La conquista aérea de la selva:

Línea Aérea Nacional del Oriente, un logro de la Marina de Guerra del Perú



Capitán de Corbeta
JUAN CARLOS PATIÑO PONCE

"Los principales pueblos de nuestro oriente, hace más de medio siglo que están más vinculados a la Europa y a las ciudades americanas del Atlántico que a las nuestras del Pacífico; y especialmente hoy con los medios rapidísimos de comunicación, el Pará, Manaos, Río de Janeiro y otras tantas ciudades brasileras hacen vida más íntima con Iquitos y resaltan a primera vista los pocos lazos con el foco principal de la vida nacional de Lima. Estas relaciones en todo orden, de preferencia con los extraños, y la poca comunidad con la nacionalidad, provocaron pérdidas territoriales en esa zona que fueron a enriquecer al vecino".

Asociación Nacional en pro de la Marina
Revista Pro-Patria, marzo de 1926.

En circunstancias de hallarse próximo a celebrarse el 150 aniversario de la presencia de la Marina de Guerra del Perú en nuestra Amazonía, materializada con el arribo a Iquitos el 5 de enero de 1864 de un grupo de vapores –fruto de la gran visión geopolítica del presidente Ramón Castilla–, que formaron la Marina Fluvial del Perú y establecieron un apostadero fluvial, se conmemora el inicio de una sucesión de exploraciones organizadas a los ríos de la Amazonía peruana. Desde aquellos tiempos, la Institución, siempre a la altura de las circunstancias, supo capear los temporales de las condiciones de la vida política del país, y subsiste hasta hoy como brazo de apoyo para alcanzar las más anheladas aspiraciones de desarrollo de esa región.

Fueron sus hombres quienes supieron utilizar apropiadamente esos elementos, transformando el insignificante pueblo que apenas daba indicios de vida, habitada por una mayoría semisalvaje y una pequeña minoría de civilizados,



"Lo difícil demora un poco, lo imposible un poco más..." Lema de la Escuela de Hidroaviación de Ancón.

en una importante urbe, con una población floreciente, erigida a la categoría de departamento en 1866. Con el transcurrir de los años sería conectada con magníficas vías de comunicación al interior del país, gozando de un puerto fluvial comercial y permitiendo la exportación al extranjero de las riquezas naturales de nuestra selva.

Navegando por la singladura de nuestra historia, 64 años después, otro proyecto nacional respaldado por el Gobierno pondría de gala el trabajo que la Marina venía realizando en esos lares. Esta vez serían los cielos amazónicos escenarios de gloria para un grupo de entusiastas hombres de mar y aire, quienes surcarían las agrestes montañas de los Andes y la vasta e inconmensurable Amazonía, para abrir las primeras rutas aéreas a este inmenso territorio nacional, dejándonos un extraordinario legado de valor, entrega y desprendimiento por su propia vida, dadas las dificultades de la geografía y la tecnología aérea de la época.

Al respecto, entre 1927 y 1928, la Institución tendrá el alto honor y la fuerte responsabilidad de llevar adelante la conquista aérea de la selva con la creación de la "Línea Aérea Nacional del Oriente" a cargo del Servicio de Hidroaviación de la Marina, dependencia que formó a los pioneros de la Aviación Militar en el Perú, organizándola, implantándola y dirigiéndola eficientemente en su funcionamiento, logrando unir diversas localidades de la Amazonía, dándose así un paso transcendental en el desarrollo del país, al ser la primera aerolínea regular en la historia de la Aviación peruana.

El Servicio de Hidroaviación de la Marina en 1926

Al mando del Servicio de Hidroaviación de la Marina en esa época, está el Capitán de Fragata Harold Bartley Grow, recordado Jefe de la Misión Naval Americana, quien llegó al Perú en 1924 para potenciar esta Arma y es conocido por sus cualidades de gran organizador y administrador. Tiene una amistad cercana con el Presidente Augusto B. Leguía, a quien invita a todo acto importante en la Base de Ancón. Con motivo de la inauguración de nuevas construcciones en 1925, satisfecho por sus continuos progresos, el presidente mencionaría en discurso: *"Esta escuela tiene, pues, todos los caracteres de los institutos armados que defienden la integridad de la patria. Mi gobierno, que para fundarla no ha omitido ningún esfuerzo, seguirá prestándole su ayuda hasta que logre la plenitud de su desarrollo"*, haciendo alusión a su creación en 1920.



Servicio de Hidroaviación de la Marina. Balneario de Ancón.

El transporte de correo y pasajeros entre la costa y la región oriental

La comunicación entre la costa y la zona oriental en los años veinte es una cadena no interrumpida de privaciones e incomodidades. Se inicia partiendo de Lima por tren, se llega el mismo día a la Oroya, y en automóvil hasta Tarma, pernoctando allí hasta la mañana siguiente que, en automóvil, se da el traslado hasta la Merced en cinco horas de viaje. Así mismo, desde la Merced se va en automóvil hasta el puente sobre el río Perené, en donde se toman los mulos, para hacer un camino duro y pesadísimo durante cinco a seis días por desfiladeros y con las molestias consiguientes a todo viaje por regiones deshabitadas y careciendo incluso del mínimo confort. Después de dormir en tambos infectos, sometidos a las torturas de una cama inverosímil de mala calidad, con pésimo alimento, y después de hacer jornadas de 10 horas, por decir lo menos, se arriba muertos de necesidad y de hambre a la primera parte

del viaje, dejando los mulos en Puerto Yessup para tomar una canoa con una relativa seguridad, en la que se viaja cuatro largas horas en la inmovilidad más absoluta, hasta llegar a Puerto Bermúdez. Esta es otra odisea del pobre viajante. Se baja en esa canoa durante seis a ocho días, hasta tomar una embarcación a vapor en la desembocadura del río Pachitea. Ya una vez en el río Ucayali, por bajo que esté, se arriba en cuatro días a la capital del departamento de Loreto.

Abriendo una ruta aérea sobre los Andes



Comandante USN Harold B. Grow.

Durante mucho tiempo el país viene sintiendo la necesidad de resolver su lenta comunicación entre la costa y las apartadas regiones de nuestro oriente. La Aviación será la llamada a resolver este problema, puesto que las construcciones ferroviarias son de costo muy elevado y casi de un valor privativo para países como el Perú. El *raid* por llevarse a cabo tendrá que ser alentado con todo el entusiasmo con que la Marina de Guerra del Perú alienta estas obras de bien y de renombre, que dan lustre y prestigio a la Institución Armada. En octubre de 1926, el Comandante Grow, acompañado por el Teniente Segundo Leonardo Alvariño Herr, intrépido piloto tarmeño, parte a Iquitos en expedición terrestre y fluvial, para explorar la región entre San Ramón, al este de los Andes, e Iquitos, empleando tres semanas, con escalas en Puerto Victoria, Masisea, Contamana y Requena. Dicha expedición será definida como *"tediosa y primitiva"* por el Comandante Grow, primerizo en esas regiones.

A su retorno a Lima en el mes de enero, y con un estudio específico de la región y de las necesidades que implican el establecimiento de bases y subbases a lo largo de la ruta, recomiendan que dos aviones a ruedas y cuatro hidroaviones capaces de cambiar de versión, fueran utilizados en el servicio. Las máquinas elegidas son biplanos metálicos Keystone K-55, diseñados para llevar dos pasajeros y 400 libras de equipaje o correo (90 kg), ordenados a la Keystone Aircraft Corporation, en Bristol, Pensilvania, Estados Unidos. Son impulsados por motores Wright Whirlwind J-5 de 200 HP, que vuelan en pequeños servicios comerciales aéreos de los Estados Unidos y harán famoso

en mayo de ese año al aviador estadounidense Charles Lindbergh, por cruzar el Atlántico en un vuelo sin escalas de Nueva York a París. Cuentan con supercargadores para los vuelos a altitudes extremas en atmósfera enrarecida, siendo ello un gran adelanto en dicha época.

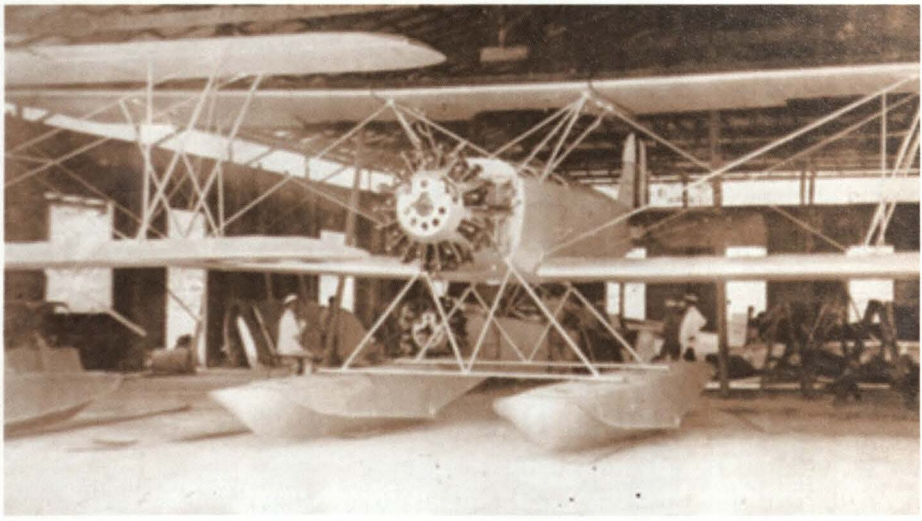


Teniente Segundo Leonardo Alvariño Herr.

Los aviones llegan a Lima en el verano de 1927 y los hidroaviones son enviados directamente por vapor a Iquitos. En tanto, la Base Naval del río Itaya ya está siendo acondicionada por el Teniente Primero Gustavo Cornejo Portugal como destino final de la ruta desde Masisea, donde establecieron su base en el río Ucayali. Desde Ancón, su base en la costa, hay dos maneras de llevar los aviones a San Ramón: desarmados y embarcados por tierra o en vuelo sobre picos de 19.000 pies. Se decide por lo segundo. Es así que en los primeros días de octubre, Grow y Alvariño Herr decolan las máquinas 1-R-5 y 1-R-6, ascienden e intentan pasar por Ticlio, pero una gran tormenta, propia de la estación, se los impide y son forzados a retornar.

Días después, otro intento termina con los mismos resultados. En la tercera partida se ven obligados a retornar, pero esta vez la neblina cubre toda la costa, perdiéndose orientación hacia su base. Alvariño decide aterrizar a la primera oportunidad; escoge un pequeño campo de cultivo y cae en una zona rocosa, girando sobre terreno agreste. Grow, por su parte, pone rumbo hacia el mar en su compás, estima estar sobre Ancón, y desciende a 7.000 a través de las nubes. Dándose cuenta de que su altitud inicial había sido de 7.015 pies, nivelando muy cerca al mar, pone rumbo al Callao y aterriza en Ancón. Al poco tiempo Alvariño retorna también; está en buen estado.

El 27 de octubre de 1927 a las 10 de la mañana, lo intentan otra vez. La niebla y nubes predominan sobre el campo y a lo largo del valle; esto los fuerza a ascender en espiral a 17.000 pies hasta perderse de la ansiosa mirada de sus compañeros. Alcanzan a ver las cumbres nevadas en frente a 60 millas y se dirigen hacia allí con un cielo calimoso que oculta sus referencias en tierra. A 21.000 pies logran flanquear el macizo de la Cordillera de los Andes sobre Ticlio, separándose por un momento. Es el primer vuelo de ruta de Alvariño. Grow se preocupa, y en un esfuerzo por encontrarlo, inicia una búsqueda ascendiendo y descendiendo 2.000 pies entre los picos, por intervalos, para no perder la



Ensamblaje de Hidroaviones Keystone Base Fluvial e Hidroaviación del Rio Itaya - Iquitos.

conciencia en la atmósfera enrarecida. El terreno es nuevo para él. Se desubica, pero alcanza a ver una ciudad, y ya con poco combustible desciende y aterriza en un claro que luego identifica como Huancayo. Es la 1 y 15 de la tarde; sus manos y pies están escarchados por el frío extremo sobre la cordillera; está a 11.000 pies sobre el nivel del mar, mientras que Lima está a solo 113. Consigue combustible y despega; evita la nieve y la lluvia pasando entre los cerros, ascendiendo a 19.000 pies, y pone rumbo a San Ramón, sin visibilidad sobre el terreno. Calcula y desciende a 7.000 pies entre nubes, y siendo las 1615 está sobre el campo, calmando la ansiedad por su suerte. Alvariño había arribado a las 1220 en rumbo directo al noreste desde Ancón, que le tomó 2 horas con 40 minutos y 200 millas de distancia. Por esta proeza recibirá la "Cruz Peruana de Aviación", máxima distinción para los aviadores de la época.

A partir de noviembre, logran un paso más hacia la conquista de la selva: vuelan sobre puntos importantes de la zona y ganan valiosa información que servirá para el tramo San Ramón a Masisea, pequeña ciudad en la jungla elegida para su base de hidroaviones en el río Ucayali. Otros vuelos de exploración fueron efectuados para el resto de la ruta con hidroaviones al norte de Masisea, donde siguen el curso del solitario río Ucayali, que es un continuo y alargado campo de acuatizaje con estirones estrechos que se abren paso entre la maleza de la implacable selva. Diría el Comandante Grow: *"Los nativos de nuestra selva invocarían a lo más sagrado de sus deidades pensando que el fin del mundo había llegado cuando miraban los aviones en el cielo".*

En cuanto al otro tramo, Masisea-Iquitos, servido por hidroaviones, los vuelos de prueba se iniciaron los primeros días de enero de 1928. El primer vuelo oficial de la línea fue el 7 de enero de 1928. El Comandante Grow y el Teniente Primero Cornejo volaron dos hidroaviones de Iquitos a Masisea, llevando dos pasajeros, con escalas en Orellana y Contamana, para repostar combustible. Al mismo tiempo, volaba el Teniente Alvariño de San Ramón a Masisea con un pasajero, intercambiando la correspondencia de sus aviones.

Así quedó establecida esta línea. En lo sucesivo, solo el mal tiempo los detuvo. Los aviadores navales supieron sacar adelante las dificultades en forma abnegada y silenciosa. El oriente peruano debe siempre recordar a aquellos paladines del progreso que junto con los nombres de Carleton, Griva, Lecca y Barreda, fueron el equipo de "Pioneros" de estas rutas. En este avatar por conquistar día a día la selva, tiempo después el Teniente Primero José Estremadoyro realizó vuelos de exploración sobre Puerto Maldonado, Moyobamba, Puerto Esperanza y Manaos, constituyéndose en el primer piloto que llegó por el aire a estos lejanos y aislados lugares.

A la creación del Cuerpo Aeronáutico del Perú en 1929, institución que unificara los servicios aéreos de la Marina y el Ejército en el País, la Línea Aérea del Oriente se expandió y consolidó estableciendo un itinerario regular en la zona bajo la dirección del Ministerio de Marina y Aviación y en el conflicto con Colombia de 1933, la Base Naval del Río Itaya fue el centro de operaciones del teatro Nor-Oriente y la Base de San Ramón punto de acceso obligado desde la costa para el apoyo a las operaciones, es en esta etapa cuando Alvariño con



Nativos en los hangares, San Ramón.



Comandante Grow.

el Grado de Capitán de Aviación encontrara la muerte trasladando desde San Ramón a Iquitos una escuadrilla de aviones de caza.

En la siguientes décadas, la actividad aérea en la zona se mantuvo siguiendo la estela dejada por nuestros pilotos navales y hoy en día el Grupo Aéreo 42 de la Fuerza Aérea heredero de esta Línea Aérea, continúa uniendo los pueblos de la región y efectuando operaciones contra los ilícitos de la región en sinergia con la institución, son los aviones Twin Otter en versión ruedas e hidroavión quienes surcan los cielos del oriente tal como lo hicieron despues de la keystone los recordados aviones Hamilton, Stearman, Travel Air, Catalina, Grumman, DC-3, Beaver, orgullos de nuestra aviación.

Bibliografía

1. Jara Loret de Mola, Carlos de la. Historia Aeronáutica del Perú, Tomo II edición 1973.
2. Grow, Harold Bartley. Revista Aerodigest, "Blazing an aerial trail over the Andes, marzo 1929 84-216.
3. Revista Aeronáutica y astronáutica, "Síntesis algunos documentos sobre la Fuerza Aérea del Perú" octubre 1992 799- 802.
4. Revista de Marina. "Implantación del Servicio de Hidroaviación en el Departamento de Loreto, Tudela y Lavalle, Hernando Setiembre-Octubre 1926.
5. Museo Nacional del Aire y del Espacio, Washington. EEUU, archivos.
6. Museo Nacional de Aviación Naval, Pensacola, EEUU, archivos.
7. Alvariño y Llaveria, Leonardo, Entrevista.
8. Maguina Alvaro, archivos.
9. Álbum Personal CdN. Harold B. Grow.



