

# Originalidad de los relatos de accidentes aéreos en la Amazonía peruana con un enfoque militar (1928-1983)

Originality of reports on air accidents in the Peruvian Amazon with a military focus (1928–1983)

**Estelle Amilien\***

## Resumen

Basado en fuentes militares secundarias, el objeto de estudio es la originalidad de los relatos de accidentes aéreos ocurridos entre 1928 y 1983, con el fin de cuestionar lo específico de dicha narración cuando son eventos que tienen lugar en la selva. Después de evidenciar el papel clave de la aviación para esta región, se insiste en los motivos alegados de accidentes y en el tratamiento proporcionado por los autores. Para terminar, se relacionarán las observaciones con el mantenimiento de representaciones mentales sobre este espacio.

**Palabras clave:** Transporte aéreo, accidente, Amazonía, Perú.

## Abstract

This work is based on secondary military sources and the object of study is the originality of the accounts of air accidents that occurred between 1928 and 1983, in order to question the specificity of such narration when they are events that take place in the Peruvian jungle. After evidencing the key role of aviation for this region, we will insist on the alleged reasons for accidents and the treatment provided by the authors. Finally, the observations will be related to the maintenance of mental representations about this space.

**Key words:** Air transport, accidents, Amazon, Peru.

Recibido: 7 de mayo de 2025

Aceptado: 25 de diciembre de 2025

“Hoy, en forma permanente, la selva peruana es sobrevolada por naves de todo tipo. Las furiosas tempestades rugen allá abajo, como lo han venido haciendo desde tiempos inmemorables; mas ahora, el alarde de la electrónica y computación del vuelo y el maravilloso navegador inercial, han convertido a los pasajeros de esos fascinantes vuelos en indiferentes y desdeñosos beneficiarios de un progreso, por cuyo alcance, muchos, muchísimos, sufrieron terribles experiencias, incluyendo el sacrificio de la vida”  
(Velázquez Vercelli, 2001: 41)

---

\* Universidad Grenoble-Alpes, correo electrónico: [estelle.amilien@univ-grenoble-alpes.fr](mailto:estelle.amilien@univ-grenoble-alpes.fr), ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7377-8185>.

## 1. Introducción

Al tratar la narración de accidentes aéreos por militares en la Amazonía peruana, resulta imposible no pensar en la tragedia que impactó entonces a toda la sociedad peruana, la del vuelo de LANSA con destino a Pucallpa el 24 de diciembre de 1974, cuya única sobreviviente fue Juliane Koepcke, rescatada diez días después. Visto de cerca, este episodio revela un fenómeno mayor. Si bien trabajos precedentes se han centrado en los inicios de la aviación peruana en la región (Amilien, 2019) —la cual representa los dos tercios del territorio nacional—, intentaremos aquí abarcarla en su globalidad, tomando en cuenta tanto los espacios de selva alta como selva baja, concretamente los actuales Junín, Loreto, Ucayali, San Martín y Madre de Dios. A lo largo del texto, se emplearán expresiones sinónimas para aludir a esta región natural del país: Amazonía, Oriente (por situarse al este del país), montaña (por la parte de selva alta o ceja de selva incluida) o selva (bastante común en la división natural tripartita del Perú entre costa, sierra y selva).

Cabe señalar límites en cuanto al tipo de fuentes disponibles: los primeros intentos y la formalización de la primera línea aérea abierta a civiles, y relacionada con una explotación económica, fueron documentados por varios tipos de fuentes (leyes, artículos de prensa, fotografías); pero, de forma general, trabajamos aquí con fuentes indirectas: las historias redactadas por militares, siendo referencias imprescindibles la del capitán EP (R) Prada Effio (cuatro tomos en la segunda edición que termina en 1983) y la iniciada por el coronel (R) De la Jara (2 tomos) y continuada de forma coral por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP) durante ocho tomos más. Algunas referencias también son testimonios de aviadores militares que han volado a la selva, o militares que realizaron una investigación para una tesis de maestría (Pino Hurtado, 2015; Llosa Serna, 2013). Por ende, existe cierta orientación en la forma de comentar los acontecimientos, haciendo énfasis en lo logrado y destacando sobre todo a sus actores de la institución al reducir la participación de otros actores involucrados (civiles, religiosos); tampoco se olvidará que la Fuerza Armada del Perú trabaja de la mano con el Estado, por lo cual no está exenta de ideologías, representaciones o sesgos.

Por el difícil acceso que pudimos tener a estas fuentes, el marco cronológico elegido depende de sus publicaciones: por eso nos centraremos aquí en los 50 primeros años de la aviación a la selva peruana. En la medida de lo posible, se subrayarán los límites según los temas tratados, inherentes a nuestras fuentes, la mayoría de las veces. El propósito de este trabajo es centrarse en las catástrofes que marcaron este primer periodo de empresa aérea y sobre todo la forma de presentarlas, de narrarlas. Nos permitirá exponer los motivos de incidentes cuando vienen indicados, así como las representaciones que estos acarrearán sobre los espacios amazónicos del país. La reflexión seguirá las etapas siguientes. Primero, recalcaremos la continuidad de la vertiente ideológica de volar a la Amazonía peruana procedente de Lima. Luego, insistiremos en los riesgos y accidentes ocurridos en la práctica aérea por la Amazonía. Para terminar, comentaremos los impactos en las representaciones mentales y la continuidad de estas sobre esta parte del territorio peruano.

## 2. Aterrizar es integrar

En este primer momento buscamos recalcar la interconexión entre la selva y la aviación, haciendo hincapié en la instrumentalización de una técnica nueva por parte del Estado con el propósito de conseguir una mayor integración del espacio amazónico a la sociedad nacional, entre estrategia estatal y explotación económica de los recursos naturales. Asimismo, la selva ha sido y sigue siendo una suerte de confín, como lo apunta el libro de Favier, “y no [una] mera periferia, cobrando por otra parte este alejamiento estructural una profundidad histórica significativa” (2020: 12). Entronca también con preocupaciones manifiestas de los años 1920 y 1930, así lo señala Octavio de los Heros: “Poblemos nuestro territorio, que «poblar es gobernar una nación»” (1931: 8)<sup>1</sup>. Su reflexión aludía a proyectos ferroviarios pensados para la región, pero por la dificultad de acceso y la no realización de los primeros, la extendemos a la aviación. En su libro *La aviación civil en el Perú*, Lévano Castillo et al. señalaban que

el incremento de las vías de comunicación generó un momento propicio para el conocimiento de diversos espacios territoriales del Estado peruano. Sin embargo, una parte considerable de estos permaneció inaccesible; especialmente, la selva peruana, hecho que desde nuestra perspectiva ha impedido la consolidación del Estado-Nación (2013: 105).

En este caso, el control de una técnica nueva ha servido para fomentar el control y la integración de territorios remotos según Lima, regiones objetos de prejuicios y sobre todo mal conocidas desde la capital. Además, como zona fronteriza con varios países puede ser motivo de codicia, rivalidad o conflictos, como fue el caso con Colombia (1932-1934) o con Ecuador (1941-1942), estudiados respectivamente por Camacho Arango (2016) o François Bignon (2020).

### 2.1. Estrategia inicial: control territorial y sumisión política

La estrategia inicial al fomentar la aviación hacia Iquitos en la Amazonía peruana era controlar y someter este espacio lejano de la capital, asociado a rebeliones o revoluciones. Estos movimientos tuvieron una lógica propia, marcada por realidades locales desconocidas desde Lima, sin llegar a representar el peligro alegado por la capital: Frederica Barclay lo ha demostrado en el caso de la revolución de Seminario en 1896 (Barclay, 1996) y Martín Reátegui Bartra para los acontecimientos de 1921 (Reátegui Bartra, 2021). En cuanto a la aviación, después de tentativas aisladas, se dio una iniciativa desde el Estado con la apertura del concurso para el raid Lima-Iquitos por Ley 4531 en 1921: Elmer Faucett casi logró realizarlo y fue premiado en Iquitos. La proeza dio paso a la preocupación por abrir la primera línea nacional precisamente con destino a la Amazonía, con conexiones por San Ramón y Masisea en 1928. Esta dinámica sigue vigente, entre otros casos cuando se ha dado otro movimiento insurreccional en 1956. La intervención de militares por vía aérea se dio, según ellos mismos, para evitar la propagación del movimiento (Prada Effio, 1983: 397-398). Desde Lima, se emitió la orden de atacar y arrasarse

---

<sup>1</sup> (de los) Heros, O. 1931. *Los ferrocarriles al Oriente. Sobre la situación de Loreto. El libre cambio y el proteccionismo*. Talleres Gráficos “Patria”.

al máximo esfuerzo las poblaciones sublevadas de Borja y Barranca, orden no cumplida y denunciada por los Mayores FAP Mazzini y Aranibar por no corresponder con la realidad comprobada por ellos (Prada Effio, 1983: 397-398). Además, el periodo estudiado fue marcado por el contexto general de guerra fría y una nueva preocupación por la definición de fronteras. Sin llegar a un conflicto como en 1941-1942 (Bignon, 2020), fue motivo de incentivar la implantación de aeródromos y organizar vuelos regulares hacia lugares remotos como en la provincia del Purús en Ucayali (Lévano et al., 2013: 149-151). En este tipo de situaciones, cumple lo que la ruta en otras circunstancias aludidas en el caso del Alto Marañón por Favier (2020: 85-89) con matices que aportan en términos de resultados; otra amenaza alegada es la de la “desnacionalización”, según Pino Hurtado (2015: 44), aludiendo a los casos de localidades exclusivamente conectadas al resto del Perú por vía aérea, como es el caso de Puerto Esperanza (Ucayali)<sup>2</sup>.

### **3. Persistencia ideológica en aras del “progreso” y del desarrollo**

La palabra “progreso” viene citada con frecuencia para explicitar la existencia de la aviación a destinación de la Amazonía peruana. A finales del siglo XIX y a inicios del siguiente, se inscribía en el marco ideológico positivista de las políticas limeñas, las cuales consideraban que se debía “civilizar” a las poblaciones autóctonas y al mismo tiempo sacar provecho de los recursos naturales que encerraba su Oriente. Pilar García Jordán lo evidenció en relación con la explotación del caucho (2001: 593). En esta perspectiva, desde los albores de las prácticas aéreas se reivindicaban estos propósitos, como lo comenta el capitán EP (R) Prada Effio en cuanto a los primeros vuelos a San Ramón y Masisea en 1927. Aquellos fueron preludios de muchos otros a la selva peruana y, coronados con plausible éxito por aviadores navales peruanos, significaron un gran salto hacia la civilización y el progreso (1983: 67-73). Es de apuntar que la aviación venía a encarnar otra vertiente de aquello considerado como “conquista”, unilateral y llevada a cabo desde el centro del poder hacia otras partes de aquello que reivindicaba como territorio suyo: pretendía acercar la selva de la costa en tiempo de viaje y con la idea de llevarle “civilización” y progreso a la primera. (Prada Effio, 1982: 267-271). Con el paso del tiempo, esta última noción cobra otro matiz. En el marco de los años 1960, influenciados, entre otros aspectos, por el programa “Alianza para el progreso” de Kennedy, se convirtió en argumento clave para la aviación peruana para animarse a superar las enormes dificultades geográficas y sociales. Concretamente, el Gobierno peruano determinó la realización de Vuelos de Acción Cívica, entendiéndose ellos como “recurso del gobierno para cumplir con la presencia del Estado con servicios, en localidades que lo necesitan” (Ley 28328, art. 2), estableciéndose un contacto permanente con estas regiones, sinónimo de alivio y progreso en estas zonas remotas (Prada Effio, 1983: 126-127). Concretamente, sirvió de “apoyo fronterizo y a zonas no cubiertas por la aviación comercial” (Armas Asín, 2018: 21). El balance aducido por el capitán EP (R) Prada Effio es positivo: cumplió la misión impuesta: lograr el progreso del país, mediante un rápido desarrollo de los pueblos menos favorecidos (1982: 520-522).

---

<sup>2</sup> Pino Hurtado, E. J. (2015), “Gestión administrativa pública y su relación con los vuelos de acción cívica con aeronaves de Estado en la provincia de Purús región Ucayali 2015”, tesis de maestría en Doctrina y Administración Aeroespacial, Lima.

Otro papel desempeñado por la aviación (militar) en aras del progreso fue el fomentar la explotación so pretexto de desarrollo económico: los recursos técnicos a disposición de los militares permitían ayudar en las búsquedas de petróleo por la selva y en la instalación de empresas interesadas en su explotación. Esto representó cierta continuidad: Santos Granero y Barclay evidenciaron esta tendencia en cuanto al caucho primero y el petróleo luego (2002). En esta perspectiva, las decisiones se tomaban siempre desde un punto de vista exógeno a la Amazonía: se abarcaban las posibilidades y los intereses del Estado y de compañías privadas como la Occidental Petroleum Co. en un modelo agroexportador. El capitán EP (R) Prada Effio resaltó la participación de la Fuerza Aérea del Perú como actor del proceso: siempre le ha tocado abrirse la selva en aras de unión e integración económica en el momento de prospección para el petróleo y reacondicionamiento de los pozos petroleros de la misma Amazonía (1983: 405-410). Cabe resaltar que esta estrategia pervivió incluso después del marco cronológico estudiado, como en el caso de Trompeteros tratado en el semanario iquiteño *Kanatari*<sup>3</sup>.

En su memoria, Llosa Serna considera que estos vuelos,

Han permitido unir e integrar pueblos en las zonas más alejadas del país, especialmente en la selva, donde en la mayoría de los casos el avión constituye el único medio de transporte para poder comunicarse hacia otras poblaciones peruanas y obtener servicios básicos e indispensables, así como personal, alimentos, hospitales de campaña, medicinas maquinarias, materiales de construcción y combustible entre otros (2023: 52)<sup>4</sup>.

De manera general, esta reivindicación de progreso se inscribe en la continuidad de otra retórica: la de “civilizar” la región. Dicho papel había sido asignado a religiosos católicos y suponía alcanzar a los grupos “por civilizar”. Los años 1940 marcaron un hito, tanto por un cambio entre los evangelizadores como en la explotación de nuevas tecnologías. En este sentido, para el caso amazónico, la aviación facilitó el acceso a zonas apartadas y se dio una subcontratación del proceso a actores como el Instituto Lingüístico de Verano (ILV). Aquella entidad se relacionaba con investigaciones científicas de la Universidad de Oklahoma. Irène Favier proporciona pormenores sobre la fundación e implantación del ILV en el Perú, subrayando el papel y las modalidades de acción de su líder, William Cameron Townsend (2020: 63-75). Su labor consistía en “recoger material idiomático” de lenguas originarias para analizarlo y llegar a traducir la Biblia a estas, estudiar las condiciones de vida de las poblaciones autóctonas y, por último, evangelizarlas (2020: 66). La sede del ILV era la zona sureste de la Amazonía peruana, Ucayali actual por ser equidistante de zonas de intervención en la Amazonía peruana. Muy pronto, los integrantes del ILV comprobaron las dificultades para acceder a grupos autóctonos, teniendo los lingüistas que ir en balsas o canoas, navegando días y semanas por tormentosos ríos, trasladándose de un lugar a otro, en cumplimiento de su función científica y humanista, para integrar las dispersas tribus de la selva al Perú (1982: 126-128); de allí optaron por rotaciones desde Yarinacocha (Pucallpa). El trabajo realizado a nivel lingüístico y la importancia de los vuelos realizados

<sup>3</sup> “Presidente inauguró aeropuerto de Trompeteros”, *Kanatari*, Iquitos: CETA, N°95, p. 9.

<sup>4</sup> Llosa Serna, D. R. (2023), “Vuelos de acción cívica del Grupo Aéreo N°8 y su relación con el desarrollo socioeconómico de Puerto Esperanza-Purús, periodo 2018”, tesis de maestría en Doctrina y Administración Aeroespacial, Lima.

señalada por varios autores, como Jorge Barbosa Falconí, quien subraya el largo plazo de dichas intervenciones de muchos años, “continuando con la labor de integración de las tribus de nuestro territorio, desarrollada por el Instituto Lingüístico de Verano” (2004: 87)<sup>5</sup>.

A partir del siglo veinte, la aviación es una prolongación y una técnica más reciente para conseguir enlazar la costa con la selva peruana. Se inscribe en las retóricas del Estado y sus socios (ILV): controlar la región y explotar las riquezas consideradas infinitas de la región oriental.

#### 4. Riesgos de una práctica: lo difícil de volar a la Amazonía

Quienes sean los aviadores, volar en general y a la Amazonía en particular era un reto no libre de peligros: “La transgresión aérea se inscribe en un imaginario del peligro del que el mito de Ícaro es una de las encarnaciones. La caída, el accidente o el desajuste cobran aquí un viso particularmente dramático” (Roseau, 2012: 9). Este momento de la reflexión tiene entonces como objetivo poner de relieve las dificultades propias al espacio amazónico y cuestionar los accidentes apuntados por las historias militares o mencionados por aviadores. Si concordamos con Lévano Castillo et al. quien afirma que “conviene resaltar que uno de los grandes aportes de la aviación fue poner en contacto pueblos remotos, aislados y muchos casos desconocidos, es decir, integrar al Perú”, debemos también reconocer que la práctica no está exenta de riesgos (2013: 151).

##### 4. 1. Riesgos materiales

En sí misma, la aviación ha estado asociada a la noción de peligro por el desafío que representa volar por los aires. Entre las fuentes consultadas, se evidencia en los motivos alegados de los accidentes y las representaciones mentales en cuanto a la práctica aérea, sobre todo en sus inicios. Las estadísticas que aparecen a continuación fueron elaboradas a partir de la historia de la aviación redactada por Prada Effio en 1982 y 1983; por ende, podrán ser completadas y enmendadas en el futuro con otras fuentes para prolongar la reflexión y matizarla, en cuanto a los años posteriores a 1983. Entre los riesgos, podemos citar problemas técnicos, mala maniobra o choques y según los datos sacados de Prada Effio; nos proponemos repartirlos de la manera siguiente, siempre y cuando vino mencionado el motivo del accidente:

	Maniobras Entrenamiento	Motor Fallas técnicas	Choque o desaparición	Incendio	Razones desconocidas
Costa	16	7	2	3	5
Sierra	2	3	5	-	3
Selva	1	6	3	3	7

---

<sup>5</sup> Barbosa Falconí, J. (2004). « Búsqueda de una tribu en la Amazonía », *Narraciones de un aviador IV*, Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, pp. 83-87.

Relacionados con los factores materiales que llevan a un incidente aéreo, se encuentran dibujos publicados en la prensa que aluden a vuelos, logrados o funestos. Estos constituyen un imaginario vehiculado en revistas de Lima. Entre las ilustraciones se observa la relación establecida con la locura de los pilotos y la muerte. La publicación del 14 de abril de 1923 en la revista limeña *Variedades* evidencia la tentación y los celos en subirse a un aeroplano para viajar: mientras el personaje tiene los ojos levantados hacia un avión en el cielo, no se da cuenta de que está al borde de un acantilado. Al mismo tiempo que el comentario reza: "Será muy agradable viajar en aeroplano; pero lo que es a mí... que me den tierra firme". El miedo provocado puede ser burlado y a veces cobra otro cariz: el de los prejuicios entre sectores de la población. Asimismo, todavía en *Variedades*, el recelo hacia los aviones está presentado como ignorancia de los pueblos indígenas y de las mujeres, como en el dibujo del 12 de febrero de 1927. La deformación de las caras de los personajes y la alteración del castellano apuntan al racismo latente. El hombre domina a la mujer en la forma de dirigirse a ella al pretender aclararle la situación y el pie busca reproducir la vocalización del hablar andino, "No te asostes [sic], choleta, que son aves de paso". La multiplicación de los vuelos también es motivo de enojo de la Tierra en una publicación del 5 de marzo de 1927, los cuales marean el planeta. El 9 de julio de 1927 la acumulación de vuelos viene asociada a un esqueleto con una guadaña en la mano izquierda, de pie en el globo terráqueo y contemplando cinco aviones volando. Los aparatos ocupan casi los dos tercios de la parte superior del dibujo, tamaño equiparado con el de la osamenta. El comentario pone de relieve la locura atribuida a los pilotos y su osadía en retar a la muerte. Al mes siguiente (27 de agosto), vuelve a ponerse en escena a la muerte mientras un avión está cayendo a pico; una semana después, ella se ha convertido en pescadora que tiene llenos sus filetes de aparatos caídos en la portada de la revista (3 de septiembre) con el comentario: "Aviación mundial. En lo corrido de año, hasta la fecha, no anda mal... la cosecha".

Llama la atención que todas estas ocurrencias y representaciones en la prensa peruana se dan al mismo tiempo que los primeros vuelos con el fin de establecer la primera línea peruana, rumbo a la Amazonía. Se da un contraste nítido entre aquello que se vehicula entre ciertos sectores de la población de Lima y los intereses militares y políticos en utilizar este medio de transporte en aras de una mejor articulación del país. De forma puntual se pueden encontrar a autores más optimistas, como Fernando Recavarren quien denuncia a los opositores a la aviación so pretexto de peligro: "No se detienen a pensar que, casualmente, tal característica de nuestro territorio, que hace los viajes terrestres lentos y penosos, es una de las circunstancias que imponen el establecimiento de la comunicación aérea"<sup>6</sup>.

Volar al Oriente peruano no ha sido ni sigue siendo seguro y el capitán EP (R) Prada Effio lo ha recordado: si bien el avión rápidamente se acomodó a la topografía del país para trasmontar los Andes o cruzar la selva a gran velocidad con el fin de unir pueblos y acortar

---

<sup>6</sup> Recavarren C, F. (1928). *Nuestro problema aéreo. Necesidad de contemplarlo y resolverlo amplia y serenamente*, Talleres nacionales H. Kraus S. A.

distancias, siempre se asomaban peligros a pesar de las precauciones en términos de seguridad (1983: 88-89). La evolución material ha llevado a que menguaran y cambiaran de índole las catástrofes aéreas. Si recordamos el caso de Leca y Lloyd R. Moore en 1921, el choque contra una vaca había perjudicado su tentativa de volar a la Amazonía<sup>7</sup>. En términos de víctimas mortales, el capitán EP (R) Prada Effio considera que las defunciones del teniente 1ro Cornejo Portugal y del Sr. John A. Bice el 7 de junio de 1929 fueron las primeras víctimas de la aviación en la selva (1982: 427). Los motivos técnicos vienen destacados en varias ocasiones, entre fallas del motor, ruidos sospechosos y explosiones de aviones y de helicópteros como el 5 de noviembre de 1976 (explosión de un helicóptero MI-8 por el río Marañón).

Los casos de choques contra elementos naturales o las desapariciones sin explicar también alimentan la accidentología de la región, como pudo ser el caso en abril de 1944, cuando el avión chocó contra un promontorio, capoteó y se hundió (Prada Effio, 1982: 103). En alguna ocasión, el choque viene inducido por otro motivo: los árboles golpeados por la avioneta de la Compañía Servicios Agrícolas S. A. en diciembre de 1974 solo son consecuencias de una maniobra impactada por sobrepeso del Cessna (Prada Effio, 1983: 106-109). Si bien no son de descartar las averías materiales, el elemento clave para entender los accidentes en la región es la gran variabilidad en su meteorología.

## 4.2 Factores y riesgos climáticos

En este sentido, se da una gran continuidad, señalada por Lévano Castillo et al.: “IncurSIONAR por los aires en el Oriente significaba hacer frente a una nueva experiencia, sumamente riesgosa debido a la inclemencia del clima: tormentas, lluvias torrenciales e incluso territorios desconocidos hasta ese momento por el hombre” (2013: 151). Incluso ha llegado a dar paso a un comentario específico sobre la zona de Chanchamayo y las particularidades climáticas que impactan la aviación (Prada Effio, 1983: 118-120). El autor señala dicha especificidad, al mismo tiempo que subraya el papel de formación entre pilotos, los más experimentados formando a los nuevos:

“Terrible zona geográfica [...] para nuestros pilotos comerciales [...] Chanchamayo está enclavado en la ceja de la selva, con un clima que cambia constantemente, con fuertes lluvias y densas nubes, rodeada de infinidad de cerros. Esta es la razón, por la cual, la zona San Ramón-Chanchamayo, se caracteriza por los frecuentes accidentes de aviación y donde los pilotos “canberos” por sus tantos vuelos realizados, ayudan a sus noveles compañeros del aire, volando con ellos para “chequearlos” y enseñarles a eludir los fenómenos naturales que se presentan, inadvertibles [sic] desde tierra o al momento del despegue en que todo parece normal, para aguantarlos en pleno vuelo y dominarlos con arrojo y decisión”.

Si nos remitimos a los sucesos comentados por el capitán EP (R) Prada Effio, el motivo del mal tiempo fue alegado más de una vez, no solo por la zona de Chanchamayo. Así, en noviembre de 1954 se indican como motivos de desgracia el mal tiempo y las lluvias (1982: 362-365). El mismo mes, otro revés se dio por la zona de Tocache, otra vez por las condiciones meteorológicas, aludiendo a tormentas eléctricas y pésimas condiciones de

---

<sup>7</sup> Reátegui Chuquipiondo, P. (2014). «Julio César Arana y el primer vuelo a la Amazonía peruana», *Kanatari*, CETA, n° 1530.

visibilidad (Prada Effio, 1982: 371-372). En febrero de 1961, el mal tiempo provocó la catástrofe y tuvo repercusiones también en las búsquedas posteriores: ocho días fueron necesarios para recuperar los cadáveres (Prada Effio, 1983: 12-13). Uno de los casos más impactantes quizás fuera el “vuelo de Navidad” en 1971: una tormenta impactó el avión y provocó la fatal caída con la muerte de casi todos los pasajeros. Prada Effio insiste en el contexto y la conmoción provocada con cierto lirismo: “era un avión de Navidad y sus ocupantes, llenos de amor y alegría, pensaban abrazar a sus familiares y entregar sus presentes, cual mensajeros de Paz en aquella Noche Buena, pero el Destino los convirtió en víctimas del amor y de su Fe” (Prada Effio, 1983: 389). La serie *Narraciones de un aviador*, publicada por el Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú a inicios del siglo 21, también comprende varias alusiones a este dato que tomar en cuenta en el momento de volar por la región a través de pilotos que volaron en la región. En esta perspectiva, Víctor Velásquez Vercelli menciona el “inestable mes de mayo” y “una muralla de turbulencia y destructora tempestad” para concluir con “el temporal era violentísimo” (2001: 32)<sup>8</sup>. Al año siguiente, José Zlatar Stambuk insiste en esta dificultad para la región, al abarcar vuelos nocturnos por “ese ambiente de gran actividad meteorológica” (2002: 17)<sup>9</sup>.

### 4. 3. Tasa de mortalidad baja

Ya que el capitán EP (R) Prada Effio usa la expresión “cementerio verde” a modo de metáfora, el objetivo de este momento es sacar un balance de los accidentes comentados por el autor a lo largo de los cuatro tomos de *La Aviación en el Perú*. Vienen detallados en distintas proporciones, algunos más que otros y de extensión variable a lo largo de los volúmenes, más pormenores en los dos primeros y descripciones más breves en los otros dos. De los más de 220 accidentes comentados por el autor, mortales o no, menos de la tercera parte tuvo lugar o en la selva o en un vuelo procedente/a destinación de alguna que otra localidad de este espacio del país, de tal manera que no se da exceso de mortalidad. El siguiente cuadro saca el balance de los elementos aducidos por el capitán Prada Effio:

Menciones de accidentes	Costa	Sierra	Selva	Otros casos (sin mención de lugar, fuera del Perú u comentario puntual)
224	113 (50,5%)	28 (12,5%)	65 (29%)	18 (8%)

<sup>8</sup> Velásquez Vercelli, V. (2001). « Perdidos en la selva », *Narraciones de un aviador* , Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, pp. 31-41.

<sup>9</sup> Zlatar Stambuk, J. (2002). “Vuelo nocturno Chiclayo-Iquitos”, *Narraciones de un aviador II*, Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, pp. 15-20.

Los percances ocurridos no siempre fueron mortales y sobre todo, volar a la Amazonía o por la región al fin y al cabo no se traduce en una tasa mayor de heridos o muertos. Sin embargo, el tratamiento de estos momentos se hace de manera específica y difiere de las relaciones de eventos similares por la costa y la sierra. En la mayoría de los casos, cualquiera que sea la zona del Perú donde tuvo lugar el evento, se indican el lugar del accidente, el material explotado, quiénes eran los tripulantes, cómo terminó, si se saben los problemas que provocaron la caída del aparato y elementos biográficos en caso de víctimas mortales. Con todo, a la hora de proporcionar estos datos, en caso de haber tenido lugar por la Amazonía, se comprueba cierto énfasis en los funestos relatos con desequilibrio, marcando una diferencia nítida de tratamiento de la información y relación de los hechos. Dicha particularidad cuestiona entonces las representaciones mentales sobre el Oriente peruano y la consideración respecto a los aviadores implicados.

## **5. Morir en la Amazonía, entre elogios y reproducción de las representaciones mentales sobre la región**

La mayor parte de nuestras fuentes son militares e indirectas. Cabe resaltar el énfasis puesto en los accidentes, sobre todo en la obra de Prada Effio. La preocupación por estos se hace manifiesta tanto por las condiciones en las que se dieron, así como la suerte de las víctimas, con peculiar insistencia en el rescate de los muertos para poder rendirles homenaje y enterrarlos. Se destaca principalmente a los colegas militares, al ceñirse la *Aviación en el Perú* en lo militar, sin descartar tampoco y con el paso del tiempo a los civiles. Para los primeros, el capitán EP (R) Prada Effio se esmera en incluir una corta biografía de los miembros de la tripulación en caso de accidente, independientemente de su localización. Con todo, es de señalar que para los muertos por el Oriente peruano se insiste más en lo que realizaron, la notoriedad de estos, así como el impacto en los colegas si pensamos en las sabias palabras de Carlos Martínez de Pinillos: “No repuestos del dolor que esos accidentes producen, y a los que uno no se resigna” (2001: 101)<sup>10</sup>. Entonces nuestro propósito aquí es analizar la manera de formularlo y cuestionar también la manera de caracterizar a la selva en *La Aviación en el Perú* de Prada Effio.

### **5. 1. Pericia de los pilotos: gloria a los caídos**

La descripción de los aviadores evidencia la consideración que se tiene entre colegas y la importancia de las misiones asignadas en la compilación que se convierte en autorrepresentación de la institución, de las misiones llevadas a cabo y de las etapas que representa cada logro, cada línea instaurada. El atrevimiento y la fama de los pilotos se señalan para todo tipo de vuelo y se enfatizan en caso de los accidentes ocurridos en la selva. Son de distinguirse dos carices relacionados con los pilotos. Por una parte, se destaca su experiencia y el valor de ellos al volar por los cielos del Oriente peruano. Vienen a ser cualificados de “indesmayable pionero” para hablar del capitán Ocampo (1982: 410) o “intrépidos” (1982: 298-299). Algunos de los militares son destacados por su experiencia,

---

<sup>10</sup> Martínez de Pinillos, C. (2001), “En la Selva, octubre de 1932”, *Narraciones de un aviador*, Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, pp. 94-109.

como el capitán FAP Javier Elías Vargas (“era un experimentado rutero en el extenso territorio que se encuentra al otro lado de la Cordillera Oriental”, 1982: 507-508), el capitán FAP Carlos Asmat Fonseca Protzel (“uno de los más experimentados pilotos en vuelos sobre la selva”, 1983: 60-61) o el capitán Juan Quiroz Chueca (“piloto experimentado, aún en condiciones adversas del clima”, 1983: 88-89). A pesar de sintetizar sobre todo lo relacionado con las actividades militares, el capitán EP (R) Prada Effio también evidencia la labor realizada por los vuelos relacionados con el ILV. Cabe destacar en este contexto la importancia de Elizabet L. Greene, primera mujer piloto en volar por la Montaña, señalando la diversidad de los lugares a los que fue con su avión, el “Amauta” (1982: 194). Este avión era un anfibia Grumman Duck OB-LAQ-164; había sido comprado por el Gobierno peruano y el ILV y bautizado con ese nombre, “como símbolo de los grandes maestros del Incanato” (1983: 40-42). Entre 1946 y 1947, Elizabet L. Greene realizó unas 91 horas de vuelo entre Lima y diferentes zonas de la selva peruana (1983: 40-42).

No todos los accidentes resultaron fatales para la tripulación y los pasajeros. Asimismo, se dan comentarios en cuanto a aquellas personas, no pilotos, quienes por su acción han ayudado para rescatar a las víctimas. En caso de lo acaecido el 27 de abril de 1944, es resaltada la ayuda del cauchero Emilio Toullier, quien rescató a cuatro de los sobrevivientes, así como el cadáver del mecánico Pozo (1982: 103). Remitiendo al caso de lo ocurrido el 7 de mayo de 1952, se alaba a la señora Rosaura de la Cruz Ferreyra: testigo, se metió al agua para salvar a dos tripulantes del ahogo, los cuales fueron trasladados luego al hospital de Santa Rosa. La ciudad de Iquitos le rindió homenaje a Cruz Ferreyra, manifestándole gratitud (1982: 320-321).

Por último, apuntemos la capacidad crítica también del autor. Su obra tiende a promocionar los vuelos, la progresiva institucionalización de las prácticas aéreas y la diversificación de los actores. Si bien los aviadores militares realizaron vuelos para la institución, también lo hicieron para las compañías comerciales que fueron creándose a partir de los años 1930, ora con el fin de fumigar campos, ora para transportar carga, correo y pasajeros. Si Prada Effio alude principalmente a muchos pilotos militares, menciona a civiles como Oscar Zehnder Sarmiento. Este sale mencionado en dos momentos que corresponden con los percances en los que resultó involucrado, el del 7 de diciembre de 1974 y el del 24 de octubre de 1975. En el primer caso, al llevar equipaje sin autorización, provocando sobrecarga, la cual dificultó la maniobra que terminó en una desgracia. Murieron niños y, a raíz de este evento, le suspendieron la licencia de vuelo 6 meses (1983: 202-203). En la primera ocasión, el retrato de Oscar Zehnder Sarmiento le era favorable, entre sus aptitudes para volar por la región y el haber guiado al grupo de supervivientes para ser rescatados (1983: 106-109). En el segundo caso, el autor pone de realce la suspensión que tuvo que enfrentar el piloto y los riesgos de una revocación definitiva de su licencia según las conclusiones de la comisión de investigación, al mismo tiempo que explicita la decisión y el funesto destino del piloto (1983: 106-109).

En caso de sufrir un incidente, es de destacar que las formas de hablar de los pilotos difieren también cuando la tragedia se ha dado por la selva. En todos los casos el capitán EP (R) Prada Effio proporciona detalles sobre el recorrido profesional de los militares caídos, sea por la costa, la sierra o la selva. Sin embargo, para aludir a estos últimos se comprueba un tenor algo distinto. La pericia de estos viene acompañada de cierto lirismo al evocar su suerte, como si hubiera sido distinto morir por la selva, más trágico. Podemos citar el caso de los pilotos caídos el 5 de marzo de 1942:

Ellos que buscando el dominio del aire, al conjuro de aquel legado o divisa, habían trasmontado agrestes cumbres de nuestras cordilleras acuatizando en los ríos de la montaña y sirviendo en los pueblos más avanzados de la ubérrima Amazonía, encontraron la muerte en este fatídico accidente, digno sólo de la adversidad (1982: 594).

El 4 de enero de 1948, se señala que “una vez más, el sacrificio de un abnegado subalterno trazó una tura imborrable a seguir, como una página de gloria en medio de la tragedia que representa para nuestra Patria, la pérdida de estos elementos” (1982: 226-227). En relación con lo ocurrido el 20 de abril de 1951, la reflexión se explaya y se usa el plural para destacar a los fallecidos, “muchos han caído en sobrehumana lucha, dejando un mensaje en las alturas y, al depositar en tierra, sus cuerpos mutilados en pos de cristiana sepultura, mitigan el inmenso dolor de la tragedia; pero aquellos que cayeron en la maraña impenetrable de la selva, el recuerdo de su viaje solamente queda pues nunca regresaron” (Prada Effio, 1982: 298-299). Con motivo de la desgracia del 4 de diciembre de 1973, el autor concluye con la frase siguiente: “¡Paz en la tumba de estos esforzados aviadores, jóvenes paladines de la integridad nacional!” (1983: 247).

## **5. 2. Continuidad de las representaciones mentales sobre la selva en fuentes militares**

### **5. 2. 1. Selva mágica y encantadora**

Entendemos aquí representación mental en el sentido proporcionado por Pascal Moliner, a saber, la producción de 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” (1996: 51). También queremos prolongar la reflexión presentada en otros trabajos, los cuales se centraron en los inicios de la aviación y el impacto que tuvieron (o no) en términos de representación mental (Amilien, 2019). En el Perú y en el caso de la Amazonía, muchas expresiones son reveladoras de cómo Lima considera históricamente a esta región. La índole de las fuentes consultadas influye en el léxico utilizado y en las imágenes convocadas. La inmensidad de la cuenca amazónica aún es motivo de descripciones líricas, como en una descripción de De la Jara quien compila metáforas para aludir a la Amazonía: mar verde y candente, tierra virgen, humedad, dimensión legendaria, extensa superficie (1975: 729). Menciona a continuación a los grupos autóctonos, de los que no se encuentran huellas de su historia, entre otros aspectos por su modo de vida (De la Jara, 1975: 730). La vastedad también se asoma bajo

la pluma del capitán EP (R) Prada Effio, deslumbrante, sublime, anonadante por su amplitud (Prada Effio, 1982). El piloto retirado Oscar González Coronado también voló por la región y la caracterizó como “aquella misteriosa e impresionante región que va desde [que] comienza la ubérrima selva amazónica hasta nuestras fronteras orientales” (1993: 18)<sup>11</sup>. A pesar de varias descripciones halagadoras como “infinita plataforma verde que se extiende sin límites hacia el Oriente”, “piso liso y alfombrado de verde de la selva baja”, el autor militar de la *Aviación en el Perú* no deja de advertir al lector sobre su aspecto engañoso (Prada Effio, 1993: 92).

### **5. 2. 2. Ogro verde: “jungla, cruel y despiadada, ábrete!”**

El prejuicio tradicional de peligro relacionado con la región vuelve a asomarse en la crueldad de esta cuando se convierte en lugar fatal. La palabra “tributo” y la expresión “cobrar un tributo” se repiten en los tomos del capitán EP (R) Prada Effio en caso de catástrofes por la Montaña (1982: 144-145), (1983: 54-55) también “una vez más, la voracidad de nuestra Selva cobraba un tributo sangriento a las alas peruanas” (1983: 21-22) y “cobraba un caro tributo al esfuerzo y a la civilización” (1983: 59-60). También a través de los aviones no habidos o hundidos se caracteriza al Oriente peruano como tumba para los desaparecidos; por ejemplo, en el caso del avión piloteado por el alférez FAP Pedro Minetto Onetto “posiblemente, el joven piloto equivocó la ruta y se quedó sepultado en el “infierno verde” (1982: 290) o acerca del suceso del 9 de octubre de 1961, cuando se comenta que “los demás [pasajeros] quedaron en el fondo del río, tal vez para siempre” (Prada Effio, 1983: 39-40). Las metáforas y perífrasis utilizadas vuelven a explotar la noción de peligro, históricamente asociada a la selva y a sus habitantes. Observamos una antropomorfización de la selva por los vocablos empleados o por convertirla en sujeto maligno que provocara la desgracia de los aviadores. Se comprueba un desfase entre el argumento de conexión y mejor articulación territorial y el mantenimiento de representaciones, haciendo de la selva casi un enemigo contra el cual van luchando los pilotos y un entorno aún singular respecto a la costa y a la sierra.

### **5. 3. Sobrevivir a la selva, una odisea**

En caso de no ser mortal el percance para todos los pasajeros, también es llamativa la forma en que se comenta la supervivencia y el léxico utilizado. Una de las palabras más recurrentes es la de “odisea”. Si consultamos el diccionario de la RAE, se entiende como “Viaje largo, en el que abundan las aventuras adversas y favorables al viajero” o “Sucesión de peripecias, por lo general desagradables, que le ocurren a alguien”, poniendo de relieve la inicial etimología en referencia al poema homérico<sup>12</sup>. El primer caso encontrado es el de un vuelo San Ramón-Escozacín en 1974, caído probablemente por sobrepeso, al llevar pasajeros cuando no debía. La odisea evocada es la de los pasajeros, guiados por el piloto después de la caída del Cessna OB-T-861: después de enterrar a los dos muertos por el accidente, “comenzó la odisea de estos niños héroes”, los cuales no consiguieron hacer

---

<sup>11</sup> González Coronado, O. (1993), *Los Titanes de la Montaña*, Impresores S. A.

<sup>12</sup> <https://dle.rae.es/odisea> [última conexión 28-02-2025].

señal a avionetas al no tener fósforos ni espejo (Prada Effio, 1983: 106-109). Otro empleo de la palabra se dio para el incidente del 29 de mayo de 1975 para aludir a la suerte del piloto Álvaro Francisco Priano Azaña quien sobrevivió con heridas leves, contentándose con beber agua hasta ser rescatado por un topógrafo de apellido Moreno y atendido en el hospital de Cusco después de evacuarlo por helicóptero. El autor insiste en lo arriesgado que fue y vuelve a cualificar esta supervivencia de “odisea” (Prada Effio, 1983: 151-152).

No encontramos esta palabra únicamente en la pluma del capitán EP (R) Prada Effio, sino también en un texto de Víctor Velásquez Vercelli, también militar y aviador por la selva, quien relataba sucesos de su carrera durante la década de 1940. En una rotación con destino a la guarnición de Pijuayal, tuvo que realizar un aterrizaje “forzoso” por el mal tiempo. El aviador resalta en una misma frase la pericia de resultar ileso y las dificultades con las que tuvo que lidiar: “así, donde la gracia del destino y la fe nos salvó la vida, empezó la odisea para conservarla” (2001: 34). También evoca el hambre, los insectos y los difíciles tres días de marcha, insistiendo por otra parte en el ser considerados con la tripulación “desaparecidos” por las autoridades. Se les consideraban, “perdidos en la desorientadora inmensidad de la Selva”, y se los incluían en una larga lista de no habidos, “irremisiblemente perdidos en la feraz Amazonía, como había sucedido ya con otros aviadores que aún permanecían no ubicados” (Vercelli, 2001: 37).

La extensión de estas proezas y la frecuencia de estos comentarios contrastan con los accidentes acaecidos en otras partes del Perú. Si bien se insiste en maniobras posibles por parte de los pilotos, no se expresa con tal léxico ni tal énfasis. No se dan a leer descripciones ni alusiones a epopeyas similares. Nuestro análisis no merma las hazañas realizadas ni las dificultades que pueden darse en la selva, sino que pretende subrayar el contraste de tono que viene asociado a las representaciones mentales aún muy arraigadas en cuanto a este espacio natural del Perú.

## 6. Conclusión

En el semanario iquiteño *Kanatari*, Tafur Rengifo indicaba en 2007 que “el aislamiento de la Amazonía con relación al resto del territorio nacional siempre ha sido una constante preocupación para los gobernantes nacionales desde la mitad del siglo XIX”<sup>13</sup>. La aviación desempeñó un papel clave en la articulación territorial, asumiendo ventajas y riesgos particulares a los medios técnicos y al territorio. A pesar de no representar una sobremortalidad, las desgracias aéreas ocurridas en la selva peruana se destacan de las acaecidas en la costa y la sierra. No difieren tanto en la medida en que los problemas técnicos se verifican también en otros vuelos nacionales, ni en los homenajes rendidos a estos, se distinguen más en la forma de comentarlas desde las fuentes militares consultadas, ora en la descripción de la Montaña, ora en cierto lirismo en el que vierten los autores para aludir a la pericia de los aviadores, a los riesgos meteorológicos y a las consecuencias de los accidentes cuando estos se dieron. Los vocablos empleados como “odisea” solo se dan en el caso de incidentes por la selva. Este tratamiento diferencial de

---

<sup>13</sup> Tafur Rengifo, L. (2007) « ¿De qué ferrocarril estamos hablando ? », *Kanatari*, Iquitos, n° 1217, p. 3763.

la información se inscribe en cierta continuidad: el mantenimiento y la reproducción de representaciones sobre la selva peruana aún anclados, en su mayoría, a la inmensidad, al peligro, a lo indomable, a lo trágico, a lo no moderno, a lo "salvaje".

## **Bibliografía**

### **Historias (militares) de la aviación**

(De la) Jara, C. 1935; 1975. *Historia aeronáutica del Perú*. Lima: IEHAP.

Prada Effio, A. F. 1982-1983. *La Aviación en el Perú*. Lima: Universo S. A..

### **Otras fuentes**

Amilien, E. 2019. "Amazonía y aviación: ¿hacia un cambio de las representaciones?", en *Amazonía Peruana*, Volumen XVI, N° 32, pp. 109-132. Lima: CAAAP.

Armas Asín, X. 2018. *Una historia del turismo en el Perú. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000)*. Lima: Fondo Editorial USMP.

Barclay Rey de Castro, F. 2009. *El estado federal de Loreto, 1896. Centralismo, descentralismo y federalismo en el Perú, a fines del siglo XIX*, Lima: Institut français d'études andines, Centro de estudios regionales andinos Bartolomé de Las Casas.

Bignon, F. 2020. *La guerre entre le Pérou et l'Équateur et la nationalisation des frontières andines (1933-1945)*. Tesis para optar al grado de Doctor en historia. Universidad Rennes 2. Disponible en <https://theses.hal.science/tel-03231331v1/file/2020theseBignonFPartiel.pdf> [última conexión 19-06-2025].

Camacho Arango, C. 2016. *El conflicto de Leticia (1932-1933) y los ejércitos de Perú y Colombia*, Bogotá: Universidad Externado de Colombia.

Favier, I. 2020. *Le Pérou et ses confins amazoniens. Le cas du Haut Marañón 1946-2009*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

García Jordán, P. 2001. "En el corazón de las tinieblas...del Putumayo, 1890-1932", *Revista de Indias*, vol. 61, n°223, pp. 591-618.

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

Lévano Castillo, F., Gonzáles Jáuregui, Y. y Valdivia Acuña, M. I. 2013. *La aviación civil en el Perú*. Lima: Universidad Alas Peruanas & Aeroclub del Perú.

Moliner, P. 1996. *Images et représentations sociales*, Grenoble: PUG.

Reátegui Bartra, M. 2021. *Guerra en la Montaña. Centenario de la revolución de Iquitos de 1921*, Lima: Edición Bicentenario. Pasacalle.

Roseau, N. 2012. *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*. Marsella: Éditions Parenthèses.

Santos Granero, F y Barclay, F. 2002. *La Frontera Domesticada. Historia económica y social de Loreto, 1850-2000*, Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Stoll, D. 1985. *¿Pescadores de hombres o fundadores de imperio?*, Quito: DESCO y Abya-Yala.