Gilardi y Cornejo, se colocará en la galería de la biblioteca a los retratos del alférez Alfredo Rodríguez Ballón y el Coronel Ramírez Hurtado, héroe del Caquetá. Así como conseguir que la placa que el comandante Armando Revoredo Iglesias trajo de la Argentina como homenaje a la memoria de Rodríguez Ballón, sea entregada a la familia de este aviador por el alcalde, el día que se verifique en la capital el homenaje a los aviadores peruanos fallecidos, dentro del programa de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación.»¹⁶²

La primera edición de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación se llevó a cabo en Lima, entre el 15 y el 25 de setiembre de 1937; reuniendo a representantes de Norte, Centro y Sur América, también contó con observadores de Alemania, Reino Unido e Italia. En ella se emitieron acuerdos, resoluciones y recomendaciones sobre la actividad aeronáutica en general. En lo relativo a la salud aérea tratada en la conferencia, el comandante doctor Alberto Ballón Esteves, dando presencia al Cuerpo de Aviación del Perú (CAP), intervino en una recomendación, un estudio sobre la importancia de la aviación para el traslado de heridos y enfermos.¹⁶³ En el contexto de la conferencia, se dio realce a los aviadores peruanos caídos durante el conflicto de 1923-1933, situación que predispuso el posterior traslado de los héroes de la aviación peruana desde Iquitos a Lima en 1938, traslado y entierro que ya hemos precisado.

¹⁶² Diario *El Deber*, 16 de setiembre, 1937. p 6.

¹⁶³ Véase el las Actas y Reglamento de la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, Lima, 1937.

La placa traída desde Argentina por Revoredo Iglesia, no ha podido ser ubicada en esta investigación. En relación al retrato que debe estar colocado en la galería de la Biblioteca Municipal de Arequipa desde 1937, es posible que sea el retrato del aviador que se exhibía en la Comisaría del Aeropuerto hasta 1995, y que hemos localizado con mucho esfuerzo en los almacenes de CORPAC en el año 2017.

En Arequipa, coincidiendo con la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación, el día 16 de setiembre, se presentó el alcalde de Alberto Rey de Castro ante el Concejo Provincial defendiendo la moción de rebautizar el aeropuerto con el nombre del aviador, lo que fue aprobado en 1938 por el Ministerio de Marina y Aviación ese mismo año.

«Se aprobó por moción sugiriendo que se solicitara por la alcaldía al Ministerio de Marina y Aviación se bautizara el aeródromo civil “Chachani” con el nombre de Rodríguez Ballón”, como homenaje a la memoria de este aviador arequipeño que murió en el Nororiente durante la campaña con Colombia. El doctor Rey de Castro hizo conocer que el gobierno no había procedido a bautizar el aeródromo de forma indicada porque en la Guerra con Colombia habían muerto dos aviadores arequipeños: Alfredo Rodríguez y Quijano, pero sobre este último no se tenían mayores referencias.»¹⁶⁴

Quedando así consolidado nuestro personaje, como el referente de la aeronáutica local y regional, nominando al aeropuerto de esta importante ciudad como “Aeropuerto Internacional de Arequipa Alférez Alfredo Rodríguez Ballón”.

La aviación y su desarrollo en el primer tercio del siglo XX, influenciaron a la sociedad arequipeña y particularmente a Alfredo Rodríguez Ballón, quién dedicó su vida a la aviación: estudios, desempeño profesional y probidad profesional demostrada con un exitoso *raid* de importancia; ante la guerra desatada contra la República de Colombia, cumplió su propósito de servir a la patria en peligro, dando origen al surgimiento de un héroe al entregar su vida con voluntad, acción heroica reconocida por las generaciones de arequipeños que nos precedieron y que hoy necesitamos recuperar.

Existen hechos y personajes trascendentales que las sociedades conmemoran, a la vez que consolidan y dan forma a su identidad cultural. De generación en generación, por medio oral o escrito se llegaron a conocer actos que por su sacrificio quedaron

¹⁶⁴ Diario *El Deber*, 16 de setiembre, 1937 p 6.

perennizados dada la importancia de su ideal, luego fueron transmitidos en las escuelas, como por ejemplo la honorable actitud de Miguel Grau Seminario, el Caballero de los Mares, al devolver los enseres personales de su adversario chileno a la viuda de Prat; o la respuesta al emisario chileno de parte del coronel Francisco Bolognesi negándose a entregar el sagrado territorio de Arica.

Ambos episodios se encuentran relatados en los libros de Historia del Perú, sin embargo, no todos los acontecimientos y acciones heroicas por nuestra patria están considerados, por ello, nuestro interés de escribir sobre la vida de Alfredo Rodríguez Ballón y la aviación en Arequipa de su tiempo, hemos dado a conocer los valores históricos de nuestro aviador para que puedan ser transmitidos a las generaciones venideras.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- El primer campo de aterrizaje de la ciudad de Arequipa se ubicó en la zona de Challapampa y funcionó en 1915, actualmente corresponde a la explanada lateral del camino al pueblo tradicional de Pachacutec. Entre 1920 y 1935 funcionó el campo aéreo de Porongoche, ubicado cerca del zona del actual Mall Aventura Plaza, en este lugar funcionó durante todo el siglo XX el Hipódromo de la Ciudad Blanca; sin embargo, es necesario aclarar que los campos de equitación y aviación a los que nos referimos, fueron colindantes y limítrofes pero no consecutivos en el mismo sitio como la idea popular sugiere, siendo la pista de aterrizaje de aquel campo aéreo, la actual avenida Kennedy. Posteriormente entre 1935 y 1978 el aeropuerto pasó a ubicarse en Zamacola, se llamó primero El Cural, luego Chachani y se rebautizó como Alférez Alfredo Rodríguez Ballón en 1937. A partir de 1978 funciona el terminal aéreo que conocemos en el 2017. La ciudad de Arequipa ha tenido cuatro campos de aviación en el transcurso de un siglo de aviación local.

SEGUNDA.- El inicio de los vuelos comerciales a la Ciudad Blanca a finales de la década de 1920, propició la creación de una nueva vía de transporte nacional e internacional, la nueva ruta aérea comercial, fue capaz de reducir el tiempo de viaje de la Ciudad Blanca a la capital considerablemente, el viaje de aproximadamente 3 días por vía marítima y casi 4 por vía terrestre, se redujo a solo 6 horas de vuelo en 1928, y a 4 horas de vuelo en 1934 gracias a los servicios ofrecidos por las compañías FAUCETT y PANAGRA que comenzaron a operar a partir de 1928 y 1929 respectivamente, esto significó para Arequipa una mejor forma de integración al resto del territorio nacional, pues como ciudad mediterránea vivió en desventaja frente a las ciudades de la costa, las cuales tuvieron mejores accesos marítimos y terrestres y por tanto, mejor interrelación.

TERCERA.- El Cruce de los Andes se convirtió en un desafío principal de la aviación durante el primer tercio del siglo XX; paso aéreo de la cordillera andina en la zona que separa a dos importantes capitales, Mendoza en Argentina y Santiago de Chile, existiendo una competencia abierta pero no declarada

entre estas dos repúblicas por conseguirlo primero; con lo cual, el piloto civil arequipeño Alfredo Rodríguez Ballón, al culminar con total éxito este cruce en octubre de 1932, dio presencia al Perú en dicha competencia. Debemos destacar que tras el Cruce de los Andes, prosiguió hasta el Perú volando en solitario por 6,000 km., como piloto y mecánico; posicionando a nuestro personaje y la ciudad de Arequipa en un lugar importante en la historia de la aviación peruana y latinoamericana en el contexto de aquella época, así como en la actual.

CUARTA.- Alfredo Rodríguez Ballón con 25 años de edad, al estallar el conflicto peruano colombiano de 1932-1933 disfrutaba de juventud, holgura económica, reconocimiento y éxito profesional en el extranjero. Como piloto civil, lejos de mantenerse ajeno a la guerra regresa voluntariamente desde la Argentina en un avión de su propiedad, contrario a las corrientes emigratorias que comúnmente producen las guerras; los documentos estudiados en esta investigación demuestran su abierto interés por servir a la Patria, objetivo que cumplió al ser admitido al Cuerpo de Aviación del Perú a petición propia en 1932.

QUINTA.- La participación de los arequipeños miembros del Cuerpo de Aviación del Perú en el conflicto peruano colombiano de 1932-1933, estuvo representada por los oficiales comandantes de aviación Salvador Montoya Monroy y Carlos Gilardi Vera, el jefe de Sanidad Aeronáutica comandante doctor Alberto Ballón Estévez y el piloto-mecánico militar, sub-alférez Alfredo Rodríguez Ballón. Lamentablemente la temprana y trágica muerte del joven aviador truncó su participación en el conflicto del Nororiente, pero considerando su heroísmo y generoso desprendimiento las autoridades políticas, alcalde, prefecto y población en general decidieron perennizar su memoria con el significativo homenaje de llamar al aeropuerto de Arequipa, su ciudad natal, Alférez Alfredo Rodríguez Ballón.

BIBLIOGRAFÍA

1. PRENSA

Diario <i>El Pueblo</i>	Arequipa, de 1910 a 1938
Diario <i>El Deber</i>	Arequipa, de 1932 a 1938
Diario <i>Noticias</i>	Arequipa, de 1928 a 1938
Diario <i>El Comercio</i>	Lima, de 1910 a 1938
Diario Los Andes	Mendoza, de 1931 a 1932
Diario Ya	Madrid, 1935
Diario El Oriente	Iquitos, 1934

2. LIBROS

- ALEGRÍA, Ciro.
(2008) *La Serpiente de Oro*. Lima: Ediciones Perú.
- ALARCÓN, Héctor.
(2010) *Dagoberto Godoy Fuentealba. Cóndor de los Andes*. Santiago de Chile: Consejo Nacional de Cultura y Artes.
- ARAUJO, Humberto.
(1983) *Conflicto fronterizo Perú – Colombia 1932-1933*. Lima: Lito. Huascarán. T. I, II, III.
- BASADRE, Jorge.
(1983) *Historia de la República del Perú 1822-1933*. Lima: T. XI. Ed.7. Ed. Universitaria.
- BONILLA, Heráclio.
(1986) *Las crisis económicas en la historia del Perú*. Lima: Ed. Gráfica Nuevo Mundo.
- CAMILO, José.
(2001) *Economía y conflicto Colombo Peruano*. Bogotá: Ed. Villegas.

- CARPIO, Juan G.
(1987) *TEXAO Arequipa y Mostajo*. Arequipa: Impr. La Colmena.
- CUETO, Luis.
(1967) «Jorge Chávez» Lima: Revista Caretas, fotografía Ilustración Peruana.
- CONTRERAS, Carlos.
(2011) *Historia del Perú. La posguerra del Pacífico y la formación del Perú moderno (1883-1933)*. Lima: Ed. El Comercio.
- CUEVA, Carlos.
(2004) *Cóndores del Mar. Historia de la Aviación Naval Peruana*. Lima: Impre. Serral.
- DE LA JARA, Carlos.
(1977) *Historia Aeronáutica del Perú*. Lima: Ts. I, II y III. Editoriales Unidas.
- ESPINOZA, Álvaro.
(2011) *In Te, Domine Speravi. Monseñor Leonardo Rodríguez Ballón y la Arquidiócesis de Arequipa*. Arequipa Impre. GEMSA
- FERNÁNDEZ PRADA, Alberto.
(1975) *La Aviación en el Perú*. Lima: Ts. 1, II, III y IV. Ed. Universo.
- FERNÁNDEZ, Maximínio.
(2005) *Alfonzo I de la Amazonia. Rey de los jibaros Jíbaros*. Pontevedra: Impr. Lomba-O Rosal.
- GARCÍA, Pilar.
(2001) «En el corazón de las tinieblas... del Putumayo de 1890 – 1932. Fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la amazonia» España: Revista de Indias 2001. Vol. LXI. Nro. 223.

HACHETTE-CATELL

(1981) Diccionario Enciclopédico. España: Ediciones Castell

HIATT, Willie.

(2007) «Flying cholo: Incas, airplanes and the construction of the Andean modernity in 1920's Cuzco.» EEUU: Rev. The Americas 63: 3. January 2007, pp. 327-358.

FLOREZ, E.

(1932) *Historia de la Aviación en Chile. To II Impr. Rapid. Santiago de Chile.*

LÓPEZ, Pedro.

(1973) «El capitán Francisco Iglesias Bragé en Leticia. Un gallego peruano en la comisión de Administración de territorio (1933-34) » Madrid: Departamento de biblioteconomía y documentación. Universidad de A Coruña. Rev. Interdisciplinaria de Ciencias Sociales.

MARTÍNEZ, Santiago.

(1940) *Directores del colegio de la Independencia Americana 1827-1940. Arequipa: Tipo. Acosta.*

MEJÍA, Juan. (Editor.)

(1966) *Diccionario enciclopédico del Perú. Argentina: Ts. I - IV.*

(1977) *Historia General de los peruanos. Lima: Ts. I-V. Iberia S.A.*

MELINA, Piglia.

(2015) *Movilidad y práctica: la construcción del viaje en avión. Argentina, 1929 -1960. Buenos aires: Ed. Bs. Aires.*

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

(1926) *Documentos Relativos al Plebiscito de Tacna y Arica III. Lima: Ed. La Opinión Nacional*

MINISTERIO DE GUERRA

(1973) *Diccionario de Términos Militares*. Lima: Imprenta del Ministerio de Guerra.

NEYRA. Máximo, Guillermo Galdos, Alejandro Málaga y otros.

(1990) *Historia General de Arequipa*. Arequipa: Fundación Bustamante de la Fuente.

LOWE, Normman.

(2008) *Guía ilustrada de la Historia Moderna*. México: CFE.

PALMA, Ricardo.

(1965) *Tradiciones Peruanas*. Madrid: Calpe. T.II

PAREDES, Luis.

(1978) *Historia de la Aviación Militar Venezolana*. Caracas: Impre. Sancho

PEEK, Cheek.

(1994) *The Spartan Story. Aviation Heritatge*. EEUU: Library's Series.

PONS, Gustavo.

(1977) *Las fronteras del Perú*. Lima: Impr. Colegio San Carlos.

ROJAS, Andrés.

(1982) *Partidos políticos en el Perú. Manual y Registro*. Lima: CDI.

SANCHEZ, Luis A.

(1958) *El Perú: Retrato de un país adolescente*. Buenos Aires: Ed. Continente.

(1939) *Benavides*. Montevideo: Ed. Paz y Concordia.

SEINER, Lizardo, Armas, Fernando, José Valdizán y otro.

(1912) *El Perú Republicano. 1821-2011.* Lima: Universidad de Lima-Fondo Editorial.

SHIPEE, Robert.

(1933) «A forgotten Valley of Peru.» EEUU: *National Geographic Society.* January.

(1934) «Air Adventures in Perú.» EEUU: *National Geographic Society.* January

SOTO, Enrique.

(1977) *Mito y verdad de la Revolución Militar.* Lima: Ed. Nueva Era.

THORNDRIKE, Guillermo.

(1972) *El año de la Barbarie, Perú 1932.* Lima: Ed. Mosca Azul.

VALCÁRCEL, Daniel.

(1977) *José Quiñones Héroe Nacional.* Lima: 1ra. Ed. Monterrico S.A.

VILLANUEVA, Víctor.

(1971) *100 años del Ejército Peruano, frustraciones y cambios.* Lima Ed. Mejía Baca.

ZÁRATE, José.

(1965) *Historia Militar del conflicto con Colombia de 1932-1933.* Lima: Biblioteca Militar del Oficial Nro 34. Ministerio de Guerra.

3. RECURSOS WEB

CORDOVA, Manuel. Creación de la Fuerza Aérea Peruana.
www.arribasiemprearriba.com consultado 01/07/2016.

CAMPANA, Cesar.

Accidentes aéreos 1920-1940

www.archivo.losandes.com.ar/notas/2012/7/15/avion-trago-cordillera-654710.asp Consultado 28 de agosto 2016.

CATHOLIC – HIERARCHY

MicroData Summary for Leonardo José Rodríguez Ballón
www.catholic-hierarchy.org/ballon Consultado 20 de agosto del 2016.

ANEXOS

Anexo 1

S P A R T A N



The New Spartan C-3 Challenger

The early standards of Spartan airplanes have now proven themselves the most effective sales arguments and have resulted in enthusiastic owner satisfaction, expanding and spreading the reputation of Spartan as a builder of advanced aircraft.

Spartans are exact in construction, precise in maneuverability, dependable in performance and built to endure. They are suited to the strenuous demands of commerce, the regular business expedition or the casual pleasure hop. Beauty is obtained by correct design.

The new Spartan C-3 Challenger is rugged but not heavy, and is easily landed with or without power. Qualities of balance and distribution of surface are so thoroughly accurate that flight in the Spartan is natural and does not involve "fighting the stick."

Special equipment which is standard on the Spartan C-3 Challenger includes dual controls, booster magneto, air speed indicator, Oleo gear, 10 by 3 tail wheel with inflated tire, 30 by 5 Bendix wheels and brakes, adjustable stabilizer and Hamilton steel propeller.

An attractive folder giving full details will be sent on request.

Details and specifications of the Spartan powered by the 130 h. p. Improved Walter Motor will be furnished on request.



The New Spartan C-3 Challenger is powered by the Curtiss-Challenger 170 h. p. radial air-cooled motor.

SPARTAN AIRCRAFT COMPANY
TULSA . . . OKLAHOMA

Fuente: Afiche publicitario. Spartan C-3. 1931. Tulsa, Oklahoma.

Afiche de 1931 del biplano Spartan C-3, aeronave norteamericana adquirida en Santiago de Chile por su propietario, el aviador Alfredo Rodríguez Ballón, aeronave con la que concluyó satisfactoriamente el *Raid* internacional Argentina, Chile y Perú en octubre de 1932.

Anexo 2



Fuente: diario Los Andes. Delpodio. Afiche publicitario. 1931. Mendoza.

Afiche publicado por el diario "Los Andes" de Mendoza en octubre de 1931 cuyo autor, el periodista Delpodio, bautizó a Alfredo Rodríguez Ballón como el Volante del Cuyo. En él se aprecia al aviador arequipeño, el biplano Spartan C-3 y de fondo a la ciudad de Mendoza.

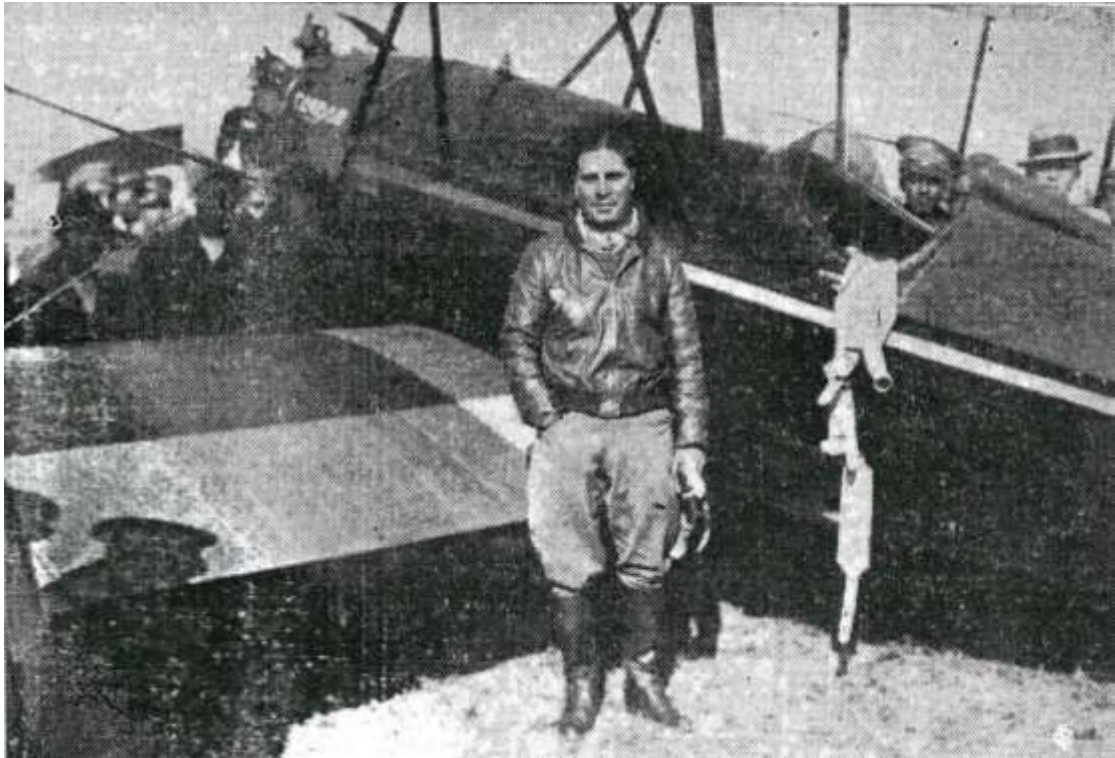
Anexo 3



Fuente: Historia General de Arequipa, p580. 1992. Arequipa.

El aviador Alfredo Rodríguez Ballón y el avión Cóndor a su llegada al campo de aviación de Porongoche en Arequipa, su ciudad natal, el día viernes 21 de Octubre de 1932, siendo recibido por autoridades, familiares, amigos y público en general.

Anexo 4



Fuente: El Comercio. Domingo 23, octubre. 1932. Lima.

El aviador civil Alfredo Rodríguez Ballón y el biplano Cóndor al concluir su *Raid* Mendoza -Lima en la base aérea de Las Palmas, domingo 23 de octubre de 1932.

Anexo 5



Fuente: El Comercio, 23 de octubre, 1932. Lima.

Desde la izquierda; el tercero: comandante doctor Alberto Ballón Estéves; quinto: comandante Baltazar Montoya Moroy; el aviador Alfredo Rodríguez Ballón y a su izquierda: comandante Carlos Gilardi Vera; los cuatro arequipeños miembros del Cuerpo de Aviación del Perú CAP.

Anexo 6



Fuente: Historia de la Aeronáutica del Perú, 1977. Lima.

Un Douglas O38P, la unidad VG2 integrante de la primera escuadrilla flotando el río Napo. El sub-alférez Alfredo Rodríguez Ballón y el copiloto mecánico Oscar Espejo cayeron en el VG5, a orillas del río Nieva el 21 de febrero de 1933.

Anexo 7



Fuente: Alfonzo Graña “El Rey de los Jíbaros”, 2005. Pontevedra.

Llegada de los restos de Rodríguez Ballón y dos aviones caídos en el Alto Marañón a Iquitos el 6 de junio de 1933. El ataúd de madera en primer plano y Alfonzo Graña, El Rey de los Jíbaros, con camisa blanca de puños largo y sombrero.

Anexo 8



Fuente: Historia Aeronáutica del Perú. 1977. Lima.

Traslado de Rodríguez Ballón, al cementerio general de Iquitos San Miguel Arcángel; acompañan al cortejo fúnebre el comandante Baltazar Montoya Monroy y el comandante doctor Alberto Ballón Esteves en primera fila.

Anexo 9



Fuente: El Comercio, 7 de junio de 1938. Lima.

Cementerio Matías Presbítero Maestro, el ataúd con una cruz sobre la bandera corresponde a Rodríguez Ballón. Figuran en la fotografía el doctor Alberto Ballón Esteves y fray José Enrique Rodríguez Ballón. 7 de Junio de 1938.