

AMAZONÍA Y AVIACIÓN: ¿HACIA UN CAMBIO DE LAS REPRESENTACIONES?

Estelle Amilien

Resumen

El presente trabajo se propone analizar los primeros pasos de la aviación peruana en la Amazonía, del paso de la "hazaña" al implemento de una línea regular, e indagar acerca del impacto que este hecho pudo tener en la construcción de las representaciones sobre el Oriente, sobre todo desde Lima. Más allá de hacer alarde de modernidad, la aviación representó una nueva vía de penetración y contacto mucho más rápido entre la costa y la selva. Por eso, se podría considerar que provocó un cambio en las representaciones y discursos que se relacionaron con la montaña cuando, en realidad, se comprueba la diferencia entre los avances técnicos y las evoluciones de las mentalidades.

Summary

The present work analyzes the first steps of Peruvian aviation in the Amazon, the passage from this event to a regular airline, and it studies the impact that this fact might have had on the construction of representations of the eastern part of the country, mostly from Lima. Rather than displaying modernity, aviation represented a new way of penetration and a much more rapid contact between the coast and the Amazon. Therefore, it could be considered that it caused a shift in representations and discourses that are associated with the rainforest when, in fact, it proved the difference between technical progress and changes in mentality.

Palabras claves: Aviación-Amazonía-proeza-representación

En la sección «Impresiones de viaje», José G. Otero anima a los lectores de *Varietades* a que se desplacen. Del mismo modo, podríamos proponer al iniciar el presente trabajo: «Acondicionad vuestro ligero equipaje y emprended la marcha hacia las Selvas»¹ (1923: 1570). Esta llamada a descubrir la Amazonía peruana recalca lo que quedaba por conocer del espacio amazónico, a través del uso del plural. Podemos en efecto considerar que las zonas ubicadas en la montaña peruana se diferencian según distintos criterios, siendo el más importante el del acceso. De manera general, acceder y desplazarse al Oriente peruano era y sigue siendo complicado. Estas dificultades son relevantes en las representaciones de este espacio. Con todo, la entrada a la Selva central era más accesible, gracias a la Vía Central, una de las vías principales del país. Para aportar soluciones, en los años 1910, se multiplicaron iniciativas para abrir caminos y desarrollar redes de ferrocarriles: unos se concretaron parcialmente pero la mayoría no pasaron de un simple proyecto². Después del auge de los vapores a mediados del siglo XIX a raíz de la firma de contratos con Brasil en la década de 1850 y la apertura de líneas comerciales en el Amazonas peruano, de los mencionados proyectos de penetración vial a inicios del siglo XX, la aviación, con su desarrollo reciente en los años 1910 y 1920, pareció la mejor alternativa para establecer una articulación territorial y la integración de las poblaciones amazónicas.

Así, los años 1920 marcaron un hito con el primer vuelo (o casi) entre la costa e Iquitos con una multiplicación de intentos, una intensa labor de buscar formas de mayor comunicación y etapas para los vuelos (abriendo rutas trasandinas, construyendo pistas de aterrizaje en poblaciones y misiones, etc.) y el fomento de una compañía nacional. Por ende, el contacto se vio facilitado y se planteó el tema de la renovación o no de las representaciones. Entendemos la noción de representación como elemento que da a ver algo que no está presente, así como lo define Furetière en su diccionario³. De forma complementaria, podemos agregar el conocimiento al que tenemos acceso mediante la representación, según la teoría de Chartier (1998: 79). Con todo, la idea no es limitarse o reducirse a lo que enseñan o revelan estas imágenes: siguiendo a Alex Gagnon, “representar no es solo dejar aparecer sino también, por el proceso mismo, otorgar una significación al objeto representado” (Traducción personal).

Por lo tanto, en este trabajo se trata de volver sobre estos asuntos para ver ¿en qué medida el desarrollo de la aviación dio lugar a nuevas percepciones y representaciones de la Amazonía? Empezaremos precisando los primeros contactos

1 El mismo autor firmará unos años más tarde una crónica publicada en varias etapas en la revista *Aviación*, titulada “El Perú turístico” (1938-1939).

2 Cabe mencionar los proyectos de Zegarra y Mesones Muro que llamaron la atención tanto por el contenido como por la virulencia de sus oposiciones, destacados y comentados por el ingeniero von Hassel.

3 Entre las diversas definiciones, figura la siguiente : «Image qui nous remet en idée & en la mémoire les objets absen[t]s» imagen que vuelve a actualizar en nuestra mente y memoria los objetos ausentes, (traducción personal).

aéreos entre Lima e Iquitos, antes de ver cómo la capital loreтана se relacionó con la Costa con el establecimiento de la primera compañía aérea peruana. Terminaremos viendo el alcance de estas modificaciones en las representaciones de la Selva en la opinión pública capitalina.

I. De la proeza individual de Elmer Fawcett a los anhelos del Estado

Suele recordarse como iniciativa principal la del estadounidense Elmer Fawcett (o Faucett, con una o dos t), pero es necesario anotar el contexto en que se concretó este intento. Empezamos recalcando el contexto global del desarrollo de la aviación a nivel mundial y nacional.

En su *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation*, Edmond Petit reflexiona acerca de las distintas etapas de esta actividad. Señala la segunda mitad del siglo XIX como el inicio de las proezas de los primeros dirigibles y el primer vuelo con motor (1959: 23). Después de caracterizar a los años 1891 a 1905 como fase en que se multiplicaron estas experiencias, resalta los progresos y esperanzas relacionadas con el desarrollo de lo que fue, antes que una industria comercial, un deporte o actividad de ocio. Si bien se centra en las actividades europeas y norteamericanas, el Perú se asoma con las referencias a los pilotos Jorge Chávez (1887-1910) y Juan Bielovucic (1889-1949).

La dimensión nacional e importancia de la aviación en el Perú en los albores del siglo XX fueron estudiadas por Fernando Luís Lévano Castillo (empieza con la indicación de que es un tema poco estudiado). Entre los libros clásicos figuran *La Aviación en el Perú* de Alberto Fernández Prada Effio e *Historia aeronáutica del Perú* de Carlos A. de la Jara. Después de las aventuras singulares de Chávez, Bielovucic o Tenaud, es de notar el avance que significó la creación de entidades políticas, como el establecimiento del servicio de aviación militar en el Perú, por decreto supremo el 28 de enero de 1919, cuando José Pardo y Barreda estaba en el poder (Fernández Prada Effio 1983: 75-76). Fue en aquel contexto, entre iniciativas individuales, heroicidad e intereses por parte del Estado, cuando se fomentaron deseos de volar a la Amazonía peruana. Puede verse entonces ilustrado el ritmo ternario sugerido por Edmond Petit: primero, una acción de técnicos y pilotos en pos de algún record, luego una fase de "conquista" en el campo gracias a los *raids*, para luego finalizar con el establecimiento de líneas de transporte comercial (*Op. cit* 1983: 145).

A] La iniciativa del Estado: una conexión más rápida al Oriente peruano

Un elemento fundamental es entender, luego, que el afán por relacionar Lima con Iquitos y Loreto, una de las partes aún difíciles de acceso y solo accesibles después de un largo viaje, formó parte de la política llevada a cabo por Augusto B. Leguía durante el Oncenio⁴. Con la ley 4531 del 4 de octubre de 1922, decide promover

4 Unas de las principales características de su gobierno fueron los múltiples proyectos en torno a las vías de comunicaciones en el país.

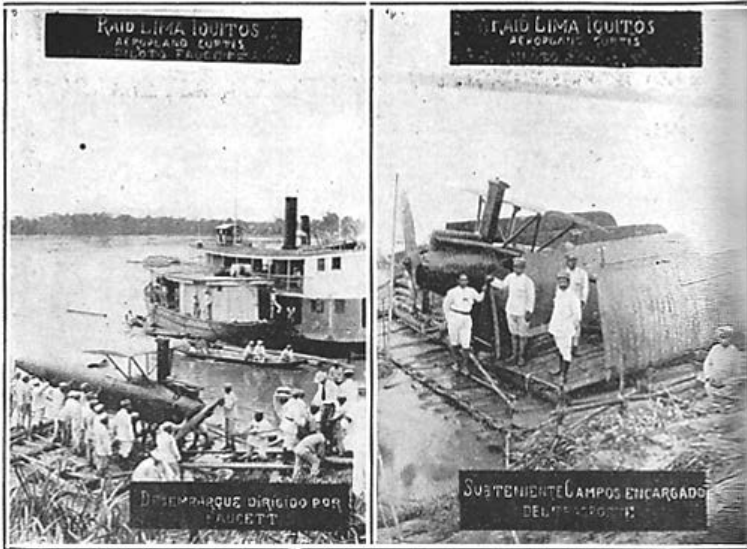
un «raid» Lima-Iquitos, mediante un concurso de aviación⁵. Varios comentaristas indicaron que dicho concurso había sido ideado por Leguía para su hijo Juan Leguía Swayne (1899-1951), que había sacado su brevete en 1914 en Inglaterra y regresado al Perú en 1920. El inciso segundo de la ley menciona el premio otorgado (mil libras para un peruano, quinientas para un extranjero) y el tercero implica la posibilidad de la vuelta, de Iquitos a Lima. Las precisiones del cuarto inciso subrayan el deseo de un vuelo iniciado y terminado en las ciudades indicadas, «sin haber hecho más de cuatro estaciones en el tránsito». La voluntad política se afirma en el quinto apartado: se busca recopilar informaciones para ver la posibilidad de «establecer un servicio de correos por aeroplanos o hidroplanos entre las referidas ciudades u otras intermedias».

B] 1922: Fawcett y su casi llegada a Iquitos

Este viene a ser el contexto en el que Fawcett se inscribe en el concurso. Cabe indicar que antes de la ley 4531, otros habían intentado lograr la conexión aérea. El caso más cercano fue el intento de los señores Lloyd y Lecca Reátegui en agosto de 1921: no llegaron a Iquitos debido a un accidente cerca de Cajamarca debido a que «una vaca al golpe chocó abruptamente con el avión, impidiéndolo tomar vuelo» (Reátegui 2014: 1530) El caso de Fawcett fue seguido por la prensa. ya que, en el marco del concurso abierto por la ley 4561, casi consiguió el raid entre Lima e Iquitos, acto considerado como «hazaña aérea». Sobre ello, tomamos el artículo que le dedica la revista *Varietades*. El autor, corresponsal en Chiclayo, fue testigo de la salida de Fawcett a Iquitos. Ve al aviador como un héroe moderno: «intrépido». Fawcett no solo piensa en su viaje de ida, sino que prepara la vuelta. El reportaje viene acompañado de tres fotos (Anónimo, 1922: 6285). Este hito de la aviación aparece en *La Aviación en el Perú*, al recordar «aquel sensacional raid de Maranga a Chiclayo e Iquitos que llenó de asombro a la aviación mundial, ya que con este vuelo se unió por primera vez la Costa con el Oriente peruano» (Fernández Prada Effio, 1983: 208). Se acumulan todos los detalles del avión: un Curtiss Oriole, con cabina abierta, funcionando con un motor Curtiss C-6 de 150 H.P. Es necesario hacer hincapié en que entre los detalles técnicos venían, o mejor dicho escaseaban, los que pudieran ayudar a guiarse: «sin instrumentos de navegación; sin cartas para orientarse, solo guiándose por los hilos plateados que semejan nuestros ríos mirados desde arriba» (*Op. cit.*). Pese a la gran habilidad de Fawcett, una tormenta afectó el vuelo y «oblig[ó] a la frágil aeronave buscar donde aterrizar», en la isla Paranapura, causándole estragos al avión. Esta tentativa «para adentrarse en la misteriosa Selva» terminó a una hora de vuelo de Iquitos. Es de notar que, a pesar de llegar a Iquitos a bordo de una lancha (*Melita*), fue bien acogido en la capital loretana, «siendo apoteósicamente recibido por el pueblo que lo consideraba un heraldo de la nueva era, para la vida de los pobladores en nuestra Selva». Como no alcanzó la meta, no pudo pretender

5 El texto puede encontrarse en <https://peru.justia.com/federales/leyes/4531-oct-4-1922/gdoc/> así como en Garaycochea (1929); Revista *Aviación* (1955).

cobrar el premio, pero un Comité Pro-Aviación organizó una colecta popular y le regalaron 200 libras peruanas «como un modesto premio a su hazaña». (Fernández Prada Effio, 1983: 209).



C] La aventura sigue: Grow y Alvaríño

Después del logro inconcluso de Fawcett, otros aviadores se esmeraron en realizar vuelos de conexiones, en un momento en que «todavía Loreto se consideraba aislado del país, en particular de la Costa» (De Nauta, 2002: 82-83). Seguía dominando la preocupación política, ya que los objetivos eran concretos (conocer la Selva, tener acceso a lugares remotos y controlarlos) y los proseguían, sobre todo, actores militares. Las dos figuras predominantes en los años siguientes fueron el estadounidense Harold B. Grow, capitán de fragata cuando llegó al Perú en 1926, y el peruano Leonardo Alvaríño, capitán cuando empezó a volar (*Aviación* 2013: 41). Se multiplicaron las tentativas y vuelos en 1927 y 1928, focalizándose en las relaciones con la montaña. La misión ideada por el Ministerio de Marina que reunió a Harold B. Grow, Leonardo Alvaríño y al fotógrafo inglés Walter Osborne Runcie S. tenía el propósito de “ubicar el establecimiento de bases intermedias en la línea Lima-Iquitos”. (La Serna - Chaumeil 2016: 113)⁶. Tal preocupación se debía al afán por parte del Gobierno y de empresas por la integración de la región amazónica, “por medio de las carreteras y la ampliación del servicio aéreo comercial y civil” (La Serna-Chaumeil 2016: 196). El agradecimiento a Harold B. Grow quien participó de la creación de la Dirección de Aviación de Marina, se nota a través de las notas publicadas sobre los vuelos que realizaron en 1927, así como homenajes posteriores. Por ejemplo, en 1972, en la revista *Oiga*, el artículo «Pasado y futuro de la aviación peruana» agradece al aviador por su papel pionero cuando se evocan «los momentos iniciales de nuestra aviación, de la cual él fue, sin duda alguna, uno de los artífices. ¡Gracias, capitán Grow: usted me inspiró!» (1972: 48-50)⁷.

Después de esta primera etapa y del hito marcado por el raid de Fawcett, se intentaron los primeros vuelos directos para reconocer la zona y completar la información disponible sobre esta parte del territorio peruano. Este afán político se concertó con la multiplicación de las actividades aéreas y la propaganda en torno a la seguridad de los vuelos, para realizarlos con mayor frecuencia y establecer líneas comerciales.

II. De la hazaña de Fawcett a los primeros pasos de una compañía aérea nacional

A] Aviación y modernidad

De forma paralela a la preocupación del Estado peruano, cabe resaltar la posible presión constante de los demás países en el campo de la aviación. En efecto, en la segunda mitad de los años 1920 el afán por la aviación se convierte en el nuevo

6 Esta información aparece en el inciso sobre Harold B. Grow, p. 113. Otra formulación insiste en este objetivo al precisar que acompañó dicha misión «que buscaba reconocer los puntos donde se establecerían campos de aterrizaje una vez abierto el servicio de hidroaviación en la región amazónica» (*ibidem*, p. 196).

7 Al inicio del artículo se recuerda el primer vuelo de un hidroavión-correo sobre la Selva y el retrato de Harold Grow.

factor de modernidad. La casi omnipresencia de este tema en la prensa peruana hace patente el interés de inscribirse en dicha modernidad. A finales de los años 1920, sobre todo en 1928 y 1929, se multiplican los artículos en la prensa limeña que aluden a aviadores extranjeros y peruanos que cruzan los cielos americanos. Cabe evocar los nombres de los franceses Costes y Le Brix, presentados como héroes en varios momentos del año 1928⁸. Hasta en caricaturas o dibujos se nota la preocupación tanto por los agasajos ofrecidos a los aviadores extranjeros y nacionales⁹. Además de un aspecto exclusivamente peruano, la importancia de la aviación se observa a nivel continental. Así, en 1929, aparece una serie de artículos publicada durante tres días retrata «[l]os progresos de la aviación comercial en América Latina»¹⁰. Del «lento crecimiento de las rutas aéreas regularmente operadas» saca un balance a modo de estadísticas: las rutas se realizan con unos 30 aviones, 13 compañías operan en Latinoamérica. Permite poner de relieve el incremento de la actividad y los intercambios con países europeos. En la segunda entrega se menciona el caso de Perú con la compañía Faucett: «La Compañía de Aviación Faucett del Perú ha iniciado recientemente un servicio regular de pasajeros y correspondencia entre Lima y Arequipa». Esta inclusión en el contexto general, porque menciona también otros países, permite anclar el Perú en cierta dinámica, mostrar que también forma parte de esta corriente moderna. El tono general es optimista y en el caso del Perú prevé una ampliación de la red.

La última etapa consistió crear en 1929 un Ministerio dedicado a esta actividad aérea: el Ministerio de Aviación y Marina, cuyo primer destacado ministro fue el almirante Loayza. Esta entidad permitía darle el espacio necesario e importancia merecida a los distintos proyectos de vuelos, integrando, en nuestro caso, la Línea Aérea Nacional del Oriente que dependía del Servicio de Hidroaviación de la Marina (Anónimo, 2013: 28)

-
- 8 «Los heroicos aviadores franceses Costes y Le Brix han escrito una pintoresca y emocionante reseña de su visita por el Perú», publicada en *El Sol*, 10 de agosto de 1928, a raíz de los vuelos realizados y de la acogida que recibieron en Lima. Dicha recepción fue comentada en el n°1037 de *Variedades*, del 14 de enero de 1928. La empresa de Nobile y el rescate también fueron comentados el mismo año, en *Variedades*, n°1061 del 30 de junio. Ese mismo año se realizan los vuelos del aviador peruano Carlos Martínez de Pinillos que llaman la atención y son motivos de artículos como su vuelo sobre Lima o su intención del raid a Nueva York – respectivamente “Un vuelo sobre Lima con el aviador Carlos Martínez de Pinillos” y “El raid aéreo internacional de Martínez de Pinillos”, En: *El Comercio*, del 7 de mayo y del 15 de septiembre.
- 9 Los dos casos que podemos mencionar son las viñetas de Challe, una en *Variedades*, n°1036, 7 de enero de 1928 y la otra en la misma revista, n°1095, 23 de febrero de 1929. A modo de ilustración, el primero representa a un grupo de hombres saludando a los aviadores. El pie del dibujo reza: “La llegada de los aviadores ha constituido un gran júbilo para los habitantes de Lima. ¡Que sigan elevándose y ganando triunfos los héroes franceses!”.
- 10 Bajo este título aparecen artículos en *El Comercio* el 10, 11 y 12 de enero de 1929 en Lima.

B] Vuelos a y de Iquitos: una prioridad peruana

En el ámbito general de modernización del Perú, relacionado con el tema de la aviación, el caso amazónico –precisamente de Iquitos– es notable por su peculiaridad. Ya vimos que a inicios de los años 1920 se dieron los primeros pasos con las proezas individuales y la posterior participación de militares peruanos. Pero la instalación de conexiones regulares demoraron, a pesar de la importancia que cobraban y de la conciencia de los políticos de la necesidad de este tema: «[d]urante mucho tiempo el país viene sintiendo la necesidad de resolver su lenta comunicación entre la Costa y las apartadas regiones de nuestro oriente»¹¹.

Después de la empresa de Fawcett, se desarrolló la idea de la viabilidad y un impacto positivo de la aviación para la región amazónica, más precisamente a Iquitos. Podemos comprobarlo gracias a uno de los reportajes incluidos en las «Crónicas selváticas», aparecidas en *Variedades*. Forma parte de una serie de artículos, publicados con este título, a lo largo de 1923. En este texto, el autor «El Curaca Tecoli» (Juan Lanfranco, oriundo de Chanchamayo) evoca una conversación que tuvo con un aviador inglés, el Sr. Dyott (La Serna-Chaumeil 2016: 83)¹². Según este, había factores favorables a que «el oriente peruano ofreciera» para la implantación de servicios aéreos postales y comerciales» (*op. cit.*). La precisión con Iquitos se hace a lo largo del artículo, cuando se recuerda la llegada de Fawcett, incluyendo fotografías, por balsa desde el río Tigre, caracterizando la capital loretaña como «nuestro primer puerto amazónico» (*op. cit.*). De nuevo se hace referencia a la opinión de Dyott señalando que para él, «se podía relacionar, por medio del servicio aéreo, la zona costeña y la selvática» (*op. cit.*). Se alude luego a la reciprocidad y a la implicación del *Oriente*, diario iquiteño, haciendo hincapié en el apoyo a «la idea de ensayar un viaje aéreo entre Lima e Iquitos» (*op. cit.*). La reseña de abril de 1923 acaba con un breve balance histórico y hace alarde de optimismo, arguyendo «que podía ser eficiente la comunicación por los aires de la Costa a la Montaña» (*op. cit.*).

Sin embargo, el optimismo no lo hace todo. Pasaron varios años antes de que pudieran concretarse los intercambios aéreos. Así, en abril de 1928, después de inaugurarse la línea Lima-San Ramón-Masisea-Iquitos, aún resultaba un milagro ir de Iquitos a Lima en tan solo treinta y seis horas. *El Sol*, en su edición del 23 de abril, vuelve sobre el viaje del sub-prefecto de Bajo Amazonas, describiendo el recorrido

11 «La conquista aérea de la selva: línea aérea nacional del oriente, un logro de la Marina de Guerra del Perú», *op. cit.*, p. 30. Esta relación entre el Perú y la idea de modernidad por la aviación se nota en la síntesis presentada por Carlos Zagarra (1931), en la primera página menciona el «afán de que el Perú no se sustraiga a la época».

12 La Serna y Chaumeil introducen un apartado sobre esta figura clave para la Amazonía. Aquel pionero de la aviación inglesa llegó al Perú en 1918 con el fin de ir a la Amazonía, entrando por el río Marañón. Después de recorrer la selva central (1918-1920), pasó a explorar el Alto Amazonas (1922-1926). Realizó fotos personales y formó parte de expediciones, como la expedición sueco-peruana (1920). La película que llegó a producirse a raíz de esta iniciativa se estrenó en agosto de 1921 y «generó especial interés en la opinión pública capitalina» (p. 83).

que tomó y los medios utilizados, poniendo énfasis en el hito que marcaba: «[p]or primera vez se efectúa este viaje en tan breve espacio de tiempo» (1928: 3). Después de alabar el suceso, vuelve a indicar el aislamiento de cierta parte de la población y la urgencia para la política y economía peruana de reducir las dificultades de acceso. Se destaca la acción reciente al formular lo siguiente: «en estos últimos tiempos se ha advertido una vigorosa reacción que ha culminado con el establecimiento de la línea aérea entre Iquitos y San Ramón, acortando notablemente las distancias» (*op. cit.*). La importancia de incentivar conexiones más rápidas es presentada también desde el enfoque de Iquitos: «Iquitos, que se sentía tan alejada de nosotros, como nosotros de ese importante puerto fluvial, participará activa y fecundamente de la vida nacional estrechamente unido con todas las regiones del Perú y sus aspiraciones repercutirán con celeridad y sus necesidades podrán ser satisfechas con prontitud» (*op. cit.*). Más tarde, en junio de 1928 se publica en *El Comercio*, el caso del periodista Benjamín Romero, que llamó la atención debido a ser el primer periodista limeño en viajar a Iquitos por vía aérea¹³. Además de satisfacer su curiosidad y gusto por las novedades, se menciona el novedoso establecimiento de la línea aérea entre la capital loretana y Lima – «Y hoy, según telegramas que nos ha enviado emprenderá el vuelo a Iquitos, vía aérea recientemente inaugurada con buenos resultados» (1928:4).

La implementación de la línea a partir de 1928 se hizo con cautela, como lo reseña *El Comercio* del 1 de enero (1928: 39). En los incisos «El servicio de aviación a la Montaña» y «Preparando vuelos comerciales» da pormenores de la situación y de los estudios realizados desde inicio de 1928, «con toda detención y silenciosamente». La preparación constituye en establecer con regularidad relaciones aéreas entre «San Ramón, Masisea e Iquitos, [...] las tres bases que enlazan esta línea». La creación de la línea sirvió para «acercar en lo posible a las lejanas poblaciones de aquella rica región de la Montaña» y las esperanzas eran numerosas, aspirando a que «el servicio de hidroaviación en la Montaña prest[e] positivas facilidades a la comunicación entre Lima e Iquitos». Un año después, se sacaba el balance siguiente:

Un servicio bi-semanal entre La Merced, Puerto Bermúdez, Masisea, Contamana e Iquitos en el Amazonas, fue iniciado en enero de 1928, organizado por la Armada Peruana. [...] De 18 a 30 días de viaje se requiere para cubrir la distancia entre Iquitos y Lima por otros medios que la vía aérea, y por tal motivo el servicio establecido goza de gran popularidad. Los aviones tienen capacidad de carga para dos pasajeros y 400 libras de correspondencia y mercadería. El tráfico de pasajeros es tan intenso que los pasajes deben reservarse con varias semanas de anticipación¹⁴.

-
- 13 Benjamín Romero se convierte en el especialista de la cuestión aérea. Redactó un texto sobre su experiencia, publicado en el *Boletín de la Sociedad de Geografía de Lima*. Señala la impresión que le infundió la llegada a Iquitos: “vista de la altura Iquitos es una isla, que tiene al frente otra gran isla, toda cubierta de enorme vegetación”.
- 14 «Los progresos de la aviación comercial en América Latina», *El Comercio*, 11 de enero de 1929, p. 11.

El artículo corresponde a las medidas mencionadas por Carlos Zegarra en 1931, como inicios para creaciones de líneas internas. Al inicio de esa década, ya se podía sacar algunos balances o realizar estadísticas. En este texto, Zegarra pone de relieve la prioridad dada a la ciudad de Iquitos, para que «la próspera capital de Loreto» no «permanec[iera] aislada del resto del país»: «fue el punto escogido como terminal de la primera línea aérea, con servicio regular, en el Perú» (1931: 196). Este autor sostiene que sería una forma para Iquitos y Loreto de volver a dinamizar su economía, venida a menos después del *boom* del caucho. Narra la historia de las empresas, como la de H.B. Grow, e indica que «el 3 de Enero de 1928 quedó definitivamente establecida la línea a la Montaña». Los elementos claves que agrega son las estadísticas realizadas en cuanto a los pasajeros, vuelos, kilómetros recorridos, etc. y un balance de la situación actual: «tiene itinerario fijo semanal – los miércoles en el tramo San Ramón a Iquitos y quincenal – los segundos y cuartos viernes – entre Iquitos y Moyobamba», siempre y cuando el clima lo permite (Zegarra 1931: 197-198). Las estadísticas muestran un interés creciente por parte de los peruanos (76,58% de los viajeros según Zegarra) por estos vuelos, lo cual se traduce con un paso de 117 viajeros a 294 entre 1928 y 1930. Prueba de este mayor interés es la creación de la *Peruvian Airways Corporation* y la Compañía de Aviación Faucett S.A. que iniciaron sus actividades en junio y septiembre de 1929. Se comprobó un nítido auge de pasajeros, pasando de 1410 en 1929 a 2773 hacia la primera mitad de 1931.

Más allá de las proezas y preocupaciones políticas de los años 1920, el auge y desarrollo de la aviación resultaron ser un elemento de integración para el Perú -a nivel regional e internacional-, como para el Oriente peruano a nivel nacional a través de la elección de la ciudad de Iquitos como primera ciudad contactada con frecuencia con Lima. Pese a la lentitud del proceso, si pensamos en la progresiva sistematización de los vuelos a lo largo del año 1928. Basándonos en estos avances y criterios, cabe entonces preguntarse si hubo o no modificaciones en cuanto a las representaciones que Lima pudo tener de la Selva.

III. ¿Una renovación en las representaciones?

A] Hacia la modernidad: los intentos y la intensa preparación

Si bien las prácticas aéreas se vieron relacionadas con la idea de modernidad, podríamos suponer que se trasladara al ámbito representacional: al multiplicarse los vuelos, se acumulan informaciones que podrían modificar prejuicios y representaciones anteriores o precisarlas. Nos interesa ver en qué medida cambiaron las representaciones de la Selva en este periodo. Primero, el querer pasar o salir de Iquitos, muestra la preocupación de relacionar la ciudad con otros lugares peruanos por vía aérea. Debido a cambios en el plan de vuelo a finales de enero de 1929, los aviadores peruanos Pinillos y Zegarra, quisieron regresar con un vuelo de Iquitos

a Lima y propusieron el recorrido al gobierno, el cual negó esta posibilidad de consolidar o acumular un vuelo más¹⁵.

En la prensa puede encontrarse una percepción moderna de Iquitos. Pero casi siempre, no viene asociada a la aviación – ni siquiera se menciona la proeza de Fawcett, en un artículo publicado en *Variedades* (1923: 2889-2893). En esta presentación de Iquitos, se resaltan elementos de modernidad y orgullo, en cuanto al «primer puerto amazónico». Iquitos es descrita con edificios «todos de ladrillo y cemento, con fachada de mosaico», entre los cuales «un hospital amplio y bien organizado». Hasta se menciona la práctica de ciertos habitantes de Manaos de «hacer en Iquitos temporada de vacaciones». Podríamos entonces imaginar que si presenciáramos este tipo de descripción en 1923, con la multiplicación de vuelos en los años siguientes se desarrollarían otras representaciones que respaldarían la que acabamos de mencionar.

B] Incluso después de concretarse la posibilidad, una Amazonía algo apartada

En realidad, constatamos que van a mantenerse ciertas diferencias. Aunque se estableció y se inició una línea nacional mediante resolución suprema del 20 de septiembre de 1926, los datos que mencionan los vuelos a la Amazonía vienen apartados cuando se publican – viajes con pasajeros, frecuencia de vuelos. Uno de los ejemplos posibles son las publicaciones en la sección «Notas de aviación», en las que no aparecen referencias a la Montaña (De la Jara 1975: 360-361)¹⁶. Así, en *El Comercio*, el 25 de enero de 1929 se mencionan datos sobre Chiclayo y Talara, pero no se mencionan otros vuelos. En otras ocasiones, los detalles publicados, vienen a serlo de forma separada, como en la mención de pasajeros y correo aéreo en *El Comercio* del 12 de enero de 1929. En este caso, constatamos que se reproducen en un mismo espacio del diario telegramas de Iquitos y San Ramón, así como los nombres de los dos pasajeros – la Sta. Moses y el Sr. Murphy.

C] La aviación como referencia cultural que impacta las mentalidades

En cuanto a las representaciones e importancia de la aviación es de notar, a nivel global el impacto en las mentalidades del primer tercio del siglo XX en el Perú. Así, términos que suelen usarse en el contexto aéreo invaden el campo léxico y son usados en otros entornos. Uno de los ejemplos es un dibujo de Challe que remite a la crisis alimenticia de 1927 (*Variedades*, mayo 1927). Un hombre grita al cielo y alza los brazos con la idea de alcanzar alguna bolsa de comida – “subsistencias” – bajo la mirada algo socarrona de la Luna. La parte escrita de la ilustración indica: “Y el

15 Las ediciones de *El Comercio*, del 23, 25, 26 y 27 de enero de 1929 retratan estas negociaciones, de la dificultad de salir de Manaos y sobrevolar la Amazonía a la elección de no regresar por el mismo camino que utilizaron de ida, pasando por la propuesta de ir en barco hasta Iquitos y de allí volar a Lima, proposición rechazada por el gobierno y encontrada en *El Comercio* del 26 de enero, p. 1.

16 La consulta fue posible gracias a la ayuda proporcionada por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú.

pueblo sigue implorando para que **aterrice** lo que el mal tiempo llevó a las alturas¹⁷. Entonces podríamos imaginar que con las proezas y el establecimiento de líneas regulares a la Amazonía cambiará la representación sobre este espacio.

D] De los «Cuentos nacionales» a los discursos de Augusto. B. Leguía: se mantiene una visión distinta al anhelo de modernidad

Lo que en realidad viene a predominar, antes y después de los vuelos más importantes y la implementación de la primera aerolínea a la Amazonía peruana, es el mantenimiento de ciertas representaciones, a veces de los miembros más destacados por la sociedad. Se entiende aquí la representación como un corpus de elementos producidos colectivamente a través del cual un individuo o un grupo “reconstituye la realidad a la que se ve confrontada y le otorga un significado específico” (Moliner, 1996:51). Entre estas pervivencias, podemos indicar cuatro elementos.

El primer caso es el de Cubino Churihuanti, curaca «campa», bautizado en 1922¹⁸. Se sigue aplicando la idea de que para integrar a ciertas poblaciones a la nacionalidad es fundamental la actividad de las organizaciones misioneras que cumplen la tarea de cristianizar. Además de este recurso tradicional, cabe insistir en el nombre de bautismo que se le atribuye a Cubino Churihuanti, rindiendo pleitesía al antiguo mandatario Andrés Avelino Cáceres, quien además fue su padrino -se comprueba al leer el pie de la foto del líder indígena- «Cubino Churihuanti, en cristiano, Andrés Avelino Atahualpa» (*Variedades*, 1° de abril de 1922). Cubino Churihuanti aparece con ropa tradicional y lleva en la mano izquierda un arco y flechas. Cuando se trata de precisar el evento, se pone de relieve la ceremonia cristiana antes de mencionar el estatuto de Cubino como jefe de «diez secciones de la tribu Campa del río Pangoa». El término para hablar de las personas indígenas de la Amazonía es el despectivo «chuncho». Se presenta como voluntaria la cristianización del «jefe Campa [quien] manifestó deseos de ser cristianizado» (*op. cit.*). En cuanto al nombre, «ha adoptado el nombre del viejo soldado y como apellido el nombre del último emperador incaico» (*op. cit.*). En esto se nota la superposición de identidad para mostrar la asimilación de códigos o referencias a la historia peruana, borrando el nombre inicial de Cubino Churihuanti. Entonces, sigue borrando simbólicamente a parte de la población selvática al mismo tiempo que evidencia el tipo de control que se quiere tener sobre ella, y resalta la marginalización al subrayar lo singular del evento, como una «rara escena de la cristianización de un jefe de nuestras Selvas» (*op. cit.*).

Al año siguiente, podemos mencionar la serie de reportajes llamados «Crónicas selváticas», en la revista *Variedades*, en los cuales podemos encontrar más informaciones ya que tuvo lugar el vuelo de Fawcett. En esta serie de artículos, se

17 Las negrillas no son mías, sino de la propia publicación.

18 La denominación «campa» es un término heredado de la Colonia para referirse al pueblo asháninka.

hace un balance histórico y geográfico de la montaña peruana para mirar hacia el futuro. Los primeros dos textos aluden a la primera fase de colonización del espacio amazónico por los religiosos, apuntando ya una dificultad relacional con ciertos grupos indígenas¹⁹. También, se pone énfasis en lo importante que son las vías de comunicaciones y en la historia de las medidas adoptadas: vienen a referirse a la política del gobierno de Castilla. Se trata de no repetir los fracasos del pasado. En esta proyección podemos encontrar unos tópicos, aún vigentes a inicios del siglo XX. Se sigue considerando que la colonización permitiría un «mejoramiento social» de la población (i.e. de los indígenas) y sería sinónimo de un futuro grandioso – siendo la región «llamada a un gran porvenir» si el Gobierno se implicara según el autor. Termina el texto del 24 de febrero de 1923 con una cita de Humboldt «el Amazonas será la despensa del mundo». (*Variedades*, 3 marzo 1923) Esta percepción se debe a la sensación de estancamiento «en materia de progreso, [para] nuestra región selvática» (*Variedades* n° 785, 1923) y viene asociada a la abundancia, concreta y/o fantaseada, de la zona al hablar de «inexploradas riquezas existentes en nuestra zona oriental» (*op. cit.*). Es más, como re-presentación de algo ausente o distante, actualiza o vuelve a la idea de que se trata de una zona casi vacía, entendiendo que la densidad poblacional es distinta a otras zonas del Perú, probablemente inferior a la costa o a la sierra, pero exagerada aquí: «llevándose la mejor impresión de ese extenso y fatalmente deshabitado sector de nuestro territorio» (*op. cit.*). Para terminar con este ejemplo, cabe insistir en la relación con la alteridad en la perspectiva del Estado peruano que acababa de cumplir cien años de independencia. En efecto, se multiplican las consideraciones hacia los pueblos indígenas de la Amazonía, simplistas o que rayan en los prejuicios, aludiendo, por ejemplo, a una jerarquización de los grupos indígenas. Así, los cocamas serían «la [tribu] más inteligente, la que más se adapta a la civilización», cuando, al contrario, los aucas vienen caracterizados como «la [tribu] más refractaria a todo intento de civilización» (*Variedades*, 7 de abril de 1923). Se nota que la integración de estos pueblos indígenas no está asociada a una perspectiva nacional y se singulariza por su modo de ser o de vivir, como en el caso de los huitotos a través de su afición al baile (*Variedades*, 16 de junio de 1923). al mismo tiempo que se sigue anhelando una migración externa, europea²⁰. Entonces, a

19 Obviamente vienen sintetizadas las obras de los religiosos, pormenorizada en la obra de García Jordán (2001). Aquí, encontramos la mención de resistencia o sublevación cuando se evoca «la pintarrajeada cushma», [que] surgía amenazante y lo arrollaba todo» «Crónicas selváticas», En: *Variedades*, n°782, 24 de febrero de 1923. La segunda referencia es la publicación del 10 de marzo de 1923, en el número 784; esta crónica volvió a ser publicada bajo el título «Relatos del oriente», En: *Variedades*, n° 114 (del tercer inicio de la revista), 23 de marzo de 2009, p. 20.

20 En «Crónicas selváticas», En: *Variedades*, n°794 se termina el texto articulando la situación presente con el anuncio de unas cincuenta familias alemanas que van hacia la selva central con el porvenir esperado: «En breve, un millar de familias surcarán el Amazonas para instalarse en los enunciados terrenos».

través de esta serie de reportajes posterior a la hazaña de Fawcett, se hace un balance de la situación y se reproducen los estereotipos sobre la región oriental del Perú²¹.



21 En «Crónicas selváticas», En: *Variedades* n°785. se toca el tema de la propaganda y promoción de la selva peruana y el autor se incluye en esta dinámica, afirmando «que [lo] venimos efectuando con nuestras modestas crónicas selváticas».

Para intentar captar y retratar la evolución de las representaciones y mentalidades, los últimos dos casos estudiados se sitúan más bien a finales de los años 1920. Empezamos con unos textos publicados en la sección «Cuentos nacionales», en *Variedades*. Todos los relatos de esta sección también aludían a los Andes o a la Costa, como el cuento «Los féretros», cuya acción transcurre en Arequipa. En cuanto a los textos relacionados con la Amazonía fueron, en su mayoría, firmados por autores reconocidos como Humberto del Águila (1893-1970), José Eulogio Garrido (1888-1967) o Manuel Beingolea (1881-1953)²². Podemos indicar que la publicación de textos en este espacio literario y periodístico dio lugar a cierta visibilización e integración de la Selva. En esta perspectiva, estos cuentos forman parte del proceso de representación social, caracterizado en el libro de Moliner como «modalidad de un pensamiento práctico, orientada hacia la comunicación, la comprensión y el control del entorno social, material y abstracto. Como tal, presentan caracteres específicos en cuanto a la organización de los contenidos, de las operaciones mentales y de la lógica» (Moliner 1996: 367-368)²³. De forma empírica dan a conocer elementos relativos a la Selva, como las creencias, al mismo tiempo que parecen poner de relieve la especificidad de un modo de ser y actuar, apuntando a veces las diferencias y similitudes con Lima.

Este primer paso, con todo, viene muchas veces acompañado con el mantenimiento de representaciones tradicionales. Uno de los primeros cuentos es el famoso «Collar del curaca», de Humberto del Águila. La insistencia en las descripciones pone énfasis en el entorno natural de la zona, mencionando los guacamayos, pájaros, jaguares, caimanes. La figura del curaca es central y se presenta como poseedor del saber, saber del cual parece desviarse el joven narrador: «[y]a no me interesaba como antes me interesaba, conocer las yerbas que curan las mordeduras de las víboras» (*Variedades*, 7 de marzo de 1926). Se narra cómo terminó matando a Cori, su esposa, por haberlo engañado, dejando que las hormigas rojas la devoraran viva. Llamam la atención detalles en torno a las poblaciones, por ejemplo la caracterización de los aguarunas, despreciados y presentados como «cobardes», que «sólo atacan de noche y a traición». Repite o fija cierta representación sobre este grupo e introduce una jerarquía entre los indígenas, ya que este grupo se caracteriza con cierta benevolencia, como lo muestra la ayuda que le aportaron al cauchero herido.

En «En el extremo límite» (*Variedades*, 18 de septiembre de 1926) también se halla una jerarquía y una presentación peyorativa de uno de los grupos, en este caso los cacataibos, conocidos como cashibos: se le recomienda a don Sebastián,

22 El primer autor firmó, entre otros textos, el famoso «Collar del curaca», publicado en la serie «Cuento nacional» de *Variedades*. José Eulogio Garrido fue autor, profesor y periodista peruano y colaboró en la revista *Amauta*, fundada por José Carlos Mariátegui. Manuel Beingolea fue un cuentista y periodista, su colección más famosa es *Cuentos pretéritos* (1933).

23 El texto aparece en cursivas en el libro.

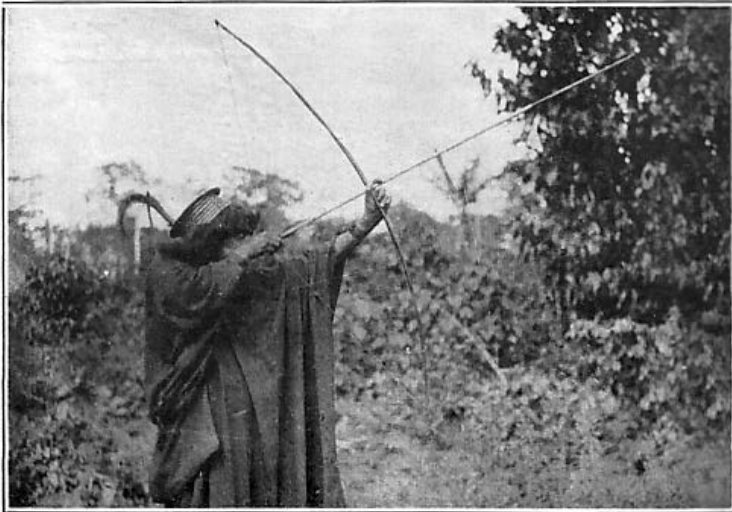
cauchero, no bajar el río «hacia la tribu de los feroces cashibos antropófagos»²⁴. La distinción se hace a nivel económico también, con la explicitación del aislamiento de una economía liberal, ya que entre esta población «[t]oda idea de trueque está perdida». Esta separación mantiene fronteras internas al país aún presentes a finales de los años 1920, como motivo de temor o por el cual habrá de preocuparse, puesto que los peones «también miraban con recelo aquella frontera salvaje».

Es necesario señalar que este concepto de «salvaje» se discute en el cuento «Historias de caníbales» (*Variedades*, 18 febrero de 1928). Desde el inicio del texto se resalta la diferencia de percepción y recepción del cuento entre europeos y peruanos, indicando que entre aquellos «se tienen ideas preconcebidas acerca de la civilización y la barbarie». El narrador Víctor Landa, expone la historia del francés Lucien Vignon «que había recorrido todas las Selvas del mundo». En este texto se distinguen los elementos concretos que proporcionan verosimilitud al relato. Por ejemplo, al evocar el viaje a Iquitos, se precisa: «el vasto puerto del Amazonas, no era a la sazón una sinecura; por lo menos [viajó] un mes utilizando todos los medios de locomoción», sin que se hiciera tampoco alusión al avión. Hace de Iquitos una ciudad moderna, al evidenciar que allá también hay cinematógrafo, y conexiones a otros lugares, ya que Lucien Vignon «apenas había llegado a Iquitos cuando quiso partir a la Selva incógnita». El cuento relata cómo Vignon viaja al territorio de los huitotos, termina esposando a una mujer de ese pueblo y cuando vuelve a la Selva, la tribu lo devora. Aquí, la postura doble del narrador nos interesa: por una parte muestra su afán por no reducir la historia a ciertos prejuicios (atribuidos a los europeos) hasta defender a los indios²⁵, por otro lado, confirma otros clichés al

24 Una posibilidad aquí puede ser la reactivación en el imaginario colectivo del episodio de la muerte de los alferoces West y Távara por los cashibos en el Pachitea. En 1866, una expedición de exploración mandada por la Marina de Guerra sale de Iquitos a bordo del vapor “El Putumayo”. Luego de una avería en Chonta Isla, las distintas versiones cuentan cómo un grupo de cashibos llamaron la atención de Távara y West a las orillas del río. Los oficiales peruanos se acercaron y fueron atacados a flechazos o a golpes y, dicen que fueron llevados al interior de los bosques para ser devorados. Este acontecimiento fue muy conmovedor y marcó las mentalidades: más allá de la expedición realizada al año siguiente que sonó a venganza en aras de terminar la exploración sin concluir, consolidó la imagen de violencia asociada a poblaciones indígenas y fijó la idea de que esas tribus eran antropófagas. Este impacto a largo plazo puede verse en producciones como el relato de viaje de Raimondi, tomado como referencia por Olivier Ordinaire en *Del Pacífico al Atlántico y otros escritos*, (Monumenta Amazónica, Iquitos, CETA/IFEA, 1988), la introducción a la reedición del texto de Carlos A. Valcárcel, *El proceso del Putumayo y sus secretos inauditos* (Monumenta Amazónica, Iquitos, CETA, 2004) y producciones más recientes como *El mundo es ancho y ajeno* de Ciro Alegría (en el capítulo 15). En términos simbólicos, los dos apellidos figuran en la nomenclatura vial de la ciudad de Iquitos, desde el primer plan donde aparecen los nombres de las calles en 1896 hasta la fecha.

25 Esta defensa de los indios aparece en varias ocasiones en el cuento. Cuando presenta a la joven, nieta de la hechicera, insiste en su adaptación a la vida en Iquitos, mencionando también su vida pasada, compuesta de baños en el río, decir la verdad y ausencia de cualquier forma de robo. La defensa más clara viene al final, cuando intenta explicar el por qué de la reacción de la tribu hacia la vuelta de Vignon a la Amazonía peruana: «Descartad, se lo ruego, toda idea de glotonería, pues mis indios, son idealistas».

hablar de la capital loretana como «suficiente [...] para el aficionado a exotismo» o hablando primero de los antropófagos como «los más feroces indios de Loreto». Esta preocupación por no quedar en los prejuicios posibles se asoma también en el cuento «Los tigres». En este caso, se trata de remedar la postura del narrador con su focalización interna y omnisciente que se desengaña en torno a la creencia de la presencia de los tigres. Representa los que son ajenos a la realidad amazónica, burlados por los indígenas -a través de la carcajada soltada por el grupo de indios- y de las reacciones de estos «¡Tigres! -dijo. ¿Quién te ha dicho que aquí hay tigres?», terminando el narrador con su conclusión personal: «Lo de tigres era una engañifa, una de tantas exageraciones o imposturas de los viajeros mentirosos para burlarse de los demás o para simplemente fantasear» (*Varietades*, 2 de noviembre de 1928).



El último aspecto que quisiéramos estudiar es el discurso oficial. Vimos que las distintas etapas de la aviación fueron marcadas por el compromiso del Estado. En este contexto, son sugestivas las declaraciones de Leguía, en septiembre de 1928, para ver cómo se integró la posibilidad de volar a la Amazonía y la pervivencia de clichés sobre este territorio. El 1° de septiembre de 1928, el diario iquiteño *La Razón* publica un artículo titulado «El nuevo espíritu peruano» en el que reproduce un discurso de Leguía. Parece inscribirse en cierta dinámica e ir más allá de ciertos prejuicios: desde el inicio se utiliza el imperfecto para indicar que «la opinión general aquí era que nada se podía hacer», haciendo hincapié en la situación presente aseverando que «[a]hora hay un cambio radical y nuestro pueblo cree que todo es posible». Se realza el desarrollo del país y la abundancia peruana en general, acumulándolas en una lista (petróleo, cobre, oro, plata...). La modernidad del país se asocia, como lo indicamos más arriba, con la instauración de la línea aérea, resaltada aquí a través del «ya»: «Nosotros hemos iniciado ya la línea a Iquitos». La confianza en el porvenir se hace patente por el «gran provecho de este servicio» esperado con un auge difícil de medir: «[l]a aviación está todavía en su infancia y nadie puede atreverse a predecir hasta donde llegará» (1928: 1). Se podría considerar, entonces, que Leguía ve a la Amazonía con ojos nuevos y como símbolo de la modernidad.

Sin embargo, en su discurso publicado el 29 de setiembre de 1928 con el título «Estamos resueltos a que la Montaña sea lo que debe ser» en *La Razón* vuelve a referirse a antiguos clichés en torno al espacio amazónico (1928: 1). Se trata de un discurso de agradecimiento al homenaje que le hicieron los vecinos de la ciudad loretana de Contamana. Desde el inicio del texto, se inscribe a los pobladores de la zona en cierta ficción, al hablar de «los pueblos del Oriente peruano, milenario y fabuloso» (1928:1). La primera caracterización se hace con un análisis histórico, que convierte a los pobladores en objetos y no actores de la situación: «Vosotros fuisteis, por mucho tiempo, objeto de la postergación y del olvido, del aislamiento y del atraso». Si bien no se pueden negar las dificultades de acceso, se asocian a la idea de atraso e introduce una diferencia con otros sectores de la población peruana. Leguía prosigue presentando a los habitantes del Oriente peruano como «[h]ombres patriotas los montañeses, [que] no relajaron, ni por eso [el aislamiento], sus vínculos con la nacionalidad» (1928:1). Refiriéndose a la acción del gobierno, ilustra uno de los problemas de la sociedad peruana en su constitución como entidad ya que pone de relieve la superioridad y la dificultad para lidiar con diferencias. Así, cuando se recuerda la apertura a las selvas, se precisa que «parec[ían] impenetrables» y que dicha trocha se consideraba como «una brecha de civilización», siendo superiores los que venían de la Costa para civilizar a los montañeses. Culmina este discurso con el orgullo del que parece hacer alarde Leguía («el Perú tiene el orgullo de su Montaña») y con un ritmo ternario rico de enseñanza. Dice lo siguiente:

Ella [la Montaña] es, no lo dudéis, el Vellocino de Oro que excitó la imaginación de los antiguos griegos. Ella es El Dorado que alimentó la audacia de los conquistadores españoles. Ella es, en fin, no sólo la esperanza de un Perú sin Guano y sin Salitre, sino también el refugio donde hallará su colmena de trabajo la Humanidad entera.

En esta descripción y caracterización del oriente peruano se nota la mitificación y reutilización de relatos asociados a la Amazonía. En el primer caso, se relaciona con el mito griego del Vellocino de Oro. Se establece una vinculación entre un mito de los pueblos a los que se admiran, los europeos, y lo convierte en un atributo de la selva como elemento de imaginación, fantasía, quizás codicia. Luego, viene a reactualizar el mito de El Dorado de las conquistas españolas, para inscribir a la Amazonía ya no en la mitología y la atemporalidad sino en la historia latinoamericana y peruana. Alude a esta leyenda, que venía mencionada en 1922, cuando se trataba de celebrar el descubrimiento del Amazonas, y resumida de esta forma: «contaban la existencia de un país rico en oro, donde las arenas de los ríos contenían el polvo del rico metal», tierras que «los indios [...] llamaban país de El Dorado, y también país de la canela». Esta denominación vuelve a asomarse cuando se separan, en este mismo relato, Pizarro y Pedro de Puelles, «march[ándose] Pizarro al descubrimiento del país del oro» (1922: 1917-1918). El último momento de la presentación viene a ser el sueño de las posibilidades infinitas en la Amazonía, con la idea de que habría allá trabajo para todos los hombres. Para terminar con el análisis, es necesario resaltar que, si bien Leguía formula los adelantos aéreos que actúan a favor de la región, sigue reproduciendo prejuicios o relatos míticos que no ilustran los alcances -reales o imaginados- de los impactos de la aviación en la Amazonía.

A modo de conclusión, es necesario indicar que la aviación, en la década de 1920, llegó a representar la posibilidad de convertirse en la herramienta clave para conectar Iquitos (y el Oriente peruano) con Lima, pese a las dificultades geográficas, climáticas -tal como señalaba Zegarra «las condiciones climáticas son tan variadas como hostiles» (1931: 195) -, y técnicas de los primeros tiempos. En este contexto, la Amazonía cobró peculiar protagonismo. Vino a asociarse la mayor comunicación con la Amazonía con la idea de modernidad, aunque no de manera uniforme en los ámbitos de percepción. Si bien Iquitos fue la primera ciudad elegida para el desarrollo e implementación de la primera compañía nacional, no dio lugar a una transformación radical de las representaciones, probablemente porque las mentalidades requieren un plazo más largo antes de cambiar y adaptarse a las nuevas realidades²⁶. Se notan mayores precisiones sobre la realidad científica y arquitectónica de la capital loreta. Sin embargo, en términos de representaciones mentales, de imaginarios, se

26 De hecho, algunas perviven como la idea de la Amazonía como reserva y fuente de riquezas que le asegurarán al Perú un futuro dichoso. Así, en la guía dirigida por Pedro Felipe Cortázar, *Documental del Perú. Enciclopedia nacional básica. Loreto*, cuando se enuncian consideraciones económicas podemos leer que "Para muchos [la Selva es] un emporio en potencia, la gran reserva de la economía peruana. Para otros un potencial muy grande, pero de valor real relativo" - Tomo XVI, Barcelona: Océano, 1988 (1984), p. 11.

mantienen o reactivan estereotipos como la referencia a El Dorado, las menciones de los indígenas no exentos de inferiorización o folklorización aludiendo a sus modos de vivir en los «Cuentos nacionales» o de los productos de la selva (por ejemplo de los que se envían como muestras a la Exposición en Sevilla, en 1929). Por más que provocara un deseo de movilidad de Iquitos a Lima, lo cual comprobamos a través de la lista de espera para viajar, la promoción de la aviación con fines de movilidad y, más tarde, turismo, demoró años o décadas en realizarse. Observamos entonces un contraste: ya en 1928 en Iquitos se comentaba la idea de nuevas formas de turismo cuando se necesitó casi medio siglo antes de constatar un cambio similar en la percepción del público limeño a través de anuncios que se le dirigían, como en el caso de la campaña publicitaria de vuelos aéreos a Iquitos: «Dime ¡sí! y esta noche cenaremos en Iquitos»²⁷.

27 Este fue el lema de una promoción para la compañía aérea Faucett. El anuncio fue publicado en *Oiga*, el 15 de septiembre de 1972, p. 47. El horizonte del turismo surgió en 1928 y se asomó en la prensa loreana. Ver: «La nueva ruta del turismo internacional», En: *El Eco*, (1928) se abarca la idea de un turismo que comprendiera una combinación entre el avión, el tren y la ruta, lo que sería “indudablemente, la nueva ruta del turismo internacional”.

Bibliografía

Anónimo

1922 «Cubino Churihuanti, el curaca campa en Lima». En: *Variedades*, 1° de abril, pp. 704-705.

Anónimo.

1922 «Una hazaña aérea». En: *Variedades*, n°766, 4 de noviembre, p. 6285.

Anónimo

1923 «Crónicas selváticas». En: *Variedades*, n°782, 24 de febrero.

Anónimo.

1923 «Crónicas selváticas». En: *Variedades*, n° 785, 17 de marzo.

Anónimo

1923 «Crónicas selváticas». En: *Variedades*, n°786, 24 de marzo.

Anónimo

1923 «Crónicas selváticas». En: *Variedades*, n°788, 7 de abril.

Anónimo

1923 «Crónicas selváticas». En: *Variedades*, n°794, 19 de mayo.

Anónimo

1923 «Crónicas selváticas. Por la región de los huitotos». En: *Variedades*, n°798, 16 de junio

Anónimo

1923 «Ciudades del Perú. Iquitos». En: *Variedades*, n°815, 13 de octubre, pp. 2889-2893.

Anónimo

1927 «Cosas de Lima». En: *Variedades*, n° 1004, 28 de mayo.

Anónimo

1928 «Historias de caníbales». En: *Variedades*, n°1042, 18 de febrero.

Anónimo

1928 «Utilizando hidroaviación, aeroplano, automóvil y ferrocarril, un viajero se ha trasladado de Iquitos a Lima en 36 horas». En: *El Sol*, 23 de abril, p. 3.

Anónimo

1928 «Vuelo de un periodista limeño a Iquitos». En: *El Comercio*, edición de la mañana del 13 de junio p. 4.

Anónimo

1928 «La nueva ruta del turismo internacional». En: *El Eco*, Iquitos, (29 de julio)

Anónimo

1929 «Los progresos de la aviación comercial en América Latina». En: *El Comercio*. 10, 11 y 12 de enero de. Lima.

Anónimo

1972 «Pasado y futuro de la aviación peruana». En: *Oiga*, n° 475, 19 de mayo de, pp. 48-50.

Anónimo

2013 «La conquista aérea de la selva: línea aérea nacional del oriente, un logro de la marina de guerra del Perú». En: *Revista de Marina*, Año 106, n°3, pp.27-34.

Aviación

Revista oficial de la Fuerza Aérea del Perú.

Beingolea, Manuel

1928 «Los tigres». En: *Variedades*, n° 1092, 2 de noviembre.

Chartier, Roger

1998 *Au bord de la falaise. L'histoire entre certitudes et inquiétudes*, Paris: Albin Michel Histoire.

De la Jara Carlos A.

1975 *Historia aeronáutica del Perú*. Lima: Comisión encargada del estudio, revisión y edición de la Historia Aeronáutica del Perú.

De Nauta, Juan

2002 «Aviación. A 50 años del arribo a Iquitos de Elmer J. Faucett». En: *Kanatari*, pp. 82-83.

El Curaca Tecoli (Juan Lanfranco)

1923 «Crónicas selváticas». En: *Variedades*, n°784, 10 de marzo, pp. 613-617.

Fernández Prada Effio, Alberto

1983 *La Aviación en el Perú*. Lima: Editorial Universo S.A.

Furetière, Antoine

1690 *Dictionnaire Universel*, La Haye.

Gagnon, Alex

2014-2016 «Représentation», dans Anthony Glinoyer et Denis Saint-Amand (dir.), *Le lexique socius*, <<http://ressources-socius.info/index.php/lexique/21-lexique/189-representation>>; redacción entre los años 2014 y 2016, consultado [15-02-2018], traducción personal.

Garaycochea, León

1929 *Legislación naval. Recopilación de las leyes, resoluciones legislativas, reglamentos, decretos, resoluciones supremas y ministeriales de carácter general, ordenes generales, circulares, etc., correspondientes al Ramo; y diversas leyes y disposiciones dictadas por los otros ramos de la Administración Pública que tienen relación con la Armada.* Ministerio de Marina, Lima: Segrestan.

García Jordán, Pilar

2001 *Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los Orientes en el Perú y Bolivia 1820-1940,* Lima: IFEA-IEP.

La Serna, Juan Carlos y Chaumeil, Jean-Pierre

2016 *El bosque ilustrado. Diccionario histórico de la fotografía amazónica peruana (1868-1950)* Lima: CAAAP-IFEA/EREA-PUCP.

Leguía, Augusto B.

1917-1918 «Las grandes efemérides nacionales. El descubrimiento del Amazonas». En: *Variedades*, n°754, 12 de agosto de 1922, pp.
 1928 «El nuevo espíritu peruano». En: *La Razón*, 1° de septiembre p. 1.
 1928 «Estamos resueltos a que la Montaña sea lo que debe ser». En: *La Razón*, 29 de septiembre, p. 1.

Lévano Castillo, Fernando Luis

2011 *Orígenes de la aviación nacional. Soñadores, pioneros y realidad 1905-1919, Tesis para optar el grado de magister en Historia PUCP,* Lima. <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/5655>

Moliner Pascal.

1996 *Images et représentations sociales,* Grenoble: P.U.G.

Otero, José G.

1923 «Impresiones de viaje». En: *Variedades*, n° 799, p. 1570.

Petit Edmond.

1959 *Nouvelle histoire mondiale de l'aviation,* Paris: Albin Michel [7a edición].

Reátegui Chuquipiondo, Pedro.

2014 «Julio César Arana y el primer vuelo a la Amazonía peruana». En: *Kanatari*, n°1530. Enero.

Romero, Benjamín

1928 “Impresiones de una excursión por la montaña de Chanchamayo y de un viaje aéreo a Iquitos”. En: *Boletín de la Sociedad de Geografía de Lima*, Trimestres 3 y 4, pp. 305-348.

Zegarra, Carlos

1931 «La aviación comercial en el Perú». En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, tomo XLVIII, semestres 3 y 4, pp. 195-202