

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL
DE HUAMANGA**

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUEOLOGÍA E HISTORIA



TESIS:

Los avatares de la modernización en Huamanga. El impacto social de la pista de aterrizaje "Augusto B. Leguía" y el moderno aeropuerto "Alfredo Mendivil Duarte". 1924 - 1974

Para optar el título profesional de:

LICENCIADA EN HISTORIA

PRESENTADO POR:

Bach. Pilar Yulisa GUTIERREZ RAMIREZ

ASESOR:

Dr. José María VÁSQUEZ GONZALES

AYACUCHO - PERÚ

2026

DEDICATORIA

Con profundo amor y gratitud, dedico la presente tesis a mis queridos padres, **Nazareno y Reynalda**, quienes han sido el pilar fundamental de mi vida. Gracias por su apoyo incondicional, por su confianza, sus consejos y por acompañarme con fortaleza y esperanza a lo largo de toda mi formación universitaria.

A mis hermanos: **Jhony y Percy**, a mis hermanas **Mirtha, Yenny, Karina y Marithza**, con quienes compartí los momentos más felices de mi niñez y adolescencia, compañía y aliento han sido una fuente constante de motivación para seguir adelante.

A la memoria de mis amados abuelos, **Herminia, Jesús, Ambrosio y Eulalia**, quienes, aunque ya no están físicamente, viven eternamente en mi corazón y encada uno de mis logros.

Finalmente, a mi compañero de vida, **Roger** y a la señora **Edith**, por su apoyo constante, comprensión y palabras de aliento en cada etapa de este camino. Su presencia ha sido fundamental para alcanzar esta meta. Con todo mi amor y eterna gratitud.

AGRADECIMIENTO

A mi Alma Mater la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, donde me formé como historiadora.

A los Catedráticos de la Facultad de Ciencias Sociales, especialmente a los Historiadores: Dr. Nelson Pereyra Chávez, Mg. Juan B. Gutiérrez Martínez, Mg. Eliseo Moreno Galindo, etc.

Quienes, en el transcurso de nuestros cinco años de estudio, nos brindaron sus sabias enseñanzas, las cuales ahora las aplicamos teóricamente en mi tesis, y sustentarla incluyendo las fuentes empíricas obtenidas en los repositorios archivísticos y periodísticos. En cada curso que lleve en las aulas universitarias pude comprobar que las fuentes deben ser interpretadas; pero, a la vez, sin ellas, no se podría construir nuestra investigación histórica; y eso lo aprendimos de nuestros catedráticos de la especialidad de Historia, quienes insistían en que el estudiante debe intentar “teorizar” y no quedarse sólo en la descripción. Y eso es lo que aplico: la teoría.

Asimismo, mi más profundo agradecimiento a mi asesor Historiador Dr. José María Vásquez Gonzales, quien me ha guiado en todo este proceso de investigación de mi tesis; sus constantes diálogos a través del meet, donde en diversas ocasiones insistía en que profundizará las lecturas de los libros que me recomendaba; hizo que comprendiera lo difícil que es armar y sobre todo, teorizar; para aplicarla a mi tesis. Por otro lado, la sugerencia a no desmayar en nuestro objetivo; esto me hizo reflexionar para reunirme con él presencialmente; ir al archivo y biblioteca de la UNSCH, en busca de nuevos datos, que me ayuden a conocer el asunto de la “modernización”. Por estas motivaciones, le doy las gracias maestro por su apoyo incondicional.

De igual manera al Dr. Jeffrey Gamarra Carrillo y Nolberto Claudio Rojas, por sus observaciones a mi borradora de tesis, donde me recomendaron insertar un mapa para ubicar las pistas de aterrizaje, que se construyeron en la ciudad de Ayacucho; a ellos gracias.

A mis compañeros de aula: Yanira, Estefany, a mi amigo Jesús y Lisbeth.

A mis familiares, que hicieron posible concluir mi investigación, su aliento a continuar en esta “fatiga” intelectual, logro que concluya mi tesis.

Finalmente, a mis colegas del Sector Educación.

Pilar Y. Gutiérrez

RESUMEN

Nuestro tema sobre “los avatares de la modernización en Huamanga” trata sobre como las autoridades políticas y comunidad de notables, que logran la conformación del Comité Pro Centenario (1918), proponiendo la realización de diversas obras públicas en la región, para que la ciudad sea modernizada en el Centenario de la Batalla de Ayacucho (1924). En ese sentido, los notables anhelaban que la modernización se logre con diversas obras, como: el ferrocarril, el alumbrado eléctrico, el asunto del agua y desagüe, la radio, el cine, embellecimiento de la ciudad de Ayacucho, etc. Algunos de estos notables conformaron el Comité Pro-Aviación en 1922, teniendo la esperanza de lograr concretizar la construcción de una PISTA DE ATERRIZAJE “improvisada” en el “Llano del Arco”. Posteriormente, se la trasladara a la planicie de “Llañupampa” (Yanamilla) al Este de la ciudad de Ayacucho, inaugurada con el nombre de “Augusto B. Leguía”, en 1928; posteriormente en la década de los 30 (XX), le cambiaron con el nombre del hacendado y regidor de la Municipalidad de Huamanga, Jesús Mujica, quién había donado algunos metros de terreno para la ampliación del campo de aterrizaje. En 1937, se considera la continuidad del proceso de modernización en la ciudad de Ayacucho, con la llegada del primer avión comercial y de carga, “Condor”, que inicia sus vuelos desde Lima-Ayacucho y viceversa.

Con miras a la celebración CUATRICENTENARIA DE LA FUNDACIÓN DE HUAMANGA para 1940, la elite huamanguina insiste en la realización de nuevas obras públicas, como el estadio, hospital, refacción de los templos y casonas, pavimentación de calles y avenidas que aún faltaban; asimismo, gracias a la donación de nuevos terrenos en “Yanamilla”, por el señor Federico Martinelli, se da la ampliación de la pista de aterrizaje “Jesús Mujica”, (antes “Augusto B. Leguía”). Para 1948, se da un contrato entre las autoridades huamanguinas, representada por su gestor el señor Carlos F. Vivanco y los representantes de la compañía “Faucett”, para que sus aerolíneas brinden el servicio aéreo: Lima-Ayacucho-Lima, dándose la inauguración del servicio en noviembre de ese año. Lo que significó un impacto y un paso hacia la modernización de la ciudad de Ayacucho, siendo un gran beneficio para sus habitantes de la región.

Al ingresar a la segunda mitad del siglo XX, llegara una nueva aerolínea llamada “SATCO” de pasajeros y carga, que junto a “Faucett”, continuaron los viajes aéreos hacia la capital del Perú. En este lapso de fines de los 50 (XX), se da la reapertura de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga (1959), que abre las puertas al progreso cultural de la región y conjuntamente con las aerolíneas hicieron que la ciudad capital del departamento, siga el despegue de su modernización.

Por la década de los 60, la ciudad de Ayacucho, experimenta un gran crecimiento poblacional, el nacimiento de nuevos asentamientos humanos y urbanizaciones, debido a la reapertura de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga en 1957-1959. Entre 1965-1970, se expropiaron algunos terrenos en Yanamilla, para el ensanchamiento de la pista de aterrizaje “Jesús Mujica”. En este contexto, la élite huamanguina, se prepararon para la celebración del Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, llevada a cabo en 1974. que luego será convertida en el aeropuerto “CAP. FAP. Alfredo Mendívil Duarte”, el cual tuvo el impacto social para los habitantes de la ciudad; culminado los avatares de la élite sobre el proceso de modernización de la ciudad de Ayacucho en 1974.

ABSTRACT

Our theme on the vicissitudes of the modernization in Huamanga process envelope as an politic authorities and community of good marks, that they achieve the conformation of the Comité Pro Centenario (1918), proposing the realization of diverse works public in the region, in order that the city be (subj) modernized in the Centenario of battle of Ayacucho (1924), In that connection, them they were longing for good marks than the modernization achieve him(subj) with diverse works, I have a meal : The railroad, the electric lighting, the subject of the water and drainage, the radio, the movies, Ayacucho's urban embellishment, etc. The Comité Pro conformed Some of these notable - Airplane in 1922, having the hope from achieving concretizar the improvised construction of a LANDING STRIP in the Arco's Llano. Posteriorly, change positions to her to Llañupampa's plain (Yanamilla) East of Ayacucho's city, once was inaugurated with the name of "Augusto B. Leguía", in 1928; Posteriorly they changed on him under the name of the landowner in the 30 (XX), decade and alderman of Huamanga's Municipality, Jesús Mujica, who I had donated some piece of land meters in order to the landing field's enlargement. In 1937, he considers the continuity of the modernization process in town of Ayacucho, with the first commercial airplane's arrival and charging, Conr, that he initiates his flights from Lima - Ayacucho and vice versa.

With a view to the celebration CUATRICENTENARIA OF HUAMANGA's foundation in order to 1940, the elite huamanguina insists in hospital, streets and avenues repair of the temples and casonas, paving accomplished it of new public works, as the stadium, than still they were missing ; In like manner, thanks to the new pieces of land donation in Yanamilla, for the lord Federico Martinelli, Jesús Mujica gives himself the landing strip's enlargement, (before "Augusto B. Leguía"). In order to 1948, a contract among an authorities gives huamanguinas, representee for his manager itself the lord Carlos F. Vivanco and the company's representatives "Faucett, in order that his airlines offer (subj) the air service: He files - Ayacucho - Lima, giving oneself that year's inauguration of the service in November. What meant an impact and a step toward Ayacucho's urban modernization, being a great benefit in order to his inhabitants of the region.

To the depositing the second best the century's half XX, arrive a new airline once was called SATCO of passengers and load, than next to Faucett, they continued the aerial journeys toward the Perú's capital. He gives himself Huamanga's reopening of St. Cristóbal's University Nacional (1959), that turns on the doors to the cultural progress of the region and together with the airlines In this ends lapse of the 50 (XX), they made of than the capital city the department, follow his modernization's takeoff.

For the 60, the decade Ayacucho's city, experience a great growth poblacional, the rebirths human settlements and housing developments, due to the San Cristóbal's University Nacional reopening of Huamanga in 1957-1959. Among 1965-1970, expropriate him some pieces of land in Yanamilla, in order to the landing strip's enlargement Jesús Mujica. In this context, the elite huamanguina, they got ready in order to the celebration of the Sesquicentenario of Ayacucho's battle, once was taken to end in 1974. than next he will be convert in the airport "CAP. FAP. Alfredo Méndivil Duarte", which had the social impact in order to the townsmen; Culminated Ayacucho's vicissitudes of the elite on the urban- modernization process in 1974.

ÍNDICE

Introducción.....	08
Marco teórico.....	16
1. Antecedentes.....	16
2. Bases teóricas.....	17
3. Categorías: Enfoque conceptual.....	20
3.1. El dilema modernidad-modernización.....	20
3.2. Avatares de un prometeo de progreso.....	27
3.3. Élite y poder, como categoría histórica.....	31
4. Resultados y discusión.....	32

CAPÍTULO 1

EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DURANTE EL GOBIERNO DE AUGUSTO B. LEGUÍA. 1919-1929.

1.2. Un Oncenio con modernidad. Una mirada al Gobierno de Leguía.....	33
1.2. La idea de progreso en la “Patria Nueva”.....	35
1.3. Cielo azul, nubes oscuras: la Seducción de la aviación como modernización en el Perú.....	36

CAPÍTULO 2

UNA MIRADA A LA LENTA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD DE AYACUCHO. 1918-1924.

2.1. Breve reseña de la ciudad de Ayacucho. 1900-1924.....	40
2.2. Poder local como eje de transformación en la ciudad de Ayacucho.	44
2.3 La Conformación del Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho. 1918.....	47
2.4. El Centenario de la Batalla de Ayacucho y la lenta modernización. 1923-1924.....	49

CAPÍTULO 3

RETOS Y DESAFÍOS DE LA ELITE.

EL PROYECTO MODERNIZADOR “PRO AVIÓN” Y LA INAUGURACIÓN DEL CAMPO DE ATERRIZAJE “AUGUSTO B. LEGUÍA” EN LA CUIDAD DE AYACUCHO. 1925-1940.

3.1. Retos y desafíos modernizadores de la élite. El Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga. 1930-1940.....	54
3.2. De aviadores a “héroes” en la sierra peruana. 1925-1932.....	56

a) Subteniente Alejandro Velasco Astete. Héroe de la aviación en el Cusco 1925.....	56
b) Comandantes Alejandro Valderrama y Arturo Lecca, héroes de aviación en Jauja. 1949.....	58
c) Homenaje y reconocimiento al “héroe”, aviador Capitán Alfredo Mendívil Duarte”. Orgullo de Ayacucho. 1932.....	58
3.3. Conformación del Comité Pro-Aviación. 1922-1924.....	61
3.4. Primera pista de aterrizaje “improvisada” en la ciudad de Ayacucho”. “Llano del Arco” en el raid aéreo Lima-Ayacucho. 1922-1925.....	64
3.5. Un proyecto modernizador en la ciudad de Ayacucho. Donación e inauguración del segundo campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”. 1928.....	68
3.5. Aviador Guillermo Protzel. Un pionero de la aviación ayacuchana.....	68

CAPÍTULO 4

ACABAMIENTO DE LOS AVATARES DE MODERNIZACIÓN. EL SERVICIO AÉREO DE LAS AEROLÍNEAS “CONDÓR” Y “FAUCCET” E INAUGURACIÓN DEL MODERNO AEROPUERTO “ALFREDO MENDÍVIL DUARTE”. EN LA CIUDAD DE AYACUCHO. 1930-1974.

4.1. Filantropía de Don Federico Martinelli. Donación de terreno para la ampliación de la pista de aterrizaje en la ciudad de Ayacucho.	75
4.2. Inicio del servicio aéreo de la aerolínea “Cóndor”: Lima- Ayacucho-Lima. 1937- 1940.....	78
4.3. Aerolínea “Faucett” ilumina cielo huamanguino. Inauguración del nuevo servicio aéreo Lima-Ayacucho-Lima. 1948.....	83
4.4. La ciudad de Ayacucho hacia su modernización: Reapertura de la UNSCH y crecimiento poblacional de la ciudad de Ayacucho. 1957-1970.....	93
4.5. ¡Un sueño hecho realidad! Inauguración del moderno Aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte” en la ciudad de Ayacucho. Diciembre de 1974.....	95
Conclusiones.....	99
Recomendaciones.....	103
Bibliografía.....	104
Anexos.....	117

INTRODUCCIÓN

Mi tesis la he titulado “Los avatares de la modernización en Huamanga. El impacto social de la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía” y el moderno aeropuerto “Alfredo Mendivil Duarte”. 1924-1974”, tema que contribuirá a conocer su proceso histórico en el ámbito regional.

El periodo de estudio que he seleccionado lo justifico por la siguiente razón: **1924**, es el año de la Celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho, donde la élite huamanguina, comienza a proponer diversas obras públicas para que la ciudad y parte del Departamento de Ayacucho, inicie su proceso de modernización; para esto la élite entrega al gobierno del Presidente Augusto B. Leguía, memoriales donde piden diversas obras para el desarrollo económico de la región y básicamente para la ciudad capital del Departamento; dicha élite concentraba el poder regional, como: el prefecto, sub prefecto, alcalde, gobernador, el clero, los notables, etc. quienes informan al Estado peruano, que Ayacucho debería tener su ferrocarril, refacción de escuelas, colegios, casonas y templos, asfaltado de las principales avenidas y calles del Cercado, erección de monumentos a los héroes de la Batalla de Ayacucho, que circulaban la ciudad de Ayacucho, etc.

En 1922, se da la conformación del Comité Pro-Aviación, entonces, con ambos comités, la ciudad de Ayacucho iniciará su lento proceso de modernización; el objetivo era estar a la altura de otras ciudades como Huancayo, Cusco y la propia capital del Perú: Lima. Asimismo, propone la iniciativa para la construcción de una pista de aterrizaje, la cual debería servir para que en el futuro lleguen aviones militares y aerolíneas comerciales al departamento.

Según los periódicos que circularon por esta época, la primera pista de aterrizaje se ubicó en el “Llano del Arco” y funcionó entre 1922-1925, es aquí donde se dará el Raid aéreo desde Lima hacia la ciudad de Ayacucho, con la llegada de un piloto, donde asistieron autoridades y público en general, quienes se mostraron asombrados por ver por primera vez la llegada de una avioneta que aterrizo en dicha pampa. Los ideales de modernización, provenía de las autoridades políticas y de los intelectuales de la ciudad de Ayacucho, que se concretizaran durante las siguientes décadas.

Entre 1926-1928, se deja de lado el “Llano del Arco”, por no reunir las condiciones de un campo de aterrizaje para aviones comerciales; entonces la élite huamanguina, ubica un nuevo espacio para ser considerado como el nuevo y segundo campo de aterrizaje,

en los extensos terrenos de “Llañupampa” (Yanamilla), denominado “Augusto B. Leguía” en noviembre de 1928, cerca al cementerio; es decir, a las afuera de la ciudad. Es en este campo aterrizara el piloto ayacuchano Alfredo Mendívil Duarte, para 1932, considerado hijo predilecto, por el consejo provincial de Huamanga, cuyos miembros le rinde un justo homenaje por su heroica hazaña; él había sobrevolado los cielos huamanguinos desde Lima hacia la ciudad de Ayacucho, proeza que fue admirada por la élite huamanguina.

Asimismo, en esta década y gracias a la donación de terrenos, ubicados cerca al Cementerio general de la ciudad, por los hacendados Don Federico Martinelli y Don Jesús Mujica, se logra la ampliación de la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía”, nombre puesto en agradecimiento al mandatario por otorgar mayor presupuesto para los trabajos iniciales en dicho espacio. Hay que tener en cuenta, que el presidente Leguía, en su segundo gobierno contribuyo a la celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho de 1924, cuando se contrata a la compañía norteamericana The Fondathion Company para realizar las diversas obras públicas que se llevaron a cabo en la ciudad capital y otras provincias del Departamento de Ayacucho.

Para 1937, llegará por primera vez la aerolínea “Cóndor”, la cual iniciará sus vuelos desde Lima-Ayacucho-viceversa. Pero, luego de un año, los dueños de dicha compañía aérea, verifican que el terreno del campo de aterrizaje debería seguir ensanchándose y ampliándose, al tomar nota de esto, los trabajos continuaron. Esta continuidad del proceso de modernización tecnológica se hizo evidente con dicha aerolínea, teniendo un impacto en lo referente al beneficio que tuvo la población citadina de Ayacucho. Para 1948, se dará la inauguración de la llegará de la segunda aerolínea comercial, como fue la Compañía “Faucett”, la generó en su momento un dinamismo económico.

La estructura de mi tesis es la siguiente:

En primer término, iniciamos con el marco teórico donde ubicó los antecedentes de intelectuales que han trabajado el tema que ahora presento, sobre el aeropuerto de la ciudad de Ayacucho, donde tome como hilo conductor la monografía de Neva Salcedo Dipaz “Expansión urbana de la ciudad de Ayacucho hacia el este y la construcción del aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte”. 1975-1990”, donde resalta mayormente como se dio este proceso de construcción e inauguración del aeropuerto en 1974 hacia adelante; entonces, su monografía fue la guía para buscar los anteriores antecedentes de como la élite huamanguina tuvo los ideales de modernización desde la celebración del

Centenario de la Batalla de Ayacucho en 1924 hasta la inauguración del aeropuerto en 1974, en la fiesta sesquicentenario.

Por otro lado, me enfoque en las bases teóricas donde inserte a diversos autores que han trabajado el tema del aeropuerto, sus inicios, sus ventajas y desventajas para una ciudad dentro de un determinado país. En ese sentido, muchos de ellos manifiestan que con el establecimiento aéreo se logró el impacto social de una población que necesitaba alcanzar su modernización, el cual traería beneficios económicos para los habitantes de dicha ciudad. Además, con la construcción de un aeropuerto se daba trabajo a sus moradores; asimismo, las autoridades deberían casi “obligatoriamente” embellecer la ciudad para el turismo.

Finalmente, defino algunas categorías y discuto los conceptos de modernidad-modernización; para ingresar a comprender los avatares del progreso que como categoría, significa el “avance” en las ciencias y la tecnología y un cambio en la vida de los habitantes de una sociedad. Aplicada a las técnicas de producción sean ferrocarriles, carreteras, telégrafo, radio, cine, aviones, etc. Y el tema de la elite y el poder, integrada por las autoridades políticas y los notables de una ciudad, los cuales toman las decisiones para lograr la modernización de su localidad o región. Además, ellos se distinguen por su educación y su solvencia económica frente al resto de la clase subalterna o clase popular.

Así, ingreso a mis resultados y discusión, iniciando con el capítulo 1, donde trató sobre el proceso de modernización durante el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, quien inicia dicho proceso con su gobierno denominado “Patria Nueva”, donde modernización significaba tener vías de ferrocarriles, carreteras, puertos, etc.; mientras su idea de progreso se reflejaba en obras públicas como agua, desagüe, embellecimiento de Lima, electricidad domiciliar y pública, pistas y veredas.

El capítulo 2, me centro en describir la lenta MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD DE AYACUCHO entre 1918-1924. Donde realizó una breve reseña de la ciudad de Ayacucho para las dos primeras décadas del siglo XX; para ingresar a conocer quienes conformaron el poder local como eje de transformación de la ciudad; para finalmente, describir la conformación del Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho, quienes la integraron y que obras públicas pidieron al gobierno del Presidente Leguía iniciando su lenta modernización de la ciudad capital del Departamento, para la celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho, que se llevó a cabo en diciembre de 1924; obras

que debería estar concluidas, como el ferrocarril, carretera “La Mejorada”; inauguración de monumento, refacción de templos y casonas, asfaltado de de las calles y avenidas de la ciudad, etc.

Al ingresar al capítulo 3, me centre en explicar y analizar el tema del CUATRICENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE HUAMANGA; donde la élite huamanguina, tenía el deseo no solo de celebrar dicho acontecimiento de su fundación, eran 400 años, sino que nuevamente se pide mayor presupuesto y nuevas obras públicas para que su fiesta sea apoteótica y con gran beneficio a la ciudadanía de la ciudad de Ayacucho, pidiendo la implantación de una planta hidroeléctrica, terminación de la carretera Ayacucho-Pisco-Lima, un hotel de turistas, construcción de un hospital, estadio y el homenaje al aviador ayacuchano “Alfredo MENDÍVIL DUARTE que logro una proeza desde Lima a Ayacucho para 1932; asimismo se verá la conformación del Comité Pr-Aviación desde 1922 donde sus integrante notables lograran que se lleve a cabo un raid desde Lima, donde llegara pilotos con su avioneta, la cual aterrizará en la primera pista de aterrizaje “improvisada” del “Llano del Arco” a las fuera de la ciudad en noviembre de 1922.

Pasado el tiempo, los notables y autoridades piden se busque otro lugar para ubicar ahí la pista de aterrizaje, ya que la del “Llano del Arco”, no tenía las condiciones necesarias para que ahí-en el futuro-aterriren aviones comerciales que llegarían a la ciudad de Ayacucho; entonces, para fines de los 20 (XX), se ubica los terrenos amplios de Llañupampa (Yanamilla), donde se ubicó el segundo campo de aterrizaje. Entonces, en 1928, se da LA INAUGURACIÓN DEL CAMPO DE ATERRIZAJE denominada “AUGUSTO B. LEGUÍA”, en reconocimiento al mandatario y su aporte económico desde el Estado durante los festejos del Centenario de 1924.

En la década de los 30 (XX), se verifica las dificultades que tenía el campo de aterrizaje, por lo que se pide a diversas familias notables de la ciudad de Ayacucho, para que donen unos cuantos terrenos de sus extensas haciendas para la ampliación de dicha pista. Así lo hizo el Regidor Jesús Mujica, otorgando 100 mts cuadrados en el lugar de Yanamilla, cerca del cementerio de la ciudad; por ese desprendimiento las autoridades de la municipalidad de Huamanga, cambiaron el nombre de “Augusto B. Leguía” a “Jesús Mujica” a la pista de aterrizaje de la ciudad de Ayacucho.

En el capítulo 4, que viene hacer el eje de mi tesis, trata sobre el acabamiento de los avatares de modernización en la ciudad de Ayacucho. Aquí veremos, que, a pesar de

tener el campo de aterrizaje ampliada, aún faltaban más terrenos; entonces, el desprendimiento de Don Federico Martinelli, dona parte de sus terrenos, que se ubicaban también cerca al cementerio, muy pegado al de Don Jesús Mujica y de otras familias, él da 20 mil mts cuadrados para dicha obra; con estas donaciones se ensancho la pista.

Al llegar la década de los 40 (XX), los notables de la ciudad de Ayacucho, siguen pidiendo más obras públicas para la celebración del Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga, asimismo, con el apoyo del Estado, esta vez del presidente Manuel Prado Ugarteche, visitó para 1944 la ciudad de Ayacucho e inauguró el estadio “Leoncio Prado” a las afuera de la ciudad (antiguo “Llano del Arco” y campo de aterrizaje) en la década de los 20 (XX), se comprometió a dar mayor presupuesto para el departamento y se logre nuevas obras públicas; en este sentido, la élite huamanguina, logra un contrato con la compañía “Faucett”, y en noviembre de 1948, se inaugura el nuevo servicio aéreo entre Lima-Ayacucho-Lima; siendo la continuación de la lenta modernización de la ciudad.

Durante la década de los 50-60, las autoridades políticas, los vecinos notables y el periodismo regional, insistirán en que se construya un Aeropuerto para modernizar al Departamento de Ayacucho, que debería estar ubicado en las afueras de la ciudad capital del departamento, al cual se le denomino, desde 1937, como “Jesús Mujica” (antes “Augusto B. Leguía”). Estas reivindicaciones, se reflejarán en los discursos publicados en algunos periódicos de la ciudad de Ayacucho (“El Estandarte Católico”, “Sierra”, “El Pueblo”, “Noticias”, etc.

Se dio la reapertura de la Universidad nacional de San Cristóbal de Huamanga, dándose posteriormente en los 60 (siglo XX) el crecimiento poblacional de la ciudad, con nuevos asentamientos humanos y urbanizaciones. En este lapso de tiempo, se ampliar más el campo de aterrizaje en Yanamilla, se expropio terrenos a otras familias, lográndose que el señor Teodoro Jauregui contribuya con dicha ampliación dando algunos de sus terrenos de cultivo, para 1965; entonces, con todo esto también llegó una nueva aerolínea de pasajeros y carga, como fue SATCO.

Mientras que el año de **1974**, es el año de la celebración del Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, donde se festejó los 150 aniversarios del triunfo del Ejército Unido Libertador frente al Ejército Realista, al cual vencieron, el 9 de diciembre de 1824, dándonos la libertad americana al Perú y a todo un continente. Entonces, 1974, representaba para las autoridades ayacuchanas cumplir el sueño que tuvieron sus

antepasados en 1924 y 1940, de lograr nuevas obras de modernización, como: la inauguración del Obelisco en la pampa de Ayacucho y monumentos, refacción nuevamente de templos y casonas, el servicio de agua y desagüe para la ciudad y los barrios de la provincia de Huamanga, la extensión del fluido eléctrico domiciliario,

En este contexto se da el asfaltado de la pista de aterrizaje y la autorización para la construcción del moderno aeropuerto. Luego, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, propuso cambiar el nombre de dicha pista de aterrizaje “Jesús Mujica”, a las que las autoridades de la municipalidad aceptaran, poniéndole el nombre del aviador ayacuchano “CAP. FAP. Alfredo Mendívil Duarte”, está y otras obras públicas que se inauguraron, con presencia de la primera dama, Consuelo de Velasco, en la celebración del Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, la élite huamanguina, logró parte de la modernización de la ciudad de Ayacucho en 1974.

Mi aporte a la historiografía regional es porque mi investigación de la presente tesis, es un estudio que complementará los “vacíos” dejados por otros estudios históricos, específicamente, sobre los avatares de la modernización de la ciudad de Ayacucho, en lo referente a la pista de aterrizaje, de su historia y sus inicios, de su expansión para lograr que en la ciudad de Ayacucho, llegue aviones comerciales, “obligando” a las autoridades políticas de la ciudad, a culminar la nueva pista de aterrizaje, en su interior se construirá el moderno aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte”.

Teniendo todos estos ítems formulados en mi tesis, me surge el siguiente **problema de investigación** ¿Desde cuándo se dan los ideales de modernización entre las autoridades políticas en lo referente a la construcción de la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía”, convertida posteriormente en el Aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte”, ¿desde 1924- 1974 en la ciudad de Ayacucho?

Está interrogante abre nuestra preocupación sobre el proceso de modernización que esperaban alcanzar las autoridades, intelectuales y notables de Ayacucho.

Problema principal de investigación

¿Determinar desde cuándo se dan los ideales de modernización entre las autoridades y notables, en lo referente a la construcción de la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía”. convertida en el Aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte”, entre 1924-1974 en la ciudad de Ayacucho?

Sub problemas de investigación

¿Fue el “Llano del Arco”, el primer campo de aterrizaje para avionetas de la ciudad de Ayacucho?

¿Por qué se traslada la pista de aterrizaje del “Llano del Arco” hacia el lugar llamado Yanamilla, cerca al cementerio de la ciudad de Ayacucho?

¿Cómo se logra obtener los terrenos para la ampliación de la segunda pista de aterrizaje de Yanamilla, denominada “Augusto B. Leguía”, y posteriormente cambiada a “Jesús Mujica”, entre 1928-1936?

¿Cuál fue la frecuencia del servicio de transporte aéreo y qué empresas prestaron sus servicios durante 1937-1960?

¿Con la inauguración del moderno aeropuerto “CAP. FAP. Alfredo Mendivil Duarte” se culmina el proceso de modernización de la ciudad de Ayacucho durante el Sesquicentenario de 1974?

2.3. Objetivos de la investigación

Objetivo general

Determinar que proyectos modernizadores fueron propuestos por las autoridades y notables huamanguinos, siendo uno de ellos la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía” y el impacto que tuvo el Aeropuerto “Alfredo Mendivil Duarte”, desde 1924 a 1974 en la ciudad de Ayacucho.

Objetivos específicos

- Describir los inicios del proyecto modernizador en el “Llano del Arco” de la ciudad de Ayacucho, convertida en pista de aterrizaje “improvisada entre 1922-1925.
- Conocer que personalidades huamanguinos hicieron la donación de terrenos para la ampliación de la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía”, ubicada en el lugar denominado “Yanamilla”, cerca al cementerio general de la ciudad de Ayacucho entre 1928-1950.
- Conocer cómo se dieron las inauguraciones de las diversas aerolíneas comerciales que llegaron a la ciudad de Ayacucho entre 1937-1948.
- Describir la biografía de aviadores ayacuchanos y homenaje a Don Alfredo Mendivil Duarte en la década de los 30 del siglo XX.

- Analizar la materialización del proyecto modernizador con la inauguración del aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte” en el Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho de 1974.

Tipo de investigación

El tipo de investigación es descriptivo, interpretativo y analítico, con un **enfoque cualitativo**, donde interprete los diversos sucesos históricos sucedido en la ciudad de Ayacucho en lo referente a la pista de aterrizaje, tanto en el Llanov del Arco como en Yanamilla y el futuro aeropuerto, entre 1924-1974.

Materiales y Método.

En la presente tesis se aplicó el método histórico, que viene hacer el estudio del pasado y análisis de las fuentes, para reconstruir los diversos sucesos más resaltantes de la ciudad de Ayacucho, específicamente los antecedentes desde 1924 hasta la inauguración del aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte” (1974). Como metodología, utilice la técnica de la heurística, que viene hacer la recopilación de los datos. Asimismo, el análisis empírico se sustenta en el método hermenéutico, es decir, hice la interpretación de las fuentes archivística, periodísticas, libros, artículos de revista, de la página web, los cuales fueron seleccionados y depurados según la importancia del tema en cuestión. Esto significó, que tome todas las informaciones de tesis e informes de bachiller, cuyos resultados se acerquen a profundizar mi tema sobre los avatares de la modernización en lo referente a la pista de aterrizaje y el aeropuerto de la ciudad de Ayacucho.

En cuanto a mis materiales usados, hurgue en el Archivo Regional de Ayacucho, Biblioteca de la Municipalidad de Huamanga, Archivo de la Biblioteca del Templo de San Francisco de Asís, Biblioteca de la UNSCH, entre otras; donde existen textos sobre mi tema que los he incluido en el cuerpo de mi tesis. Con todas estas fuentes, mi investigación histórica, se enriqueció teóricamente, siendo la materia prima para el análisis histórico del tema que hemos desarrollado. En el Archivo Regional de Ayacucho, revisé la sección Municipalidad, donde transcribí la información del libro de actas, legajo N° 29, donde se ubica la conformación del Comité Pro-Aviación para 1922, así como la sección prefectura y subprefectura. En el Archivo Arzobispal de Ayacucho (AAA), inserté información contenida en los periódicos de la época en estudio, sobre la pista de aterrizaje y del aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte”, siendo los periódicos: “El Estandarte Católico”, “La Abeja”, “El Paladín”, “Economía y Finanzas”, “El Trabajo”, “La Hormiga”, “Huari”; etc.

MARCO TEÓRICO

1. Marco teórico

Antecedentes

Durante la confección de mi tesis, pude hallar la monografía del curso de actualización de la historiadora Neva Salcedo Dipaz, titulada “Expansión urbana de la ciudad de Ayacucho hacia el este y la construcción del aeropuerto “Alfredo Mendívil Duarte”. 1975-1990”, realiza llega a concluir que, en 1932, llegó el primer piloto Alfredo Mendívil Duarte, con un avión de guerra; y agrega, que para esos tiempos “el aeropuerto no era adecuado para el aterrizaje de aviones comerciales y que se ubicó cerca al cementerio general y donde se expropió algunos terrenos a las familias Jauregui, Cordero y Béjar durante el año de 1965, y posteriormente, se construye el aeropuerto y la avenida del ejército” (Salcedo, 2022, p. 56). Su monografía se convirtió en el hilo conductor de mi tesis.

Asimismo, el historiador Carlos Hurtado Ames, publicó su libro “Aeropuerto Francisco Carlé de Jauja” (2013), quien llega a manifestar que los primeros vuelos comerciales se dan en 1928. Y dice que la presencia de importantes personas llegaba a Jauja para curarse de la tuberculosis, a través de aviones comerciales que:

Eran arte de la modernidad que se vivía en el país a lo largo del siglo XX, donde las ideas de comunicar los distintos lugares a través de la diversidad de medios que aparecieron, estaban cada vez vigentes. Particularmente, el avión era percibido como el que habría de trasladar la modernidad a los lugares donde se construyera un aeropuerto. La sierra central (Jauja) donde se construyó. (Hurtado, 2013, p. 15)

Ciertamente, este apogeo de modernización sobre diversas obras públicas en la sierra sur central, también se dio en Ayacucho, con la inauguración de la carretera “La mejorada” en 1924, la llegada del fluido eléctrico, la inauguración de la pista de aterrizaje en la ciudad de Ayacucho, etc.

Estas dos obras académicas, como antecedentes, nos ayudaron a profundizar el tema sobre la pista de aterrizaje y del aeropuerto en la ciudad de Ayacucho.

2. Bases teóricas

Es importante comprender que mi tesis ha buscado las bases teóricas sobre el tema de la pista de aterrizaje y de los aeropuertos de intelectuales que han trabajado el tema, estudios que le darán el fundamento teórico.

Jacqueline Carol Quispe Mendoza, señala que para:

El 17 de diciembre de 1903 los hermanos Wright se convirtieron en los primeros en realizar un vuelo en un avión controlado, no obstante, algunos afirman que ese honor le corresponde a Alberto Santos Dumont, que realizó su vuelo el 13 de septiembre de 1906. **Al principio los lugares de despegue y aterrizaje de aviones más antiguos eran campos de hierba**, sin embargo, éstos sólo funcionaban bien en condiciones secas produciéndose más tarde las superficies de concreto que permitirían aterrizajes, llueva o sea un clima seco, sea día o noche. (Quispe, 2017, p. 47)

Una realidad que se verá en el recorrido de la tesis donde la primera pista de aterrizaje en la ciudad de Ayacucho estuvo en el llano del Arco, y se sabe que, para inicios del siglo XX, era una pampa amplia.

José Zlata, afirma que “cuando los hermanos Wright, el 17 de diciembre de 1903, realizaron el primer vuelo, en teoría la aviación hacía posible el transporte de personas y materiales de todo tipo de un lugar a otro, con sólo la necesidad de construir pequeñas pistas para el despegue y aterrizaje de las máquinas voladoras” (Zlata, 2008, p. 20). Es así como se inicia los vuelos en Sudamérica y posteriormente en el Perú.

Julián Palacin, comenta que “el Aeropuerto de Chinchero permitirá que lleguen 6 millones de turistas anuales con un ingreso de 12 mil millones de dólares a la región Cusco, lo que significará la creación de puestos de trabajo y desarrollo en la región” (Palacin, 2016, p. 36). Lo que significa que dicho aeropuerto genera para su tiempo un proceso de modernización en su zona de influencia.

Orlando Robles Montesino, argumenta que:

Modernización y Ampliación de Aeropuertos Jalona el Empleo en las Regiones (2017), son los proyectos de modernización y ampliación de los aeropuertos concesionados en Colombia y cuando se empiezan a ejecutar esta clase de modernizaciones que implican ampliar las terminales, pistas de aterrizaje y construir nuevas torres de control, se

podría deducir que se busca un bien común o el mayor beneficio posible a un territorio y sus habitantes. En este sentido, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria tiene serias implicaciones de orden territorial y supone un gran reto de coordinación interinstitucional en el que están inmersas las distintas escalas de gobierno junto a otros actores como el sector privado y la ciudadanía, lo que constituye un campo de indagación pertinente al área de la Gestión Urbana.(Robles, 2021, p.2)

Al manifestar que tiene un aeropuerto implicancias y beneficios para una población donde se construye, está afirmando que no sólo se logra la modernización sino también tiene un impacto social y económico, no sólo para el ciudadano que puede migrar más rápidamente a otra capital del Estado, sino que genera turismo y progreso.

Según Minghong Chu, dice que los aeropuertos tienen un aporte significativo a la región donde está ubicado. Y que estos influyeron en el “crecimiento y la forma de las ciudades; hoy en día los aeropuertos no solo son un lugar de despegue y aterrizaje de los aviones, sino se ha convertido en grandes proveedores de empleo” (Chu, 2022, p. 5). Y en realidad a pesar que los aeropuertos se encuentran fuera de la ciudad, es decir, en un lugar casi alejado, esto no significa que la ciudad no logre, con el tiempo, su expansión.

Pablo E.M. Szelagowskia, Nicolás Vitalea, Sergio Pitrellia y Pablo Di Gregorio, han manifestado:

Los aeropuertos también se presentan como promotores del desarrollo de una región, pero pueden llegar a ser una gran amenaza para el medio ambiente. Son un gran proveedor de empleo y potencial instrumento de reactivación económica dada su gran capacidad de operación en áreas de logística y distribución. En este sentido se puede observar el cambio rotundo de rol de los aeropuertos en el tiempo, producto en parte del paso de la órbita de gestión militar, a la de la gestión del mundo de los negocios. (Szelagowskia, 2023, p. 509)

Y en nuestra realidad, el aeropuerto “Alfredo Mendivil Duarte, sigue generando desarrollo, empleo y progreso. Además, estos autores agregan:

Mientras que en su origen los aeropuertos han sido localizados en áreas no urbanas, rurales o periurbanas, la situación actual de este tipo de infraestructuras es netamente urbana, de manera que comprometen una gran cantidad de cuestiones que en sus inicios sólo

se reducían a la posibilidad de conexión con la ciudad mediante una carretera o un sistema de transporte regional. (Szelagowskia, 2023, p. 510)

Así fue la realidad del aeropuerto de la ciudad de Ayacucho, iniciándose en las primeras décadas del siglo XX, en un campo abierto fuera de la urbe huamanguina, como fue el Llano del Arco y posteriormente, se le traslado al lado Este de la ciudad.

Roberto Diez Pisonero, declara que al inicio los “aeropuertos necesitaba la existencia de una ciudad capaz de general flujos que hicieran viables el establecimiento de servicios de transporte aéreo, hoy en día se concibe a una ciudad en conexión con el exterior” (Diez, 2015, p. 5)

Martín Bintaned Ara, afirma que:

Muchas circunstancias debieron ocurrir en las dos décadas precedentes para que el avión y su aplicación comercial se convirtieran en el símbolo de la prosperidad y el futuro, imagen que no han dejado de proyectar. El sector y los poderes públicos estuvieron íntimamente relacionados desde sus orígenes, con el desarrollo del nuevo ingenio ligado a los presupuestos militares y enfocado en consecuencia a sus necesidades: la salida comercial de los pioneros estuvo vinculada a la utilización de sus máquinas para tareas defensivas. (Bintaned, 2014, p. 39)

Necesariamente, fue así, en el caso de nuestro estudio sobre la pista de aterrizaje y del aeropuerto en la ciudad de Ayacucho, tuvo que pasar casi dos décadas para que no sólo se conforme un Comité Pro avión sino que tardo en tener dicha pista para aviones comerciales y muchos años más para que se concrete el aeropuerto.

El ministerio de transporte y comunicaciones al editar un libro “200 años de historia y 52 años conectando vidas”, al referirse sobre el aeropuerto internacional de Cusco, señala:

La construcción de un aeropuerto internacional en Cusco es un megaproyecto que se remonta a la década de 1970. Al ser “un polo de potencial económico que brinda además una exquisita variedad de atractivos”, esta ciudad vería frustradas “sus posibilidades de crecimiento” y “sus expectativas de desarrollo en el futuro” si es que no se implementaba “un mejor aeropuerto que permita y asegure el flujo aerocomercial requerido. (Ministerio de transporte, 2021, p. 188)

A pesar de algunos inconvenientes, el desarrollo estaba garantizado en el Cusco con la construcción de su aeropuerto, el cual se logró dentro del proceso de modernización que el Estado tenía en mente para el logro de su modernización.

En todo este recorrido, podemos observar que, los diversos autores coinciden que construir un aeropuerto era parte del proceso de modernización y que lograba que un pueblo de la serranía, pudiera, al igual que Lima, tener la oportunidad de lograr su desarrollo y progreso económico, como también su expansión turística.

Otro punto de la base teórica, es que nos confirman que a inicio de la aviación y de la construcción del campo de aterrizaje se ubicó casi siempre en terreno fuera de la ciudad y en campos abiertos, donde el aeropuerto pudiera expandirse y dar mayor facilidad para el aterrizaje de aviones comerciales.

3. Categorías y enfoque conceptual

3.1. El dilema modernidad-modernización.

Durante décadas del siglo XX, se ha polemizado del uso de las terminologías modernidad-modernización, teóricamente se emplea para entender como una ciudad “tradicional”, se convierte en una ciudad “moderna” con avances tecnológicos y modelos técnica de desarrollo.

En este sentido, existen diversos estudios sobre la modernización, por lo cual me aproximare a definir estos dos conceptos: modernidad-modernización, las cuales he utilizado durante mi tesis.

Néstor García Canclini, dice que “tanto los tradicionalistas como los modernizadores quisieron construir objetos puros. Los primeros imaginaron culturas nacionales y populares “auténticas”; buscaron preservarlas de la industrialización, la masificación urbana y las influencias extranjeras. Las ideologías modernizadoras, desde el liberalismo del siglo pasado hasta el desarrollismo, acentuaron esta compartimentación maniquea al imaginar que la modernización terminaría con las formas de producción, las creencias y los bienes tradicionales. Los mitos serían sustituidos por el conocimiento científico, las artesanías por la expansión de la industria, los libros por los medios audiovisuales de comunicación. Hoy existe una visión más compleja sobre las relaciones entre tradición y modernidad. Lo culto tradicional no es borrado por la industrialización de los bienes simbólicos. Del lado popular, hay que preocuparse menos por lo que se extingue que por lo que se transforma. **La “modernización disminuye el papel de lo culto y lo popular tradicionales en el conjunto del mercado simbólico,**

pero, no los suprime” (García, 1990, pp. 17-18). Ciertamente, a pesar que la modernidad opaca lo popular, no lo elimina. En el caso de nuestro estudio, la construcción del aeropuerto fue una obra de modernización para la ciudad de Ayacucho entre 1950-1974; pero, que nunca suprimió la tecnología artesanal.

Según, Alain Touraine, señala que la idea de modernidad, “no sólo es cambio puro, sucesión de acontecimientos: es difusión de los productos de la actividad racional, científica, tecnológica, administrativa. Por eso, la modernidad implica la creciente diferenciación de los diversos sectores de la vida social, política, económica, vida familiar” (Touraine, 2000, p. 17). En ese sentido, me centrare en la idea propuesta por el autor, en manifestar que la modernidad se refiere a los cambios y progreso tecnológico, como fue la pista de aterrizaje “Augusto B. Leguía”, donde llegaron durante la década de los 30-60, diversas aerolíneas comerciales a la ciudad de Ayacucho, que volaban por el cielo ayacuchano.

Uno de los actores de la modernización fue el Estado y el otro, las empresas que ofrecían mayor tecnología a un país o nación; tener mayor maquinarias o avances técnicos, durante el Oncenio de Leguía, era sinónimo de modernización e industrialización; en otras palabras, desarrollo para el país.

Entonces, la modernización planteada por el Gobierno de Augusto B. Leguía, si tuvo asidero, porque inicio una etapa de modernidad en el Perú, que también llegó al Departamento de Ayacucho, sobre todo en la década de los 20-29, en que duró su gobierno. Uno de esos proyectos modernizadores fue la construcción de carreteras, ferrocarriles, colegios, puentes, aeropuertos, etc. donde la Ley de Conscripción vial, hizo que muchos obreros y campesinos sean la mano de obra “obligatoria” para lograr dicho objetivo modernizador.

«Modernización», tiene muchas connotaciones con lo que “los antropólogos, estudian a los «primitivos», llamaban de «occidentalización»; y que consistía sobre todo en la *adopción*, por la sociedad en cuestión, especialmente por las élites, que dan pautas de **comportamiento y de consumo, valores y estilos de vida, ideas e ideales, actitudes y aspiraciones, necesidades** y formas de atenderlas que son típicas de las sociedades que se toman por modelo, adopción que ocurre sin que necesariamente se produzcan cambios estructurales de ninguna especie y que no solamente son compatibles con una situación de dependencia, sino que también sirven para cristalizar esa dependencia en relación a los modelos. En este sentido particular, **«modernización» como proceso de cambio**, que necesariamente implica cambios básicos desde adentro, que significan la

transición hacia otro modelo estructural y transformaciones efectivas en el sistema de relaciones entre todas las sociedades participantes del sistema que se transforma como un todo” (Costa, 1978, pp. 148-149).

Por otro lado, Adrián Gorelik, dice que “los procesos de modernización es una novedad, “la modernización, como aquellos procesos duros que siguen transformando materialmente el mundo (...) la modernidad fue un camino para la modernización, intento presentar la voluntad ideológica de una cultura para producir un determinado tipo de transformación estructural” (Gorelik, 2003, p. 159).

Jorge Andrés Pinzón, argumentaba que la **modernización**, “construyen el horizonte del irremediable camino de la industrialización y urbanización como requisitos indispensables para el *desarrollo y el bienestar* al que se han acercado las potencias económicas. en el marco urbano, permitió interpretaciones ligadas a la urbanización como producto de la modernización en un contexto en el que **la técnica se vuelve factor catalizador de los cambios sociales** y con ello se deposita fe en la difusión cultural y tecnológica como medios que permitirán la convergencia en el desarrollo de los países” (Pinzón, 2012, pp. 99-100). Y esto fue lo que ocurrió con la élite del Centenario y Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, que pensaron para su tiempo, que la mejor manera de “civilizar” a un país o un pueblo era a través de la modernización, pero sin “matar” lo tradicional; es decir, se debía modernizar las instituciones, cambiar algunos hábitos de los ciudadanos, pero, también debería la ciudad tener una modernización a través del mejoramiento del agua potable, la luz eléctrica, el ferrocarril, las vías de comunicación de las carreteras, y lograr una pista de aterrizaje para que así las aerolíneas que podrían venir al departamento logren un cambio en la vida cotidiana de los pobladores y su bienestar.

Si en la década de los años cincuenta, “la dicotomía “sociedad tradicional-sociedad moderna”, o “industrial”, justificó la modernización en una época de desarrollo” (Sotelo, 2019, pp. 116), también lo fue las décadas siguientes, el asunto del construir un aeropuerto moderno se justificaba por parte de la élite huamanguina, para la modernización de Ayacucho.

Henrique Urbano, señalaba que la terminología modernización designaba, para sus inicios del siglo XX, mayor productividad por efecto de la innovación tecnológica, así la “idea de modernización expresa prácticas relacionadas con actividades de reagrupamiento industria, económico y financiero...la palabra modernización bien

puede ser sinónimo de modernización; es decir la correspondencia entre medios y fines” (Urbano, 1991, p. X). Además, dice “la expresión “hombre andino” puede designar a todos aquellos cuya identidad personal está estrechamente ligada al espacio sociohistórico de los Andes. **Nada de ello, andino o no andino, impide el acceso al discurso de la modernidad, y mucho menos de la modernización**, industrialización o modernismo” (Urbano, 1991, p. XXVII). Esto significa que, en el caso de Ayacucho, tarde o temprano llegaría esa modernización que se estaba iniciando en las primeras décadas del siglo XX.

Augusto Ruiz Zevallos, al estudiar sobre las multitudes en el Perú, argumenta que los diversos cambios que se dieron en el país fueron gracias a la élite modernizadora, porque a pesar de todo fueron este grupo elitista los que introdujeron diversos medios de producción modernos que modernizaron las comunicaciones y pone como ejemplo las vías férreas “que enlazaron con mayor rapidez y utilidad los centros productivos. El mundo europeo se convirtió en la conciencia de la elite peruana. La modernización atravesó los muros de la cárcel” (Ruiz, 2001, p. 26). Esto significaba que la elite “imitó” a los avances europeos y uno de ellos con el tiempo fue construir aeropuertos y pistas de aterrizajes para la llegada de las aerolíneas comerciales en el Perú.

Entonces, el proceso modernizador de los diversos gobiernos peruanos comenzó a extender en el territorio: la sierra y la selva, ya que la costa tenía mayor avance modernizador con los trenes, para la primera mitad del siglo XX. Pero, hay que tener en cuenta, que a pesar de la modernización y de la incorporación de elementos “capitalistas, esto sin alterar las relaciones y jerarquías fundamentales de la sociedad tradicional” (Ruíz, 2001, p. 30). Y esto ocurrió en la ciudad de Ayacucho, que a pesar de los anhelos de modernidad que planteaba la élite huamanguina, las costumbres tradicionales y festivas no cambiaron radicalmente.

Augusto Ruíz Zevallos, agrega, que “la modernización había acentuado las diferencias entre la elite y las clases medias de un lado, y la masiva presencia de pobres del otro:

La instalación de servicios de agua y desagüe, luz y la remodelación de los edificios, había favorecido menos a los sectores populares que a los grupos de mayores recursos. (Ruíz, 2001, p. 37)

Y es muy cierto, en Ayacucho, cuando se instaló el fluido eléctrico, el agua y desagüe, el telégrafo, el cine, etc. favoreció a la élite huamanguina y no así a los indígenas de los

barrios aledaños. Entonces el proceso de la “modernización significó también el inicio de una serie de transformaciones en el escenario físico de las principales ciudades del Perú” (Ruíz, 2009, p. 2).

¿Acaso este proceso modernizador no sucedió en la ciudad de Ayacucho desde 1924 a 1974? Claro que sí, diversos académicos de las ciencias sociales y específicamente los historiadores de la UNSCH, como: Nelson Pereyra, Claudio Rojas, Jefrey Gamarra, José María Vásquez, Eleuterio Sulca, Clay Quicaño Pavel Trigos, Iván Caro, entre otros que han trabajado la época del gobierno del presidente Augusto B. Leguía, han investigado dicho proceso de modernización.

Por ejemplo, el historiador Juan Gutiérrez Martínez, dice que:

Con la llegada al poder de Augusto B. Leguía en el año de 1919 se desarrolla una agresiva política de modernización vial que consistió fundamentalmente en la construcción de caminos carreteros, con el propósito de articular a las poblaciones aisladas del **interior** del país al mercado de la costa y algunos espacios de la sierra central con mayor desarrollo económico” (Gutiérrez, 2007, p. 35).

Este periodo de “modernización fue impulsada desde arriba por el gobierno central y desde abajo por lo actores locales, lo cual se va a traducir en un conjunto de actividades iniciativas encaminadas a modernizar tanto la ciudad como la región” (Rojas, 2010, p. 119).

Es decir, “en la visión de los intelectuales, evolución y progreso eran sinónimo de desarrollo vial, comercial, tecnológico y educación universitaria. Entonces, compartir la modernización con los sectores populares, los llevara a proponer que los cambios tecnológicos fueran mínimos o, en todo caso, que el cambio no implique una ruptura con el pasado” (Gamarra, 1996, p. 140). En este sentido, ¿cuál fue la respuesta de la élite regional a la modernización desde el estado central? Por lo que se ha sostenido que estos grupos provincianos de la sierra, buscaron mantener:

Las estructuras tradicionales, manifestando su rechazo a cualquier proceso de modernización. Pero esta apertura no implicó necesariamente aceptar una modernización propuesta desde el

estado; al contrario, este sector buscó elaborar su propia propuesta de modernización de corte regional provinciana y anti-centralista...

Políticamente, su discurso modernista era anti-centralista y regionalista: la necesidad de adecuación de las ideas al medio...su discurso modernista buscaba preservar los elementos elitistas. (Gamarra, 1992 (a), pp. 47-52)

Y a pesar de todo esto, el maestro de escuela, Manuel Antonio Hierro, al escribir sobre la decadencia de Huamanga y su resurgimiento, manifestó:

Los factores que han detenido nuestro progreso y la necesidad de la acción colectiva coordinada de sus elementos, del Estado y del pueblo para su resurgimiento. Nuestra sociedad se encuentra con los órganos enfermos después de su grandeza. Necesita ser curada. Desde 1924 se ha establecido en Ayacucho el servicio de carreteras en conexión con los ferrocarriles del Centro. (Hierro, 1938, p. 33)

Esta apreciación de Manuel A. Hierro, es para década de los 30 (XX), donde observa que Ayacucho, no tienen el progreso que deseaba, y esto se debía a que en centenario de 1924, algunas obras públicas no se dieron y se esperaba que para el cuatricentenario de la fundación de Huamanga para 1940, se pidieran ejecutar obras nuevas que llevaría a Ayacucho a su modernización.

Agregaba el maestro Manuel A. Hierro:

Estas arterias vitales han encontrado a Ayacucho, sin sangre, en plena crisis de miseria i pobreza colectiva, con sus pequeñas industrias i ganadería en el mayor atraso, por lo que ha contribuido a desequilibrar su balanza económica...(Hierro, 1938, p. 33)

Pero, a pesar de esa realidad vivida en su momento, la élite tenía la confianza de seguir alentando la modernización de Ayacucho, ya no con el fracaso del ferrocarril sino ahora era la meta, no sólo de tener: radio, cine, telégrafo, carretera, sino también una pista de aterrizaje para que el Estado apoyara a su construcción y logra que aviones comerciales venga a dinamizar la economía ayacuchana desde esta década de los 30 hacia 1974.

Como hemos podido apreciar, en lo referente al Perú, el gobierno del presidente Augusto B. Leguía, logró el proyecto modernizador emprendida desde el Estado peruano. Entonces, la “modernización leguista motivo el crecimiento estatal en las ciudades ayacuchanas; posibilitó el fortalecimiento de un sector social medio que competió con la élite terrateniente por el dominio de la población indígena” (Gamarra, 1992 (b), p. 105).

En conclusión, el asunto de la modernización significó cambio, transformación, y desarrollo para el bienestar de la sociedad de aquellos tiempos (1924-1974), donde el anhelo de la élite huamanguina, era transformar la ciudad, expandirla al desarrollo social, productivo que se necesitaba para esta época, y eso se lograría a través de múltiples mecanismos tecnológicos, y lo más representativos, eran: el ferrocarril, que nunca llegó; la carretera “La Mejorada”, que fue una realidad desde 1924; a pesar que no fue una modernización concluida, era el inicio de esa lenta modernidad que Ayacucho necesitaba.

Las diversas obras públicas que se lograron en 1924, hicieron que la comunidad de notables pedía otras obras; y para el logro de este objetivo, la élite conformó el Comité Pro-avión que desde 1922, inició a pedir presupuestos para la construcción de un campo de aterrizaje que conlleve a la llegada de aerolíneas comerciales.

Así, “el pensamiento moderno es el que realiza las RUPTURAS, en que vacía la tradición portadora de permanencia y capta todas las cosas bajo el aspecto del movimiento; es de este, instrumento y expresión a la vez la interpretación sociológica contemporánea basada en el modernismo” (Balandier, 1993, p. 145). Y en verdad, es cierto, los notables de Ayacucho al plantear la construcción de una pista de aterrizaje para el Centenario de 1924, inició una ruptura con la tradición, porque se proponía una modernización tanto en su infraestructura de la ciudad y también en las costumbres de sus habitantes.

En ese sentido, la ruptura con la tradición trae “desbarajustes de paisajes sociales y culturales, de señales, de maquinarias y técnicas, así como también...al refuerzo de una conciencia del desorden” (Balandier, 1993, p. 54). Y estos desajustes lo veremos en el espacio geográfico que cambiará en los alejados terrenos de las afueras de la ciudad de Ayacucho.

Finalmente, la “modernización de Ayacucho, lejos de ser un simple proceso de avance material, debe entenderse no como un objetivo en sí mismo, sino como una estrategia

de supervivencia, un complejo proyecto en el que el Estado, la sociedad y el espacio urbano se transformaron mutuamente” (Rojas, 2025, p. 3).

3.2. Avatares de un prometeo de progreso.

El progreso es en sí mismo desmesurado e insaciable: entre más se alcanza, más se exige y se anhela. Karl Löw (Pachón, 2010, p. 136)

Una categoría que se ha trabajado en la historiografía, es el de PROGRESO, que tienen mucha relación con la modernidad; hay que definirla para llegar a una aproximación; progreso, es una categoría ambigua y empleada por los historiadores para referirse a los avances tecnológicos.

Damián Pachón Soto, en su definición y orígenes de la categoría *progreso*, señala:

En todos esos cambios renacieron los viejos principios del progreso esbozados en el dualismo agustiniano. El hombre sintió que había salido de la oscuridad y que se había lanzado con la antorcha de la razón y la conciencia a la conquista del cosmos y de las polis, esto es, de la naturaleza y la historia. Eso lo vio como un ascenso a una forma superior de humanidad. Ese salto era el progreso; un proceso relacionado con la idea de perfectibilidad humana, de avance, de movimiento y, ante todo, una idea alimentada por la creciente conquista de la naturaleza que parecía confirmar el optimismo frenético del hombre despegado del viejo Dios opresor y de la mentalidad feudal quietista. Desde entonces la idea de progreso invadió todas las regiones de la vida humana. Surgió la pretensión de dominar la naturaleza y la historia (...) (Pachón, 2010, p. 138)

En ese sentido, la categoría progreso, fue vista como un avance en las ciencias y tecnología; pero, también en el cambio en la vida social de un pueblo.

Lo importante para nuestro estudio, es que hemos notado que para estos tiempos (1920-1924), hubo una gran voluntad política para lograr realizar obras públicas y en una fecha emblemática como fue el Centenario de la Batalla de Ayacucho, cumplir 100 años, no era una fecha cualquiera, era la fecha del 9 de diciembre, en la que se recordaba la histórica Batalla de Ayacucho de 1824, donde dicha victoria ante los colonizadores españoles, vencieron los jefes y soldados del Ejército Unido Libertador y era hora que el Estado peruano, de más presupuesto para mejorar las vías de comunicación, arreglo

de templos, casonas, portales, y construcción de escuelas y colegios en la provincia de Huamanga. Sólo así, podemos ver que el ansiado progreso estaría identificado con la llegada del ferrocarril para Ayacucho, el cual no fue posible, porque para 1926 se lo llevó Huancavelica, siendo conocido actualmente como el “Tren Macho”; posteriormente los notables, intelectuales, periodistas y el propio clero, reclamaba que se construya una pista de aterrizaje para que llegue a la ciudad el avión, considerado un nuevo avance hacia la modernidad.

Juan Luis Orrego Penagos, dice que la “europeización de América latina se debió a la iniciativa de las élites locales, fuertemente impregnadas por el liberalismo atraídas por los adelantos técnicos y por el creciente poderío económico de Inglaterra y los Estados Unidos, y por los modos de vida, el PROGRESO intelectual y el refinamiento franceses. Al mismo tiempo, la aplicación de la técnica a la producción (máquina de vapor) y a las comunicaciones (navegación a vapor, ferrocarriles y telégrafo) hicieron posible la divulgación de la cultura europea. Periódicos, revistas especializadas, libros y compañías de teatro y de música llegaron en un menor tiempo a América Latina, cuyas élites, que consideraban a París el ombligo del mundo., se trasladaron con mayor frecuencia al Viejo Continente. Progresivamente se fue identificando a Europa como la cuna de todos los progresos y “europeo” se convirtió en sinónimo de “civilizado” (Orrego, 2005, p. 32).

Esta mirada del historiador Juan Orrego, nos hace reflexionar como la categoría progreso fue sinónimo de avance tecnológico, y para ese fin, era necesario, “imitar” los logros de los europeos y un elemento básico para lograrlo en todo el Perú, era a través de la educación. Donde se enseñaba dichos adelantos a través de los libros de historia, de sus personajes e inventores europeos, a la vez se exigía aprender para que en el futuro el niño (a) pueda contribuir al desarrollo económico de su país y de sus propios pueblos.

De ahí que muchos intelectuales de Huamanga, viajen a la ciudad de Lima, para estudiar la secundaria y la universidad, y lograr ser profesionales y volver para contribuir al progreso de su tierra. Como lo hicieron los doctores Pio Máximo Medina, Jesús Manuel Pozo, Alfredo Parra Carreño, Monseñor Fidel Oliva Escudero, Efraín Morote Best, entre 1922-1974, contribuyeron al desarrollo económico, político, social y cultural de Ayacucho.

Para comprender el ansiado progreso para Ayacucho, por ejemplo, Paul Gootenberg, manifestaba que “en el siglo XIX los ferrocarriles ciertamente eran el símbolo universal del progreso modernizador occidental, pero en el Perú neocolonial fueron otros significados los que prevalecieron. A los civilistas no les interesaba integrar una nación fragmentada o equilibrar los mercados doméstico para el crecimiento. En lugar de ello, esperaban ligar al Perú aún más estrechamente con los mercados e inversionistas extranjeros, a través de nuevos productos mineros y agrícolas. Los historiadores consideran que el plan estuvo condenado al fracaso desde el principio mismo” (Gootenberg, 1998, p. 25)

Nisbet, Robert, por ejemplo, dice:

La idea de progreso penetró en el siglo XX con la plenitud de sus fuerzas. Tanto entre los industriales como entre los pequeños comerciantes, la idea de progreso mostró durante las tres primeras décadas del siglo toda la vitalidad y el empuje que había tenido encontraron que la fe en el progreso conservaba la misma fuerza que había tenido diez años antes, cuándo Estados Unidos estaba en plena prosperidad. (Nisbet, 1986, p. 24)

Y en realidad fue así, en el Perú la idea de progreso fue avanzando lentamente, pero, en la época del gobierno del presidente Augusto B. Leguía, esto se materializó, porque, así como se manifestaba que debería el Perú ser moderno, se comenzó el proceso de modernización de nuestro territorio; en ese sentido, el progreso de la “patria nueva” como se denominaba el gobierno de Leguía, consistía en mejoramiento de las vías de comunicación, agua y desagüe, construcción de viviendas, escuelas, colegios, puentes, refacción de templos, de los propios caminos y sobre todo enfocarse en que el ferrocarril llegue a todo pueblo del Perú y junto a él, el avión comercial.

En ese sentido, con la inauguración del aeropuerto comercial, no sólo se logró la modernización del departamento; sino que con ello el bienestar del ciudadano de Ayacucho, pudieron viajar más rápidamente a la ciudad de Lima.

Todos estos logros de modernización se dieron durante el gobierno de Augusto B. Leguía (1919-1929) y el gobierno del General Juan Velasco Alvarado (1968-1974). Desde estos años Ayacucho, paso de una ciudad tradicional a una ciudad moderna,

gracias a la mejora de su infraestructura y al mejoramiento de la propia ciudad de Ayacucho.

Según, el antropólogo Jeffrey Gamarra, el llamado progreso “enarbolado tan ardorosamente por la élite regional y sus ideas de progreso se llevaron a la práctica a través de la modernización leguista mediante las políticas de desarrollo vial de los años 20” (Gamarra, 1992, p. 112). En este sentido, “la modernidad sufrió transformaciones de acuerdo a los intereses de los distintos sectores étnicos-sociales” (Gamarra, 1992, p. 113).

A pesar de todo, el historiador, Nolberto Rojas, dice que “la región aparecía rezagada frente a la dinámica y los cambios ocurridos en las sociedades con elementos predominantes del sistema capitalista que entendía la historia como progreso y un modelo a seguir” (Rojas, 2010, p. 8). Yo creo, que esta se dio desde 1924 hasta mediados del siglo XX, fue el inicio de ese proceso de modernización, que posteriormente, dinamiza la economía de la ciudad de Ayacucho, con la carretera y la llegada de aerolíneas comerciales.

¿Progreso es sinónimo de modernización a inicios del siglo XX en el Perú? Sí, porque a inicios del siglo XX, “progreso” fue sinónimo de “modernización”, entendido como un proceso de evolución lineal que llevaba al país de su estado “tradicional” a uno “moderno”. Esta modernización se asociaba con la industrialización, urbanización y adopción de tecnologías que el Perú no tenía. Además, esto tuvo un impacto en la sociedad ayacuchana, donde estos cambios beneficiaron a los ciudadanos, porque tuvieron empleo, el cual beneficio a sus familias e indirectamente al avance del desarrollo del departamento.

En conclusión, la modernización fue un proceso de transformaciones económicas, políticas y sociales adaptadas a las nuevas realidades de las ciudades, donde se impulsó una mejora en la infraestructura (como carreteras, puentes, aeropuertos y servicios básicos) de las ciudades.

3.3. Élite y poder, como categoría histórica.

Otro de los temas que se utiliza como categoría, durante parte del siglo XX, fue el “poder”, que, según Nolberto Bobbio, designa “la capacidad o posibilidad de obrar, de producir efectos y puede ser referida tanto a individuos o grupos humanos (...) el poder se precisa en la capacidad del hombre para determinar la conducta del hombre: es poder social, la capacidad de un gobierno de impartir órdenes a los ciudadanos” (Bobbio, 1993, p. 1190). Entonces, el poder en primer lugar lo tendría el Estado y sus gobernantes, como también la élite dominante. El poder es algo que se obtiene a través de diversos mecanismos, uno de ellos es las elecciones para ejercer cargos públicos.

Esto nos conlleva a preguntarme **¿Qué es el poder local?** Vendría hacer la capacidad de los gobiernos locales para tomar decisiones y actuar en beneficio de sus comunidades, dentro de un territorio específico y limitado por factores sociales, económicos, culturales y políticos.

Para Salvador Orlando Alfaro, “el poder local, visto genéricamente como la capacidad de manejar recursos en función de un interés dado, lleva al estudio de órganos e instituciones locales encargados de la gestión de su territorio” (Alfaro, 2000, p. 43). Es decir, que el poder local lo tienen los prefectos y alcaldes de un determinado tiempo o época, en nuestro caso desde 1924 hacia adelante, donde quienes ejercen dicho poder político en Ayacucho, son los grupos sociales compuestos por los funcionarios, administrativos y empleados de las instituciones públicas, teniendo una relación de adhesión ante la clase dominante, que son las autoridades locales en el municipio y la prefectura, especialmente en la ciudad de Ayacucho.

El uso de la categoría “élite” ha sido considerado con frecuencia por diversos intelectuales a nivel mundial. En lo que respecta a nuestro Perú, su uso ha sido frecuente. En conclusión, élite lo conformarían los prefectos, alcaldes, notables (hacendados, sacerdotes, periodistas, comerciantes locales y extranjeros, etc) de la ciudad de Ayacucho, en el contexto de nuestro estudio (1924-1974).

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

CAPÍTULO 1

EL PROCESO DE MODERNIZACIÓN DURANTE EL GOBIERNO DE AUGUSTO B. LEGUÍA. 1919-1929.

¿Qué entendió Leguía por progreso? El progreso se refiere al asunto material, es decir, a las obras públicas llevadas en el Oncenio y eso fue “usado por el Gobierno como medio publicitario y promotor de su gestión y se manifestó en un conjunto de obras públicas que buscaban convertirse en la mejor expresión de dicho progreso. El gobierno se presentaba, así como útil y necesario, y esto justificaba o legitimaba su permanencia en el poder. El afán de poder hacer visible al progreso y usarlo como propaganda, tenía la intención de promover en la población la necesidad de reelegir a Leguía (...) Leguía buscó el desarrollo integral propio de un estadista, y el primer paso para lograrlo era llevar a cabo el progreso material. (Orrego, 2014, p. 46).

1.1. Un Oncenio con modernidad. Una mirada al gobierno de Leguía.

Al llegar al año de 1919, Augusto B. Leguía, realiza una campaña electoral y denominada a su gobierno como “Patria Nueva”, para diferenciarse de los partidos “tradicionales”. Según, Ricardo Portocarrero, durante el gobierno de Leguía se da la “modernización urbana. Se construyen las primeras avenidas anchas, se establecen como lugares céntricos para los paseos de la aristocracia limeña el jirón de la Unión y el Paseo Colón, modifican los criterios religiosos. La vida cotidiana empieza, a través de esa modernización inicial, a minar la mentalidad de la época” (Portocarrero, 1996, p. 16).

El gobierno de Leguía “representó la aparición de nuevos grupos e intereses locales, empresariales, burocráticos, profesionales y estudiantiles, que habían dado origen a las clases medias urbanas. Pensaba que eran estos nuevos grupos y no la Oligarquía exportadora, quienes estaban llamados a MODERNIZAR el país” (Contreras, 2018, p. 260).

Durante su gobierno, se dio la Ley de Conscripción Vial de 1920, por la que todos los hombres de 18 a 60 años estaban obligados a trabajar gratuitamente doce días al año en la construcción de carreteras” (Cotler, 1988, p. 189). Con dicha ley se abrieron nuevas carreteras en el Perú, en el caso de Ayacucho, se dio en 1922-1924, para lograr que se inaugure la carretera “La Mejorada” a Huancayo.

Para modernizar el país, el presidente Leguía, había manifestado “mi plan vial comprende: la dos grandes arterias tendidas de norte a sur, a través de la costa y de la sierra; los caminos de penetración a la sierra y a la montaña y los numerosos ramales destinados a conectar los pueblos más pequeños con los cuatro puntos cardinales de nuestro territorio” (Burga & Lossio, 2021, p. 87).

La modernización en el gobierno de Leguía, se concentró más en la costa que en la sierra, en el caso de Ayacucho, se estuvo que esperar la fiesta centenaria para que el mandatario pueda realizar obras públicas. En ese sentido, el “proceso de modernización se concentró en la costa, con inversión en máquinas, infraestructura vial-ferrocarriles, carreteras-e hidráulica, expresada en obras de regadío; también algunas minas en la sierra se tecnificaron” (Mannarelli & Zegarra, 2021, p. 161).

Su misión del presidente Leguía, era “su preocupación de urbanizar, construir caminos e irrigar tierras eriazas” (Burga & Flores, 1981p. 135). Leguía, “forjó su poder (...) en la fuerza avasalladora del dinero. Las obras públicas urbanas, se hicieron encubriendo la

corrupción y los manejos oscuros de los nuevos ricos” (Burga & Flores, 1981, p. 136). Y esto es confirmado por el historiador Alfonso Quiroz, al manifestar:

Los masivos préstamos de la banca estadounidense financiaron obras públicas asignadas a contratistas norteamericanos: el monopolio de las obras urbanas y de salubridad por la Foundation Company, la construcción de carreteras y puertos y los proyectos de irrigación (...) estos préstamos, privilegios y monopolios causaron críticas por parte de otras compañías y representantes extranjeros, en los que generó suspicacias el impacto de la “insaciable codicia y yanqui” para la soberanía del Perú.

Las suntuosas celebraciones por el centenario de la independencia acarrearón gastos excesivos y derroche de fondos públicos a gran escala, no obstante, la caída de los precios de las exportaciones en 1921. Se erigieron nuevos edificios públicos y monumentos patrióticos. (Quiroz, 2016, p. 229)

A costa del erario nacional, es decir, del impuesto de todos los peruanos, sin remediar que estos traerían pobreza a largo plazo. Eso no le interesó al gobierno de Leguía, sino era que su “Patria Nueva” y su proyecto modernizador, tenía que llevarse a cabo, a toda costa.

En ese sentido, la “denominación de Patria Nueva no era un simple eslogan, era la médula de un ideal que definía el proyecto progresista más ambicioso planteado hasta ese momento. Lamentablemente, en la práctica, no fue ni la sombra de un ideario nacional. El oncenio, desde sus inicios, estuvo contaminado de autoritarismo y corrupción” (Infante, 2024, p. 117).

Lo importante, para nuestro tema de investigación, es que en el Oncenio de Leguía, se van a dar dos hechos básicos, el Centenario de la Independencia del Perú (1821-1921) y el Centenario de la Batalla de Ayacucho (1824-1924); es decir, dos fechas e hitos históricos, que deberían traer la ansiada “modernización” para el Perú, dos fechas donde la sociedad y élite, debería reclamar obras públicas tanto en Lima y como en Ayacucho, ya que cualquier país, como el Perú, no cumplía todos los días un Centenario, y mucho menos una ciudad, como la de Ayacucho; entonces, se justificaba, que la élite huamanguina, pida mejorar la infraestructura de la ciudad y del mismo departamento.

1.2. La idea de progreso en la “Patria Nueva”.

¿Qué entendió Leguía por progreso? El progreso se refiere al asunto material, es decir, a las obras públicas levadas a cabo en el Oncenio y eso fue “usado por el Gobierno como medio publicitario y promotor de su gestión y se manifestó en un conjunto de obras públicas que buscaban convertirse en la mejor expresión de dicho progreso. El gobierno se presentaba, así como útil y necesario, y esto justificaba o legitimaba su permanencia en el poder. El afán de poder hacer visible al progreso y usarlo como propaganda, tenía la intención de promover en la población la necesidad de reelegir a Leguía (...) Leguía buscó el desarrollo integral propio de un estadista, y el primer paso para lograrlo era llevar a cabo el progreso material” (Orrego, 2014, p. 46).

En Ayacucho de la década de 1920 de este siglo, la “modernización de las redes viales era una alternativa de salida y progreso al estancamiento y aislamiento de este sector del departamento. La posibilidad de progresar tanto para las elites de la urbe, los pueblos campesinos y las haciendas, era un deseo que probaron sobradamente con sus actos frente al cumplimiento de la ley de conscripción vial” (Meza, 1999, p. 118).

Según, Adriano Araujo, para “reapertura las nuevas construcciones de los caminos carreteros a las ciudades, distritos, pueblos y el paso por las grandes haciendas” (Araujo, 1982, p. 31) era necesario la ley de conscripción vial que dio el gobierno de Leguía.

En Ayacucho la junta vial de la provincia de Huamanga, estuvo integrada por: “Presidente: Alcalde Dr. Arístides Guillén Valdivia; miembros: Dr. Humberto Giles Ortega, Dr. Justiniano Vidal y el jefe militar provincial” (Araujo, 1982, p. 36). Los que trabajaban eran mayormente los indígenas, así el gobierno de Leguía deseaba la modernización; iban los arrieros, estudiantes, empleados, comerciantes, obrero, agricultor, etc. quienes cumplía dicha labor.

Con la “construcción vial, como parte del proyecto modernizador en la sierra y, que supuestamente buscaba, en este caso, integrar el departamento de Ayacucho, se tradujo en los hechos en la ruptura de los ejes de integración regional. Por un lado, la articulación de Ayacucho y Huanta fue rota con la construcción de la carretera que unió el valle del Mantaro (...) pero también afectó la estructura económica tradicional de la región. Con la famosa “Ley de Conscripción Vial” y el trabajo compulsivo que está

significaba, debilitó y puso en peligro la supervivencia de la economía campesina” (Gamarra, 1992, p. 47).

En realidad, el gobierno del presidente Augusto B. Leguía “elaboró un proyecto de modernización del estado y del país y lo aplicó en los once años que permaneció en el poder. (...) La construcción del “Estado moderno” asintió la creación de nuevas instituciones” (Pereyra, 2000, p. 29); en ese sentido, la conscripción vial funcionó como un aliciente perfecto para dicho proyecto y así fue, donde se obligaba a los peruanos a trabajar en las carreteras, construcción de escuelas, puentes, etc.

La modernización como un concepto tecnológico, se acentuó en el gobierno de Leguía y fomentó el transporte y la urbanización, la cual se aceleró entre 1924-1929; en otras palabras, “la modernización no es solo un cambio en las estructuras económicas sino también un cambio en la mentalidad colectiva de los distintos grupos sociales” (Langa, 1994, p. 64). Así Leguía inyectó ese cambio de modernización a través de las obras públicas en el Perú.

1.3. Cielo azul, nubes oscuras: la seducción de la aviación como modernización en el Perú.

¿Cómo fue el inicio de la aviación en el Perú? Fue durante la Primera Guerra Mundial, la que “impulso verdaderamente el desarrollo de la aviación. Los campos aéreos provisionales detrás de los frentes de batalla los que formaron la imagen de un campo aéreo, constituido por aéreas cubiertas de yerba, que podía tener forma circular, con una pequeña inclinación hacia abajo. Esta característica, le permite al piloto de la aeronave despegar con viento en contra. El nacimiento del tráfico civil y comercial fue una consecuencia esperable del desarrollo de la aviación. En los inicios, las primeras compañías aéreas eran una suerte de “inquilinas” de las pistas militares” (Marenco, 2010, p. 57). Así nació la aviación y que más tarde llegaría al Perú.

Perla Baca, al realizar una breve reseña de la aviación del Perú, dice que “el **2 diciembre de 1915, un avión** apareció por primera vez en las maniobras de la guarnición de Lima, alrededor de Chilca, localidad ubicada al sur de nuestra capital. Su piloto era el Capitán Juan O’Connor, licenciado en Francia. El vuelo se realizó sin novedad” (Baca, 2018, p. 82). En 1920 llegaron al Perú los “primeros aviones de mar (bote-volador) traídos por la Peruvian Corp. en representación de la firma comercial Handley Page. Estos fueron armados en Ancón por mecánicos y pilotos enviados por dicha casa. Las máquinas fueron bautizadas con los nombres Huanay y Patillo y su primera demostración la hicieron el 8 de febrero de 1920. El “Huanay” llevaba como

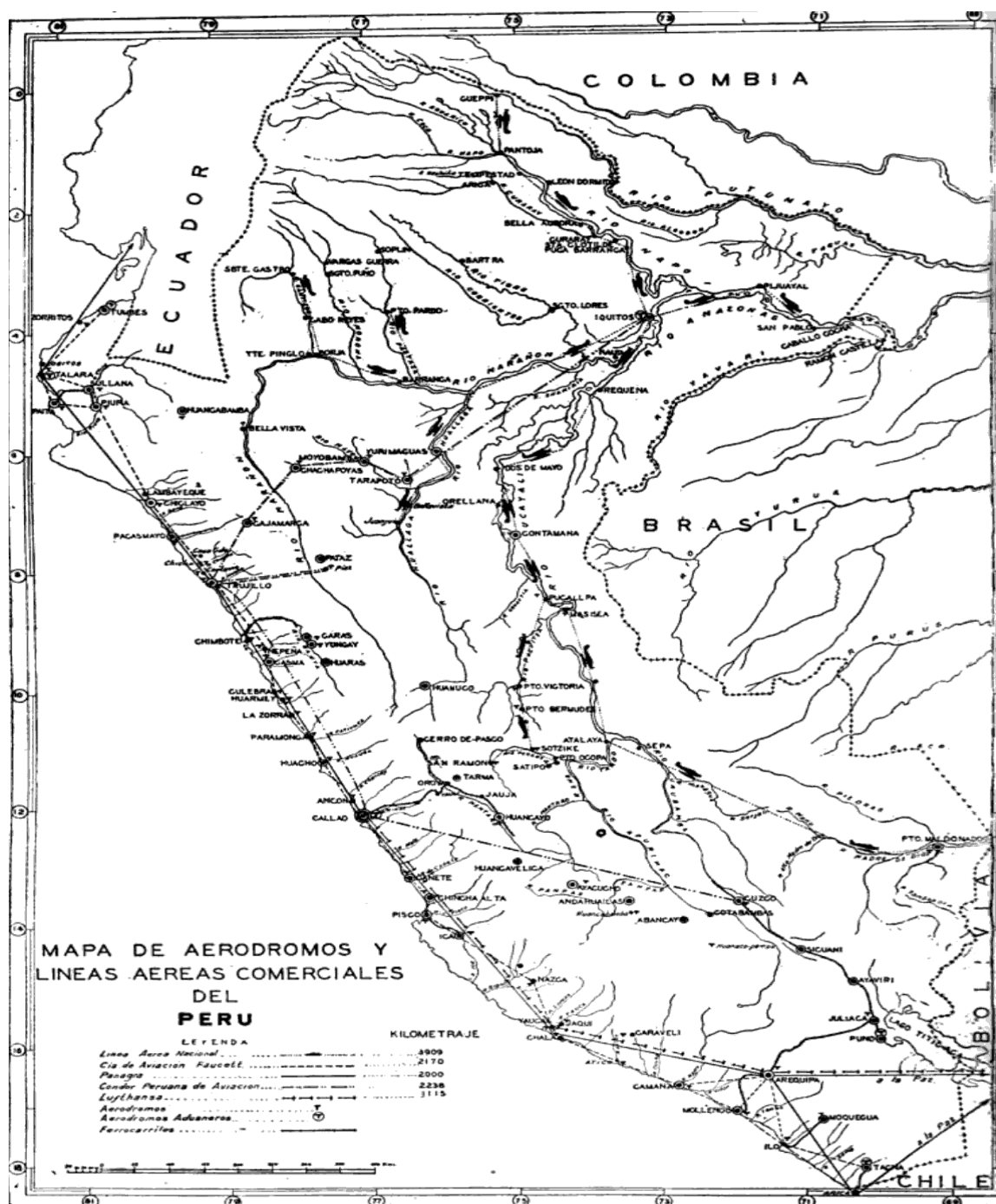
pasajero al presidente Leguía y el Patillo tenía como pasajera a la señora Cooper, primera mujer que se hizo a los aires en el Perú en un bote-volador” (Baca, 2018, p. 82).

Elmer Faucett efectuó en setiembre y octubre de 1922 el *raid* Lima-Chiclayo-Iquitos; en este último trayecto demoró seis horas. Aterrizó, a causa de una tempestad, en una isla del río Tigre, a unas seis horas de navegación fluvial del puerto indicado. Así cumplió el programa esbozado por Moore y Lecca (...) El piloto norteamericano Elmer J. Faucett (quien ya entre 1921 y 1925 fundara “Aerolíneas” primera compañía de aviación) inició en 1928 con un solo avión Curtiss su empresa para el transporte de pasajeros, correspondencia y carga en el país. La autorización para que estableciera un servicio de correspondencia, carga y pasajeros a lo largo de la costa peruana y los valles costaneros le fue concedida el 4 de junio de 1928 y el primero a Arequipa el 12 de octubre del mismo año. Esta empresa desarrolló considerablemente sus operaciones en el curso de los años. Para divulgar el nuevo medio de transporte que había surgido y para hacer perder al miedo a los futuros pasajeros, Faucett inauguró un servicio de vuelos colectivos sobre Lima y otras ciudades y cobró en ellos una libra, o sea 10 soles, por media hora de vuelo. Dícese que perdió dinero en esta actividad; pero aumentó el número de los aficionados a viajar por el aire” (Basadre, 2014, 213-221).

Como dice Wille Hiatt, “la maravillosa aparición de los aviones en los cielos de Lima generó una emoción incomparable en la vida moderna peruana durante los primeros años del Oncenio de Augusto B. Leguía (1919-1930). Miles de limeños salían a las calles para ver las últimas pruebas de lo que un observador llamó “las elegantes navecillas, que semejaban grandes aves fantásticas”. (...) la fascinación por la aviación ocultó graves dificultades de una iniciativa que requería tanto experiencia técnica como recursos económicos para implantar un programa aéreo nacional” (Hiatt, 2018, p. 83).

La “modernización impuesta, no implicó en ningún momento una alianza regional frente al poder central; Ayacucho fue en esos años, y en cierto modo lo es aún hoy, una sociedad donde las distancias étnicas y sociales eran muy marcadas. La modernidad surgida en este período expresa precisamente estas divisiones y por lo mismo aparece como fragmentaria y contradictoria” (Gamarra, 1992, pp. 105-106).

Muy cierto, pero a pesar de esto el presidente Leguía deseaba que las aerolíneas llegaran no sólo a la costa sino también a la sierra del Perú.



MAPA DE AERODROMOS Y LINEAS COMERCIALES DEL PERÚ. Revista "Aviación" del 31 de agosto de 1939. p. 120. N°44, donde se observa el aeródromo de Ayacucho.

CAPÍTULO 2

UNA MIRADA A LA LENTA MODERNIZACIÓN DE LA CIUDAD DE AYACUCHO. 1918- 1924.

En Ayacucho, hoy ciudad pequeña, tienen calles relativamente anchas comparándolas con las habituales de nuestras serranías y de todas las poblaciones viejas. Hay bastantes desniveles en su plano, que, sumados a pavimento primitivo, hacen fatigosos la marcha. Las casas son amplias, de tipo colonial de dos pisos (...) muy deterioradas; abundan las casonas ruinosas y amenazando caer; esta decadencia de la histórica Huamanga la explica su situación tan alejada de los CENTROS VITALES MODERNOS DEL PERÚ. (Bedward, 1925, p. 15)

2.1. Breve reseña de la ciudad de Ayacucho. 1900-1924.

Para las primeras décadas del siglo XX, “la ciudad ya no ostentaba el esplendor alcanzado durante la época colonial. Por el contrario, se la describía como: “histórica, inmutable en costumbres y de espaldas a la vida moderna”, “las casas antiguas son de una arquitectura nobilísima, zaguanes, muros anchos, fuertes soportales [...] se mantiene así, quizá como en ninguna otra ciudad del Perú, el ambiente exterior de los días de la colonia”. Los contornos de la ciudad no habían cambiado desde la época de la colonia. En 1908, un funcionario municipal estimaba que la población de la ciudad era: “poco densa, de 12,000 habitantes, distribuida en un área de 4 km”. Para 1912, calculó 16,000 habitantes. La distribución espacial de la población seguía el patrón heredado de la época colonial, reflejando la estratificación social de la sociedad. El centro de la ciudad estaba reservado para la élite, compuesta por miembros de familias señoriales y representantes locales del poder estatal. En cambio, los barrios periféricos, ubicados al norte y al sur de la ciudad, eran predominantemente habitados por artesanos, comerciantes y arrieros mestizos, descendientes de indígenas que se habían establecido en el ámbito urbano durante la colonia. Las relaciones entre la élite y la población de los barrios periféricos eran, en general, puramente económicas y la dominación de la primera estaba bien establecida. A pesar de la división descrita, todos sus miembros se consideraban y eran reconocidos como huamanguinos, en clara oposición a los habitantes de las zonas rurales de la región, a quienes veían con desprecio” (Rojas, 2025, pp. 3-4).

José Ruíz Fowler, manifiesta que

Al ingresar al recinto urbano, va encontrando a cada paso edificios ruinosos, cuyos muros cubren plantas espinosas, cactus y trepadoras (...) casas solariegas con puertas de calle con claveteaduras de cobre, con amplios patios y arcadas de piedra, semejantes a conventos. (...) En la plaza principal, muy amplia y con artístico fuentes de bronce, rodeada de jardines y cómodos asientos, se destaca en primer lugar la Catedral, de estilo mozarábe; a su izquierda el local de la Corte de Justicia, y a su derecha la Municipalidad. Los otros tres lados de la plaza lo forman portales, en cuyas diminutas tiendas se concentra el comercio. A la espalda de la catedral se contempla todavía en ruinas muros de grandes piedras, resto de construcciones incaicas” (Ruíz, 1924, p. 162).

Para el historiador, José María Vásquez, el “aspecto de la ciudad de Ayacucho en 1920, estaban las instituciones más representativas del departamento: Municipalidad, Prefectura, Subprefectura, Comisaria de Gendarmes, Universidad, los templos cristianos, etc. y son estas las que hace que muchos mestizos se vuelquen a dicha urbe para ir en busca de prosperidad” (Vásquez, 2022, p. 112). Esto quiere decir, que la ciudad era como un “eje de atracción”, porque aquí se encontraba concentrado el poder regional. Además, es donde se podría obtener progreso y salir de la “pobreza”, de quienes venían del campo a la ciudad.

En este lapso, la prefectura “institución de mayor poder en el departamento se utilizaba para corresponder los favores políticos del gobierno de turno, para premiar los apoyos y fortalecer las relaciones entre el poder central y departamental, siendo los miembros del poder local, quienes tenían el acceso al control. (...) las prefecturas y los distritos las gobernaciones ostentaban el mayor poder en su jurisdicción (...) la conducción política se caracterizó por el centralismo limeño, en la que los grupos de poder sirvieron de intermediarios del poder central con la población” (Rojas, 2010, p. 35).

Así, la ciudad de Ayacucho, fue la atracción de lograr la modernización; en ella se daban conflictos sociales, como “la revuelta de setiembre de 1917, que se origina por la propuesta de reemplazar las monedas de plata por el billete fiscal; por otro lado, también se dio la movilización urbana de 1922, que ocasiona varios muertos” (González, 1995, p. 122). Estas “revueltas son alzamientos de corta duración espontáneos, no responden a planes previos, se restringen a un pequeño espacio geográfico específico” (Pereyra, 2000, p. 94).

Una ciudad como Ayacucho, era vista como:

Polvorienta, con calles angostas y con unas cuantas cuadras alrededor; se aspiraba el “aire colonial” a través de sus portales, templos y casonas, porque no contaba con fluido eléctrico. La población se alumbraba con mecheros a kerosene en sus casas, no había agua potable ni desagüe; el agua se obtenía de las pilas ubicadas en las esquinas de las principales calles de la ciudad. (...)

Desde 1915, se dieron los primeros pasos hacia una pequeña “modernización” con la llegada del fluido eléctrico que iluminó algunos espacios públicos, como los portales y los jirones “9 de diciembre”, “Grau”, “Merced”, “Santo Domingo”. Esta iluminación cambió la vida cotidiana de las familias huamanguinas: los niños podían quedar jugando hasta más tarde, los jóvenes se reunían en

las esquinas de los portales, y otras familias disfrutaban viendo a sus hijos hacer las tareas escolares. Los adultos paseaban por la Plaza Mayor y las principales avenidas, las festividades, como el carnaval, Semana Santa, fiestas patrias navidad, se prolongaron, trayendo los cambios positivos para los pobladores del terruño como era el Cercado de Huamanga. (Vásquez, 2024, pp. 31-34)

Ayacucho, como ciudad, no era la mejor en lo referente a modernidad urbana como Lima que había sido modernizada en el Centenario de la Independencia del Perú, se esperaba que la urbe sea modernizada para el Centenario de la Batalla de Ayacucho; para esto, la élite huamanguina, conforme el Comité denominado Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho, para 1918.

El antropólogo Enrique González Carré, en su libro “La ciudad de Huamanga. Espacio, historia y cultura”, nos acerca a conocer cómo se dio la lenta modernización de Huamanga durante el siglo XX, donde menciona los diversos oficios que existían al iniciar dicho siglo. Su enfoque cualitativo versa sobre el oficio de abogados, al cual dice que se le conocía como “picapleitos” para lograr los litigios. A inicios de este siglo, “la región de Ayacucho no disponía de ningún producto de exportación significativo que impulsara la concentración de tierras. La prueba es que existían más haciendas en los alrededores de Huamanga” (González, 1995, p. 116). Para 1901, había desarticulación con las provincias del sur, tradicionalmente abastecedoras de ganado, lo que ocasionó reclamos de los vecinos de Carmen Alto y San Juan Bautista, por ellos se dedicaban a la actividad de la carne y si había decadencia eso los perjudicaba.

Para 1905, se formará la sociedad anónima de capitales huamanguinos con el deseo de construir un local para el mercado de abastos, a pesar de una gran resistencia de las llamadas vivanderas. Este mercado, en su:

Construcción no sólo ocasionó desorden en las vivanderas que tenían que ser trasladadas a la Plaza Mayor, luego al cuartel de Santa Catalina, sino que se logró terminarlo el año de 1906, donde funciono el mercado de abastos. (Vásquez, 2006, p. 36-37)

Quizás para su época no corresponda a una “modernización”, como los intelectuales manejan dicha categoría; pero, era lo más “moderno” que tuvo la ciudad por estos tiempos. Pero, una obra que también fue considerada parte de la lenta modernización de la ciudad, fue cuando “una familia de origen italiano construirá, en 1914, la planta de

alumbrado eléctrico que proveerá de luz a la ciudad hasta mediados de siglo” (González, 1995, p. 122).

En este sentido, tanto la municipalidad de Huamanga como la empresa de los hermanos Martinelli, “dieron a conocer el monto de capital de 800 soles para la formalización del contrato de luz eléctrica en abril de 1911” (Sulca, 2004, p. 58). Desde todo punto de vista, como dice Eleuterio Sulca, fue parte de ese proceso de modernización inicial que Ayacucho necesitaba para su progreso y bienestar de la sociedad.

Durante las primeras décadas del siglo XX, la ciudad de Ayacucho “aún no se separaba del ámbito rural. En las calles de la ciudad era usual cruzarse con el ganado vacuno, cerdos, caballos o viendo a los pobladores bañando a sus caballos con el agua de las acequias que circulaba por la ciudad capital o el agua que salía de los pilones” (Vásquez, 2022, p. 114). Y esto ocurría porque aún no existía conciencia de “higiene” y muchos que vivían en la ciudad-sobre todo indígenas que habían migrado-no tenían el hábito de la limpieza o la costumbre de la “decencia”; en ese sentido eran los notables de la ciudad, los que protestaban conjuntamente con las autoridades políticas, sobre estas actividades públicas.

En realidad “la ciudad de Ayacucho era una sociedad conservadora y con una cultura de bajo nivel, donde la educación aún era pésima y con hábitos antihigiénicos” (Vásquez, 2022, p. 114). Son muchos historiadores que coinciden en este asunto de cómo era la sociedad a inicios del siglo XX. Barrios como Carmen Alto, San Juan Bautista, Santa Ana, Conchopata, Magdalena, etc. Tenían costumbres ancestrales; es decir, que el proceso de modernización aún no estaba vigente y las pequeñas obras públicas no eran una prioridad.

En el espacio local y “la economía fue modificándose a partir del dinamismo comercial de los circuitos mercantiles, que en forma paulatina iban configurando el mercado interno de la región. Asimismo, en el espacio regional del norte, formado por las provincias de Huanta y San Miguel, la economía se encontraba sustentada con la producción mercantil y demanda interna significativa de los siguientes productos: coca, azúcar y el trigo serán productos que animarán los circuitos comerciales. Por otra parte, la economía de las provincias sureñas, se encienden activadas con la producción de ganado a pie y fibras. En general la economía regional logra articularse a partir de pequeñas economías, sobre la base el comercio de ganadería de lanas, de aguardiente de caña y hoja de coca, teniendo efectos inmediatos en la población urbana. Los gremios y artesanos en la ciudad, son los beneficiarios directos, por cuanto desarrollan una actividad economía mercantil” (Gutiérrez, 1997, p. 11).

Al ingresar a la tercera década del siglo XX, Ayacucho, como departamento, enfrenta “los retos de la **modernización estatal** y capitalista, pero su escaso capital y la centralidad rentista y tradicional de los propietarios agrarios, se convirtieron en trabas de su modernización y siguió por el camino de la fragmentación y decadencia” (Rojas, 2010, p. 16). Claro está que, con estas trabas de una sociedad conservadora, Ayacucho, a pesar de haber hecho algunas obras públicas en el Centenario de la Batalla de Ayacucho en 1924, no logro la modernización anhelada, por la comunidad de notables; pero, si la inicio.

Otro de los asuntos, es la migración de extranjeros que llegaron a nuestra región: italianos, turcos, japoneses, etc. quienes se instalan como comerciantes, especialmente en la ciudad de Ayacucho; quienes, poco a poco, lograran integrarse la comunidad de notables e impulsar el progreso y desarrollo de Ayacucho.

2.2. Poder local como eje de transformación en la ciudad de Ayacucho.

Dentro de la ciudad de Ayacucho, el poder político local estaba en manos de los prefectos, subprefecto, alcaldes y gobernadores. Y como en toda sociedad existen “grupos separados por diferencias económicas, sociales, raciales y culturales. La clase dominante económica, social y culturalmente llamada para muchos como “élite”, “aristocracia”, “burguesía”, o “comunidad de notables”, estaba conformada por terratenientes, hacendados, sacerdotes, comerciantes extranjeros y regionales, militares, periodistas, etc. quienes ostentaban prestigio social, gracias a sus alianzas matrimoniales y su educación” (Vásquez, 2022, pp. 47 y 52).

El poder político, entonces quedaba en la burocracia que el Estado peruano implementó en la región ayacuchana “en la década del veinte o treinta, el poder político se encontraba sustentada en el Senador Pio Máximo Medina, Obispo Fidel Oliva Escudero y el prefecto Isidoro Elías” (Gutiérrez, 1997, p. 12). Como se puede leer, dichos personajes son parte de quienes estuvieron en la celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho. La “función de estos poderes locales es “mediar” entre el poder central y los grupos o clases deprimidos en una zona particular; es decir la concentración y control del poder político es a través de un conjunto de mecanismos, que sirve para fortalecer el ejercicio político de una autoridad determinada,” (Gutiérrez, 1997, p. 12).

Según, el historiador Nelson Pereyra, en Ayacucho, para 1920, surgió un tipo de hacendado ilustrado interesado en el progreso, un lector empedernido...pero, incapaz de armonizar el cambio tecnológico...los famosos gamonales, integrantes de la sociedad local (...) formaron un grupo bastante heterogéneo” (Pereyra, 2000, p. 16). Si bien el término “hacienda” fue usado por los españoles poco después de su llegada para

aludir a la acumulación de tierras y bienes que poseía una persona, evidentemente no coincide con lo que se entendió después con ese nombre. Lo que definió como “hacienda, a una propiedad agrícola fue el sistema de producción que se llevó a cabo en ella, que tenía que ver con el número de trabajadores, su jerarquía y especialización, la finalidad de la producción y sus encadenamientos con el mercado local o regional, es decir, la compleja organización del trabajo con que contaba una unidad productiva” (Ponce, 2010, p. 54), Entonces, el hacendado es el que criaba ganado y los vendía al mercado local.

Este personaje tenía el poder en la zona rural; pero, también mucha influencia con el poder en la ciudad de Ayacucho, quienes a través de sus negocios podían relacionarse con el prefecto, subprefecto o con el propio alcalde de Huamanga.

Durante la segunda década del siglo XX, la ciudad de Ayacucho, aún se encuentra en un gran olvido, sin carreteras, sin agua potable, salvo de pilas y pilones, y atrasada culturalmente; en lo referente a la educación:

Apenas tienen un Colegio mal dotado, donde reciben una educación deficiente y unas cuantas escuelas que no están en mejores condiciones (...) la ciudad se despuebla porque sus hijos emigran...esto es la ciudad de Ayacucho” (Vásquez, 2022, p. 102)

Esta cita confirma como estaba la educación escolar en la ciudad de Ayacucho para 1901. Dos colegios nacionales: “San Ramón (Hoy Mariscal Cáceres)” y “Las Educandas: Nuestra Señora de las Mercedes”, y unas cuantas escuelas, en Santa Ana, Carmen Alto, San Juan Bautista, etc. y la circulación de algunos periódicos locales, como “El Estandarte Católico”, “La República”, “El Debate”, etc.

En este contexto, aún existía la “explotación del campesinado, la servidumbre, la usurpación de tierras (...) mientras la situación de la ciudad se venía desarrollando lentamente la producción artesanal. Los principales centros de producción artesanal seguían las mismas zonas que se habían identificado (...) Santa Ana, productora de tejidos, Tenería, de pieles, Magdalena, Carmen Alto y San Juan Bautista, concentraban a comerciantes viajeros (arrieros), quienes a lomo de vestía transportaban productos agrícolas de la región a Pisco, Ica y Lima, de donde a su vez traerían productos manufacturados, mercancías novedosas de gran demanda” (Aliaga & Zevallos, 1976, pp. 36-37).

Para 1920, el poder central del departamento reflejado en las figuras del Dr. Pio Max Medina, Manuel Jesús Pozo, Monseñor Dr. Fidel Oliva Escudero, Humberto Giles

Ortega, Rafael Velarde Álvarez, todos ellos con gran prestigio social dentro y fuera de Ayacucho, eran los que ejercían el poder, entre otros; pero, quizás, estos sean lo más representativos hasta muy entrado 1924. Es necesario comprender que la “élite local en Ayacucho, trató de mantener su legitimidad e identidad, mediante la producción y reproducción de mecanismos culturales y simbólicos, ya sean en eventos, reuniones, veladas, con publicaciones de libros y en conmemoraciones públicas, etc. la función de todas estas prácticas era obtener legitimidad” frente al estado, la población y fortalecer lazos como grupo. Un ejemplo típico, fueron los clubes o veladas que se formaron por diversos motivos, por el 28 de julio, por un aniversario de la ciudad de Huamanga, por el Centenario de la Batalla de Ayacucho. En estas veladas el poder local “fijaba” y “reflejaba” constantemente sus identidades y su posición como grupo de poder” (Quicaño, 2016, p. 38-39).

En cierta manera, buscan legitimarse a la mirada de la sociedad, para seguir manteniendo el poder; es decir, mantener sus cargos, de alcalde, prefecto o subprefecto. Una realidad obvia, que se refleja en los diversos documentos de archivo y de artículos periodísticos de la época; un ejemplo, de lo que manifiesto, fue el periódico “La Abeja”, que está a favor, abiertamente, a la reelección del presidente Augusto B. Leguía, para un segundo mandato de 1924 a 1928.

Sólo para poner otro ejemplo, de la relación entre poder local y el Estado peruano, fue lo que un regidor dijo:

El Dr. Parra, dice que no importa que ese consejo sea NOMBRADO POR EL GOBIERNO, porque en su concepto la elección indirecta es la más válida que la directa, porque es una entidad representativa del pueblo; y por lo mismo, está y debe estar en íntimo contacto con él. (Aray. Sección municipalidad. Libro de actas de sesiones del 20 de febrero de 1935. Legajo N° 28)

En realidad, existen una serie de mecanismos, pero, esto es lo más directo en la elección a un cargo público. En la sección prefectura, se encuentran nombres representativos como “el alcalde Dr. Federico Ruíz de Castilla, regidores como: Faustino Falconí, quien era eclesiástico, extranjeros, como Moisés Barak, Federico Rossi, Nicolás Kajatt” (Aray, sección: Prefectura. Años de 1924-1943), todos ellos comerciantes de la ciudad de Ayacucho.

Durante la década de los 30-40 del siglo XX, el comercio se expande gracias a la carretera “La Mejorada” y a la vez el surgimiento de mayores establecimientos comerciales, gracias a los diversos extranjeros que instala sus tiendas en la ciudad de

Ayacucho, especialmente, en la Plaza Mayor y en las avenidas principales, como “28 de julio”, “Dos de Mayo”, “Los Portales”, “Asamblea”, etc. entonces, son estos propietarios los que fomentan que la ciudad se “modernice”.

En este contexto, la élite huamanguina, se mueve en determinados círculos o clubes sociales para legitimarse como grupo de poder político y social. Un ejemplo, son el Dr. Pio Max Medina (Senador) y el Dr. Manuel Jesús Pozo (alcalde), para 1923-1924, quienes publican obras históricas, que influyen mucho en la sociedad letrada de aquellos tiempos. Además, al no existir la Universidad de Huamanga, por estar clausurada, los profesionales se forman en Lima y el Cuzco, de donde vuelve a su tierra, para contribuir al desarrollo de la región, y eso fue lo que hicieron estos dos notables de nuestra ciudad.

Finalmente, la ciudad de Ayacucho, “fue el espacio donde la modernización y arcaización de la economía se han manifestado de manera conflictiva, las pequeñas fábricas como aguas gaseosas, hielo, entre otras que comenzaron a instalarse hacia la segunda década del siglo XX, marcaron el inicio del proceso” (Rojas, 2010, p. 27).

2.3 La Conformación del Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho. 1918

Si bien es cierto que, desde el inicio del siglo XX en Ayacucho, no hubieron cambios significativos en los referente a la economía y en la parte cultural, esto va a cambiar en el año de 1918, porque la élite huamanguina junto con las autoridades locales, iniciaran a preocuparse por la cercanía de la celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho, para este año estaba como alcalde el joven abogado Dr. Arístides Guillen Valdivia y apoyado por el Dr. Manuel J. Pozo y Dr. Pio Max Medina, ¿cómo lograron mayor presupuesto del gobierno para la celebración de 1924? ¿qué obras públicas pidieron para modernizar Ayacucho?, entonces se conformó el Comité Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho; siendo sus miembros los que solicitaron al gobierno más apoyo económico para realizar obras públicas para el bienestar de la sociedad.

La mirada de la élite huamanguina de 1920-1924, era pues, lograr, convertir al departamento y sobre todo a la ciudad de Ayacucho, en una ciudad urbanística comparada con otras ciudades del Perú: Trujillo, Arequipa, Huancayo, Lima, etc. para esto sus representantes por Ayacucho, deberían solicitar al gobierno del presidente Augusto B. Leguía su apoyo en lo referente a dar mayor presupuesto, para realizar obras públicas, para el Centenario de la Batalla de Ayacucho.

Estas obras consistían en el saneamiento y ornato de la ciudad de Ayacucho a su mejoramiento moral i la satisfacción de sus más imperiosas necesidades, a fin de conmemorar dignamente el primer centenario de la batalla de Ayacucho, el 9 de

diciembre de 1924” (Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité Pro-Centenario de la batalla de Ayacucho. Folios: 8-9). Era el anhelo del alcalde y los notables que conformaban el Comité Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho. **¿Quiénes la conformarían?**

En la sesión de la Junta de Notables de esta ciudad, en el “salón consistorial del Consejo provincial de Huamanga, el 16 de junio de 1918, bajo la presidencia del señor alcalde Dr. Pio Max Medina con numerosa asistencia de los vecinos más notables y distinguidos de la localidad, entre ellos el señor consejal Dr. Arístides Guillén Valdivia, quién tuvo esas iniciativas de la conformación d dicho comité, Estuvieron también en esa sesión el Doctor Luis Amat, Dr. Carlos Monte de Oca, juez de primera instancia, el teniente coronel Gaspar Mauro Cucho, jefe militar departamental; Dr. José Antonio Escarcena, profesor del Colegio Nacional “San Ramón”, (Aray, sección municipalidad. Leg. 29. Años 1918-1951).

El historiador Jorge Iván Caro Acevedo, dice que el gobierno de Leguía “envió a un representante oficial, el Dr. Alberto de Izcue, importante intelectual y miembro de la Sociedad Geográfica de Lima, para coordinar todo lo necesario con el comité. Una vez en Ayacucho, este personaje se reunió con el comité, alcanzando a recoger los pedidos y a sugerir algunas acciones. La expectativa que se generó al respecto alcanzó también al cercano pueblo de Quinua-en cuyas pampas se realizó la célebre batalla-se sumó a la situación generada pidiendo la realización de algunas obras” (Caro, 2000, p. 5).

Hay que saber que la presidencia del Comité Pro Centenario, recayó en las manos del Obispo Dr. Fidel Oliva Escudero, y el refirió: “he leído con vivo interés su oficio del 22 de junio y el acta y en respuesta aceptó formar parte del Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho” (Vásquez, 2024, p. 50).

Jorge I. Caro, señala, que las autoridades de Quinua también deseaban algunas obras públicas para su pueblo, ya que ahí se había llevado a cabo la batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824, sobre todo en su pampa. “Esta comunidad (quinua) pidió la ejecución de obras tales como la conclusión de la capilla de la pampa, la construcción de locales de las escuelas fiscales, la reconstrucción i conservación de la casa donde estuvo el virrey La Serna y la construcción del cabildo” (Caro, 2000, p. 5).

El Comité esperaba que el gobierno central pueda ayudar económicamente para el Centenario de 1924; pero “el gobierno de Leguía estaba en esos momentos mucho más interesado en las fiestas por el Centenario de la Independencia y dirigió buena parte de los recursos públicos a ese fin. Habría que esperar que terminen las celebraciones por dicha efeméride para lograr una mayor atención del gobierno central. Asimismo, los

miembros del Comité esperaban aprovechar la ocasión para lograr la atención del gobierno. En ese sentido, uno de sus miembros, expresaba con una resignación el ánimo del Comité, “la proximidad del centenario se la batalla de Ayacucho es la única ocasión en que se puede lograr algo de los altos poderes del estado i que pasado ella hay que perder toda esperanza de mejora local” (Caro, 2000, pp. 6-7).

Entonces se hacía necesario, que los miembros del Comité y sobre todo el Obispo Fidel Oliva Escudera, influya en los poderes del Estado, ya que, como representante de la Iglesia, así como del propio Comité como presidente, él podía gestionar mayor presupuesto y enviar memoriales al presidente Leguía, para su apoyo para la fecha indicada de 1924, pues, era un hito histórico que se le debía Ayacucho, porque aquí se había dado la Libertad Americana.

Dentro de los pedidos del Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho, se señalaba, las obras públicas, que modernicen la ciudad de Ayacucho, entre otras ciudades del departamento.

2.4. El Centenario de la Batalla de Ayacucho y la lenta modernización. 1923-1924.

Han pasado 7 años desde 1918, en que se conformó el Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho. Quizás desde estos tiempos, las autoridades iniciaron a trabajar sobre la futura celebración de 1924, un hito nacional en la que Ayacucho, como región, era la protagonista y debería lograr las obras públicas para que sus visitantes del gobierno y los retornantes ayacuchanos a su tierra, observen una ciudad cambiada y con ese fin el Comité Pro Centenario, con su presidente el Obispo Dr. Fidel Oliva Escudero, lograron algunas obras públicas para la satisfacción de sus habitantes del Departamento, y sobre todo de la ciudad de Ayacucho.

El presidente Augusto Bernardino Leguía, nombro como Ministro de Fomento al Dr. Pio Max Medina.

Dr. Pio Max Medina

Nació el 5 de mayo de 1879, siendo sus padres Don Bruno Medina y Doña Balbina Cárdenas. Estudio en el Colegio Nacional “San Ramón” y la universidad en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, graduándose en Ciencias Políticas y administrativas en 1906. Doctor en Jurisprudencia 1907. Fue prefecto de uno y elegido como Senador suplente en 1911. Ministro de Fomento y Obras públicas en 1923-1924 durante el gobierno del presidente Augusto Bernardino Leguía. Fundó el periódico “La Era” en 1914. Fue Decano del Colegio de Abogados y alcalde Huamanga. Miembro de la Sociedad geográfica de Lima - Ayacucho. Director del Centro Cultural Ayacucho. Obras: “Ayacucho” 1924 y “Monumentos Coloniales de Huamanga en 1942. Falleció el 17 de julio de 1957” (Vásquez, 2024, p. 140).

Con la ley N° 4126 promulgada en mayo de 1920, se “autorizó a gastar 50 millones de dólares para realizar caminos, desagües, pavimentación de calles, sistema de eliminación de basura, agua potable y refacción de puertos, que fueron construidos por la Foundation Company, la que prestó los fondos al gobierno a un interés del 10%(...) las actividades de la Foundation Company fueron también parte del crecimiento de la construcción urbana y de industrias conexas como la de cemento y la construcción civil. Para la celebración del Centenario de la Independencia, en 1921, y del Centenario del Triunfo de Ayacucho, en 1924, Lima fue embellecida con nuevos edificios...nuevas plazas” (Contreras, 2018, p. 266). Esta misma empresa estadounidense llegara para Ayacucho, para realizar obras públicas que el propio gobierno se encargó de contratar y embellecer la ciudad de Ayacucho, principalmente.

“Tras varios años de continuas reuniones, del desinterés por la región que en los hechos mostraba de gobierno central, y de las pocas esperanzas de realizar el conjunto de obras propuestas, las expectativas iniciales se fueron disipando, y este Comité fue perdiendo dinamismo” (Caro, 2000, p. 7). Es así que como dice el historiador Iván Caro Acevedo, el presidente Fidel Oliva Escudero, del Comité, realizaba constantes viajes a la capital, para lograr el apoyo del presidente Augusto B. Leguía.

Una de las esperanzas de la población y de sus autoridades era la promesa que se había comprometido el gobierno de traer el ferrocarril para Ayacucho, era la mayor obra de toda la región, porque con ella se pedía modernizar las vías de comunicación; es decir, con la construcción de rieles, que se había iniciado años atrás; según la historiadora Haydee Méndez, “ el señor Gabino Vega y Rivas, representante del senado, inauguró los trabajos del ferrocarril, el 29 de febrero de 1908 conjuntamente con el alcalde Pedro Ruíz...desfilaron por las calles de la ciudad de Ayacucho, 800 jornaleros que iniciaron los trabajos” (Méndez, 2011, p. 128).

Esto confirma lo que planteamos de la modernización de Ayacucho y sus avatares de que el tren llegue para el Centenario de 1924. En ese sentido, los sueños de los ayacuchanos era que ese proyecto se haga realidad.

El Estado peruano se preocupaba más por modernizar Lima que otra ciudad, esto debido a la celebración de la Independencia del Perú, eran cien años (1821-1921), y el presidente Leguía quería presentar una ciudad con aires de modernización y lo consiguió con la The Foundation Company que realizó las obras públicas en Lima. Mientras tanto, en Ayacucho:

Los poderes locales incorporaron en su discurso modernizador elementos andinos, como la esperanza del indio de ser

redimido...expresado en progreso y modernización, para darlo a conocer al creciente centralismo de la Patria Nueva” (Vásquez, 2022, p. 135)

Con razón, porque con las obras públicas de modernización, se pensó que el indígena se “modernizaría”, en sus actitudes y comportamientos. Un ideal que no fue así.

Lamentablemente, al no llegar el tren, su “reemplazo, se construyó la difícil carretera Huancayo-Ayacucho, que se inauguraría finalmente en 1924 (...) el Estado...se halla en la estricta obligación de pagarle a Huamanga los servicios que prestó para la Independencia del país, procurando que se edifiquen las obras públicas de las que se halla necesitada...los hijos del departamento...si en propagandas verbales y escritas, reclamásemos para Huamanga, una parte de los laureles del 9 de diciembre, que también le corresponden” (Caro, 2007, p. 838).

Entonces, “los sueños progresistas de las élites locales, se hacían más densos conforme se aproximaba el Centenario de la Batalla de Ayacucho, un acontecimiento que se convertía en la mejor oportunidad para resolver problemas estructurales del departamento” (Infante, 2024, p. 190). Lo increíble que ocurría es que el “ejecutivo dejó a su suerte al departamento, sumergido en sus propias contradicciones, en sus líos domésticos y encuentros políticos, como los derivaban del regionalismo. Los grandes proyectos, nacidos en círculos locales que esperaban compensar el largo atraso de una región que fue cuna de la emancipación americana, solo quedaron en promesas incumplidas, en sueños irrealizables;

Ni siquiera sirvió el hecho de que algunos personajes ayacuchanos ascendieran a los más altos cargos del poder del Estado, ya sea como vicepresidentes, ministros o congresistas. La abulia era grande y el desprecio por la pobreza de una tierra, ávida de progreso, era notoria. Leguía, en 1923, designó como alcalde al periodista y jurista Manuel Jesús Pozo. (Infante, 2024, p. 191)

Y por supuesto, porque la élite huamanguina tuvo su esperanza en el ferrocarril, que nunca llegó; y se tuvieron que contentar con la carretera “La Mejorada: Ayacucho-Huancayo” que para su tiempo era sinónimo de modernidad; entonces, el alcalde, Manuel Jesús Pozo, y el presidente del Comité Pro Centenario, Obispo Dr. Fidel Oliva Escudero, lograron presupuestos para las obras que habían solicitado al gobierno de Leguía; gracia al apoyo económico del Estado, la ciudad como el departamento de Ayacucho, pudo llevar a cabo una gran celebración del Centenario de la Batalla de Ayacucho en 1924.

Concluyo, manifestando que la presencia “modernizadora” del gobierno del presidente Augusto B. Leguía, se evidenció en pleno Centenario de la Batalla de Ayacucho, dándose un conjunto de refacciones y construcciones entre 1923-1924, como la pavimentación de la ciudad, canalización de las antiguas acequias que circulaban en la ciudad, refacción de la Catedral, la puesta del monumento ecuestre del Mariscal Antonio José de Sucre, el monumento a la heroína María Parado Jayo de Bellido, refacción de puentes, escuelas y colegios, entre otras pequeñas obras. Pero, la obra más “moderna” para los ayacuchanos, fue la carretera “La Mejorada: Ayacucho-Huancayo”.

Llegado el 9 de diciembre de 1924, la celebración fue apoteótica, donde hubo desfiles, ceremonias protocolares, almuerzos, condecoraciones, bailes e inauguraciones.

CAPITULO 3

RETOS Y DESAFÍOS DE LA ELITE.

EL CUATRICENTENARIO DE LA FUNDACIÓN DE HUAMANGA Y LA INAUGURACIÓN DEL CAMPO DE ATERRIAJE “AUGUSTO B. LEGUÍA”. 1925-1940.

Los *poderes* de los hombres corrientes están circunscritos por los mundos cotidianos en que viven, pero aún en esos círculos del trabajo, de la familia y de la vecindad muchas veces parecen arrastrados por fuerzas que no pueden ni comprender ni gobernar. Los "grandes cambios" caen fuera de su control, pero no por eso dejan de influir en su conducta y en sus puntos de vista.

La estructura misma de la sociedad moderna los limita a proyectos que no son suyos, sino que les son impuestos por todos lados, y dichos cambios presionan a los hombres y las mujeres de la sociedad de masas, quienes, en consecuencia, creen que no tienen objeto alguno en una época en que carecen de poder. **Wright Mills** p. 11 “La élite del poder”. 1987.

3.1. Retos y desafíos modernizadores de la élite. El Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga. 1930-1940.

Otras de las celebraciones resaltantes para el departamento de Ayacucho, fue el esperado Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga, eran cuatrocientos años de fundación y era obvio, como el Centenario de la Batalla de Ayacucho de 1924, que la comunidad de notables debería aprovechar para lograr nuevas obras públicas que no se concretaron en 1924 y pedir a través de memoriales nuevas obras para el mejoramiento de la ciudad y el bienestar de la sociedad ayacuchana, al gobierno central.

Nuevamente aparece la idea de modernización en el discurso de los intelectuales de la década de los 40, con la única finalidad de pedirle al Estado peruano presupuesto para las nuevas obras públicas que se deberían realizarse en la región. Sí en el Centenario no se pudieron lograr ahora era la hora de que las autoridades y los notables nuevamente forme un pequeño Comité y logre una celebración digna en la ciudad de Ayacucho.

En palabras del Dr. Pio Max Medina-citado por Vásquez-, “el progreso, como todo hecho humano, es lucha de tendencias, intereses creados y aspiraciones. La evolución progresiva es, dinámica. Sin actividad y cambio no existe progreso sino estacionamiento...es retroceso a un pasado remoto” (Vásquez, 2022, p. 172). Era el mensaje que se dirigía a los notables y autoridades de Ayacucho, para que sepan que la celebración del Cuatricentenario debería traer la modernización a la ciudad y a los ciudadanos que la habitaban por esos tiempos.

Los miembros del Centro Cultural Ayacucho, pedía que la asignación para el departamento de “6 millones de soles oro para la obra de agua desagüe en doce ciudades de la república, de los cuales se destinan 464 mil soles oro para la dotación de agua potable a esta ciudad...se aprueba el embellecimiento de la Alameda, construcción de parques públicos en la plaza “Mariscal Cáceres” y en el histórico campo de Quinua donde se erigirá un monumento conmemorativo de la batalla del 9 de diciembre...dotarse de un Hotel de Turistas” (Vásquez, 2022, p. 193).

En este contexto, para su celebración ¿Qué pedían los notables y autoridades para el Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga? En sus discursos era demandar al gobierno central los servicios básicos, que no se había resuelto en el Centenario de 1924, entonces se pidió que se concreten:

- Implantación de una planta hidroeléctrica.
- Terminación de la carretera Ayacucho-Pisco, y Ayacucho-Río Apurímac
- Terminación del Hotel de Turistas.
- Construcción del Hospital Regional, y
- Construcción de la Unidad Escolar de Varones. (Quicaño, 2016, p. 90)

Estas son las obras que se reclamaban, para el Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga. “Ayacucho, no había logrado el progreso y el desarrollo económico que sus autoridades y la élite humanguina deseaba; Ayacucho, tuvo que esperar 1974, en que se celebre el Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, para lograr definitivamente su ansiado progreso y modernización de la ciudad y de algunos pueblos del interior del Departamento” (Vásquez, 2022, p. 196). Por supuesto, pero esa lenta modernización tuvo diversas dificultades para alcanzar los “sueños” deseados de la élite.

Asimismo, me pregunto, ¿acaso con la inauguración de la pista de aterrizaje y la llegada del avión comercial, esto no significaba la lenta modernización de la ciudad de Ayacucho? Claro que sí, “la modernización consistía principalmente en la construcción de vías de comunicación como el ferrocarril y carreteras que permitía la explotación de recursos naturales para el mercado mundial” (Rojas, 2010, p. 150), con este argumento, creo yo, que sí se dio una lenta modernización; es decir, si se habla de modernización es lo que refiere el historiador Nolberto Claudio Rojas al decir que “la modernización implicaba un rechazo a la tecnología tradicional...la modernidad caracteriza por su resuelta e irrenunciable orientación hacia el futuro” (Rojas, 2010, pp. 104-105). Y eso es lo que venía hacer al construirse la nueva pista de aterrizaje que se ubicaría cerca al cementerio general de la ciudad y donde con el tiempo llegará las aerolíneas comerciales que dinamiza la economía de Ayacucho. Por otro lado, “parte de la modernización de la ciudad fue el comienzo en la utilización del ladrillo, fierro y cemento para la edificación de las viviendas, denominada después “material noble” (Rojas, 2010, p. 47). Si esto fue así, con la carretera “La Mejorada”, el nuevo campo de aterrizaje, el cine, la fotografía, el asfaltado de las avenidas y calles de la ciudad, construcción de un estadio, del hospital, etc. creo que las continuidad del proceso de modernización en la década de los 40 (XX), se va dando lentamente para la ciudad de Ayacucho.

3.2. De aviadores a “héroes” en la sierra peruana. 1925-1932.

En el transcurso de la historia de Ayacucho, existen diversos acontecimientos que son dignos de recuerdos para la sociedad, entre ellos podemos mencionar “La Batalla de Ayacucho”, “La Fundación de Huamanga”, “Semana Santa”, “Carnavales”, etc., pero también a héroes que contribuyeron a la Independencia del Departamento y de la ciudad de Ayacucho, como: “Basilio Auqui”, “María Parado de Bellido”, “Antonio José de Sucre”, entre muchos otros. A la vez héroes que han contribuido al desarrollo y progreso del departamento, como: Manuel Jesús Pozo, Pio Max Medina, Alfredo Parra Carreño, Manuel A. Hierro Pozo, Gustavo Castro Pantoja, Monseñor Fidel Oliva Escudero, y por supuesto el aviador ayacuchano Alfredo MENDÍVIL DUARTE, que gracias a su proeza logró que la ciudad de Ayacucho, logre con el tiempo una pista de aterrizaje, ya que la élite lanzó la idea de tener en el futuro un aeropuerto, para que su ciudad capital se modernice y emprenda su crecimiento económico con la llegada de aerolíneas comerciales.

a) Subteniente Alejandro Velasco Astete. Héroe de la aviación en el Cusco. 1925.

En el año de 1925 fue un peruano quien logra trasponer los Andes. El Subteniente Alejandro Velasco Astete, de origen cusqueño, realizó sus primeros estudios superiores en la Escuela de Ingenieros de Lima; posteriormente su aprendizaje profesional de aviador lo hace en Argentina. Ya con el brevete de piloto forma parte de la Escuela de Aviación del Perú como uno de sus mejores oficiales. El 29 de agosto de 1925, Alejandro Velasco Astete, alza vuelo desde el campo “Las Palmas” en un avión biplano de Caza SVA Ansaldo, bautizado con el nombre “Cusco”, iniciando su raid Lima – Cusco; sin embargo, el mal tiempo le obliga a forzar un aterrizaje en Pisco.

El 31 de agosto de 1925, reanuda su vuelo hacia el Cusco, elevándose por Castrovirreyna a una altura aproximada de 4900 msnm, llegando al Cusco luego de tres horas y 40 minutos de vuelo, aterrizando en el campo “La Pólvara”. Fue recibido apoteósicamente por la población y autoridades de la ciudad Imperial.

Aunándose a los homenajes la Cámara de Diputados en su 22° sesión del martes 1 de setiembre de 1925, aprueba una moción presentada por los Diputados José A. Escalante, Mariano N. García, Manuel S. Frisancho, Mariano L. Álvarez, Julio Alonso y Washington Ugarte, en el cual manifiestan: “...La Cámara de Diputados con motivo del raid Lima – Cusco, llevado a feliz término por el aviador militar cusqueño subteniente Alejandro Velasco Astete, expresa un voto de aplauso al señor Ministro de Guerra por el progreso y eficiencia de la escuela de aviación, que acaba de evidenciarse con la

extraordinaria hazaña del aviador Velasco, en forma que satisface las expectativas patrióticas del país...” Igualmente, se acuerda el pedido del Diputado Manuel S. Frisancho, para enviar un cablegrama de felicitación para el aviador Alejandro Velasco Astete, a través de la Municipalidad del Cusco” (<https://www.congreso.gob.pe/Archivo/?K=4199>)

Teniente Alejandro Velasco Astete. 1925.

El 29 de agosto de 1925 Velasco Astete, decoló del Campo de Las Palmas iniciando su **raid Lima-Cusco-Puno**. Era la primera vez que un piloto cruzaría la temida cordillera de los Andes, en un avión ansaldo SVA5 de caza, de un solo



motor, con cabina de madera, alas de lona y estructura de metal, de creación y fabricación italiana en el primer decenio del siglo pasado (1916) con motor "Spad de 220 HP. Velasco, le puso al avión, el nombre de Cusco. Había alzado vuelo en Lima hacienda escala en Nazca, superando una altura de los 16,000 mil pies y cubriendo distancias sobre los 1,000 km, aterrizó en Cusco después de 6 horas y 20 minutos, en el actual áreade la Municipalidad de Wanchaq, el hospital de ESSALUD Adolfo Guevara Velasco (familiar del aviador) y la Escuela N° 51021 - Chachacomayoc, fundada por la hermana del aviador, la maestra

Alejandrina Velasco Ramírez. En esta ciudad le rindieron homenajes por su llegada, y, Velasco pronunció palabras de agradecimiento en la lengua de sus antepasados.

EL ULTIMO VUELO A PUNO: Invitado a visitar Puno, Velasco salió de Cusco el 28 de septiembre 1925, a las 8 y 17 minutos de la mañana, dirigiendo su máquina rumbo a Puno luego de haber pasado varios minutos haciendo pasadas por el campo La Chacarilla, se dispuso a aterrizar, pero el improvisado campo estaba colmado de gente que venían a recibir al aviador y Velasco saludaba desde su avión y dejando caer unos volantes. Al tratar de tomar tierra y por no ocasionar una tragedia en el lugar, el piloto tuvo que levantar nuevamente la máquina, con tan mala fortuna, que una de las alas chocó con un muro, haciéndole estrellar contra el paredón de casi un metro de espesor; este accidente provocó la muerte instantánea del aviador. Velasco Astete murió el 28 de septiembre de 1925 en Puno, después de alcanzar el triunfo; sus restos fueron enterrados en la ciudad de Cusco. Manuel Gibaja.

<https://formaculturayartecusco.blogspot.com/2019/05/el-aviador-cusqueno-alejandro-velasco.html>

b) Comandantes Alejandro Valderrama y Arturo Lecca, héroes de aviación en Jauja. 1949.

En la historia de Jauja, se manifiesta que los verdaderos propiciadores del aeropuerto fueron dos aviadores. Ellos poseían una avioneta utilizando pequeños planos y chacras en el futuro campo donde realizaban sus deportes acrobáticos. Son estos dos aviadores como Alejandro Valderrama y Arturo Lecca; Valderrama, fue designado como padrino del aeropuerto, y a esposa de Lecca, como madrina. Fueron ellos los que sugirieron la idea de hacer un aeropuerto y ayudaron a localizar el lugar” (Hurtado, 2013, pp. 21-22). La inauguración del aeropuerto de Jauja se dio el 27 de

setiembre de 1949, “el impacto del evento aún está marcado en la memoria de los habitantes de Jauja que lo vivieron, muchos de ellos eran aún niños (ahora adultos)” (Hurtado, 2013, p. 28).

c) Homenaje y reconocimiento al “héroe”, aviador Capitán Alfredo Mendívil Duarte. Orgullo de Ayacucho. 1932.

Así como Cusco, Huancayo, Arequipa, Lima, Chiclayo, Tumbes, entre otros departamentos, tienen sus héroes aviadores; en Ayacucho, lógicamente también tiene su héroe, como fue el aviador Alfredo Mendívil Duarte, y en homenaje a él y su hazaña, actualmente el aeropuerto lleva su nombre.

Fue en el transcurso de este año de **1932** en que “hubo de llevarse a cabo un importante vuelo desde la **ciudad de Lima a la de Ayacucho**, por el Capitán de Aviación Alfredo Mendívil y el Mecánico Sub-Oficial de Aviación de 2da. Guillermo Alfaro.

El día elegido por el piloto Mendívil para el vuelo fue el 18 de junio del año que nos ocupa, y el avión, un "Vought Corsair" con motor "Wasp" de 420 H. P. El vuelo se inició de la Base Aérea de "Las Palmas" a las 8h. 50m., pasando después el avión por Yauyos a las 10h. y 05m, por Castrovirreyna a las 10h. y 50m., por Lircay a las 11h. 10m. y por Cajas a las 11h. y 20m., **aterrizando en Ayacucho** a las 11h. y 40m. después de evolucionar por diez minutos sobre la Ciudad. El **viaje de regreso lo emprendió Mendívil el día 29 de junio, cubriendo en vuelo directo la distancia Ayacucho-Lima, en 2 horas y 55 minutos.** Con este vuelo, efectuado en las magníficas condiciones que reseñamos, el Capitán Mendívil, demostró la factibilidad de poder en un futuro cercano establecer, un servicio comercial aéreo con aquella importante ciudad de la República. **Mendívil era el primer piloto ayacuchano que lograba llegar con su avión a la tierra del Condorcunca.** Por tal motivo y en mérito a su vuelo, fue declarado huésped ilustre del pueblo Ayacuchano” (De la Jara, 1935, p. 151).

Como se observa gracias a nuestro piloto ayacuchano Alfredo Mendívil Duarte, quién realizó el vuelo de Lima-Ayacucho-Lima, se pudo demostrar que en el futuro se podía tener no solo una pista de aterrizaje, sino que ahí aterrizan aerolíneas comerciales a la capital del departamento.

Con justicia las autoridades ayacuchana, no sólo observaron **cómo llegó el capitán Alfredo Mendívil cruzando los andes, al campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”,**

sino que posteriormente, el propio Comité Pro Avión, insiste en la ampliación del nuevo campo de aterrizaje, ubicado al Este de la ciudad, cerca al cementerio general, donde existía una gran extensión de terrenos; pero, que tenían dueños y con quienes se debería coordinar para su venta o donación de algunas hectáreas para dicha ampliación y que con el tiempo llegarán aviones comerciales y aterrizaran en ese lugar. Lo cierto, es que luego de algunos años se dio la bendición y puesto de la primera piedra en el campo de aterrizaje en la ciudad de Ayacucho.

Capitán Alfredo Mendivil Duarte

Nació en la ciudad de Ayacucho a fines del siglo XIX, siendo su padre Don Guillermo Mendivil y Prunier, quien fue vencedor en la Batalla de Tarapacá. Estudió en el Colegio Nacional "San Ramón", luego, en Nuestra Señora de Guadalupe de Lima, realizó sus estudios superiores en la Escuela Militar de Chorrillos, egresando con el grado de Alférez de caballería, pero por afán de superación pasó a la Escuela de Aviación de "Las Palmas" y con el espíritu de progreso se dirigió a la Argentina, para perfeccionarse en la Escuela de Aviación del "Palomar", retornando con su diploma de Piloto de Aviación, junto con Guillermo Protzel.

En "1923, un grupo de pilotos y de alumnos de la Escuela de Aviación de las Palmas realizaba vuelos de entrenamiento y tuvieron un fatal accidente, donde fallecieron el sargento mayor de la FAP Guillermo Protzel del Castillo y el Teniente de la FAP Juan Podestá (Perlacios, 2024, p. 314). Alfredo Mendivil, 1932, "...quería cumplir con su gran sueño y alzó el vuelo, se elevó a 20 mil metros de altura, con una máquina que tenía cabina de lona y 8 cilindros de caballos de fuerza, acompañado de un mecánico, para llegar finalmente a la tierra natal en año de 1932, donde fue recibido apoteósicamente, como un valiente hijo que había tenido la audacia de volar por primera vez de Lima a Ayacucho" (Perlacios, 2001, p. 178). En dicho año, fue recibido por autoridades, periodistas, curas, artesanos, comerciante, y hombres, mujeres y niños (as) por su proeza de aviador.

En sección municipal del 19 de junio de **1932** se hace el pedido de dar un homenaje al aviador, Capitán ayacuchano Alfredo Mendivil Duarte. Entonces, los miembros de la municipalidad de Huamanga, manifestaron que:

Se pide **homenaje a su predilecto hijo, aviador capitán Alfredo Mendivil** y a su ayudante mecánico teniente Guillermo Alfaro, por su heroica hazaña realizada el 18 de junio de 1932, iniciando el raid aéreo de Lima-Ayacucho...se acordó rendir el homenaje el día 23 y darle las medallas y una recepción social en los salones del Palacio Municipal. (AMPH, Libro de acta de asamblea de alcaldes (Huamanga). 1927-1933. Ayacucho, 19 de junio de 1932, folio: 278)

El 20 de junio al conocerse el homenaje que se le brindaría a estos aviadores, por su aporte social al departamento de Ayacucho, era:

Preciso testimoniar la admiración del pueblo de Ayacucho a los citados pilotos aviadores, por su heroica acción con actos sociales, **se Resuelve:1°** Otorgar al capitán Mendivil y al teniente Alfaro, una medalla de oro a cada uno, siendo para el primero con brillantes.

2° Ofrecer una recepción social. 3° Tributar a los mismos una manifestación de despedida, el día que se retiren de esta ciudad, solicitando el concurso del vecindario, utilizando los carros que se concentren en la ciudad. 4° Votar unos mil soles, para las medallas, el almuerzo ofrecido el 18 en el Hotel “Ayacucho” (Aray. Sección: Municipalidad. Oficios recibidos de otros consejos provinciales y distritales de Ayacucho. Legajo N° 21. Años: 1932-1938. Cuaderno N° 01. Folio: 152)

Con este gesto municipal, se abre una etapa nueva en Ayacucho, sobre todo para quienes verán en el aviador ayacuchano, radicado en Lima; sus proezas serán ejemplo para los jóvenes de Ayacucho, que desearían seguir la carrera de la aviación en Lima.

Este homenaje, al capitán Alfredo Mendívil, estuvo lleno de entusiasmo, no solo porque se había inaugurado una fase nueva en cuando a las aviación sino que sería, la continuidad del proyecto modernizador, que con el tiempo, traería progreso y desarrollo al departamento y cambiará definitivamente la vida cotidiana del ciudadano, acostumbrado a viajar en un solo bus que circulaba por la ciudad a manera de transporte y que los lleva a Huancayo y de allí tomar otro bus a Lima, porque la carretera por la vía de Ayacucho-Castrovirreyna, se construirá muy posteriormente. Entonces, la única vía terrestre era la “Mejorada” o conocida como el “sendero de la muerte”, por los muchos accidentes que se ocasionaron en su ruta.

Lo más interesante es que “el pueblo lo aclamó-al Capitán Alfredo Mendívil Duarte-y coreó su nombre y a través de un huayno, cantaban:

Cachi, cachicha Sr. Mendívil
Cachi, cachicha puka ropracha
Ima sumaqiam uqarikunki muyuririspá
(Cigarra, ciagarrita, Sr. Mendívil
Cigarra, ciagarrita de colita roja,
Que lindo te elevas dando vueltas)
Llegó ascender al grado de coronel de la F.A.P. con el que se retiró”
(Perlacios, 2001, pp. 178-179)

En este sentido, la construcción de un aeropuerto en la ciudad capital de Ayacucho, se convierte en el “caballito de batalla” de la aristocracia huamanguina y del mismo poder local, que deseaban que la ciudad se debería “modernizar”, como otras ciudades del interior del país. Pero a pesar de todo lo avanzado, la ciudad capital de Ayacucho,

seguía siendo una ciudad aún semi moderna, no solo por sus habitantes, especialmente la clase subalterna sino porque los logros alcanzados en el Centenario de la Batalla de Ayacucho, no fueron suficiente, para considerarla como ciudad urbana modernizada. Entonces, el nuevo reto era que al interior del campo de aterrizaje se construya edificios y el futuro aeropuerto, que había propuesto Alfredo MENDÍVIL DUARTE a las autoridades huamanguinas.

3.3. Conformación del Comité Pro-Aviación. 1922-1924.

Desde la década de los 20 (XX), en el Perú, algunas ciudades de la sierra, comienza a pedir al Estado diversas obras públicas y el presupuesto respectivo para su realización. En el entorno de una ciudad al interior del país, existe una élite de notables que tiene la visión de desarrollo para su departamento, para lograr estos fines, los notables de la ciudad conformaban clubes sociales; pero, también comités, donde la conformaban los notables y autoridades de la urbe.

Esto sucedió en el Cusco, Jauja, Puno, Huancavelica, Arequipa, etc. Al decir del historiador Carlos Hurtado Ames, refiere que “los comités Pro aeropuerto que se conformaron en Lima y Huarón, realizaron contribuciones económicas en efectivo. Este comité donará el Campo de aviación al Estado peruano” (Hurtado, 2013, pp. 27 y 29).

En Ayacucho, no sólo se conforma el Comité Pro Centenario, como lo hemos visto, integrado por los notables de la ciudad:

12 de marzo de 1922. Junta general Extraordinaria. Presidente del Ytmo. Diocesano Monseñor Fidel Oliva Escudero. Se abrió la sesión a las 10. 45 de la mañana con asistencia de los señores prefecto del Departamento Dr. J. Víctor Neira; alcalde del Consejo Provincial Dr. **Moisés Artemio Añaños**; Fiscal de la Corte, Presidente del Cabildo, Monseñor Emilio C. Medina; Subprefecto del Cercado Sr. Don Maximiliano M. Quintanilla; Director de Beneficencia Don Guido Costa; Ingeniero Sr. Héctor Arbilú; Delegado, Sr. Don Belisario; Sr. Jesús Mujica, representante del Comercio; Sr. Don Juan Arribari; Presidente del Círculo de Obreros Católicos i el infraescrito secretario interino. Leído el acta anterior, fue aprobada” (Aray. Sección: Municipalidad. Libro de acta de sesiones. Leg. 29. Años: 1918-1951.Nº libro 3)

Como se puede ver en el documento del Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho, son los notables del Consejo Provincial de Huamanga y de la ciudad, que formaran parte del comité denominado: Pro- avión.

En la sesión del **18 de marzo de 1922**, con asistencia del presidente del Comité Pro Centenario, se abrió la sesión para tratar diversos asuntos, entre los cuales está la conformación de dicho **Comité Pro Avión**, uno de los puntos fue que se debería destinar las Lp 800.00 (libras peruanas) a la pavimentación de las calles de la ciudad; por otro lado, se manifestó:

El señor alcalde alegó razones (..) se refirió a su pedido: Para ver si es posible el recojo de los fondos colectados en diferentes fechas con DESTINO A LA COMPRA DE UN AVIÓN; SE NOMBRÓ UNA COMISIÓN compuesta por el señor presidente, alcalde i el Dr. Artemio García del Barco, quienes debería ser el presidente del Comité Pro Avión” (Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho)

Esto significaba que había un interés no sólo por obras públicas dentro de la ciudad sino también el de la compra de un “avión”, para este objetivo se conformó el Comité encabezado por el Obispo Fidel Oliva Escudero, como presidente del Comité, el señor alcalde Moisés Artemio Añaños y el Dr. Artemio García del Barco; dichas personalidades deberían buscar un lugar espacioso para ubicar un campo de aterrizaje, con la finalidad que aterricen aeroplanos en la ciudad.

Por otro lado, en la sesión de la junta general **del 21 de agosto de 1922**, aparte de diversos pedidos, se dijo:

Sabido por un oficio del Sr. Presidente del Comité Pro Avión i por la exposición verbal del señor Dean, tesorero de dicho comité, que el dinero ha sido reunido por el batallón de movilizables para LA ADQUISICIÓN DE UN AVIÓN; que el total solicitado ya se ha remitido a Lima; después de un breve cambio de ideas se acordó que el señor alcalde designe citar a una junta de notables, en la que se hallen presidida, a ser posible todos los erogantes para la adquisición mencionada i que en esa junta insinúe la idea de ceder esos fondos a este Comité Pro Centenario en vista de la casi imposibilidad de completar el importe de un AEROPLANO. (Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho, Folios: 95-96)

Era la intención la adquisición de un avión “militar”, para que realice vuelos desde Lima hacia Ayacucho, para facilitar posiblemente el traslado de los militares que se

encontraban acantonados en la ciudad de Ayacucho, y para llevar carga; y en caso, de emergencia, a la población.

En una sesión del consejo municipal, del 16 de febrero de 1924, se manifiesta:

Presidencia del Ilustrísimo Sr. Obispo. Dr. Oliva Escudero.

Con asistencia del Dr. Manuel J. Pozo, alcalde del Consejo Provincial, monseñor Dean Gálvez, Negri Mujica, ...el señor Lembeche, representante de la The Foundathion Company, comunicándole el acuerdo del comité en su última sesión, de las bases para la pavimentación de las calles de la ciudad...

Nombro una COMISIÓN compuesta por los señores B. Mendoza y De La Barra, a fin que puedan conseguir con su óbolo el INCREMENTO DE LOS FONDOS DESTINADOS A LA COMPRA DE UN AVIÓN...(Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho. junta general **del 21 de agosto de 1922**. Folios: 143-144).

Es así, que el comité insistía en su afán de la compra de un avión “militar”; para que el batallón asentado en la ciudad de Ayacucho; realice maniobras; pero, ¿Dónde lo haría?, Los miembros del comité Pro-Avión, propusieron el “Llano del Arco”, el espacio perfecto para el aterrizaje de aviones militares pequeños; es decir, de avionetas. Hay que comprender que para la década de los 20 (XX); la ciudad capital era pequeña y dicho espacio, estaba a las afueras de la ciudad.

Entonces, el comité acudía a pedir, a través de memoriales, una serie de obras públicas y entre ellas un presupuesto adicional para la construcción de un campo de aterrizaje en la ciudad de Ayacucho, al gobierno del presidente Augusto B. Leguía. Estos serán los inicios de los avatares de la comunidad de notables para logra un mejor dinamismo económico que beneficie a la sociedad, sino una obra más en el lento proceso de modernización.

3.4. Primera pista de aterrizaje “improvisado en Ayacucho”. El Llano del Arco en el Raid aéreo Lima-Ayacucho. 1922-1925.

Durante la segunda década del siglo XX, la aristocracia huamanguina, concentrada en la honorable municipalidad de Huamanga, inician a conferenciar sobre si se adquiriría el avión “militar”, era necesario que los miembros del comité inspeccionasen algún espacio disponible para ocuparlo y ahí formar el campo de aterrizaje para que llegarán diversas

avionetas. ¿Dónde se ubicaría ese campo de aterrizaje? Con la inspección se ubicó cerca de Tejarpata (hoy Jr. Asamblea), la existía un terreno amplio, conocido como “Llano del Arco”, conveniente para el aterrizaje de aviones pequeños; pero, había un inconveniente, parte de esos terrenos tenían dueños, entonces, el comité con el apoyo del alcalde, solicitaron a los dueños “donar” parte de sus terrenos para este objetivo, y otros fueron expropiados por el propio Estado que se los cedió al comité; así se logró que este espacio se **ubique el primer campo de aterrizaje** de la ciudad de Ayacucho.

En el periódico “La Patria” se pregunta “Ayacucho, ¿será visitada por un AERO NAVE?

Entusiasmo causó la noticia-embanderamiento de la ciudad-La población en masa al arco-Efecto que produce la no venida-¿Impericia o cobardía? ¡Despierta juventud ayacuchana! (periódico, La Patria, Ayacucho, 26 de noviembre de 1922)

Así iniciaba el periódico informando a la población letrada lo que podía ocurrir en dicha visita, hay que tener en cuenta que aún la población es iletrada en su mayor parte y eran pocos los que leían los periódicos de la época, salvo los notables.

El periódico “La Patria” informaba que “hace pocos días circuló la noticia de que compatriotas aviadores militares habían de hacer el RAID LIMA-AYACUCHO. Últimamente le Sr. Prefecto recibió el novedoso telegrama transmitido por el comandante Juan Leguía, Jefe de la Escuela Militar de Aviación en que le decía que aviadores militares realizarían Raid Lima-Ayacucho, debiéndose espéralos los días 23 o 24 a las 10 am. De los primeros días del día jueves, la ciudad estuvo embanderada i todas las miradas se dirigían al límpido cielo, donde se notaba una que otra deshecha faja de nube que apenas blanqueaba la bóveda azul. Como no se recibiera ningún telegrama, hizo que el primer día se asara indiferente la noticia del proyectado viaje aéreo. En cambio, el día viernes, la ciudad amaneció embanderada (...)

A las 9 am se recibió el parte telegráfico el cielo ...contemplaba ...al supuesto viajero y las 11...EL LLANO DEL ARCO SE HALLABA COMPLETAMENTE LLENO DE GENTE, que, sin distinción de sexo, ni clases sociales fueron a recibir al autor de tan estupenda hazaña. SEIS BANDERAS CONVENIENEMENTE COLOCADAS INDICABAN EL LUGAR DE ATERRIZAJE. A las 11 y ½ la expectativa era grande. (Periódico, “La Patria”, Ayacucho, 26 de noviembre de 1922)

Fue en el “Llano del Arco”, donde debería haber aterrizado la avioneta militar de los pilotos que venían desde Lima a la ciudad de Ayacucho:

¡Más faltaba minutos para las 12 m, i el señor prefecto recibió una tarjeta de la administración de correos i telégrafos en que le comunica que por inconvenientes de última hora se había visto obligados aplazar para otra fecha...el desengaño fue completo...! ¡Despierta juventud ayacuchana! Del aletargado sueño en que pareces sumida. Haz que un miembro tuyo realice este raid, tiempo ha soñado. (“La Patria”, Edición extraordinaria “Ayacucho ¿Será visitada por una aérea nave? Ayacucho, 26 de noviembre de 1922 N° 4)

Lamentablemente, no llegó dicha aérea nave y la ilusión de ver por primera vez al “pájaro de acero” quedo truncado y el periodismo pide que algún día sea hecho dicho raid por un ayacuchano, para que así tengan la esperanza que Ayacucho salga del letargo en la que se encontraba, porque ese raid era la esperanza para que las autoridades sigan soñando con un aeropuerto o por lo menos con una pista de aterrizaje en la pampa del arco o en otro lugar amplio para estas maniobras de aviación.

Lo interesantes es que esto motivo al periodismo que, para reclamar obra pública para el Centenario de 1924, y una de ella era la pista de aterrizaje, para que llegaran los aviadores ayacuchanos que estudiaban en la Escuela de Aviación de la ciudad de Lima, Alfredo Mendivil Duarte o Guillermo Protzel del Castillo, Juan Podestá, entre otros pilotos ayacuchanos, que al llegar con su nave tendrían un campo donde aterrizar. Y como hemos visto en línea anteriores, el primero llegó para 1932, mientras los dos últimos fallecieron en un accidente aéreo.

En este contexto, la élite huamanguina ya no sólo pensaba en la llegada del ferrocarril sinónimo de progreso, este ideal, fue reemplazado por la carretera “La Mejorada” o el “sueño” de la reapertura de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, sino también en la llegada de una **avión**, que debería también contribuir al desarrollo económico de la región. Con estas obras entre otras, se abrieron las puertas para continuar con la ansiada modernidad para la ciudad de Ayacucho.

En **22 de setiembre de 1923**, el periódico local “La Abeja”, publico, el programa presentado por EL Comité Pro Centenario de la Batalla de Ayacucho, en la que se anota

diversas obras públicas, como: “preparar un osario, ya sea en algún templo o cementerio, mejorar el alumbrado eléctrico de la ciudad...

Concluir la obra de la capilla en el campo de batalla.

Arreglar convenientemente la iglesia de Quinua que sirvió de hospital de sangre y de la casa que ocupó el Mariscal Sucre y el Virrey La Serna para firmar la capitulación...

Arreglar el campo para el aterrizaje de los aeroplanos...(“La Abeja”, 22 de septiembre de 1923 p. 2, N° 164)

Es decir, que el Comité aún pensaba en arreglar el “Llano del Arco”, para el aterrizaje de aeroplanos. Hace 25 años el historiador José María Vásquez, había afirmado, “también se sabe que el primer aeropuerto funcionó o estaba por funcionar en la Pampa del Arco” (Vásquez, 2000, p. 133). A pesar que no fue un “aeropuerto”, **si fue el campo de aterrizaje** “improvisado”, donde aterrizará la avioneta del aviador ayacuchano Alfredo Mendiivil.

La idea de realizar algunas transformaciones “modernizadoras” para la ciudad capital de Ayacucho, durante el Centenario de la Batalla de Ayacucho, llevada a cabo en el año 1924, también la élite huamanguina deseaba contar con un **Campo de Aterrizaje** para vuelos comerciales.

Así se manifestaba para el año **1925**¹:

“(...) el señor Cáceres pidió, luego que se otorgue por el consejo un voto de aplauso al señor prefecto del departamento por la preparación de un CAMPO DE ATERRIZAJE que está llevando a cabo EN EL LLANO DEL ARCO. El señor Salcedo hizo presente que no sólo era la preparación del CAMPO DE ATERRIZAJE, lo que demandaba los votos de aplausos, sino todas las obras de carácter local que se llevaban a cabo. (Aray. Sección Municipalidad.

¹ Desde el **30 de setiembre de 1925** ya se estaba pidiendo la construcción del campo de aterrizaje en todas las provincias del Perú; por lo que se forma una comisión integrada por el prefecto, alcalde, subprefecto y el director del Colegio Nacional...ubicado en la pampa de Yanamilla, dándose los inicios de vuelos de ensayo, por pilotos de la fuerza aérea peruana en 1928. La máquina maravillosa avanza lentamente y da vuelta con fuerza sobre la ciudad de Ayacucho y luego aterriza en la pampa Yanamilla ante la vista de cientos de espectadores; ya está aquí el avión nos ha traído periódicos, libros, cartas, encomiendas, medicinas y mil cosas buenas para el bienestar y progreso de Ayacucho, que bien sirve a los pueblos y estrecha lazos de fraternidad...y ideal de progreso y civilización” (Sulca, 2004, pp. 93-94).

Libro de actas de secciones. Legajo N° 28. Años: 1920-1941.
Ayacucho, 28 de setiembre de 1925. Folio: 242-243)

Durante este año el Prefecto era Don **Pedro Vásquez de Nolasco**, quien manifestó que era de gran trascendencia el campo de aterrizaje; pero, esto no quedó allí, sino que los integrantes de la élite, quienes concentraban en el poder local dentro de la municipalidad solicitan al señor **Carlos Montes de Oca**, quien tenía grandes extensiones de terreno en la “Pampa del Arco”, donde unos terrenos más para ampliar dicho campo de aterrizaje. Es así, que Don Carlos Montes de Oca, propietario de algunos terrenos del “Arco”, se ofreció donar un pedazo de terreno, pero a pesar de dicha donación y desprendimiento del señor Carlos Montes, se observó en “(...) la sección que el aérea era insuficiente PARA PREPARAR EL CAMPO DE ATERRIZAJE; a pesar que el expresado propietario ofreció su colaboración” (Aray. Sección Municipalidad. Libro de actas de secciones. Legajo N° 28. Años: 1920-1941. Ayacucho, 28 de setiembre de 1925. Folio: 244).



Vista panorámica del “Llano del Arco”, donde se ubicó la primera pista de aterrizaje “improvisada” para 1922-1923, y donde se llevó a cabo el “Raid aéreo” en la ciudad de Ayacucho. Lamentablemente no cumplían con la extensión que se necesitaba para el aterrizaje de aviones comerciales. En su lugar se construyó para 1942, el moderno Stadium “Leoncio Prado” y la Residencia de Estudiantes de la UNSCH. **Foto:** Cortesía del Dr. José María Vásquez.

Este ofrecimiento, por Don Carlos Monte de Oca, de donar un terreno para “modernizar” Ayacucho, no tuvo éxito por el tamaño del aérea, como dice la cita, pero la intención era que dicho **campo de aterrizaje para aviones comerciales**, se haría en las PAMPA DEL ARCO, lo que confirma, que los miembros del poder local, deseaban que sea un lugar céntrico a la ciudad, donde todos los ciudadanos, pudieran, tomar un vuelo de avión, en el tiempo más rápido posible; pero no contaron dichos miembros que los terrenos ofrecidos eran insuficientes para dicho proyecto modernizador; entonces, deberían buscar otro espacio más amplio que reúna los requisitos para ubicar un nuevo campo de aterrizaje, pero que no sea muy lejos de la ciudad de Ayacucho; este espacio debería ser propicio para el aterrizaje de las futuras aerolíneas de pasajeros y carga, que lleguen a la capital del Departamento de Ayacucho.

3.5. Un proyecto modernizador en la ciudad de Ayacucho. Donación e inauguración del segundo campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”. 1928.

Durante esta segunda década del siglo XX, y a pesar de las propuestas de tener un campo de aterrizaje en la “Llano del Arco”, lugar céntrico a la Plaza Mayor de la ciudad y no se concretizó; entonces, la élite pensó en otro espacio que reúna las condiciones necesarias no solo de un campo de aterrizaje sino también de un futuro aeropuerto. Veamos la biografía de los aviadores ayacuchanos y el homenaje al aviador Alfredo Mendivil Duarte.

3.5.1. Aviador Guillermo Protzel. Un pionero de la aviación ayacuchana.

Un pionero de la inquietud por la aviación de la región, fue el aviador militar ayacuchano, Don Guillermo Protzel del Castillo.

Todo se da inicio por **el año 1915**, cuando un periódico local denominado “La verdad” informa sobre que dos ayacuchanos estaban estudiando aviación en el Callao, manifestando que:

“La labor de nuestro comprovinciano, el aviador militar, señor Guillermo Protzel, es digno de todo encuro. Con su propaganda ha logrado que el gobierno pida aparato para la futura ESCUELA DE AVIACIÓN y mientras lleguen ha estado dando lecciones prácticas a las personas que deseaban aprender. Fruto de esta enseñanza es el rápido aprendizaje del señor Octavio Espinoza que ya vuela solo. A iniciativa del señor Protzel contrató el gobierno con aviadores franceses que ya se hallan en la capital con aparatos modernos de su propiedad. Ha llegado también el aviador Montoya de la Argentina, a quien, en el Callao, se propone obsequiar un aparato...cada localidad obsequio un aeroplano al hijo de su provincia. Así ha sucedido con los aviadores...el señor Protzel el primer aviador militar que obtuvo brevete de piloto...**800 libras para adquirir un aeroplano** “MORAN SOLIER” de potencia conveniente para cruzar la cordillera. (Periódico “La Verdad”. Interdiario de la tarde. Fundado en 1915. Ayacucho, 26 de noviembre de 1915. N° 20. Página central. Sobre “La aviación”)

Con esta información periodística, se inicia la inquietud por la aviación, donde ayacuchanos como Juan Podestá y Alfredo Mendivil Duarte, también fueron a la escuela de aviación en la ciudad de Lima, específicamente en “Las Palmas”. Es ahí donde el señor Protzel inició sus estudios y posteriormente sus proezas en los vuelos aéreos. Lamentablemente, el **año de 1923**, en un “fatal accidente en el que murieron los ayacuchanos, Sargento Mayor F.A.P. Don Guillermo Protzel del Castillo y el teniente F.A.P. Don Juan Podestá, salvándose milagrosamente el teniente de la Fuerza Aérea del Perú, Alfredo Mendivil Duarte...el accidente, no lo amilanó y luego de recuperarse continuó con sus actividades...” (Perlacios, 2001, p. 178) en la aviación.

Para **octubre de 1925**, se autoriza la construcción del campo de aterrizaje:

El patriótico gobierno del señor Leguía, que viene preocupándose hondamente por el progreso del país, con clara visión del porvenir ha dictado las disposiciones suprema ordenando la CONTRUCCION DE UN CAMPO DE ATERRIZAJE en todas las capitales de las provincias de la república. (“La Abeja”, 22 de octubre de 1923, página central, N° 194)

Así se conforma una comisión con los notables representantes de Ayacucho, para la ejecución del campo de aterrizaje, fuera de la ciudad, esta vez, se observa los amplios terrenos de Yanamilla, cerca al cementerio general, donde existían algunas haciendas y chacras de algunas familias notables; pero, que podían estar disponibles para el objetivo que tenían en mentes los miembros del Comité Pro Avión.

Lo cierto es que el presidente Augusto Bernardino Leguía, continuaba con su proyector de modernización en el Perú y en lo referente al servicio aéreo, en Lima, por ejemplo, dice el mandatario que se había construido un nuevo campo de aterrizaje, es decir antes que exista dicho aeropuerto internacional “Jorge Chávez”.

Así, como se construyeron diversas pistas de aterrizaje en Lima y en otras provincias como Iquitos, Jauja, Cusco, etc. lo mismo se debería dar en Ayacucho, aunque no era una pista de aterrizaje oficialmente el “Llano del Arco”, fue el antecedente donde pudo haber llegado la primera avioneta en el “Raid aéreo” que venía a la ciudad de Ayacucho; pero, que fue aplazado para otra fecha. De todos modos, aún continuaba, en el pensamiento de los notables de Ayacucho, la importancia de tener un campo de aterrizaje y de modernizar la ciudad.

El mandatario Augusto B. Leguía, manifestaba:

La Compañía de Aviación Faucett S. A. inauguró también en setiembre de 1928 un servicio similar entre los principales puertos de nuestra costa.

Se ha preparado buenos campos de aterrizaje en los terrenos que posee el Estado en los siguientes lugares: Piura, Paita, Talara, Pacasmayo, Pimentel, Trujillo, Pisco, Ica, **Ayacucho**, Camaná, Mollendo, Arequipa, Ilo y Tacna y se está estudiando y preparando los campos de Tumbes, Chimbote, Huaraz, Cañete y Moquegua. (Leguía, 2006, p. 78)

Como se podrá comprobar la modernización de Leguía era seguir preparando más campos de aterrizajes en los diversos departamentos del país, y por supuesto, en la ciudad de Ayacucho, que, para esta fecha, ya existía el campo de aterrizaje que llevo el nombre del presidente “Augusto B. Leguía”.

Pero, para cumplir con el objetivo de tener dicho campo, era necesario y “obligatorio” contar con una gran cantidad de metraje de terrenos, que estaban en ese momento ocupados por hacendados; dueños, lógicamente de aquellos terrenos en la planicie el lugar denominado “Llañupampa” al Este de la ciudad; entonces, el Comité optó, por pedir la donación de una determinada cantidad de terrenos a sus propietarios, como la familia Martinelli, Mujica, etc.

Con la llegada del aviador Taramona, quién aterrizó con su avioneta en Yanamilla, en la sesión de consejo municipal, se le rindió un reconocimiento a dicho aviador; El piloto Taramona, agradeció el apoyo patriótico que dicha institución edil huamanguina hacía para el bien común de Ayacucho, en lograr tener que ampliar el campo de aterrizaje y pidió a los señores notables reunidos apoyar la iniciativa; con el pedido del aviador, el señor **Jesús Mujica dona parte de sus terrenos para la construcción y ampliación de una nueva pista de aterrizaje**, que se ubicaba cerca al cementerio de la ciudad:

“El Sr. alcalde cedió la palabra al Sr. Taramona, este agradece al consejo por la patriótica cooperación para la CONSTRUCCIÓN DE UN CAMPO DE ATERRIZAJE, haciendo notar de que no solo utilizaran los aviadores civiles y militares nacionales, sino que todos

los aviadores del mundo entero, trayendo consigo el PROGRESO a esta histórica ciudad.

Luego se informó de la sesión hecha por el patriótico consejal señor JESUS MUJICA, **da una parte de sus tierras**, para la CONSTRUCCIÓN DE UN CAMPO DE ATERRIZAJE, DE 1000 METROS DE LARGO POR 150 MTS. DE ANCHO; en virtud de los grandes inconvenientes que el propietario de la pampa del arco presentó a la comisión del municipio. Además, manifiesta haber firmado la respectiva escritura por el señor Mujica ante una notaría, cediendo dicha porción de terreno al Estado, con el fin indicado...(Archivo de la Municipalidad provincial de Huamanga. Libro de actas de asamblea de los alcaldes (Huamanga). 1927-1933. Sesión del 9 de noviembre de 1928. Folio: 74)

En este sentido, la donación del señor Jesús Mujica, miembro del poder local, hace posible que las “ilusiones” y esperanzas de los ayacuchanos, pueda con el tiempo tener su propio aeropuerto como lo tenían otras ciudades del Perú por la década de los 30 (siglo XX). En este sentido, con el pasar del tiempo el rumbo de la cotidianidad cambiaría para muchos miembros de la élite, que por su condición económica y status social podían con el tiempo viajar en alguna aerolínea que llegará la ciudad de Ayacucho; es así, que los notables huamanguinos, “soñaban” con la llegada de un avión comercial.

Para 1928, la “ilusión” de un campo de aterrizaje para aerolíneas se va hacer realidad, que como dice el periódico local “La Abeja”. el 19 de noviembre, informa sobre la inauguración del campo de aterrizaje que le pusieron el nombre del Presidente de la república, “Augusto B. Leguía”; me pregunto ¿fue para homenajear al presidente de la república Augusto B. Leguía y perpetuarlo para siempre por contribuir con las obras que realizó en el Centenario de la Batalla de Ayacucho en 1924?, pienso que sí, ya que la élite huamanguina, también deseaba que las obras no concluidas se cumplan antes de terminar su gobierno, y para eso no sólo le pusieron su nombre sino que tuvieron la esperanza que este sea el inicio del proceso de modernización, que pretendía el gobierno de la “Patria Nueva”, porque para el mandatario, la modernización era el ideal que aspiraba para todo el Perú.

En este contexto, se realizó la inauguración de dicho campo de aterrizaje en la ciudad capital de Ayacucho:

“LA INAUGURACIÓN DEL CAMPO DE ATERRIZAJE “AUGUSTO B. LEGUÍA”. En nuestro número anterior hemos dicho que el PORVENIR DE HUAMANGA se aclaraba grandemente este año; el **día domingo 11** del presente, a horas 10 am. Se llevó a cabo, la solemne INAUGURACIÓN Y BENDICIÓN DEL CAMPO DE ATERRIZAJE “AUGUSTO B. LEGUIA” momentos antes se vio el campo “Yanamilla” **obsequiado patrióticamente por el comerciante de esta plaza señor Jesús Mujica**, invadido por una multitud de personas de nuestra sociedad, jefes de instituciones y más de dos mil personas.

A la hora indicada se presentó el señor alcalde Doctor Darío C. Gutiérrez, Monseñor Dr. Augusto Gálvez y a la distinguida señora Sara Vargas de Serpa, como padrinos en representación del señor presidente de la República. Antes de proceder a la bendición, el señor alcalde, hizo una bella, elocuente y oportuna improvisación en la que remarcó la importancia de la obra para EL PROGRESO del terruño.

Finalmente, felicitó a los valientes aviadores Amoretti y Taramona, iniciadores y propulsores del trabajo y al municipio que cooperó y apoyó la labor de aquellos.

El aviador señor Taramona, pronunció después un oportuno discurso agradeciendo al municipio y a la sociedad ayacuchana por el apoyo entusiasta y desinteresado que, desde que se iniciara la obra, le habían prodigado. Cerró tan solemne acto la palabra elocuentes y autorizada del señor Prefecto Elías, quien felicitó al municipio y a los aviadores por la obra que se inauguraba en esos momentos y que significaba un GRAN PROGRESO para la localidad. (“La Abeja”. Semanario independiente, ilustrativo, industrial y noticioso. N° 268. Año: XVI. Ayacucho, 19 de noviembre de 1928 p. 2. “La Inauguración del campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”)

Tanto la bendición e inauguración del campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”, tuvo no solo la presencia de la comunidad de notables sino la asistencia de las autoridades Amoretti y Taramona, que realizaron dicha ceremonia; por otro lado, también asistieron miembros de la clase subalterna, de pobladores de las provincias y distrito del Departamento que presenciaron el acto de inauguración, que venía hacer la continuidad del proyecto modernizador para la ciudad de Ayacucho.

CAPÍTULO 4
ACABAMIENTO DE LOS AVATARES DE
MODERNIZACIÓN.
EL SERVICIO AÉREO DE LA AEROLÍNEA “CÓNDOR” Y
“FAUCETT” E INAUGURACIÓN DEL MODERNO
AEROPUERTO “ALFREDO MENDIVIL DUARTE” EN LA
CIUDAD DE AYACUCHO. 1930-1974.

Lo que Ayacucho solicita son obras efectivas para su progreso: terminación del hotel de turistas, y terminación de la construcción del aeropuerto y el aprovechamiento del río Cachi para el agua potable...de hacer realidad estas obras, Ayacucho habrá recuperado su antigua prosapia colonial y el país ganaría un centro de atracción turística de resonancia histórica. (“El Paladín, sábado 28 de octubre de 1972, N° 1206)

Una breve introducción

La década de los 30-40 (siglo XX), son los inicios de lograr la modernización deseada por la élite huamanguina. Si “hacia la segunda década, la ciudad capital es iluminada por primera vez con energía eléctrica, se instala pequeñas fábricas y el servicio de correo. Eran los primeros signos de la modernización y la aproximación de nuevos tiempos” (Rojas, 2010, p. 85). El ferrocarril que fue el sueño de los notables, que no se realizó, como hemos visto se contentaron con la inauguración de la carretera “La Mejorada” (1924), la cual representaba los inicios del progreso económico de la ciudad capital del departamento; para fines de la década de los 30 e inicios de los 40 (XX), otro elemento de modernidad fue la llegada de aviones comerciales que aterrizaban en la nueva pista “Augusto B. Leguía”. Una nueva esperanza se presentaba para la élite, que era lograr que llegue aerolíneas. Entonces, los notables pusieron todos sus esfuerzos a la concretización de esta obra y la conclusión del campo de aterrizaje en “Yanamilla”.

En ese sentido, una “pista aterrizaje o pista de despegue es la superficie de un campo de aviación o de un aeropuerto, así como también de portaaviones, sobre la cual los aviones toman tierra y frenan o en las que los aviones aceleran hasta alcanzar la velocidad que les permite despegar” (Centeno, 2019).

<https://es.scribd.com/document/270348027/Pista-de-Aterrizaje>), eso era el anhelo de los notables.

Como hemos aclarado, el campo de aterrizaje ya estaba semi construida; pero, no asfaltada, además faltaban algunos requisitos para que se considere una pista concluida y apta para el aterrizaje de aerolíneas.

4.1. Filantropía² de Don Federico Martinelli. Donación de terreno para la ampliación de la pista de aterrizaje en la ciudad de Ayacucho

La ilusión de tener al “pájaro de acero” llevando pasajeros desde Ayacucho hacia Lima, se volvía cada vez casi irrealizable, porque para 1933 vino la preocupación por parte del poder local y de la comunidad de notables huamanguinos, a escuchar lo siguiente:

² Filantropía: Amor al prójimo.

Se ha venido comentando en la ciudad, sobre la posibilidad de que pudiera establecerse en Ayacucho una estación o base aérea, para los viajes por aire de Lima hacia el sur de la república. Se recibe órdenes desde Lima, el Ing. Juan Dollorto, para realizar las mediciones de nuestro campo de aviación. El campo de aviación tiene actualmente mil metros de largo por 150 metros de ancho. **El campo constituye un terreno de 150 mil metros cuadrados, obsequiados por el señor Jesús Mujica, NO ALCANZA a las proporciones indicadas por la repartición administrativa, haciendo falta 75 mil mts².** (“El Pueblo”, periódico local. Ayacucho, 11 de enero de 1933 Año III. N° 677. “El campo de aviación)

Esto preocupó a las autoridades y notables, que acudieron a las diferentes personalidades de la ciudad para que puedan “donar” unos metros más de sus tierras en Yanamilla, para ampliar el campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”; entonces, el **empresario Federico Martinelli dona 20 mil mts cuadrados para el campo de aterrizaje, se unió a los mil mts que donó el consejal Jesús Mujica, entonces ya eran 170,000 metros² de pista de aterrizaje**, con lo que se aseguraba la pronta ampliación de dicho campo. A pesar de dicha donación de terrenos, aún faltaba muchos metros más para que dicha pista este apta; pero a pesar de todo ello, el Estado autorizó su funcionamiento.

Como ha argumentado, la historiadora Neva Salcedo Dipaz, “el “aeropuerto” (pista de aterrizaje) no era adecuado para el aterrizaje de aviones comerciales, y se formó una comisión para buscar un lugar conveniente para el (futuro) aeropuerto y eligieron el punto donde actualmente se encuentra; entonces, la propiedad de la familia Jauregui, Cordero y Béjar, se procedió con expropiar sus fundos” (Salcedo, 2022, p. 56).

Para 1937 y de conformidad con las instrucciones dejadas por el teniente comandante Don Alejandro Valderrama, manifestó que:

Actualmente ya puede utilizarse el aeródromo³, con toda comodidad y garantía, porque, en rigor, lo que falta es, edificar un

³ El aeródromo es el “área definida de tierra o agua que incluye edificaciones, instalaciones y equipos destinada a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros o carga en su superficie. Los aeródromos son públicos o privados (Montalvo, 2014, p. 6).

hangar, que estará ubicado al Sur, y una sala de espera para el público. Ha de colocarse una manga indicadora del viento, así como todas las señales necesarias, fichas y límites de seguridad.

A los extremos ha de plantarse árboles. El campo se ha comenzado a cercar con piedras, en provisión de accidentes. Boreara el aeródromo una pista para automóviles, de diez metros de ancho. La orientación ha variado: antes era de Norte a Sur, Es de Norte a cuarenta grados Este. (“Noticia” 17 de octubre de 1937, N°1, p. 2)

Es aquí donde se da inicio a la espera de los vuelos que vendrían a la ciudad de Ayacucho, vuelos comerciales que lo iniciará la aerolínea llamada “Cóndor” y con el tiempo “Faucett”. Pero, como se lee, el entusiasmo de la población conjuntamente con la élite huamanguina hizo realidad el ensanchamiento del campo de aterrizaje “Augusto B. Leguía”, la esperanza era que con esto se logre la llegada del esperado avión comercial de pasajeros.

En **1937**, el señor **Teodoro Jáuregui obsequia** materiales al Comité Pro Campo de Aviación”:

Cien quintales de cal, actitud laudable que ha merecido un voto de aplausos para quien, en esa forma, copera eficazmente a la obra que tienen comprometidos la atención e interés público (“Noticia” 17 de octubre de 1937, N°1, p. 2)

Entonces, el Comité “Pro Avión”, cambio de denominación por Comité Pro-Aviación desde 1935 hacia adelante; que nos parece, el más correcto, porque primero, no creemos que era fácil comprar un avión “militar”; segundo, porque era obvio que era mejorar el campo de aterrizaje, y con el tiempo se convierta en un aeropuerto. Los miembros de dicho comité, “imaginaban” que las diversas obras públicas, incluida la del campo de aterrizaje, eran parte de ese proceso de modernización de la ciudad de Ayacucho.

4.2. Inició del servicio aéreo de la aerolínea “Cóndor”: Lima- Ayacucho-Lima. 1937-1940.

Durante 1937-1940, se logra que la pista de aterrizaje sea ensanchada un poco más y este casi óptima para el aterrizaje de aviones comerciales y militares que van a llegar a la ciudad de Ayacucho, esto significaba un paso más en las obras representativas que necesitaba la sociedad para su beneficio.

Para esto se inspecciono el campo de aterrizaje, dándose la visita para su verificación Para saber en qué condiciones se encontraba:

“A las 2 y 10 de la tarde, el señor prefecto Víctor Dellepire, el alcalde Jesús Mujica, director de la Beneficencia Pública, Leonardo Risco, junto al piloto Don Manuel Zúñiga Salas Dongo y el director del pueblo Edgardo Madueño, **visitan el terreno frente al cementerio general, por la quebrada Allco Machay**, el carro se detiene. Se observa la prolongación de la carretera. El prefecto prosigue a ver los trabajos del ingeniero Dall’orto y manifiesta que hay 70 hombres trabajando en la pista de aviación. (“Noticias”, periódico local. Ayacucho, 14 de noviembre de 1938 N° 25. N° 682. p. 2. “Una visita al kilómetro 20). Luego regresan a la ciudad de Ayacucho.

Entonces, la comisión inspectora del campo de aterrizaje, observo que los trabajos de mantenimiento continuaban en la ampliación y eso hizo que las autoridades huamanguinas, sientan alivio y la esperanza de que un avión comercial pueda aterrizar prontamente.

Durante el mes de octubre de 1937, se anunciaba a través los periódicos locales que Ayacucho tendría una visita desde la ciudad de Lima de muchos pasajeros que deseaban conocer la ciudad capital, esto alegro a los notables, pero sobre todo a las autoridades políticas que tenía el anhelo de que los vuelos comerciales se dieran prontamente para que puedan viajar a la ciudad de Lima y acortar distancias que mejoraría el bienestar de los pobladores, el avión era la esperanza de Ayacucho; ahora era el momento de lograr que el servicio aéreo de pasajeros se haga realidad, no sólo era eso, sino, que la élite debería preocuparse también de mostrar una ciudad limpia y atractiva para la atracción del turismo.

Llegado octubre de 1937, ocurrió la llegada del primer avión comercial, aterrizando en el campo de Yanamilla de la ciudad de Ayacucho:

VIAJES AEREOS LIMA-AYACUCHO

El 16 ha quedado iniciado el servicio aéreo entre esta ciudad y la capital de la república, con el viaje de varios pasajeros en un AVIÓN DE LA COMPAÑÍA “CÓNDOR”.

Después de más de un mes, aterrizó en el aeródromo un aparato comercial (...)

Procedentes de Lima embarcaron en la aeronave los señores Raúl Takagi y José María García Soto y señora, habiendo realizado la travesía en perfectas condiciones. De las 9 y 15 a las 11 y 15 de la mañana (dos horas)

El piloto dijo que debería ampliarse el aeródromo por ser de considerables dimensiones los aparatos de la aerolínea “Cóndor”, pero se apreció que el aterrizaje del avión sólo necesito la mitad del campo para su evolución (aterrizaje)

El avión prosiguió rumbo a las alturas de Pisco, internándose hacia Castrovirreyna, siguiendo hacia la ciudad de Ayacucho y aterrizo en perfectas condiciones (...) **El avión “Cóndor” con capacidad de 25 pasajeros tienen un peso de tres mil kilos; el valor del pasaje es de ciento veinte tres soles cuarenta centavos más por concepto de impuestos.**

Finalizó el señor Takagi, informando que la Compañía “Faucett” de la que es agente el señor Luis Ishikawa, cuenta con aviones para ocho pasajeros, que, en cualquier momento, pueden ser solicitadas desde Ayacucho, por el valor de mil soles, suma divisible entre quienes viajen. (“Noticia” 24 de octubre de 1937 N° 2, p. 2)

Así, se da inició al servicio aéreo Lima-Ayacucho-Lima; los pasajeros llegaron sin novedad y visitaron la ciudad. Asimismo, los miembros de la élite huamanguina compraron sus pasajes y viajaron por primera vez a Lima en un avión comercial.

Esto confirma que el primer vuelo comercial en un avión fue gracias a la aerolínea “Cóndor”, aviones inmensos. Recreemos con una fotografía dicho avión.



Focke-Wulf-200. 1930. Recreación para darnos una idea como pudo ser el avión que llegó para Ayacucho por la década de fines de los 30 e inicios del 40 del siglo XX.

Si la modernización es un anhelo también es un sacrificio; de ahí que los avatares de la élite huamanguina, deberían seguir esforzándose para cumplir los requisitos que se pedían para que los aviones comerciales sigan llegando al departamento.

El subgerente de dicha compañía “Condor” manifestó:

La Compañía “Condor”, en el campo de aviación que tienen Ayacucho, es amplio y en forma que eliminará todo peligro, pero cuando sea concluido, cuando los trabajos lleguen al final, que los trabajos se hagan cuanto antes, con la rapidez que exige el público y por las necesidades comerciales. Entonces, estamos seguros, que nuestros vuelos serán normales, que es lo que anhela la compañía (“Noticia” 28 de octubre de 1937, N° 3, p. 3)

Entonces, se observa el inconveniente que era aún la culminación de los trabajos de ensanchamiento, que hacía que la compañía tenga el temor de causar algún accidente a la hora de aterrizar. Lo importante es que los vuelos continuaron.

Lamentablemente, las inspecciones continuaban, porque falta más ampliación del campo de aterrizaje, el Prefecto, Richter, decía que para que se amplie debe haber “llegado al punto terminal de los mil doscientos metros en ángulo recto, extensión análoga, también mil doscientos metros de longitudinalmente” (Periódico “Noticias” del 28 de agosto de 1938. N° 20); en tanto el prefecto Richter y el capitán Ricardo Llosa, “entusiastas miembros del Comité Pro-campo de aviación, decían que existe la suma

de mil trescientos soles en caja y que Ayacucho obtenga un subsidio económico” (Salcedo, 2022, p. 39).

De todas, forma los vuelos de la Compañía “Cóndor” siguieron:

El servicio aéreo Lima-Ayacucho-Cuzco, en un avión “Cóndor” llegó ayer el señor Pablo Peral, subgerente de dicha compañía con el objeto de conocer las ampliaciones que se hacen en el aeródromo y fijar la fecha en que han de iniciarse los viajes normales entre Ayacucho-Lima y Cuzco. Las observaciones recogidas por el señor Peral, son halagadoras. Ha expresado su satisfacción dejando indicaciones para que los trabajos finales respondan a las exigencias. En la primera quincena de diciembre serán iniciados los viajes semanales. Las obras mejorarán, porque el señor Federico Martinelli obsequio veinte mil metros cuadrados para la pista de aterrizaje. (Noticias, periódico local. Ayacucho, 14 de noviembre de 1938 N° 25)

Con esta inspección del empresario de la compañía “Cóndor”, señor Peral, se venía haciendo realidad un sueño que el poder local y la comunidad de notables deseaba para el progreso civilizador de Ayacucho. Además, el señor Federico Martinelli había cedido 20 mil metros de sus terrenos para el campo de aterrizaje y a pesar de esto aún falta unos metros más.



Avión “Condor”, en los andes. Una recreación, donde se nota que entre los pasajeros que llegaron se ve a un campesino montado en su burrito y al fondo los cerros una “mirada” imponente.

El entusiasmo fue ver a la pista de aterrizaje casi concluida y puesto a disposición de la compañía de aviación “Cóndor”, que aterrizó, contemplado por las autoridades y población de la ciudad; la felicidad de la élite crecía porque se manifestaba que el campo de aterrizaje estaría terminado para **el 9 de diciembre de 1938**:

El Nuevo campo de aterrizaje en Ayacucho, quedará listo para el 9 de diciembre: **El servicio aéreo que la compañía de aviación “Cóndor” (...) Es digno de elogio, la actitud del señor Federico Martinelli por su patriótico obsequio 20 mil mts de terreno y hoy agrega a su anterior obsequio de 1,200 mts de largo y 150 mts de ancho, quizás para el 9 de diciembre esté listo el nuevo campo y en consecuencia, para esa fecha la compañía ya habrá establecido el servicio aéreo de correos y pasajeros. (“Sierra”. Lima, 2da quincena de noviembre de 1938. Página central “El nuevo campo de aterrizaje en Ayacucho, quedará listo para el 9 de diciembre)**

La alegría no sólo era ver llegar al avión “Cóndor” sino que el desprendimiento de Don Federico Martinelli conjuntamente con Don Jesús Mujica, que años atrás habían donado algunas hectáreas de terreno, siendo un fuerza alentador para el ensanchamiento del campo de aterrizaje. A pesar de este optimismo, los miembros de la compañía “Cóndor” venía a supervisar los trabajos, que incomoda y preocupaba a los miembros de la élite huamanguina, porque dicha compañía podía dejar de operar por los aires huamanguinos al no tener al campo de aterrizaje en perfectas condiciones; el señor Peral, cada vez que supervisaba encontraba nuevas observaciones a la pista, que deberían absolver las autoridades de la ciudad.

En **1939**, el periódico “la Era”, daba la noticia de la visita de una escuadrilla de aviación a la ciudad de Ayacucho, en la que se dice que era la primera vez que varios aviadores hicieron maniobras en pleno cielo abierto, eran “siete hermosos aviones de guerra, que después de varias evoluciones, aterrizó en nuestro campo de aterrizaje al medio día del 25 del mes último. Dicha escuadrilla hizo el viaje de Lima a esta ciudad, al mando del comandante de aviación señor Armando Revoredo Iglesias, conocido por sus proezas aéreas.

La población estuvo animada, fue un día de fiesta local:

El señor prefecto Luis Esponda, agasajo a los visitantes con un almuerzo que fue servido en el local de la prefectura, el día 26, los visitantes fueron objeto de finas atenciones de los esposos Esponda Esteves.

El señor alcalde del consejo provincial Dr. Federico Ruíz de Castilla, ofreció al nombre de la institución, una recepción social, en honor a los aviadores. Los discursos pronunciados por el Dr. Ruiz de Castilla, y comandante Revoredo Iglesias mereció los aplausos. El 27 siendo 8 ½ am la escuadrilla emprendió viaje de regreso. ("La Era" 2 de diciembre de 1939, p. 2. N° 131)

El entusiasmo de las autoridades y sobre todo de la clase subalterna fue emocionante y ocasiono en su momento que pidan que la pista de aterrizaje ubicada al costado del cementerio general se mejore para que lleguen más vuelos militares; pero, sobre todo, de vuelos comerciales. Aerolíneas como "Cóndor" estaban animados para seguir llegando al departamento. Quién continuo esta hazaña fue la Compañía de la aerolínea "Faucett", que iniciara esta travesía a nuestra ciudad.

4.3. Aerolínea "Faucett" ilumina cielo huamanguino. Inauguración del nuevo servicio aéreo Lima-Ayacucho-Lima. 1948.

Breve reseña de aviador Elmer Faucett y su Compañía de aviación "Faucett".

El 16 de septiembre de 1928, a las 8 de la mañana, decolaba de "Las Palmas" el avión monomotor "Stinson-Detroit" piloteado por Elmer J. Faucett Clarck rumbo a Chiclayo y Talara. Se iniciaba el servicio aéreo de pasajeros y correspondencia en la Costa Norte, ya que Faucett había sido autorizado a operar el 4 de junio de 1928. Así nacía la compañía de aviación "Faucett". La compañía se inició con un avión biplano de 3 plazas tipo "Monocoque", otro avión de 4 asientos tipo "Fairchild" y dos aviones "Stinson-Detroit".

Entre sus vuelos más emblemáticos podríamos mencionar:

- a. Servicio para pasajeros y correo entre Lima-Talara (15-IX-1928)
- b. Primer vuelo redondo Lima-Arequipa-Lima (18-IX-1929)
- c. Primer vuelo sin paradas Lima-Arica con regreso al día siguiente (5-III-1930)
- d. Primer vuelo sin paradas Lima-Cajamarca con regreso al día siguiente (12-III-1930)
- e. Primer vuelo directo Lima-Santiago de Chile en 16 horas (4-IV-1931)
- f. Primer vuelo a Yungay para explorar el Callejón de Huaylas (11-VII-1932)
- g. Primer vuelo con pasajeros Lima-La Paz y luego Lima-Quito (15-XI-1932)
- h. Primer vuelo con pasajeros y correos a Yungay (12-XII-1932)

i. Primer vuelo comercial a Ayacucho conduciendo un lote de terneros (1-XI-1935)

Asimismo, el señor Elmer Faucett, en mérito a sus importantes servicios, fue condecorado por el Gobierno con la “Orden del sol del Perú” y la “Cruz Peruana de Aviación”, aparte de muchas medallas de oro y diplomas otorgados por diversas instituciones del país.

En 1965, la compañía se traslada y construye sus talleres de mantenimiento en el nuevo Aeropuerto Internacional de Lima Callao. En 1968, la compañía renovó su flota al comprar sus primeros jets. Ya por estos años, los colores de la compañía estaban grabados en la memoria de los peruanos (“La Naranja”) y se le reconocía como la “Primera Aerolínea del Perú”. En 1973, la compañía registró el más impresionante récord en la historia de la aviación comercial en el Perú al totalizar más de medio millón de horas de vuelo cubriendo las rutas aéreas del país” (Orrego, 2009.p. 1).



Avión sobrevolando Barranca y Chorrillos. 1943.



Vista del avión "Faucett" en Madre de Dios, setiembre a octubre de 1959. Diario el comercio "Plan del Perú".
(Carlos Batalla publicado: 10/04/2020).



Lima, 30 de abril de 1968 bendición de jet de Faucett. Foto: "El Comercio".

“Antes de las 8 de la mañana, Faucett dio vuelta a la manivela para encender el motor que rugió con verdadera potencia. Exactamente 32 segundos después, el avión de dos tripulantes y cinco pasajeros levantó vuelo. Por la tarde, un despacho procedente de Chiclayo avisó que el aterrizaje, a las 12 y 23 de la tarde había sido todo un éxito. Luego Faucett haría un segundo vuelo corto a Talara (Piura). Con los años, **Elmer Faucett asoció su nombre a la compañía aérea que llegó a servir a su público hasta los años 90 del siglo XX**, transportando entonces a más de 3 mil pasajeros al día a través de sus rutas nacionales e internacionales” (Batalla, 2020).

Elmer Faucett

Para suerte del Perú, un 28 de junio de 1920 llegó un norteamericano, alto y rubio, procedente de Savona, Nueva York. Se llamaba Elmer Faucett Clark. Su oficio, el de mecánico que venía a cargo de los aviones Curtiss consignados a la Escuela de Vuelo de Bellavista, tenía veintinueve años, cuando descendía del vapor «Santa Ana» de la Compañía Grace procedente de Nueva York con la valiosa y novísima invención del hombre y, con la que diez años atrás, Jorge Chávez osara quebrarle el espinazo a Europa, al unir en vuelo Suiza con Italia, sobre unos Alpes desconocidos, derrotando al más grande obstáculo de roca y granito en un vuelo de cuarentidós minutos, que resumían la capacidad total del avión y su futuro, lo que sería interpretado por el editorialista del diario Le Matin de París, que resumiendo, escribiese estas líneas para la historia: «...un héroe alado, un joven del siglo XX, cruzando por la ruta azul, encima de aquellos Alpes por donde se arrastraron Cesar y Napoleón»... Elmer Faucett recibirá la Primera Licencia Comercial de Transporte Aéreo emitida por el Estado Peruano. Sus primeras experiencias de vuelo las realizó a lo largo de la costa peruana, volando ahí donde no había aeropuertos ni facilidades, donde los pasajeros eran esperados con mulas para su traslado al destino definitivo; había pues comenzado la conquista total del Perú. Sólo la cordillera de los Andes era el problema mayor: se repetía el reto impuesto por la naturaleza y ya no había un Jorge Chávez. El Presidente Leguía ofrece un premio de 1,000 Libras de Oro Peruanas, para el primero que uniese Lima con la lejana ciudad de Iquitos en avión; ciudad peruana a la que había que llegar por vía marítimo-fluvial.

El reto era histórico y Elmer Faucett no dudó...

Los Andes no serían un impedimento. Un once de septiembre daba inicio a este vuelo en un Curtiss Oriol, despegando del campo de Bellavista, para dirigirse a Chiclayo, y luego de una espera 24 días, por mal tiempo, alcanzar Iquitos desde las costas peruanas. La **fundación y creación de la Compañía de Aviación Faucett. Un 30 de abril de 1928 quedará instalada la sociedad en la que participan unos peruanos de verdad**, que suscriben un total de 38 acciones preferenciales de 100 libras peruanas cada una. Las 62 acciones restantes se ofrecieron al público. La **Compañía inicia sus vuelos en la costa peruana, dando servicio con dos aviones un 15 de septiembre de 1928, volando a Chiclayo y Arequipa**, operando desde el campo de la Mar Brava. Luego con gran visión adquieren los terrenos rurales del fundo Santa Cruz, será a partir de esa plataforma que se dará el salto al futuro y la «Conquista Aérea del Perú por los peruanos». El vuelo de cordillera era algo de todos los días y el oriente peruano, esa selva gigantesca y desconocida se fue entregando a la civilidad de la nación. **El avión se constituyó en el símbolo de integración y desarrollo**, de algo que no podía llegar de otra parte que del cielo y así, fueron haciéndose las ciudades y los pueblos. La Amazonía cobró un valor real en lo que a territorialidad corresponde considerarse. (José ZLATAR, 2008, pp. 10-12).

El “aporte de Elmer Faucett a la aviación peruana en general es indiscutible, por lo que el 1 de julio de 1935, **el gobierno lo condecoró con la Cruz de Aviación en primer grado. Dos años después le otorgaron la Orden del Sol del Perú**. Esta iniciativa fue del presidente Oscar R. Benavides, luego de visitar el campo de aviación de la compañía Faucett en Santa Cruz, donde comprobó el esfuerzo de Faucett y sus colaboradores para desarrollar la aviación comercial en el Perú” (Lévano, Gonzáles y Valdivia, p 121).



Stinson Detroit N° 1, de la Compañía de Aviación Faucett, momentos antes de partir hacia la ciudad de Arequipa, el 12 de octubre de 1928.

Las noticias de los sucesos que se dan en la ciudad de Ayacucho, lo daban diversos periódicos y semanarios, que circularon para esta época, uno de ellos fue “Fraternidad semanario, que salió a luz el 4 de octubre de 1941 (...) eran anuncios de grandes compañías, entre ellas estaba el Banco Popular, el Banco de Créditos, el Banco Central Hipotecario, también estaba EL AVISO DE LA COMPAÑÍA DE AVIACIÓN FAUCETT S.A., LA PRIMERA Y ÚNICA LÍNEA AÉREA DE BANDERA, QUE VOLABA POR LOS CIELOS PERUANOS DESDE EL 1 DE NOVIEMBRE DE 1935” (Infante, 2024, p. 339), que lo hacían con contratos para que se publicara su publicidad y así, los notables de la ciudad puedan enterrarse y se anime a conseguir un pasaje para viajar en corto tiempo y por los aires, a la ciudad de Lima en la aerolínea “Faucett”.

Entonces, la modernización se vio reflejado en la década de los 40 (XX), donde se inició al nuevo servicio aéreo Lima-Ayacucho, por la compañía “Faucett”:

El 7 de los corrientes se inauguró el servicio aéreo semanal Lima-Ayacucho. El prefecto accidental de Ayacucho, comandante Vargas Machaca, dirigió con tal motivo la palabra a la ciudadanía, en nombre del presidente de la Junta Militar de Gobierno. Asimismo, hizo uso de la palabra, el señor alcalde de la municipalidad de Huamanga, Dr. Ruiz de Castilla, el señor Carlos Vivanco a nombre de la Cámara del Comercio y el padre Carlos en representación del Excelentísimo Obispo de la Diócesis de Ayacucho.

Monseñor Álvarez bendijo el campo de aterrizaje ante una numerosa y selecta concurrencia, en la que se notó la presencia de la Comitiva oficial, de los altos jefes y autoridades políticas del departamento, de los representantes de las diversas instituciones y alrededor de diez mil personas de las diferentes esferas sociales.

Después de la ceremonia de bendición el Consejo provincial hizo entrega de un Diploma de Honor al representante de la COMPAÑÍA FAUCETT, señor Carlos Vivanco.

Un avión de la citada compañía Faucett ya ha surcado el aire con pasajeros a Lima, habiendo retornado también sin novedad con varios pasajeros, y un buen lote de carga. (Boletín de la Cámara de Comercio, Ayacucho, 21 de noviembre de 1948. “Se estableció el servicio semanal aéreo entre Ayacucho y Lima)

Como se puede observar, en la cita, por fin se hizo realidad el “sueño” de los ayacuchanos y el proyecto modernizador ya no fue “utópico” sino una realidad. Con la llegada del avión comercial de la compañía “Faucett”, iniciándose una transformación de la vida cotidiana de la élite huamanguina.

Será en noviembre de 1948, en que se dé la inauguración del servicio aéreo continuo desde Ayacucho hacia la ciudad capital de Lima:

El establecimiento del tráfico aéreo por la Compañía Faucett S.A. donde el delegado de la Cámara de Comercio de Ayacucho en Lima, señor Carlos Vivanco, gestionó dicho establecimiento, por lo que la compañía Faucett se decidió, previó estudios que practicaron en la **base aérea “Jesús Mujica”**. El 6 de noviembre, el ingeniero señor Canto y señor Vivanco con el objeto de INAUGURAR EL SERVICIO el domingo 7, por la tarde se inauguró la radio trasmisor en la casa de los establecimientos populares, con asistencia de autoridades políticas, militares, del excelentísimo señor Obispo, el señor Prefecto Comandante Vargas Machuca, saludó en nombre de Ayacucho a la estación de Lima y declaró inaugurado dicho servicio.

En la **mañana del 7** se dio gran movimiento de carros que transportaban una enorme concurrencia al campo de aterrizaje. A las diez y media, la banda municipal alegraba con música, apreció el BIMOTOR DOUGLAS DEC-3, brillando el sol con su metálica superficie y su hediondo el aire con el roncar de sus motores...aterizado el Douglas y desocupado por los pasajeros que vinieron, subió en el R.P. Carlos Jürgens, comisionado por el señor Obispo, subiendo el prefecto y el alcalde Dr. Federico Ruiz de Castilla y el señor Carlos F. Vivanco quienes pronunciaron discursos...así partió luego el Douglas que hizo dos horas a la capital

Aterizado el DOUGLAS y desocupado por los PASAJEROS QUE VINIERON, subió a él R.P. Carlos Jurgens, comisionado por el señor Obispo, y lo bendigo en todos sus compartimientos. Enseguida subieron también el sr. Prefecto Comandante Vargas Machuca y el alcalde Dr. Federico Ruiz de Castilla y el Sr. Carlos F. Vivanco, quienes pronunciaron los discursos (...) siendo

premiado por la compañía Faucett a nuestro comisionado Sr. Carlos Vivanco con diploma de honor, ofreciendo la champañada que se realizó BAJO LAS ALAS DEL AVIÓN y regocijando la fiesta con la banda municipal (Boletín de la Cámara de Comercio de Ayacucho. Ayacucho, 21 noviembre de 1948 N° 3. Año I: “Inauguración del servicio aéreo a Lima”).

Este hecho también es confirmado por el historiador Eleuterio Sulca de la Cruz, al señalar “el Sr. Carlos F. Vivanco delegado de la Cámara de Comercio de Ayacucho, gestionó en la ciudad de Lima ante el administrador de la Compañía “Faucett” para que en su ruta incluya a la ciudad de Ayacucho, la cual fue aceptada, concretizándose el domingo 07 de noviembre de 1948 con el servicio aéreo Lima-Ayacucho...” (Sulca, 2004, pp. 93-94).

AUTORIZACIÓN OFICIAL

El recurso que presentó Ayacucho a la Gerencia de la capital fue el 14 de octubre de 1948, la que visto en Lima por la Central, expidió la respectiva autorización el 25 de octubre de 1948, que dice:

Lima, 25 de octubre de 1948

Visto el recurso de fecha 14 de octubre de 1948, el Director Gerente de la Compañía de Aviación FAUCETT pidiendo autorización para establecer un Servicio Aéreo semanal Lima-Ayacucho y viceversa con Aviones Bimotores Douglas DC3, así como las solicitudes ante esta Dirección General por la Cámara de Comercio de esta ciudad.

CONSIDERANDO:

Que, actualmente no existe otra Compañía autorizada que a tienda el mencionado servicio.

Que, mientras se efectuó el estudio de la Solicitud de Permiso General e carácter definitiva que tiene formulada La CIA FAUCETT, es conveniente AUTORIZAR EN FORMA PROVISIONAL a la Compañía recurrente para que efectúe EL SERVICIO LIMA-AYACUCHO proporcionando a esa región conexas aérea con esta Capital, por el beneficio que va a significar para los pobladores y el comercio de esa plaza.

SE RESUELVE:

1° Autorizar en forma provisional a la Compañía de Aviación FAUCETT S.A, para establecer un Servicio aéreo semanal Lima-Ayacucho y viceversa.

2° Apruébese las siguientes tarifas para el transporte de pasajeros y carga en la ruta autoriza:

- Lima-Ayacucho; Pasajeros: 130 soles
- Carga: por kilo \$ 1.30
- Víveres por kilo \$ 1.00

Regístrese y Comuníquese. Arturo Leca Reátegui. (Revista “Huamanga, N° 68 y 69, febrero de 1949, p. 11-12. “Ayacucho con Alas”)

Desde estos años de la década de los 40 del siglo XX, la llegada de aviones comerciales era un anhelo para las autoridades, notables y miembros de la sociedad civil. Entonces, lentamente se estaba dando la modernidad en Ayacucho.



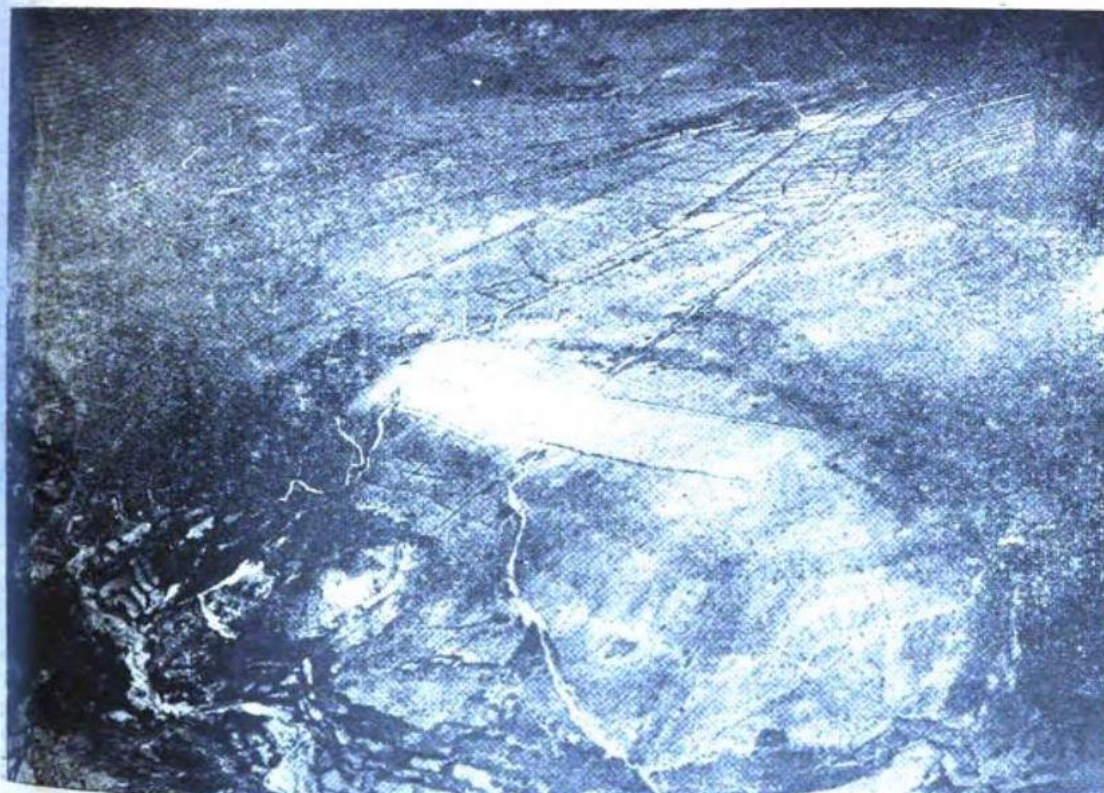
Sr. Carlos F. Vivanco. Gestor del servicio Aéreo Lima-Ayacucho.



Ubicación de Conchopata cerca de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Ayacucho. José Alberto Ochatoma Paravicino y Marta Cabrera Romero. Trabajado 1997-1998. (2000).
https://www.researchgate.net/figure/Ubicación-de-Conchopata-cerca-de-la-pista-de-aterrizaje-del-aeropuerto-de-Ayacucho_fig2_371184972



Vista Aérea de la Ciudad de Ayacucho



Vista oblicua del Campo de Aterrizaje de Ayacucho,

Vista aérea de la ciudad de Ayacucho y del Campo de aterrizaje. Revista "Aviación" de 1939 N° 44 p. 45. Lima.

4.4. La ciudad de Ayacucho hacia su modernización: Reapertura de la UNSCH y crecimiento poblacional en la ciudad de Ayacucho. 1957-1970.

Durante la segunda mitad del siglo XX, se “producen movilizaciones regionales que reclamaban la reapertura de la UNSCH. Pues una manera de vencer el estancamiento que sufría la región era contar con profesionales oriundos de la zona y, como tales, capaces de encontrar soluciones nuevas y viables para sus viejos problemas” (Mohanna, 2001, p. 119). La Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, se “convirtió en una institución de vanguardia íntimamente relacionada con la búsqueda del desarrollo del departamento de Ayacucho. Pretendía formar profesionales ad hoc para la región, que se convirtieran en actores profesionales para revertir la situación de pobreza, en que se hallaba el departamento para la época” (Zapata, 2008, p. 163).

Luego de la reapertura de la UNSCH, pasa a convertirse “en una institución transformadora de las estructuras políticas, como económicas y cuyo afán académico debía traducirse a la vinculación de la ciencia con el conocimiento de los principales problemas de la región (...) así la universidad pasó a lograr ser un centro de investigaciones, de extensión agropecuaria, comercial, artística, cultural y científica” (Gutiérrez, 1997, p. 93).

En ese sentido, la UNSCH produjo “una transformación en la sociedad y vida de los ayacuchanos. Para empezar, introdujo cambios en el pensamiento de la gente al ser portadora de una ideología progresista y contestaria que cuestionaba las viejas ideas conservadoras. Luego, otra consecuencia de la reapertura fue una masiva concentración de estudiantes en la ciudad de Ayacucho. Con la reapertura de la UNSCH el crecimiento demográfico de los jóvenes se aceleró hasta casi duplicar el promedio nacional” (Zapata, 1997, p. 164).

Paralelo a la reapertura de la Universidad, la ciudad de Ayacucho, para la “década del 60 encontramos los siguientes barrios: Magdalena, Puka Cruz, Carmen Alto, San Sebastián, Tenería y Santa Ana. Algunos otros barrios, la mayoría sobre las laderas de la ciudad, inician en esta década un período de expansión. Capillapata, Acuchimay, Andamarca, Calvario, Quinuapata, Soquiacato, Pllacucho y Conchopata. Y también en la década de 1960 surgen: La Libertad (1963), Yuraq Yuraq (1966), Barrios Altos (1964) y Leónpampa (1966). A ellos, se seguirán: Santa Rosa, Quicapata, Señor de Arequipa y las urbanizaciones Nazarenas Y Santa Bertha” (González, 1995, pp. 128-131).

Entonces, el crecimiento poblacional se expande más en la década de 1970, la ciudad de Ayacucho tenía cerca de 51 asentamientos periféricos “(...) 11 de junio, Santa Elena,

San Melchor, Miraflores, Amancaes, La Unión. Urbanizaciones: Mariscal Cáceres, Santa María Magdalena, **AEROPUERTO**, ciudad Jardín, Simón Bolívar, La Derrama Magisterial y María Parado de Bellido (EMADI). Cooperativa de vivienda: Sector público y la ciudad de las Américas. Asociaciones de pobladores: Chaquihaycco y Basilio Auqui. Pre Cooperativa de vivienda: Ayacucho y Asociación de Vivienda "Túpac Amaru". Distribuidos de la siguiente manera: 37 barrios o pueblos jóvenes, 08 urbanizaciones, 2 cooperativas de vivienda, 2 asociaciones de pobladores, 1 pre cooperativa de vivienda y 1 asociación pro vivienda" (Gutiérrez, 1997, p. 86). Lo mismo refiere Nelson Pereyra y Angela Béjar, al decir que en la "década de 1960 y 1970 parecen asociaciones de vivienda Pampa del Arco, Progreso, 11 de abril, Basilio Auqui (...) y las urbanizaciones EMADI, Jardín y Mariscal Cáceres, estas tres últimas habitadas desde mediados de los 70 por profesionales y empleados de los sectores medios vinculados a la Universidad o a las instituciones del Estado" (Béjar, & Pereyra, 2006, p. 165).

Para 1974, "celebrando el Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, nuevos edificios públicos fueron incorporados al paisaje urbano: Estadio, Coliseo Cerrado y Centro Cultural "Simón Bolívar". En esta década, la ciudad mantuvo un crecimiento sostenido hasta llegar a más de 60 mil habitantes" (Mohanna, 2001, p. 120).

Pero, no sólo fue el crecimiento demográfico que experimentó la ciudad, sino que, con la celebración, del sesquicentenario de 1974 en la ciudad de Ayacucho, las autoridades y los vecinos "limpian la ciudad, la pinta, la adorna, lo que permite obras e infraestructura y planificación urbana para completar el festejo con la visita de cerca de una docena de jefes de Estado que participan de la celebración. "Ayacucho, barriada de Caracas" fue la frase acuñada con ironía por los estudiantes de entonces para resumir, la construcción de obras con dinero del gobierno venezolano o del Estado peruano: El Centro Cultural "Simón Bolívar" la carretera asfaltada a Quinua, la "reconstrucción" del pueblito de Quinua, el frigorífico zonal, el restaurante "Agallas de oro", la ampliación de las redes de electrificación y teléfono y el monumento a Bolívar" (González, 1995, p. 132).

Esto es lo que ocurrió en el lapso de 1957-1974, es decir, desde la reapertura de la UNSCH y el crecimiento demográfico de la ciudad de Ayacucho, y, por lo tanto, esto ocasionó mayores necesidades de la población asentada en los diversos nuevos "barrios" urbanizaciones o cooperativas de vivienda. Claro está que como se lee, el sesquicentenario de 1974, fue una celebración emblemática, donde el crecimiento demográfico ocasionó necesidades de obtener los servicios básicos de agua, desagüe

y luz eléctrica siendo una prioridad, muy aparte de la modernización de la ciudad de Ayacucho.

4.5. ¡Un sueño hecho realidad! Inauguración del moderno Aeropuerto “Alfredo

Mendívil Duarte” en la ciudad de Ayacucho. Diciembre de 1974.

La cultura moderna es un esfuerzo titánico y deliberado por recrear lo que nos ha quedado del pasado a través de la tecnología, de la racionalidad y de la política gubernamental. (Edward Shils, *Tradition*, citado por Lewenthal, 1998, p. 523).

Es justamente lo que deseaba las autoridades y notables de la ciudad de Ayacucho, lograr una cultura moderna, que se debería dar con la apertura de las vías de comunicación tanto terrestre como aérea, donde los autos, camiones, buses interprovinciales, traigan comerciantes, viajeros, turista, que entre en contacto con los ciudadanos de la ciudad capital y así se interconectaban e intercambiar ideales de modernidad, especialmente los de la élite de otras ciudades del País. “El itinerario de transporte de pasajeros y carga de Lima-Ayacucho-Cuzco, y viceversa, que lo realiza en forma regular. Existen agencias que prestan servicios de vuelo. Este servicio es utilizado generalmente por profesionales, grandes comerciantes, algunos estudiantes y los turistas principalmente” (Garay, 1982, p. 12).

Es necesario tener presente, que para 1971, los terrenos para el futuro aeropuerto, y a pesar de su amplitud, aún, “estaba poblado de tunas, cabuya y molles, era alejado del centro de la ciudad y en sus alrededores contaba con pocos corralones. Ya funcionaba dos empresas de aviación Faucett y SATCO (Servicio Aéreo de Transporte Comercial), era una maquina aerolínea TAM (Transporte Aéreo Militares) que realizaba vuelos nacionales de pasajeros y de carga; en 1973 se convertirá en la empresa estatal AERO PERÚ. Los vuelos eran dos veces por semana en días diferentes: lunes y sábado llegaba Faucett y la empresa SATCO, martes y viernes” (Salcedo, 2022, p. 42).

Entonces, la idea de construir un aeropuerto se “entiende como parte de un proceso más amplio en la historia nacional de los medios de comunicación aerocomercial y la expansión de la modernidad, que tienen su punto de partida en los vuelos comerciales que se comenzaron a realizar en Lima desde 1928” (Hurtado, 2013, p. 12). Esto significaba la modernización en el Perú, el hecho de construir un aeropuerto en Jauja, el Cusco, Lambayeque, Arequipa, Trujillo, etc. le dio a nuestro país, a fines de los 40-50 del siglo XX, un nuevo rostro de modernidad.

Contar con un aeropuerto “moderno”, hacia que los vuelos en avión comerciales beneficien a los habitantes de cada región, sobre todo a los llamados “notables” o “élite” de aquellos tiempos.

Según, la historiadora Neva Salcedo Dipaz, en 1973, se iniciaba el “sueño” dorado por las autoridades y los notables huamanguinos, es decir la “construcción del nuevo aeropuerto a cargo de la empresa constructora “Villasol” con experiencia en construcciones de aeropuerto como en el Cusco...la pista de aterrizaje del aeropuerto tendrá una longitud de 2,800 metros por 45 metros de ancho” (Salcedo, 2022, P. 45). Que “podría aterrizar aviones Boeing 727 y Focker. A un costo de 65 millones de soles, se iniciarán los trabajos de explanación y pavimentación, sobre un área de 126 mil metros cuadrados” (Salcedo, 2022, p. 45). Eso confirma que el campo de aterrizaje del nuevo aeropuerto aún no estaba asfaltado y que para eso se necesitaba un gran presupuesto, que como se lee en la cita, fue con un costo de 65 millones de soles; además, con esto se construiría también la zona de drenaje y estacionamiento. Una obra “titánica” para sus tiempos, pero, que con alegría la élite miraba con gran entusiasmo, porque ellos sabían, que, con una pista asfaltada, los aviones llegarían sin mayores problemas para aterrizar y sobre todo, sería un gran beneficio para los pobladores del Departamento.

La obra del aeropuerto era parte del proceso de modernización que durante la celebración del Sesquicentenario de la Batalla de Ayacucho, se hará realidad conjuntamente con otras obras emblemáticas, como: Las “Agalla de Oro”, “El Obelisco” en la pampa de Ayacucho, construcción de colegios, la entrega de televisores por parte de la primera dama, esposa del presidente Gral. Juan Velasco Alvarado, Consuelo de Velasco; y por supuesto, la inauguración del moderno aeropuerto.

A pesar de los esfuerzos de ampliación y ensanchamiento del campo de aterrizaje, se tuvo que dar la expropiación de terrenos se dio en 1965, esto era para culminar no sólo con la pista de aterrizaje sino también el edificio del moderno aeropuerto, esta labor lo realizó la “compañía Peruana de Aeropuertos de Aviación Comercial, incluyendo una expropiación forzosa de un área adicional de 75,186,25 metros cuadrados requeridos para la construcción del nuevo aeropuerto, con la Ley 9123, terrenos de propiedad de Teodoro Jauregui” (Salcedo, 2022, p. 41).

Entre 1973 y 1974, la municipalidad de Huamanga, estaba discutiendo que nombre llevaría el moderno aeropuerto, algunos sugerían que se deberían quedar con “Jesús Mujica”, pero:

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial pide que se denomine al aeropuerto de Ayacucho, con el nombre del Coronel FAP. Alfredo Mendívil Duarte. El cual fue pionero de la aviación nacional. En reconocimiento de los valores humanos de los pueblos civilizados y el mérito del Coronel FAP Alfredo Mendívil Duarte, este fue el primer aviador ayacuchano, saluda desde el cielo a su tierra natal” “El Paladín”, 1 de mayo de 1974 N° 1274)

Es así como se le denominará al moderno aeropuerto de la ciudad de Ayacucho, “Alfredo Mendívil Duarte”; por lo tanto, el edificio del Aeropuerto, fue “inaugurado el 08 de diciembre de 1974, siendo Presidente Constitucional del Perú y padrino del mismo, el General Juan Velasco Alvarado, quien no estuvo presente y en su representación estuvo su esposa, Sra. Consuelo de Velasco, la que presencio la ceremonia de inauguración, denominado “FAP Alfredo Mendívil Duarte”; asimismo, se colocó una placa recordatoria que decía en estos términos: “El Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada en el Sesquicentenario de la Victoria de Ayacucho. 1824-1974”. (López, 1990, pp. 111-112).

La algarabía reino en ese día de inauguración, no sólo era una obra más, sino, que significaba un nuevo inicio del proceso de modernización para las autoridades y notables de la ciudad de Ayacucho; así se cerró un episodio más que se habían trazado desde la celebración del Centenario de 1924. Esta realidad de la inauguración del moderno aeropuerto, se dio gracias al apoyo de la Comisión Mixta Peruano-Venezolano, que contribuyeron económicamente para culminar diversas obras tano en la ciudad como en el Departamento de Ayacucho, donde la élite ayacuchana, por fin respiro los “aires de modernidad”.

Desde 1974, seguirán operando las aerolíneas: “Faucett”, “SATCO”, que finalmente se convirtió en la aerolínea comercial “AEROPERÜ”. El impacto social tuvo repercusiones positivas no sólo porque la élite huamanguina pudiera viajar más rápidamente a la capital del Perú: Lima, sino, porque una parte de la población tuvo trabajo en el interior del aeropuerto y abrió puertas para que el turismo se masifique con el correr del tiempo; esto dinamizo la economía de los habitantes de la ciudad. Culminando parte de los avatares de modernización para la ciudad de Ayacucho.



Douglas C-54D-5-DC Skymaster OB-R-949 SATCO © Alain Anciaux

CONCLUSIONES

1.- Durante las dos primeras décadas de inicios del siglo XX, la ciudad de Ayacucho, aún era pequeña y tradicional como en antaño, no se divisaba cambios en su aspecto citadino. La vida cotidiana del huamanguino aún vivía como en el siglo XIX, con celebración de fiesta tradicionales y religiosas. Los carnavales no habían cambiado, la Semana Santa, seguía dándose con las procesiones de siempre, los pequeños talleres artesanales de Santa Ana, Conchopata, entre otros seguían con su rutina de tecnología tradicional. Persistía aún el arrieraje; los juegos tradicionales como la corrida de toros, la pela de gallos, los deportes, etc. continuaban sin modificaciones.

Algo que cambio en algo la vida rutinaria de la élite huamanguina fue la llegada de la fotografía, que, “E. Mariño se estableció en la ciudad desde 1910” (Vásquez, 2022, p. 209) y el cine que se instaló ese mismo año donde “el progresista caballero Don Federico Martinelli ha mandado de la capital un cinematógrafo para estrenar en esta ciudad espectáculos tan cultos y que se expongan películas que no dañen la moral” (Vásquez, 2022, p. 221), quizás estos dos adelantos, fueron el inicio de la futura “modernidad”, que anhelaban los notables de la ciudad de Ayacucho.

2. Durante la década de los 20 (XX), la ciudad de Ayacucho, fue el “espacio de modernización y arcaización, según el historiador Nolberto Rojas, en ese sentido, la fábrica de aguas gaseosas, de hielo, el alumbrado eléctrico, la carretera “La Mejorada”, la radio, etc. van a contribuir a ese avance de modernización que necesitaba el departamento desde su ciudad capital.

Un hito que marcó los inicios de esa modernización, era la llegada del Centenario de la Batalla de Ayacucho, se cumplía 100 años de la victoria del 9 de diciembre de 1824, cuando el Ejército Unido Libertador logró el triunfo frente al Ejército Realista; entonces, la ciudad pedía al gobierno del Presidente Augusto Bernardino Leguía Salcedo, mayor presupuesto para las obras públicas que se deberían realizar en la ciudad, así como en las diferentes provincias y distritos del Departamento. Fue entonces, que el proceso de modernización la dio el gobierno de Leguía teniendo como aliados a la élite huamanguina. Serán ellos conjuntamente con las autoridades políticas, las que emprenda el pedido y las reivindicaciones para Ayacucho. Como se sabe se conformo el Comité Pro Centenario en 1918, donde el Presidente fue el Monseñor Fidel Oliva Escudero, en un extenso memorial se pedía diversas obras públicas para Ayacucho. Estos proyectos modernizadores eran: Dotación de agua y desagüe, pavimentación de

la ciudad de Ayacucho, construcción de una cárcel, conclusión del famoso Arco “9 de diciembre” o del “Triunfo”, Construcción de la casa de correo y telégrafo, construcción de un teatro, mejoramiento de la Alameda Bolognesi, construcción del monumento en la pampa de Ayacucho, gestionar la llegada del ferrocarril; y por supuesto, la construcción de un campo de aterrizaje.

Estos pedidos para 1918, se debería hacer realidad en la fiesta centenaria como parte de la modernización que deseaba Ayacucho y por supuesto la ciudad capital; entonces al llegar dicha celebración, sólo algunas de estas obras se realizaron otras quedaron inconclusas y muchas otras nunca se llevaron a cabo como la del Ferrocarril que se llevó Huancavelica; lo que si se hizo realidad fue la carretera “La Mejorada”, con “aires de modernidad”.

En 1922, se conformó el comité “Pro-Avión”, integrado por autoridades y notables de la ciudad de Ayacucho; es decir, la élite huamanguina. Dicho comité en su anhelo de modernización, busco un espacio para tener un campo de aterrizaje, para aviones pequeños. Dicho lugar lo ubicaron a las afueras de la ciudad, en el espacio denominado “Llano del Arco”, donde para este mismo año, aterrizo una avioneta; claro está que dicha pampa fue limpiada para este objetivo. Convirtiéndose en el primer campo de aterrizaje de la ciudad de Ayacucho.

En 1928, se inaugura el segundo campo de aterrizaje, ubicado al Este, en el lugar llamado “Llañupampa” (Yanamilla), cerca al cementerio de la ciudad de Ayacucho, llamado primeramente como: “Augusto B. Leguía”, el cual significaba parte de la modernización de la ciudad de Ayacucho.

3. Será la década de los 30-40 del siglo XX, que la élite huamanguina “enfrenta los retos de la modernización estatal y capitalista, a pesar de algunas trabas para su modernización; la ciudad aún vivía en un estado de fragmentación económica. A pesar de todo ello, las obras públicas inaugurada en el Centenario de 1924, en el Cuatricentenario de la Fundación de Huamanga (1940), especialmente el Sesquicentenario de 1974, lo condujeron hacia la modernización de la ciudad de Ayacucho. Estos “instrumentos” tecnológicos como la carretera “La Mejorada” y la pista de aterrizaje para aviones comerciales, fueron elementos de la “modernización”. En ese sentido, para la élite, las vías de comunicación fueron “consideradas la arteria que conduce signos de vida. Fue requerida como el medio de interacción económica-comercial, y con ella acceder a los beneficios de la modernidad y progreso” (Rojas,

2010, p. 107) y de necesidad prioritarias para la ciudad y el propio Departamento de Ayacucho.

En este sentido, el gobierno de Leguía, se convirtió en el eje de la modernidad en el Perú y en nuestro caso, también para la ciudad de Ayacucho. Porque la:

Esperanza está en las pintorescas montañas de La Mar y Huanta, ahí hay madera para la construcción de casas, fábrica de papel, y hay el “palo de balsa” para la fabricación de balsas, botes, AEROPLANOS, etc....

Nada engrandece a los pueblos que el trabajo encaminado a la explotación de sus riquezas naturales, a la implantación de nuevas industrias, al desarrollo del comercio...es necesario y urgente abrir en par en par las puertas del PROGRESO de Ayacucho, culminando el camino carretero hasta el río Apurímac y fomentando la industrialización...Así, Ayacucho, llegará, en esta nueva centuria de su fundación, que empieza casi en estado agónico y de profundo decaimiento demográfico y económico, a RESURGIR esplendoroso y llegar a la cumbre del PROGRESO. (Moore, 1940, p. 27).

Entonces, no sólo es el esplendor y la modernización de la ciudad de Ayacucho, sino el autor también mira más allá de la provincia y observa la montaña como sinónimo de progreso.

Además, es en 1937, que llegará la primera aerolínea comercial y de carga, como fue el avión “Condor”, que inicia su servicio aéreo Lima-Ayacucho-Lima, el cual tenía una capacidad para 25 pasajeros. En este sentido, “los intelectuales de Ayacucho se han caracterizado por la riqueza de ideas en pro del progreso...admiran por lo extranjero...proponían implementar acciones que faciliten la adaptación a la ola modernizadora” (Rojas, 2010, p. 158). Claro, está que no todas las propuestas se cumplieron a cabalidad, pero una de ellas como fue el traslado de la pista de aterrizaje del “Llano del Arco” hacia “Yanamilla”, ubicada cerca al cementerio, si se hizo realidad para la década de los 30-40, donde se continúa esa lenta modernidad de la ciudad.

4. Durante 1945-1948, la élite huamanguina de la ciudad de Ayacucho, ven venir nuevas aerolíneas, en este caso, la Compañía “Faucett”, que inauguró su servicio aéreo en noviembre de 1948, significando un paso más al progreso que tanto había luchado el señor Carlos F. Vivanco, delegado de la Cámara de Comercio y el gestor de esa proeza de modernidad para la ciudad de Ayacucho.

5. Pero estos avatares de modernización para la ciudad no culminan ahí, existen dificultades porque el campo de aterrizaje “Jesús Mujica”, no estaba aún asfaltada;

además, se tuvo que expropiar terreno algunos dueños de terrenos aledaños al futuro aeropuerto como de la familia del señor Teodoro Jauregui, Cordero, Bejar, entre otros propietarios, fue la Corporación Peruana de Aeropuertos de Aviación, que a través de la Ley 9123, lo realiza en 1965.

Para 1973, se comienza la construcción e instalaciones del moderno aeropuerto por la empresa constructora "Villasol" de ahí para adelante sólo era esperar su inauguración. Pero también era necesario que el futuro aeropuerto tenga un nombre y desde el Ministerio de Transporte y Comunicaciones "con la resolución ministerial N° 0040-74. TC. AE, resuelve que el aeropuerto lleve el nombre de coronel FAP. "Alfredo Mendivil Duarte", pionero de la aviación comercial. Y así quedo "sellado" con el nombre del aviador ayacuchano, orgullo para todo Ayacucho. Entonces, la comisión mixta Venezuela-peruana, logro realizar la inauguración de diversas obras públicas en la ciudad de Ayacucho y algunas provincias del departamento, como: el restaurante "Agallas de Oro", entrega de televisores a diversos barrios de la ciudad capital, construcción del Colegio "San Ramón", inauguración del Obelisco en la Pampa de Ayacucho, y lógicamente, el MODERNO AEROPUERTO, que culminaba una parte del proceso de modernización y con ello el anhelo de los ayacuchanos, de poder viajar más rápidamente a la ciudad capital del Perú: Lima, en casi una hora de viaje. Por supuesto, que los que viajaban, era mayormente los miembros de la élite, porque ellos tenían los recursos económicos para la compra de un pasaje aéreo.

Este moderno aeropuerto se inauguró en diciembre de 1974, siendo madrina la primera dama y esposa del Presidente de la República, señora Consuelo de Velasco. Junto a ella la élite política, militar y eclesiástica, por supuesto que tuvieron los periodistas de la época recogiendo la noticia para sus periódicos. En ese sentido, el periódico, "fue un fenómeno cultural de comunicaciones que trascendía a quienes la gestionaban, escribían y leían. Es el surgimiento de una opinión y de una representación discursiva de la realidad que se difundía y conocía, se pretendía recrear" (Glave, 2004, p. 26-27) la opinión; así fue que al utilizar diversos periódicos en mi tesis, contribuyeron sus informaciones a lograr una mayor "objetividad" de los sucesos que se dieron en la ciudad de Ayacucho, específicamente en lo referente al tema abordado.

Finalmente, comprobé que sí hubo impacto social con las inauguraciones del campo de aterrizaje desde 1928 a 1948, porque llegaron aerolíneas trayendo a personalidades y turistas a la ciudad de Ayacucho, que dinamizaron la economía citadina. Además, con la inauguración y funcionamiento del moderno aeropuerto "Alfredo Mendivil Duarte" y

otras obras públicas, su impacto se vio reflejado en el bienestar de sus habitantes, con una visión transformadora lograda por sus autoridades y notables, ya que impulso la economía, el empleo y el avance del turismo; además, la conexión aérea de la ciudad de Ayacucho con otras ciudades del territorio peruano.

RECOMENDACIÓN

Que el tema de la aviación para Ayacucho, debe ser un punto de partida, para nuevas investigaciones, que pueden emprender los jóvenes historiadores e historiadoras. Que el estudio no culmina con mi tesis, sino es el inicio de una nueva investigación sobre la historia económica, vida cotidiana, del “imaginario” de modernización en el departamento de Ayacucho, etc. es decir, que el tema da para más; pero, con una nueva mirada historiográfica de las nuevas generaciones de la UNSCH de este nuevo siglo XXI, que pueden ser con nuevas fuentes históricas; en ese sentido, las historiadoras (es) deben seguir contribuyendo al conocimiento de nuestra Historia Nacional, regional y de la microhistoria de los pueblos del interior de nuestro departamento.



Vista panorámica de la ciudad de Ayacucho en **1963**. Foto aérea tomada por la Fuerza Aérea del Perú. En el plano se divisa el estadio “Leoncio Prado”, donde se ubicó el “Llano del Arco” y ahí estuvo el primer campo de aterrizaje; mientras que al Este se divisa la segunda pista de aterrizaje “Jesús Mujica” de la ciudad de Ayacucho. Foto: cortesía del Historiador Javier Velarde Loayza.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aliaga, A. & Zevallos, W. (1976) "Ayacucho 1900-1950: Desarrollo económico social". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

Alarcón, T. (1964) "Una muestra de la vivienda en la ciudad de Ayacucho". Tesis UNSCH. Ayacucho.

Alfaro, S. (2000) "La investigación urbana y el poder local: un acercamiento desde la sociología del desarrollo". Digitalizado por Biblioteca "P. Florentino Idoate, S.J." Universidad Centroamericana José Simeón Cañas.

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-LaInvestigacionUrbanaYEIPoderLocal-6521166.pdf>

Araujo, A. (1991) "El Trabajo indígena Gratuito en Junín y en Huamanga: 1890- 1930". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

<https://repositorio.unsch.edu.pe/bitstreams/75b2c21e-d0d4-48b2-a232-3e921d2a39de/download>

Araujo, A. (1982) "La conscripción vial de Huamanga (1919-1930). Bachiller en Historia. UNSCH. Ayacucho.

Baca, P. (2018) "orígenes de la fuerza aérea del Perú (FAP)". Revista de la Fuerza Aérea del Perú. Tercera edición.

https://www.airuniversity.af.edu/Portals/10/JOTA/Journals/Volume%201%20Issue%203/07-Baca_s.pdf

Bartkowiak, D. (1998) "Ernesto Malinowski 1818-1899. Constructor del ferrocarril trasandino". Lima.

Basadre, J. (2014) "Historia de la república del Perú (1822-1933)". Tomo 14. Lima. Editorial El Comercio.

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/stein/wp-content/uploads/sites/734/2020/07/TOMO-XIV-HP-Basadre.pdf>

Basadre, J. (1990) "La promesa de la vida peruana. Augusto Elmore editor. Lima.

[http://blog.pucp.edu.pe/blog/wp-content/uploads/sites/156/2014/07/jorge_basadre -
la promesa de la vida peruana.pdf](http://blog.pucp.edu.pe/blog/wp-content/uploads/sites/156/2014/07/jorge_basadre_-_la_promesa_de_la_vida_peruana.pdf)

Batalla, C. (2020) "La historia ejemplar de Elmer Faucett: a 60 años de su muerte"
[https://elcomercio.pe/archivo-elcomercio/elmer-faucett-pionero-aviacion-comercial-
peru-noticia/#google_vignette](https://elcomercio.pe/archivo-elcomercio/elmer-faucett-pionero-aviacion-comercial-peru-noticia/#google_vignette)

Barrueto, E. (2011) "Las propuestas sobre modernización y desarrollo dentro del
discurso político de Juan Velasco Alvarado". Universidad del Callao. Lima.
[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/55EB22372C399EF40525
7E0D0071D951/\\$FILE/IF_BARRUETO_PEREZ_FCE.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/55EB22372C399EF405257E0D0071D951/$FILE/IF_BARRUETO_PEREZ_FCE.pdf)

Bedward (1925) "Un viaje a Ayacucho en los días del Centenario. Lima Imprenta E.
Moreno. Lima.
[https://es.scribd.com/document/136368909/Un-Viaje-a-Ayacucho-en-Los-Dias-Del-
Centenario](https://es.scribd.com/document/136368909/Un-Viaje-a-Ayacucho-en-Los-Dias-Del-Centenario)

Bintaned, M. (2014) "Historia de la aviación comercial desde 1909 hasta nuestros días".
Tesis doctoral. Universitat de les Illes Balears.
[Historia de la aviacion \(464\).pdf](#)

Bobbio, N. (1993) "Diccionario de la política. Política, poder y violencia política (Vol II).
Siglos Veintiuno editores. España.
[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/pdfcoffee.com_bobbio-norberto-diccionario-de-
politica-en-espaol-7-pdf-free.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/pdfcoffee.com_bobbio-norberto-diccionario-de-politica-en-espaol-7-pdf-free.pdf)

Bula, J. (1994) "John Rawls y la teoría de la modernización. Una retrospectiva analítica",
Cuadernos de Economía, v. XIV, n, 21, Bogotá, 1994, páginas 67-83. Universidad
Nacional de Colombia.
[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-
JohnRawlsYLaTeoriaDeLaModernizacionUnaRetrospectiv-4934864.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-JohnRawlsYLaTeoriaDeLaModernizacionUnaRetrospectiv-4934864.pdf)

Burga. M. & Lossio, J. (2021) "La insurgencia de la multitud. Autoritarismo, oligarquía y
horizontes utópicos (1872-1919)". Nueva historia del Perú republicano. N° 4. Derrama
magisterial. Lima.

Burga, M. & Flores, A. (1981) "Apogeo y crisis de la república aristocrática". 2da edición Rickchay N° 8. Lima.

Bury, J. (1971) "La idea de progreso". Alianza editorial. España.

<https://cursoshistoriavdemexico.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/09/idea-de-progreso.pdf>

Caro, J. (2007) "Élites y discurso histórico regional. Ayacucho en la primera mitad del siglo XX". En: Congreso, pueblos, provincias y regiones en la historia del Perú. Organizado por la academia Nacional de Historia. Lima.

Caro, J. (2000) "Política y cultura en Ayacucho (1918-1934). Entre la celebración del Centenario de la batalla de Ayacucho y la Formación el Centro Cultural Ayacucho". Informe final del Instituto de investigaciones de la facultad de Ciencias Sociales. UNSCH. Ayacucho.

Caro, J. (1999) "La construcción del discurso histórico en Ayacucho". Informe de investigación del instituto de investigaciones de la Facultad de Ciencias Sociales. UNSCH. Ayacucho.

Caro, J. (1998) "La comunidad imaginada de Huamanga: Una aproximación al discurso histórico regional". Informe final de investigación del instituto de investigaciones de la Facultad de Ciencias Sociales. UNSCH. Ayacucho.

Carpizo, J. (1999) "El poder: Su naturaleza, su tipología y los medios de comunicación masiva. Boletín mexicano de Derecho Comparado, Nueva serie, N° 95, México.
<https://jorgecarpizo.unam.mx/assets/17-el-poder.pdf>

Centeno, R. & Nino, E. y Pérez, R. (2019) "Pista de aterrizaje en Ayacucho". Tecnológico de estudios superiores. HUIXQUILUCAN.
<https://es.scribd.com/document/270348027/Pista-de-Aterrizaje>

Contreras, C. (2018) "Historia del Perú contemporáneo". Sexta edición. IEP. Lima.

Costa, L. (1980) "Modernización: Concepto o ideología". Estudios Políticos (Nueva Época) n°14

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-Modernizacion-26607.pdf>

Cotler, J. (1988) "Clase, estado y nación en el Perú". Perú problema N° 17. IEP. Lima.

Chu, M. (2022) "Del aeropuerto a la ciudad-aeropuerto. Estudio del impacto económico". Escuela Técnica de Arquitectura Madrid. España.
[aeropuerto balance economico \(39\).pdf](#)

Diez, R. (2015) "El aeropuerto y la ciudad en los escenarios de la gloalización. Una simbiosis necesaria y cambiante. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid. España.

<file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/T37435.pdf>

Chuchón, D. (2009) "La electrificación en Huamanga. Cambio y modernidad a inicios del siglo XX". Imprenta DSG VARGAS. Ayacucho.

Drinot, P. (2018) "Introducción: La patria Nueva de Leguía a través el siglo XX". En: La Patria Nueva. Economía, sociedad y cultura en el Perú. 1919-1930". Paulo Drinot. Editorial A contra. Serie Historia y Ciencias Sociales. Lima.

De La Jara, C (1935) "Historia de la aviación en el Perú". Imprenta de la Insp. Gral. Av.
https://books.google.com.pe/books/about/Historia_de_la_aviaci%C3%B3n_del_Per%C3%BA.html?id=H31AAAAIAAJ&redir_esc=y

Del Pino, J. (1953) "Guía de turismo y de vialidad de la ciudad de Ayacucho". Imp. Garcilaso. Cuzco.

Fernández, J. (2002) "Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto: Estudio del impacto económico". Escuela Técnica superior de Arquitectura de Madrid. España.
https://oa.upm.es/54016/1/TFG_Ch_Minghong.pdf

Gamarra, J. (1996) "El espacio regional como pretexto: Historia y producción cultural en Ayacucho. 1900-1950". En: La tradición andina en tiempos modernos de Hiroyasu, Tomoeda y Luis Millones (editores). Osaka, Japón.

Gamarra, J. (1992. B) "Estado, modernidad y sociedad regional. Ayacucho 1920-1940". En. Apuntes 31. Lima.

<http://revistas.up.edu.pe/index.php/apuntes/article/view/360/362>

Gamarra J. (1992. A.) "Intelectuales ayacuchanos entre 1930 y 1940; Un problema de historia de las mentalidades.

<http://209.45.63.174/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=126089>

Garay, V. (1982) "Movimientos populares en los barrios de Ayacucho. 1966-1974". Informe de Seminario en Antropología. UNSCH. Ayacucho.

Glave, L. (2004) "La república instalada. Formación nacional y prensa en el Cusco 1825-1839". IFEA. Lima.

Germani, Germani (2018) "La ciudad, el cambio social y la gran transformación".

<https://hum.unne.edu.ar/biblioteca/apuntes/Apuntes%20Ciencias%20de%20la%20Educacion/Sociologia/Unidad5/GGermani.pdf>

Gorelik, A. (2003) "Ciudad, modernidad, modernización". Universitas Humanística N° 56. Universidad Javeriana. Bogotá. Colombia.

<https://www.redalyc.org/pdf/791/79105602.pdf>

Gootenberg, P. (1998) "Imaginar el desarrollo. Las ideas económicas en el Perú postcolonial". IEP. Lima.

Gutiérrez, J. (2007) "Representación intelectuales acerca de las mujeres mestizas e indias de Ayacucho: 1920 - 1940". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

<https://repositorio.unsch.edu.pe/bitstreams/086ba13f-247b-4360-9b68-5a42e6692aa9/download>

Gutiérrez, J. (1997) "Denominado: Ayacucho. Proceso político, 1900-1975". Tesis en Historia. UNCH. Ayacucho.

<https://repositorio.unsch.edu.pe/bitstreams/50f2b8d5-b6c5-45a3-b423-7b926e95bb93/download>

Hiatt, W. (2018) "Cielo azul, nubes oscuras: La seducción de la aviación y la desorientación de la modernidad durante el Oncenio de Leguía". En: "La patria Nueva,

Economía, sociedad y cultura en el Perú. 1919-1930". De Paulo Drinot. Editorial A contra. Lima.

Hierro, M. (1938) "La decadencia de Huamanga y su resurgimiento". En: Revista "Huamangas" del 30 setiembre. N° 15. Ayacucho.

Hurtado, C. (2013) "Aeropuerto Francisco de Jauja. Aportes y documentos para su historia". Universidad Nacional de Trujillo. Trujillo.

[file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/La fuerza de la colectividad El proceso.pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/La%20fuerza%20de%20la%20colectividad%20El%20proceso.pdf)

Infante, C. (2024) "La prensa en su laberinto". Reflexiones sobre sociedad, poder y periodismo en Ayacucho (1900-1960)". Fondo editorial UNSCH. Ayacucho.

Klaren, P. (2012) "Nación y sociedad en la historia el Perú". 4ta reimpresión. IEP. Lima.

<https://dn790006.ca.archive.org/0/items/251473681NacionYSociedadEnLaHistoriaDelIPeruKlarenPeterPdf1/251473681-Nacion-y-sociedad-en-la-historia-del-Peru-Klaren-Peter-pdf%281%29.pdf>

Kingman, E. (2003) "Ciudad, modernidad e imaginarios andinos". En: Estado, etnicidad y movimientos sociales en América Latina. Ecuador en crisis. De Víctor Bretón y Francisco García (eds.). Icaria. Cooperación y desarrollo. Ecuador.

[file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Ciudad modernidad e imaginarios andinos.pdf](file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Ciudad%20modernidad%20e%20imaginarios%20andinos.pdf)

Langa, M. (1994) "Tradición y modernidad en la configuración social de Europa (1800-1850)". Editorial Síntesis. España.

Le, J. (2005) "Pensar la historia. Modernidad, presente, progreso". Paidós Surcos 14. Barcelona. España.

<https://ia902202.us.archive.org/29/items/le-goff-jacques.-pensar-la-historia.-modernidad-presente-progreso-ocr-2005/pdf>

Lefebvre, H. (1978) "De lo rural a lo urbano". Ediciones Península. Historia/Ciencia/Sociedad 19. Barcelona. España.

[https://proletarios.org/books/Lefebvre-De lo rural a lo urbano.pdf](https://proletarios.org/books/Lefebvre-De%20lo%20rural%20a%20lo%20urbano.pdf)

Leguía, E. (2006) "Para la patria y por la patria. Augusto B. Leguía". Lima.

Lévano, F. & González, Y. & Valdivia, M. (2013) "La aviación civil en el Perú" Universidad Alas Peruanas. Lima.

<https://repositorio.uap.edu.pe/handle/20.500.12990/9472>

López, M. (1990) "Mosaicos de Huamanga de ayer y hoy". Año del fallecimiento del sabio Antonio Raymondi. Ayacucho.

Luna, P. (2018) "El Estado de la "Patria Nueva" o la victoria de las estructuras". En: "La Patria Nueva. Economía, sociedad y cultura en el Perú. 1919-1930". Paulo Drinot. Serie. Historia y Ciencias Sociales. Editorial A contra. Lima.

Marengo, G. (2010) "Funcionamiento y evolución ante una demanda turística creciente". Universidad Nacional del mar de la Plata. Argentina.

<https://www.google.com/search?q=evoluci%C3%B3n+ante+una+demanda+tur%C3%A>

Mannarelli, M. & Zegarra, M. (2021) "La modernidad esquivada. Civilismo, guerra y feminismo (1872-1919)". Nueva historia del Perú republicano. N° 3. Derrama magisterial. Lima.

Medina, P. (1942) "Monumentos coloniales de Huamanga". Imprenta Torre Aguirre. Lima. <https://es.scribd.com/document/562751541/MONUMENTOS-COLONIALES-DE-HUAMANGA>

Medina, P. (1924) "Ayacucho. Homenaje a la magna empresa de la emancipación policial, en el Centenario de la Batalla del 9 de diciembre de 1824. Imprenta Torre Aguirre. Lima. <https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5>

Méndez, H. (2011) "La Ilusión del ferrocarril para Ayacucho. Un proyecto frustrado. 1870-1945". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

Meza, M. (1999) "Camino al progreso. Mano de obra y política de vialidad en el Perú: la Ley de Conscripción Vial. 1920-1930". TESIS en Historia. UNMSM. Lima. <https://core.ac.uk/download/pdf/323343184.pdf>

Meza, M. (2011) "Camino, campesinos y modernización vial en el Perú. el debate político y aplicación de la ley de conscripción vial, 1900 – 1930. El presente texto es la versión previa del texto publicado en la compilación de Dino León, Alex Loayza y Marcos

Garfias (2011) Trabajos de Historia. Religión, cultura y política en el Perú, siglo XVII – XX. Lima, UNMSM. Pp. 301-334.

[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Caminos campesinos y modernizacion vial.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Caminos%20campesinos%20y%20modernizacion%20vial.pdf)

Mills, W. (1987) “Las élites del poder”. Novena impresión. FCE. México.

<https://esfops.files.wordpress.com/2013/07/la-eite-del-poder.pdf>

Ministerio de transporte y comunicaciones (2021) “200 años de historia, 52 años conectando vidas”. Lima.

[200 años conectando vida \(364\).pdf](#)

Montalvo, I. (2014) “Líneas aéreas del Perú”. Congreso de la República del Perú. Informe parlamentario. Lima.

[aerodromo \(22\) leer.pdf](#)

Moore, H. (1940) “El porvenir de las montañas de Huanta y La Mar”. Revista Huamanga del 31 de mayo. N° 31, Ayacucho.

Nisbet, R. (1986) “La idea de progreso”. Revista Libertas: 5. Instituto Universitario ESEADE.

https://www.eseade.edu.ar/files/Libertas/45_2_Nisbet.pdf

Oliva, F. (1924) “Apuntes para la historia de Huamanga o Ayacucho. Primer Centenario de la Batalla de Ayacucho. Imprenta Diocesana. Ayacucho.

<https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5>

Orrego, J. (2014) “¡ Y llegó el Centenario. Los festejos de 1921 a 1924 en la Lima de Augusto B. Leguía”. Titaium editores. Lima.

Orrego, J. (2009) “Faucett”.

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/juanluisorrego/2009/02/06/faucett/>

Orrego, J. (2005) “La ilusión del progreso. Los caminos hacia el Estado-nación en el Perú y América Latina (1820-1860)”. PUCP. Lima.

Pachón, D. (2010) "Crítica y redefinición de la categoría de progreso Hacia una "forma-vida-orgánica". Universidad Nacional de Colombia. Universidad Santo Tomás. Colombia.

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Critica_y_redefinicion_de_la_categoria_de_progreso.pdf

Palacin, J. (2016) "geopolítica de los aeropuertos del sur del Perú: aeropuerto de chinchero".

[aageopil aeropuerto chinchero \(18\) leer.pdf](#)

Pereyra, N, (2000) "La patria nueva y el indio: El impacto del Oncenio de Leguía en la sociedad rural ayacuchana (1919-1930)". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/TESIS%20AH24 Per.pdf>

Perlacios, J. (2024) Ayacucho. Historia heroica y cultura milenaria. Homenaje al Bicentenario de la Batalla de Ayacucho. Ayacucho.

Perlacios, J. (2001) "Personalidades de Huamanga (Del lítico al siglo XXI). Contribución al método biográfico". NOVA GRAF. Pueblo Libre. Lima.

Pinzón, J. (201) "Modernidad, modernización en la urbanización del Tercer Mundo". Ciudad Pazando Bogotá, primer semestre de 2012. Vol. 5, núm. 1: págs. 95-106. Colombia.<https://core.ac.uk/download/pdf/229171663.pdf>

Ponce, M. (2010) "El habitus del hacendado". Revista "Historia y Grafía" UNI. N°35. México.

<https://www.scielo.org.mx/pdf/hg/n35/n35a3.pdf>

Portocarrero, R. (1996) "La República Aristocrática". En: "Entre la república aristocrática y la Patria Nueva" de Ricardo Portocarrero y Augusto Castro. SUR Casa de Estudios del Socialismo. Lima.

Quicaño, T. (2016) "El uso de los tiempos en los discursos y representa cines de la élite local ayacuchana (1924-1959)". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

Quispe, J. (2017) "Creación del nuevo aeródromo las dunas de la ciudad de Ica". Universidad Alas Peruanas. Ica.

file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/Tesis_Creacion_Nuevo_Aerodromo_Las_Dunas_Ica_compressed.pdf

Quiroz, A. (2016) "Historia de la corrupción en el Perú". IEP. Lima.

Ranciere, J. (2022) "El concepto de anacronismo y la verdad del historiador". Cuaderno Lirico. Revista de la red interuniversitaria de estudios sobre las literaturas rioplatenses contemporáneas en Francia. (En línea).

<http://journalsopenetion.org/lirico/12578>

Ríos, M. (2022) "Modernidad e Historia. Una lectura a partir de Walter Benjamín".

<file:///C:/Users/LAPTOP/Downloads/930-Texto%20del%20art%C3%ADculo-6270-1-10-20220808.pdf>

Robles, O. (2021) "Aeropuerto y ciudad". Gestión del Desarrollo Aeroportuario y Ordenamiento Territorial en Municipios de nivel IV: El caso del municipio de Quibdó, Chocó.

[Aeropuerto y Ciudad-Robles tesis \(114\).pdf](#)

Rojas, N., Maldonado, M. Taípe, N. (2025) "Las epidemias y la modernización de la ciudad de Ayacucho, 1900 – 1920". Historia Regional. Sección Historia. ISP N° 3, Villa Constitución, Año XXXVIII, N° 55, Mayo Agosto.

<http://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/index>

Rojas, N. (2010) "El mito del progreso en Ayacucho. 1900-1950". Tesis de Posgrado en Antropología. UNSCH. Ayacucho.

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/TM%20An3_Roj.pdf

Rojo, G. (2014) "La modernización urbana de Santiago de Chile, buenos aires y ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX". Tesis magister de estudios latinoamericanos. Universidad de Chile.

<https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/129764/La-modernizacion-urbana-de-Santiago-de-Chile-Buenos-Aires-y-ciudad-de-Mexico.pdf;sequence=3>

Ruíz, A. (2009) "Mentalidad y vida cotidiana (1850-1950)".

Ruíz, A. (2001) "La multitud, las subsistencias y el trabajo. Lima de 1890 a 1920". PUCP. Lima.

<https://repositorio.pucp.edu.pe/bitstreams/836522c5-40f0-4de9-b75a-33d2feb115f2/download>

Ruíz, J. (1924) "Monografía histórico geográfica del Departamento de Ayacucho". Imprenta Torre Aguirre. Lima.

<https://books.googleusercontent.com/books/content?>

Salcedo. N. (2022) "Expansión urbana de la ciudad de Ayacucho hacia el este y la construcción del aeropuerto "Alfredo Mendivil Duarte". Monografía en Historia. Ayacucho.

Sotelo, A. (2019) "Modernización y cambio social en América Latina". Revista mexicana de ciencias políticas y sociales N° 129. México.

<https://www.revistas.unam.mx/index.php/rmcpys/article/view/71069>

Szelagowkia, P. & Vitalea, N. & Pitrella (2023) "La ciudad en el aeropuerto, el aeropuerto en la ciudad". IV Congreso de la red iberoamericana de investigación en transporte aéreo.

https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/72235/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sulca. E. (2004) "Elite y modernización en Huamanga. 1900-1950". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/TESIS%20AH35_Sul.pdf

Touraine, A. (2000) "Crítica a la modernidad". EFE. México.

file:///C:/Users/Usuario/Downloads/dokumen.pub_critica-de-la-modernidad-1nbsped-2213030057-9786071629197.pdf

Trigo, E. (2016) "Un Prometeo moderno en los andes. La iluminación eléctrica en Huamanga. 1900-1930". En: Hechos miradas sobre la historia desde Ayacucho. Revista de la Asociación de Historiadores de Ayacucho. Año I. N° 1. Ayacucho.

Trigo, E. (2014) "Espacios sociales, tensiones y conflictos en indígenas y notables (Ayacucho, 1906-1960)". Tesis en Historia. UNSCH. Ayacucho.

<https://repositorio.unsch.edu.pe/server/api/core/bitstreams/3e5db3d1-c786-46b2-8c50-99bde3359adb/content>

Urbano, H. (1991) "Modernidad en los Andes". Centro de estudios regionales andinos "Bartolomé de Las Casas" Cusco.

Urbano, H. (2002) "La Cultura como horizonte. Entre la tradición y la modernidad"

[file:///E:/trad%20modernidad%20Urbano%20\(10\).pdf](file:///E:/trad%20modernidad%20Urbano%20(10).pdf)

Vásquez, J. (2024) "¡ Y llegó el Centenario! La Batalla de Ayacucho como celebración transformadora. 1924. Colección "Más allá del Bicentenario de la Batalla de Ayacucho". N° 12. UNSCH. Ayacucho.

Vásquez, J. (2024) "La independencia de Huamanga. 8 de noviembre de 1820 (Hacia la verdad histórica). Colección "Más allá del Bicentenario de la Batalla de Ayacucho" N°5. UNSCH. Ayacucho.

Vásquez, J. (2024) "Ventura Ccalamaqui. Una heroína "inventada", consolidada y perpetuada en la historiografía (Historia de las mujeres N°1). Colección "Más allá del Bicentenario de la Batalla de Ayacucho" N°4. UNSCH. Ayacucho.

Vásquez, J. (2022) "Transformando la sociedad de Ayacucho desde la percepción de la comunidad de notables: Costumbres, tradiciones y vida cotidiana. (1850-1945)". Tesis doctoral en Historia. UNMSM. Lima.

Vásquez, J. (2006) "Homenaje al Centenario del mercado de abastos "Andrés F. Vivanco" de la ciudad de Ayacucho. 1906-2006". UNSCH. Ayacucho.

Vásquez, J. (2000) Huamanga. Una historia para meditar (aproximación a la Historia regional). Impreso Grafica Caribet. Huancayo.

Vivanco, C. (1949) "Las montañas de Ayacucho". Cámara de Comercio de Ayacucho.

<https://dn720004.ca.archive.org/0/items/vivanco-c.-las-montanas-de-ayacucho/Vivanco%2C%20C.%20-%20Las%20monta%C3%B1as%20de%20Ayacucho.pdf>

Vivanco, C. (2012) "Huamanga. Recuerdos, anécdotas, vivencias y otros". Editorial Jóvic. Callao-Lima.

Zapata, A. & otros (2008) "Historia y cultura de Ayacucho". IEF.
file:///C:/Users/Usuario/Downloads/pdfcoffee.com_zapata-ed-historia-y-cultura-de-ayacucho-pg-1-116-3-pdf-free.pdf

Zlatar, J. (2008) "Elmer Faucett y el avión Stinson Faucett". Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú. Lima.
https://iehap.pe/pdf/2008_Elmer_Faucett_y_el_Avion_Stinson.pdf

Fuentes hemerográfica

- Periódico "La Abeja", 22 de septiembre de 1923, N° 164.
- "El Pueblo", periódico local. Ayacucho, 11 de enero de 1933 Año III. N° 677. "El campo de aviación. Ayacucho.
- "Noticias", periódico local. Ayacucho, 14 de noviembre de 1938 N° 25. N° 682. p. 2. "Una visita al kilómetro 20.
- "Sierra". Vocero Fajardino. Lima, 2da quincena de noviembre de 1938. Página central "El nuevo campo de aterrizaje en Ayacucho, quedará listo para el 9 de diciembre.
- Boletín de la Cámara de Comercio de Ayacucho. Ayacucho, 21 noviembre de 1948 N° 3. Año I: "Inauguración del servicio aéreo a Lima.
- Periódico "Finanza & Economía", Lima, 28 de febrero de 1943. N° 31.
- "Aviación". Revista Mensual Ilustrada Nros. 44-48. 1938-1939. Lima.
- Rvista "Huamanga". "Ayacucho con alas". N°68 de febrero de 1939. Ayacucho.

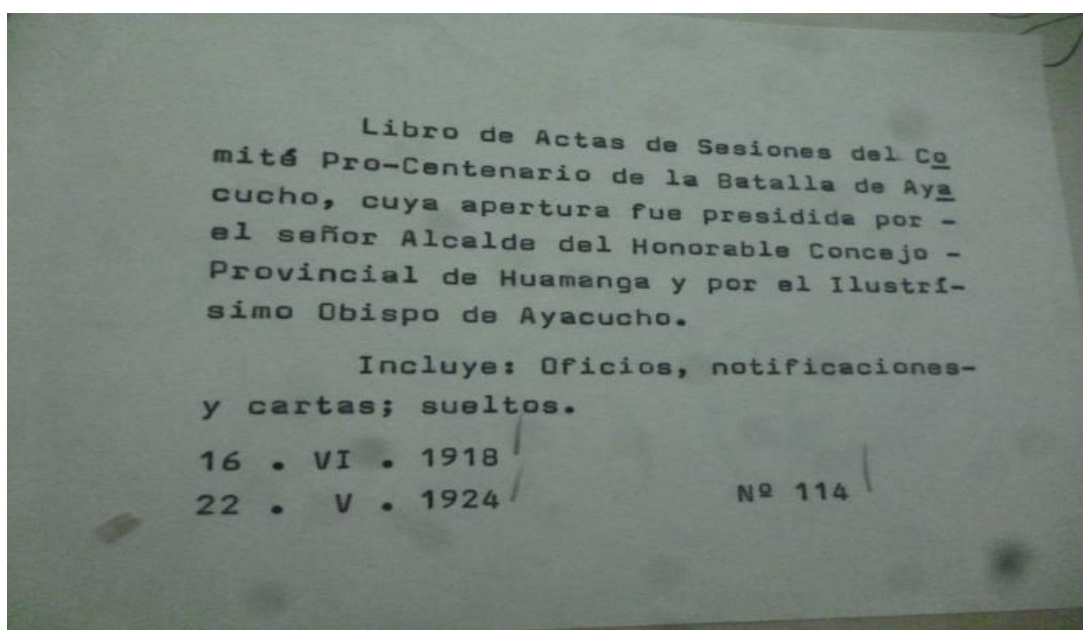
Documentos de Archivo Regional de Ayacucho

- Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité ro-Centenario de la Batalla de Ayacucho.
- Aray. Sección Municipalidad. Libro de actas de secciones. Legajo N° 28. Años: 1920-1941. Ayacucho, 28 de setiembre de 1925. Folio: 242-243-244.

Documentos del Archivo Municipal Provincial de Huamanga

- Libro de acta de la asamblea de alcaldes (Huamanga) del 30 de abril de 1974.

ANEXOS



No habiendo cosa nueva de que tratar a levante la sesión
eran las 12 m.

El Obispo

Francisco

Junta General Extraordinaria

de 12 de marzo de 1922

Presidencia del Ilmo. Sr. Obispo Mons. Fidel Olivas de
Cordero.

Se abrió la sesión a las 10 y 45 de la mañana con asistencia
de los señores Prefecto del Depto., Sr. D. Víctor Olvera; Alcalde del Consejo
Provl., Sr. Moisés Artemio Amador; Jiscal de la Corte, Sr. Pedro C. An-
a; Pdt. del Cabildo, Mons. Emilio C. Medina; Subprefecto del Cuca-
to, Sr. Dn. Maximiliano M. Quintanilla; Director de Beneficencia, Sr. Luis
Costa; Ingeniero, Sr. D. Víctor Arbulu; Delegado, Sr. D. Beltrán Plata-
ni; Sr. D. Jesús Mujica, representante del Comercio; Sr. D. Juan L. Arribas
Pdt. del Círculo de Obreros Católicos, y el infrascripto secretario interino.
Leída el acta de la sesión anterior fue aprobada sin dis-
posición alguna.

En seguida el Sr. Pdt. expresó el sumo interés que

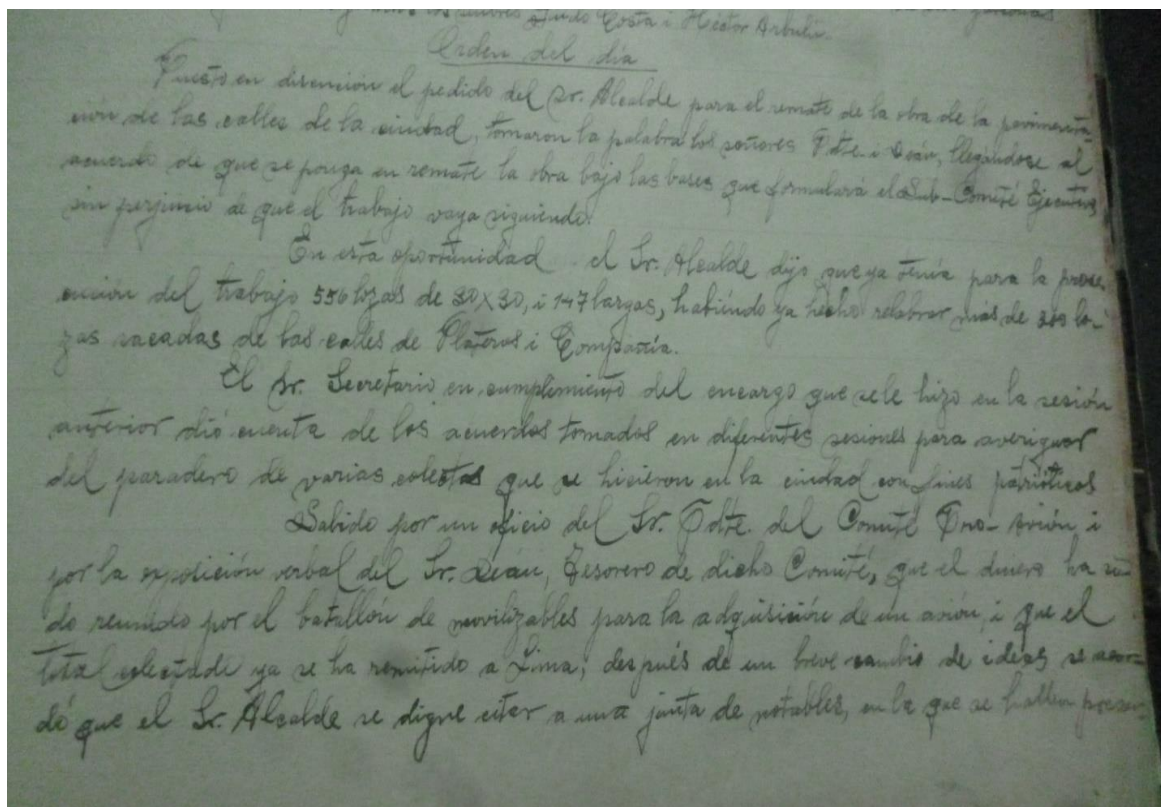
Orden del día
Puesto en discusión el oficio de la Alcaldía comunicando haber nombrado al Con-
ejo una Comisión que celebre con el Comité Pro-Enteñanís, después de un largo
cambio de ideas en que tomaron parte los Srs. Presidente, Prefecto y Alcalde, y se
via una explicación de este caballero, se acordó contestar agradeciendo al Consejo la
designación.

En discusión el pedido del Sr. Presidente para que las Lp. 800.000,
que tiene destinadas el Consejo a la pavimentación de las calles de la ciudad, pasen
a manos del Comité, el Sr. Alcalde alegó razones por las cuales no podía acceder
a la intimation del Sr. Pdt., atendidas las cuales, este Sr. retiró su pedido.

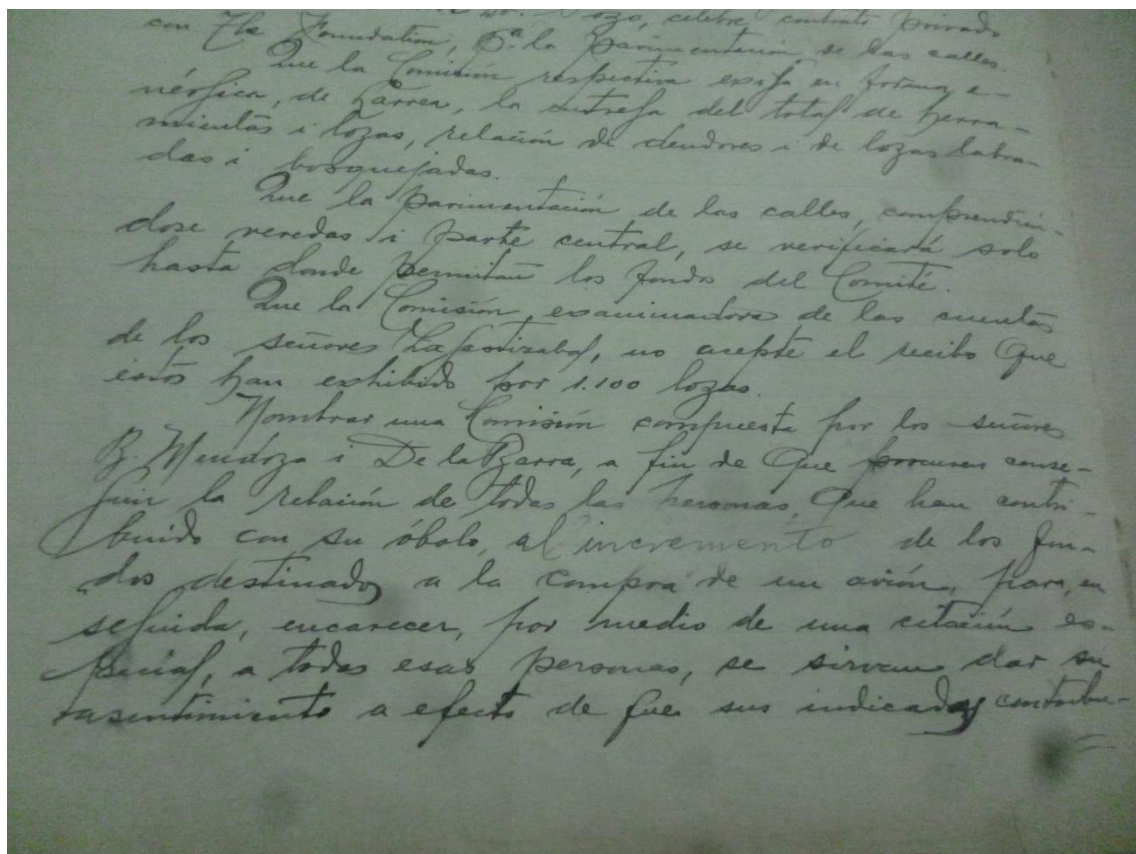
Para ver si es posible el suceso de los fondos cobrados en diferentes
fechas con destino a la compra de aviones, se nombró una comisión compuesta
de los Srs. Pdt., Alcalde y Sr. García del Bares, quienes deberán ponerse al
habla con el Pdt. del Comité Pro-Avión.

En cuanto a las lejas contratadas por la municipalidad, se encomendó
al Sr. Alcalde la tarea de hacer las averiguaciones convenientes.

En este punto habló el Sr. García del Bares sobre una colecta organizada
por el cuerpo médico de la localidad para suministrar fondos a la Cruz-Roja, que
formó en esta ciudad cuando el amago de guerra con el Ecuador. Dice que por
decreto ministerial todo lo reunido en aquella ocasión, en todo el Perú, pasó
posición del Gobierno; habiendo el citado Comité entregado al Prefecto de la
provincia.



Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité Pro-Avión. Junta General del 21 de agosto de 1922. Folios: 95-96).



Aray. Sección Municipalidad. Leg. 29. Actas de sesión del Honorable Comité Pro-Centenario de la Batalla de Ayacucho. Comisión para la compra de un avión del 21 de agosto de 1922. Folios: 143-144).



Periódico "La Abeja" 22 de octubre de 1923. Campo de aterrizaje.

Página 4

una otra clase de gente para sus personalidades (gigantes, acnos, los antecedentes "honorables del intelectual obrero")... (Han olvidado los actos delictivos del "hombre Leocadio")...

Ha sido muy comentado entre los ayacuchoños, la actitud de dos miembros de la Junta Directiva de la Sociedad "Hijos del Condorcera", por la velada presentada últimamente. Todos afirman que dicha velada literaria - musical debió de haber sido con criterio de utilidad regional y no de "homaje de gratitud al Subcomité de Lima por sus gestiones". (Como se puede apreciar en estos haber recibido un beneficio).

Se comenta, asimismo, entre los ayacuchoños residentes en esta Capital, que el Subcomité de Lima, no funciona. Que los miembros de dicho Subcomité no andan de acuerdo (Hasta cuándo no hay unión entre los ayacuchoños... ¿Hasta cuándo no inician sus labores en beneficio de Ayacucho!).

La clase trabajadora de Ayacucho necesita control en su alimentación por el Concejo Provincial

ES URGENTE LA CLAUSURA INMEDIATA DE LOS "FONDINES" ANTIHIGIENICOS. — CONVENIENCIA POPULAR: EL ESTABLECIMIENTO DE UN "RESTORAN POPULAR".

El estándar de vida del pueblo trabajador de la ciudad de Ayacucho es superior al de Lima. Porque los artículos de primera necesidad son de elevados precios, ya sea por la ausencia de dichos productos, por motivos explicables o por la especulación por los "acaparadores", que especulan sustrayendo así los pequeños recursos que poseen.

Creemos que el Concejo Provincial de Ayacucho, haciendo como obra de bien social, podría financiar la instalación de un "Restorán Popular" del tipo de los que existen en Lima, Callao y otros lugares de la República, adaptando su organización con relación al medio económico-social.

Por otra parte, el Gobierno, ampliando su política de asistencia social, co-

mo lo viene haciendo con los obreros de la capital de la República, — que hoy le agradecen — porque encuentran en los restaurantes populares una alimentación sana y abundante, podría dar una pequeña partida de dinero por intermedio del organismo respectivo al Concejo Provincial, para el establecimiento del restorán.

Si, la clase trabajadora de Lima y otros lugares, se beneficia de la política de bien social que realiza el Régimen que preside el General Benavides, ¿por qué no esperar que el obrero ayacuchoño, también reciba dicho beneficio?... Pero es necesario que el pueblo lo pida, por medio de sus organizaciones gremiales, y es necesario que su organismo comunal se haga eco de la necesidad de los hombres de trabajo, que hoy pagan

el capricho de los comerciantes sin conciencia.

También creemos, que el mismo Concejo por medio de su organismo, debe en el día supervigilar la calidad de los alimentos que expenden los "fondines" o comedores antihigiénicos del Mercado de Abastos y sus alrededores, castigando a los que no cumplan, con las ordenanzas municipales — si los hay — con fuertes multas o con la clausura inmediata de los locales donde funcionan.

"SIERRA", cumpliendo con su programa regionalista, sin hacer pose alguna de populachista, y teniendo en cuenta la decadencia de la clase trabajadora de Ayacucho, lanza esta iniciativa, esperando que la prensa local lo acogiera con interés, sobre todo, con caridad.

Campañas absurdas de un periódico El Rótyary Club

¿EL "CIRCULO DE OBREROS CATOLICOS" ES VICTIMA DE UNA VIVEZA?

Lamentamos decir nuestra palabra desaprobativa por la designación del obrero ayacucho como delegado ante la institución representativa "Hijos del Condorcera" de esta Capital, en un sujeto que en nada honra a ella. Contrariamente, ha traído una mala nota, porque todos se preguntan: ¿los obreros de Ayacucho no tienen hombres honrados en su seno, para enviar un delegado de la talla moral del encasado Jerón?

Nootros creemos sinceramente en la buena fe de los miembros del "Círculo de Obreros Católicos", que tienen una aspiración justa y atendible por los Poderes Públicos, y en consecuencia por todos los ayacuchoños residentes en esta. Pero, creemos por otra parte, que están mal conducidos, como el caso que comentamos con un criterio de absoluta independencia. Porque no nos lleva otra ambición que la de ver el reconocimiento institucional del obrerismo huancapino por un sendero trazado dentro de la dignidad y la honorabilidad de sus dirigentes.

¡Acaso sea víctima de la audacia de un sujeto ingrato al medio, el "Círculo de Obreros Católicos"?

Si es así, es urgente su aislamiento o su expulsión como medida reivindicatoria del prestigio institucional de los honrados artesanos y obreros ayacuchoños que merecen nuestra sincera simpatía.

Por otra parte, las campañas absurdas que realiza "El Trabajo" dirigido por el mismo sujeto que nos ocupa, es repudiable por la mayoría ayacuchoña. Porque no está de acuerdo al interés, porque no trata de temas que interesan al artesano ni al obrerismo, ni menos a los intereses regionales. Sus glosas son muy extrañas a los problemas regionales, como las críticas absurdas a la instalación del Rótyary Club en Ayacucho, que como sabemos, desde hay un organismo rotario hay progreso por que sus miembros aspiran siempre al trabajo y a la unión. Y tratándose de Ayacucho, sabemos que hay uniformidad entre los gestores para constituir el Rotarismo Ayacuchoño. Vaya pues, nuestra simpatía y apoyo al nuevo organismo regional que en breve entrará en actividad constructiva.

El Centro "Unión Lucanas" nos apoya...

Tenemos el agrado de publicar los últimos acuerdos de la entidad lucana, en la que solicita la colaboración de la provincia para la mejor información del vocero, que en su deseo de rendir homenaje a la fecha bicentenario de la fundación de Pucallpa, dará una edición extraordinaria el 5 del próximo mes.

Esperamos que los poquitos nos envíen con la celeridad que el caso requiere, sus colaboraciones. Al mismo tiempo, las autoridades, las informaciones solicitadas.

He aquí los acuerdos en referencia: En sesión de junta general celebrada el miércoles último, se tomaron los acuerdos siguientes:

Solicitar de la provincia, con motivo de una resaca histórica para insertarlo en el centenario de Pucallpa, la remisión en la edición extraordinaria del periódico "Sierra", que aparecerá con este motivo.

Tomar un grupo fotográfico de los miembros de la junta directiva para que aparezca en el indicado periódico; así como solicitar de los profesionales, hijos de la provincia, sus retratos respectivos para el mismo objeto.

Nombrar al señor Raúl Vargas, capitán asistente de la sección deportiva de la institución mientras dura la licencia

lo de Obreros Católicos.

Si es así, es urgente su aislamiento o su expulsión como medida reivindicatoria del prestigio institucional de los honrados artesanos y obreros ayacuchoños que merecen nuestra sincera simpatía.

Por otra parte, las campañas absurdas que realiza "El Trabajo" dirigido por el mismo sujeto que nos ocupa, es repudiable por la mayoría ayacuchoña. Porque no está de acuerdo al interés, porque no trata de temas que interesan al artesano ni al obrerismo, ni menos a los intereses regionales. Sus glosas son muy extrañas a los problemas regionales, como las críticas absurdas a la instalación del Rótyary Club en Ayacucho, que como sabemos, desde hay un organismo rotario hay progreso por que sus miembros aspiran siempre al trabajo y a la unión. Y tratándose de Ayacucho, sabemos que hay uniformidad entre los gestores para constituir el Rotarismo Ayacuchoño. Vaya pues, nuestra simpatía y apoyo al nuevo organismo regional que en breve entrará en actividad constructiva.

En esta misma fecha también se realizaron diversas actuaciones de carácter patriótico en homenaje a la Batalla de Ayacucho, en el campo de Quimsa, con cuyo fin ha venido el Alcalde de Quimsa, señor López Castro a gestionar ante las autoridades la mejor celebración de la efeméride. Habrá feria de viveros, venta de animales, transacciones comerciales; en resumen, este año las fiestas tendrán el mayor relieve posible.

Han obtenido un ruído éxito, las audiciones del urupia ayacuchoño don Estanislao Medina, quien después de larga ausencia por Brasil, Argentina, Chile, etc., ha retornado a su tierra natal. Su última audición en el Teatro Córcega, fue todo un éxito, resultando poco el local.

Es rumor que el Municipio de Ayacucho, en mérito a sus aptitudes premiadas con una Medalla de Oro a Tani Medina.

El público ha acogido con beneplácito la circulación y repatriación del importante vocero "Sierra", dirigido por el señor Moisés A. Viscarra, cuyas campañas en favor del departamento merecen el aplauso del público, de allí que su demanda ha sido abrumadora.

Elementos connotados de la localidad, preparan un banquete al doctor Marcial Juregui, médico recientemente graduado.

Promete todo un acontecimiento la fiesta que se le organiza; ya el doctor Juregui, ha dado muestras de su competencia profesional, habiendo curado al señor Félix Tello, hacendado de Tejebas, quien estuvo gravísimo y merced a la atención inmediata del citado facultativo se encuentra convaleciente.

EL CORRESPONSAL

Ultimas Noticias de Ayacucho

Se hace urgente que la Beneficencia gestione ante el Gobierno la asignación de una partida para el servicio antivenéreo, a fin de que se instalen por lo menos unas 10 camas, para atender a los enfermos que necesitan hospitalizarse y sanar en forma radical.

La Exposición de arte Ayacuchoño promete ser un éxito. Diferentes comités se han organizado circulando esquemas en las provincias a fin de que colaboren entusiastamente en esta labor. Se solicitarán premios al señor Presidente de la República, Ministros de Estado, Ayacuchoños residentes en Lima. Ya son numerosos los obreros que han iniciado sus trabajos y harán sus exhibiciones. Para retenciones, hay probabilidades que vendrán numerosos turistas, quienes podrán efectuar sus compras y admirar los trabajos que han de ponerse en venta.

En esta misma fecha también se realizaron diversas actuaciones de carácter patriótico en homenaje a la Batalla de Ayacucho, en el campo de Quimsa, con cuyo fin ha venido el Alcalde de Quimsa, señor López Castro a gestionar ante las autoridades la mejor celebración de la efeméride. Habrá feria de viveros, venta de animales, transacciones comerciales; en resumen, este año las fiestas tendrán el mayor relieve posible.

Han obtenido un ruído éxito, las audiciones del urupia ayacuchoño don Estanislao Medina, quien después de larga ausencia por Brasil, Argentina, Chile, etc., ha retornado a su tierra natal. Su última audición en el Teatro Córcega, fue todo un éxito, resultando poco el local.

Es rumor que el Municipio de Ayacucho, en mérito a sus aptitudes premiadas con una Medalla de Oro a Tani Medina.

El público ha acogido con beneplácito la circulación y repatriación del importante vocero "Sierra", dirigido por el señor Moisés A. Viscarra, cuyas campañas en favor del departamento merecen el aplauso del público, de allí que su demanda ha sido abrumadora.

Elementos connotados de la localidad, preparan un banquete al doctor Marcial Juregui, médico recientemente graduado.

Promete todo un acontecimiento la fiesta que se le organiza; ya el doctor Juregui, ha dado muestras de su competencia profesional, habiendo curado al señor Félix Tello, hacendado de Tejebas, quien estuvo gravísimo y merced a la atención inmediata del citado facultativo se encuentra convaleciente.

EL CORRESPONSAL

Siete departamentos unirá muy pronto "El Cóndor" con 1,312 k. de vuelo

El paso de "El Cóndor" empresa aeronáutica establecerá su radio de vuelos por los departamentos de Junín, Ayacucho, Cuzco, Puno, Madre de Dios, Arequipa, quedando segregado del servicio Huancavelica, por falta de un aeródromo.

"SIERRA", auspiciando la recomendación que hace el Comité Pro-Centenario de Huancavelica al Congreso de Alcaldes que hace activa labor en la Capital de ese Departamento, se complace en remarcar esta recomendación a fin de que se haga efectiva la formación de ese aeródromo.

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

A LOS INTELLECTUALES:

"SIERRA" desea de contribuir a la divulgación cultural de Ayacucho, y del resto de la región central del país, invita sus páginas a todos los que escriben para que hagan uso, en la exposición de los problemas regionales, la divulgación literaria y folclórica de las costumbres nativas.

LA DIRECCION

Hoy tenemos que decir nuestra palabra apolatoria y sobre todo, de aplauso a la política de asistencia social que el General Benavides está desarrollando en beneficio de la clase trabajadora del país.

Por lo que se relaciona a nuestra región, en especial a Ayacucho, diremos que el Concejo y la Prefectura del Departamento tienen hoy el control por autorización de la resolución que comentamos. Ojalá que nuestra clase indígena que trabaja sean los inmediatos beneficiados.

Pero de todas maneras, creemos que es necesario una buena voluntad de los señores que componen la columna de Ayacucho, para la aplicación de la resolución última, dando ordenanzas sobre los artículos mencionados.

He aquí la resolución en referencia: Lima, 17 de noviembre de 1937

Considerando:

Que, para el mejor cumplimiento de la política de abastecimiento de las subsistencias que lleva a cabo el Gobierno es necesario la creación de organismos que hagan cumplir en los diversos departamentos de la República las disposiciones que al respecto viene adoptando el Gobierno;

Se resuelve:

1o.— Créanse las Juntas Permanentes de Subsistencias Departamentales, las que estarán integradas por el Prefecto del Departamento, que la preside; el Alcalde del Concejo Provincial de la Capital del Departamento, un delegado, a propuesta en terna, de la Cámara de Comercio y Agricultura del Departamento, y en caso de no existir esta entidad, de la Sociedad Agro-pecuaria Departamental, y el jefe de la Estación Agronómica Sanitaria Departamental.

2o.— En la Capital de la República seguirá funcionando la Junta Permanente para el Control de Subsistencias creada por Decreto Supremo de 2 de enero de 1937.

3o.— Las Juntas Permanentes de Subsistencias Departamentales funcionarán de acuerdo con las indicaciones que reciban de la Junta Permanente para el Control de Subsistencias de Lima y de la Inspección Fiscal de Subsistencias.

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

EL CORRESPONSAL

Imprenta "LA MODERNA"

SANTA CATALINA 665 — TELEFONO 33820

Trabajos de impresión de lujo y corrientes

PRECIOS ECONOMICOS

FABRICA DE SELLOS DE JEBE

Especial atención en los pedidos de provincias

La carretera

Pullo-Incahuasi

Por información telegráfica de nuestro corresponsal en Coracora, tenemos conocimiento que el 15 de los corrientes se llevó a cabo la inauguración de la nueva carretera Pullo-Incahuasi, en solemne ceremonia apadrinada por el señor Presidente de la República, quien estuvo representado por el Subprefecto de la provincia. Esta moderna vía tiene 16 kilómetros de extensión y ha sido construida en cincuenta días.

Esta información será ampliada en nuestro próximo número, que ya tendremos datos más extensos al respecto.

"AGENCIA PERIODISTICA ZUNIGA"

Lector: sírvase pedir informes sobre la publicidad de "SIERRA", a la AGENCIA ZUNIGA en Ayacucho.

No olvide que el vocero ayacuchoño sale dos veces por mes con una amplia información de interés regional de todo el Departamento.

LA AGENCIA ZUNIGA, podrá darle informes sobre la circulación del Vocero. Si es usted comerciante, sin demora contrate su invitación comercial, al público, que será beneficioso a su negocio. Un negocio sin propaganda periódica, no aumenta su volumen comercial.

"La Moderna" — Santa Catalina 665

animales vivos

...todavía se considera por
...itos para que la lo-
...estacion fija en los
...reos comerciales.

Viajes Aereos
Lima - Ayacucho

**Llegaron varios pasajeros - Apreciaciones
que hace el señor Raúl Takagi.**

El 16 del presente ha quedado, prácticamente, iniciado el servi-
cio aereo entre esta ciudad y la
capital de la República, con el
viaje de varios pasajeros, en un
avión de la Compañía "Condor".
Después de más de un mes, ater-
rizó en el aerodromo un aparato
comercial, lo que ha permitido
confirmar cuanto se viene publi-
cando sobre la bondad del campo,
que presta ya seguridad y como-
didades, no obstante de que aun
falta realizar trabajos comple-
mentarios.

fácil nos dijo, poder conseguir via-
jar a Ayacucho, porque la semana
anterior, aun cuando ya tenía asegu-
rado el asiento, se nos manifestó
que el aparato "Condor", pasaria a
distancia de esta localidad, por no-
ticias, de última hora, desfavorables
para el estado atmosférico, y, tam-
bien, en vista de que consideraban
todavía deficientes las condiciones
del aerodromo. El sábado último,
vencidas las dificultades, embarca-
mos en compañía de los esposos
García Soto.

El avión prosiguió el señor Taka-
gi, rumbo a la altura de Pis-
co, internándose hacia Castrovirrey-
na, siguiendo la línea recta a Ayacu-
cho. Aterrizó en perfectas condi-
ciones, sin evoluciones que deman-
daran más de diez minutos desde

APRECIACIONES SOBRE EL VIAJE

...a autoridad política
...al ha hecho circular
...avitación destinadas
...de la tombola, que
...n el Parque "Su-
...choo días. El co-
...ura ptualiza los
...iativa que ha me-
...simpatía: ampliar
...construir han-
...pera para pasa-
...n ejecución otras
...n seguridad
...ispensables. Es-
...la esquela—no
...esta ciudad, si-
...Huanta, La
...Fajardo. Fi-
...contribuir al
...con un obs e-
...r remitido al
...lia Civil, has-
...curso.

"Noticia", periódico local de Ayacucho, del 24 de octubre de 1937. N° 2.

Ayacucho, 31 de Octubre de 1948.
Modesto Rojas Verástegui.

Compañía de Aviación Faucett S.A.
AGENCIA EN AYACUCHO
"ESTABLECIMIENTOS POPULARES"
L. R. ISHIKAWA TRIVEÑO Y Cia.
Servicio Aéreo Semanal:

Señores pasajeros: sírvanse reservar sus pasajes con la Debida
Anticipación, por la enorme demanda, que se viene
notando desde su iniciación.

(IMP. "GONZALEZ" — AYACUCHO)

Los Agasajos al Capitán Alfredo Medivil y a su mecánico señor Alfaro. Obsequios y banquetes. La partida. Otros detalles

Sucesivamente han venido produciéndose diversas manifestaciones de simpatía a las personas del capitán Alfredo Medivil y mecánico, señor Guillermo Alfaro.

Han de ser, sin duda, inolvidables los días que transcurrieron con la presencia del piloto ayacuchano y de su compañero de vuelo de Lima a esta ciudad.

En sucesivos números, hemos venido resumiendo las diferentes fiestas que se han dado en honor y homenaje de nuestros visitantes. Medivil pasó en su tierra horas de muy grata recordación, y su mecánico Alfaro, que con él participara de esas demostraciones de simpatía, ha visto también, de cuánta ha sido la alegría universal, con ocasión de la presencia del aviador, y de la sazón que había realizado, coronando con el mayor éxito la andadura.

A las anteriores informaciones, tenemos que agregar, la gran recepción dada por el Club Lawn Tennis, en honor del capitán Medivil y del oficial mecánico, señor Alfaro.

Cuanto de distinguido encierran nuestros mejores círculos, se dio cita en el magnífico local del Tennis, donde a la hora protocolaria, y al compás de exaltantes orquestas, se inició la danza alegre.

El capitán Medivil, y el oficial mecánico Alfaro, fueron conducidos de su alojamiento, hasta la institución, por comisiones especiales. El ingreso al local, de los homenajeados, fué saludado por entusiastas aplausos.

La reunión duró de las 5 de la tarde, hasta las 10 de la noche, en medio de la mayor animación.

El doctor Fernando Hecmosa, presidente del Club y demás socios, extramaron sus atenciones a los agasajados, señores Medivil y Alfaro, y a toda la concurrencia que guarda, seguramente, los más gratos recuerdos de la reunión.

En el salón del Catecismo, del convento de San Francisco de Asís, el magisterio ayacuchano, les hizo también, a los aviadores Medivil y Alfaro, objeto de una manifestación llena de simpatía.

El magisterio le obsequió al capitán Alfredo Medivil, con un elegante portafolios y lapiceros, de factura acabada de filigrana, obra del artista ayacuchano, señor José Velarde Orcasitas.

Al mismo tiempo, la artista prenda, es un porta retrato. El conjunto es de motivo incaico con una gran portada, a cuyo traves, se ve un avión.

La leyenda dice: "El Magisterio Ayacuchano al capitán Alfredo Medivil".

Raid Aéreo Lima-Ayacuchano, 18 de junio de 1932.

Al señor Guillermo Alfaro, se le obsequió con un lindo porta-retrato, con la misma leyenda.

Terminado el acto, el señor prefecto hizo uso de la palabra, en forma apropiada al acto después del discurso de ofrecimiento del señor Angel Prael.

También habló el padre Serra, no guardián del convento de San Francisco de Asís.

El capitán Medivil, antes de hacer uso de la palabra, fué objeto de una ovación que duró más de cinco minutos. Luego habló y en el curso de su oración fué interrumpido constantemente, por estruendos ovaciones.

Los maestros allí presentes, agasajaron a sus invitados, con champán.

La sala del Catecismo estuvo repleta de gente, que con las mayores simpatías presenciaba y aplaudía el acto, que tenía lugar en el escenario de la sala.

La Banda de Música Municipal y una orquesta especial, amenizaron el acto, ejecutando escogidas piezas de su repertorio.

También, un grupo de nuestra juventud, hizo especial atención al mecánico señor Alfaro. Con gran contentamiento del capitán Medivil, que hizo elogio de esa forma en que se traducía la hospitalidad ayacuchana.

Este grupo, obsequio especial y únicamente al señor Alfaro, una elegante cigarra de plata, con una tarjeta de oro, cuya leyenda dice: "La Juventud Ayacuchana al Fieliente Mecánico don Guillermo Alfaro".

Raid Lima-Ayacuchano, 18 de junio de 1932.

Se le obsequió también con un lapicero de filigrana de plata, con pluma de oro y su monograma G. A.

Esta pequeña fiesta tuvo lugar el 127 de mes en curso. Asistió especialmente invitado el señor prefecto del departamento, que ha

bló después de los discursos del ofrecimiento y agradecimiento. El de ofrecimiento, corrió a cargo del señor Alfredo Parra Carrero, contestando el señor Alfaro, con su más profunda gratitud. Hablaron, como ya lo hemos dicho, el prefecto y el capitán Medivil.

El domingo en la mañana, el capitán Medivil, voló sobre la ciudad, haciendo después un recorrido hacia Huanta y la pampa de la Quimú, dando en la última batalla de la independencia.

A su vuelta, que fué cuestión de 15 minutos, concurrió al banquete que le ofreció el prefecto Manuel A. Prado, en nombre y representación del presidente de la república, coronel Luis M. Sánchez Cerro.

A las 2 de la tarde, se sirvió en el Hotel Imperial, el banquete para lo que se ha utilizado el mismo local, con el prefecto.

Un excelente golpe de vista presentaba el improvisado comedor. Vajilla lujosa y muchas flores.

Tuvieron asiento al alrededor de la mesa, entre las que se hallan representados todos los círculos sociales de la ciudad.

El comercio, la banca, las diversas industrias, las instituciones oficiales y sociales, el periodismo, funcionarios de las diferentes reparticiones administrativas, representantes del clero, profesionales liberales, y personas particulares, invadidas especialmente por tarjetas, de parte de nuestra primera autoridad, que lo hizo en nombre del jefe del Estado.

El almuerzo, magníficamente servido por el hotel mencionado, se desarrolló en medio de la alegría general, con brindis constantes de buen humor y entusiasmo, que hacían en honor de los homenajeados, capitán Alfredo Medivil, y oficial mecánico, señor Guillermo Alfaro.

A los postres, nuestra primera autoridad departamental, puesto de pie en medio de entusiastas aplausos, pronunció el discurso siguiente:

Señores Aviadores Capitán Medivil y Alférez Alfaro.

Señores Magistrados del Poder Judicial.

Señores todos:

Cuanto a emoción del patriotismo agita el espíritu de los hijos de esta legendaria tierra, por la estupenda hazaña de los aviadores aquí presentes, el Supremo Gobierno no puede dejar pasar desapercibido esos sentimientos por que si ante las mismas circunstancias de ustedes, de admiración y patriotismo; por eso, en nombre del señor Presidente de la República, señor Coronel Luis M. Sánchez Cerro, a quien tengo el honor de

representar, les ofrezco este aluerzo de despedida, rodeado de los más distinguidos exponentes de las diversas instituciones públicas y demás señores, que, con su presencia realzan esta ocasión.

Ha tocado vivir horas muy felices a esta tierra evocadora de glorias, no sólo nacionales, sino bolivarianas, que contemplan con admiración el milagro realizado a costa de vuestros esfuerzos, trasmonido la eterna muralla de los Andes, y hoy, ante la estepafación de los pesimistas, habéis sor-

rido al límpido cielo de Ayacucho, abriendo un horizonte de esperanza y nueva era de vida, progreso y engrandecimientos nacionales. Habiéis triunfado, hoy señores aviadores, como mañana triunfarán, a no dudarlo, otros combates nuestros, si es que retienen como Uds. la fe, la voluntad férrea y la suprema virtud cívica, que es la de sacrificarse conscientemente, desinteresadamente, y en cualquier instante, por la Patria.

Como sabéis señores: el Capitán Medivil nació y pasó la época insuperable y feliz de su infancia en Ayacucho, cuna de tantos hombres preclaros, como los señores Juan Ignacio García Torres, Juan Álvarez, Luis Carranza y otros muchos; cuna también de muchos héroes Nacionales como el valeroso marino Juan Guillermo Moore que cayó en el legendario Morro de Arica, del no menos valeroso Coronel Víctor Fajardo; y del glorioso entre los gloriosos MARISCAL CÁCENES, guerrero formidable de las cumbres ensangrentadas que por amor a su patria y a la integridad territorial, con un pequeño ejército de valerosos penales hizo pagar cara las victorias ganadas, obligando al enemigo a derramar su sangre que con la blancura de la nieve de altas cumbres, formó en medio del dolor y del martirio, nuestro hielor; enseñando a las generaciones venideras a morir con honra antes de vivir si ella.

SEÑORES:

Permítidme brindar por estos valientes aviadores y hacer fervientes votos al Altísimo, para que su regreso sea tan feliz como su llegada; y Uds. señores, Capitanes, dignen ser portavoces ante el Supremo Gobierno, de que en Ayacucho, hay patriotas que sienten y anhelan solo la Paz y tranquilidad pública; que estoy seguro que los nobles e ilustres hijos de este Glorioso Departamento no desearán sino que se realicen los grandes destinos de la Patria, para lo que pedimos a esos nuestros queridos hermanos de Lima y del resto de la República, que siempre tengan gravados en el corazón las palabras de nuestro

SEÑORES:

Permítidme brindar por estos valientes aviadores y hacer fervientes votos al Altísimo, para que su regreso sea tan feliz como su llegada; y Uds. señores, Capitanes, dignen ser portavoces ante el Supremo Gobierno, de que en Ayacucho, hay patriotas que sienten y anhelan solo la Paz y tranquilidad pública; que estoy seguro que los nobles e ilustres hijos de este Glorioso Departamento no desearán sino que se realicen los grandes destinos de la Patria, para lo que pedimos a esos nuestros queridos hermanos de Lima y del resto de la República, que siempre tengan gravados en el corazón las palabras de nuestro

JORGE CHAVEZ

PALADIN

General "MAO. tiene mala Memoria",
Declara DR. TRELLES

El Dr. Oscar Trelles, Secretario General del Partido Acción Popular, respondiendo a la acusación del General Odría de que "hay protección del Gobierno a los comunistas", dijo irónicamente: "Que el Jefe de la INI tiene poca imaginación para atacar".

"El General Odría usa el mismo disco que usa el Partido Aprista, ni siquiera tiene originalidad", afirmó.

En el mitin al viernes el mismo conmemorará al sexto aniversario de la UNO. Odría dijo que: "Las fuerzas de la Coalición PAP-UNO saldrán a las calles en caso de prosperar las intenciones de correr el Parlamento", demandó al Gobierno de brindar protección a los

comunistas. Trelles manifestó por otro lado, "que MAO al hacer el renuncio del cobismo, demuestra mala memoria y solo trae a colación los pasajes que a él le interesan".

Odría se olvida, además de los cinco años que tuvo sellado por la fuerza a Víctor Raúl Haya de la Torre, hoy su aliado. Se olvida de la muerte de Nogales, haber aprista asesinado cruelmente. Olvida las lágrimas de las esposas e hijos de los apristas perseguidos, asesinados y torturados".

También, el General Odría se olvida de hacer recuerdos de su da moratorio Ley de Seguridad Interior, afirmó finalmente.

Agradecimiento al Senador Cravero

El Vicario Foráneo de La Mar, Rvdo. Sr. Luis Beltrán Castilla, en nombre de la feligresía sanmiguelina y del pueblo en general, agradece al Senador de la República Dr. Juan M. Cravero Tirado, por la asignación de CINCUENTA MIL SETECIENTOS QRO de sus iniciativas parlamentarias para la reconstrucción de la Iglesia Matriz de San Miguel.

LEA

Paladín

BALANCES 1965

Con toda corrección y honestidad, verificamos Balances, Inventarios y Operaciones Periciales - Organizamos Cooperativas y Contabilidades de Comunidades Indígenas, Feudatarios e Instituciones Sociales.

ALEJANDRO ALVARADO MEZA

Contador - Auditor, con vasta experiencia en Lima - Oficina Provisional:

Portal Unión N° 34 - Ayacucho - Perú

Los vecinos del antiguo y populoso barrio de Santa Ana, desde hace un tiempo atrás vienen gestionando la elevación de este barrio a la categoría de distrito metropolitano perteneciente a la provincia de Huamanga.

Con este fin, ayer a mediodía el alcalde de Huamanga, Alfredo Vivanco Mujica a recibido en su despacho una comisión conformada por personas interesadas en la creación del nuevo Distrito.

De su parte el Alcalde Vivanco Mujica ofreció dar un informe satisfactorio, puesto que como ayacuchano le daba toda la importancia al citado barrio de Santa Ana, ya que reúne todas las condiciones para ser uno de los principales distritos de Provincia, capital del Departamento.

ARREGLAN Campo de Aviación

Aprovechando la ausencia de las lluvias, desde tempranas horas de la mañana, una cuadrilla de obreros vienen arreglando a ritmo acelerado el campo de aterrizaje de los aviones que hacen servicio a esta ciudad.

para facilitar más este trabajo la Jefatura Departamental de Caminos de Ayacucho ha proporcionado a la Corpac un caterpillar y un rodillo

Sería muy conveniente que este campo de aviación

sean cuanto antes asfaltado, porque de no ser así, todos los años en este tiempo de lluvias sufre serios retrasos, la misma que imposibilita el fácil aterrizaje o despegue de los aviones que hacen servicio.

Igualmente convendría arreglar la vía que conduce al aeropuerto de esta ciudad, puesto que hoy tenemos que dificultar el rápido acceso a este lugar y da un mal aspecto a los visitantes.

PRIMER RE

En la que se da por doña de Alauquico, de Francisco Cochuap, por de Alauquico, el Señor Juez mer Juez de el, doctor G el, ha orden en primer re mueble emba cado en Pa "Valmateria" de Socos y sistente, en nística, con con su terren sión de de una mata Copos 11 el Norte. de Luis E Este, con por el de rranco, y con la ch lo Atauc inmuebi sorios, y remate, bien de secretar local de gado d venim de 20 la tard PARA

PALADIN

Mar 3 de Febrero de 1970

BARRIO DE SANTA ANA

Sería Nuevo Distrito de Ayacucho

Los vecinos del antiguo y populoso barrio de Santa Ana, desde hace un tiempo atrás vienen gestionando la elevación de este barrio a la categoría de distrito metropolitano perteneciente a la provincia de Huamanga.

Con este fin, ayer a mediodía el alcalde de Huamanga, Alfredo Vivanco Mujica a recibido en su despacho una comisión conformada por personas interesadas en la creación del nuevo Distrito.

De su parte el Alcalde Vivanco Mujica ofreció dar un informe satisfactorio, puesto que como ayacuchano le daba toda la importancia al citado barrio de Santa Ana, ya que reúne todas las condiciones para ser uno de los principales distritos de Provincia, capital del Departamento.

ARREGLAN Campo de Aviación

Aprovechando la ausencia de las lluvias, desde tempranas horas de la mañana, una cuadrilla de obreros vienen arreglando a ritmo acelerado el campo de aterrizaje de los aviones que hacen servicio a esta ciudad.

para facilitar más este trabajo la Jefatura Departamental de Caminos de Ayacucho ha proporcionado a la Corpac un caterpillar y un rodillo

Sería muy conveniente que este campo de aviación

sean cuanto antes asfaltado, porque de no ser así, todos los años en este tiempo de lluvias sufre serios retrasos, la misma que imposibilita el fácil aterrizaje o despegue de los aviones que hacen servicio.

Igualmente convendría arreglar la vía que conduce al aeropuerto de esta ciudad, puesto que hoy tenemos que dificultar el rápido acceso a este lugar y da un mal aspecto a los visitantes.

PRIMER RE

En la que se da por doña de Alauquico, de Francisco Cochuap, por de Alauquico, el Señor Juez mer Juez de el, doctor G el, ha orden en primer re mueble emba cado en Pa "Valmateria" de Socos y sistente, en nística, con con su terren sión de de una mata Copos 11 el Norte. de Luis E Este, con por el de rranco, y con la ch lo Atauc inmuebi sorios, y remate, bien de secretar local de gado d venim de 20 la tard PARA

AVISOS

INSCRIPCION DE NACIMIENTO

Paladín

Diario de la Mañana

DIRECTOR: Próspero Manuel Núñez Bedriñana

UNA PUBLICACION DE EDITORA PERIODISTICA AYACUCHO
REDACCION Y TALLER: JR. MANCO CAPAC 308 A.D. 81
EDICION DE SEIS PAGINAS

PRECIO \$. 1.50

Año IX Ayacucho, Martes 5 de Diciembre de 1972 N° 1218

FAUCETT Ampliará Servicio a Esta Ciudad

La Compañía de Aviación Faucett S.A., ampliará sus servicios a esta ciudad tan luego entre en operación el segundo JET BAC 1-11-476, que la indicada línea aérea acaba de adquirir en Inglaterra.

Así hace saber el Sr. Elias Mendoza Habersperger, Gerente General de FAUCETT S.A., quien señala "hemos comunicado a la Dirección General de Transporte Aéreo nuestra intención de operar con equipo Jet a Ayacucho los días Lunes, Miércoles y Sábados, vuelos 271/272, en la ruta Lima-Ayacucho Cuzco-Puerto Maldonado en ambos sentidos".

El servicio anunciado se em-

pezará a ofrecer tan pronto sea realidad la programación de los nuevos itinerarios que deberán ser hechos efectivos una vez que entre en operación el segundo Jet de la Faucett.

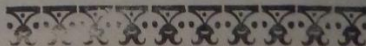
La ciudadanía ayacuchana debe sentirse satisfecha por esta gran novedad navideña por que hacia tiempo que merecía la atención de parte de esta línea aérea nacional, puesto que ello "significa un jalón más en el progreso de esta nuestra histórica tierra" conforme sostiene el Sr. Jorge Kajatt Arenas, Presidente de la Cámara de Comercio de Ayacucho.

SE INICIO LA SEMANA DE LA LIBERTAD AMERICANA

Conforme a la programación establecida para conmemorar el 148 aniversario de la Batalla de Ayacucho, el día de ayer, se dió inicio a la Semana de la Libertad Americana con la Solemne apertura de los festejos en conmemoración al 148 aniversario de la gloriosa Batalla de Ayacucho, en el Palacio del Honorable Concejo Provincial de Huamanga.

Luego se procedió a la iluminación de la Plaza de Armas con faroles coloniales y una retreta con la participación de la Banda de Músicos del Batallón de Infantería Motorizada Cabitos N° 51 de esta ciudad.

En el curso de los días siguientes proseguirá el desarrollo del programa, debida y anteladamente organizada por una Comisión especialmente nombrada para tal fin.



Ministerio de Transportes y Comunicaciones Autoriza a la "CORPAC" Ejecución del Terminal del Aeropuerto de Ayacucho

Por Resolución Ministerial No 0002-74-TC CORPAC, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuyo titular del Portafolio es el General Raúl Meneses Arata, ha resuelto autorizar a la Corpora-

ción Peruana de Aeropuertos de Aviación Comercial (CORPAC) para que ejecute con fondos provenientes de su Presupuesto la construcción del Terminal de Pasajeros y Carga del Aeropuerto de Ayacucho; autorizando, igualmente, a la

indicada Corporación para que, bajo responsabilidad de su Directorio, contrate en forma directa, sin el requisito de Licitación Pública, las obras correspondientes a la construcción del Terminal referido.

De esta manera, Ayacucho, contará con un moderno Aeropuerto a la altura de su prestancia histórica y cultural, desgraviándose de esta forma el abandono en que ha vivido casi los 150 años de vida republicana.

Las generaciones venideras, beneficiarias de estas obras, reconocerán la obra efectiva que el actual Gobierno Revolucionario viene construyendo a favor de los pueblos abandonados por regímenes pasados.

Paladín

DIARIO DE LA MAÑANA

DIRECTOR: Próspero Manuel Núñez Bedriñana

UNA PUBLICACION DE EDITORA PERIODISTICA AYACUCHO
REDACCION Y TALLER: JR. MANCO CAPAC 308 A.D. 81

PRECIO \$. 2.00

EN VUELO DE PRUEBA ARRIBO AVION FOKKER F-28



En via de prueba, esta mañana a horas 10 a.m., arribó un avión extranjero a esta ciudad, de la Compañía Fokker F-28, trayendo a bordo algo de 65 pasajeros.

Después de algunos minutos de haber pisado el suelo ayacucho, ciertas autoridades y algunas personas allegadas a las familias Takagi y Del Villar o-

cuparon asientos como invitados para ser paseados en el aire, por espacio de 5 minutos.

Según rumores, al medio día de hoy, la Cia. Fokker Takagi Del Villar ofrecerán un almuerzo a los visitantes, para de pués realizar el vuelo de retorno a la ciudad de Lima.

Aeropuerto de Ayacucho Debe Llamarse "Coronel Mendivil"

Como es de conocimiento general, el 18 del mes en curso, ha dejado de existir en la ciudad de Lima, el aviador aysacuchano, Coronel FAP Alfredo Mendivil Duarte, quien un 18 de Junio de 1932 aparece por primera vez en el cielo de su tierra natal conduciendo de su pequeña avioneta, la misma que aterrizó en la antigua, llamada "Llanupampa". Su arribo, como era natural, llamó la atención de todos los pobladores de Ayacucho de entonces, siendo objeto de múltiples muestras de simpatía y homenajes. Ahí es cuando le compusieron el inspirado huayno "Cachicachichay, Señor Mendivil", que lo inmortaliza.

En reconocimiento de esta importante hazaña, y como el mejor homenaje póstumo al ilustre aviador aysacuchano, la Comuna de Huamanga, que preside la Dra. Rosa Escarcena de Ishikawa, deba denominarle CORONEL MENDIVIL al actual Aeropuerto de Ayacucho, que en hora buena está siendo ultimado su moderna construcción.

El reconocimiento de los valores humanos es de los pueblos civilizados. Y el mérito del Crl. FAP Alfredo Mendivil Duarte está en ser el primer aviador ayacucho que saludó desde el cielo a su tierra natal, en consecuencia, justo es tributarle este sincero homenaje.

Irresponsables Queman Cerros Adyacentes al Condorcunca

Desde el sábado 14, un grupo de elementos irresponsables, vienen quemando la vegetación que cubre los cerros Oscehuilla, Nahuin Orcco y Silla Orcco, causando serios daños los pastos naturales y la plantación de eucaliptos que existen en los mencionados cerros, propiedad de la Comunidad.

Frente a estos hechos, el Alcalde de Quinua, Cirilo Oré Enriquez, en compañía de una pareja de la Guardia Civil, se constituyó al lugar de los daños para inspeccionar y sancionar a los responsables de este grave hecho, que hasta el momento había afectado más de 160 plantas de eucalipto.

Las autoridades competentes deben tomar las providencias del caso, en resguardo de la propiedad comunal y sancionar ejemplarmente a los que resultaren culpables.

¿Antena de Televisión?

VER PAG. 3

Paladín

DIARIO DE LA MAÑANA
DIRECTOR: Próspero Manuel Núñez Bedriñana
UNA PUBLICACION DE EDITORA PERIODISTICA AYACUCHANO
REDACCION Y VALLER: JR. MANCO CAPAZ 208 AL 21
EDICION DE CUATRO PAGINAS
PRECIO \$. 2.00
Año XI Ayacucho, Martes 24 de Setiembre de 1974 N° 1688

Con Asistencia Oficial

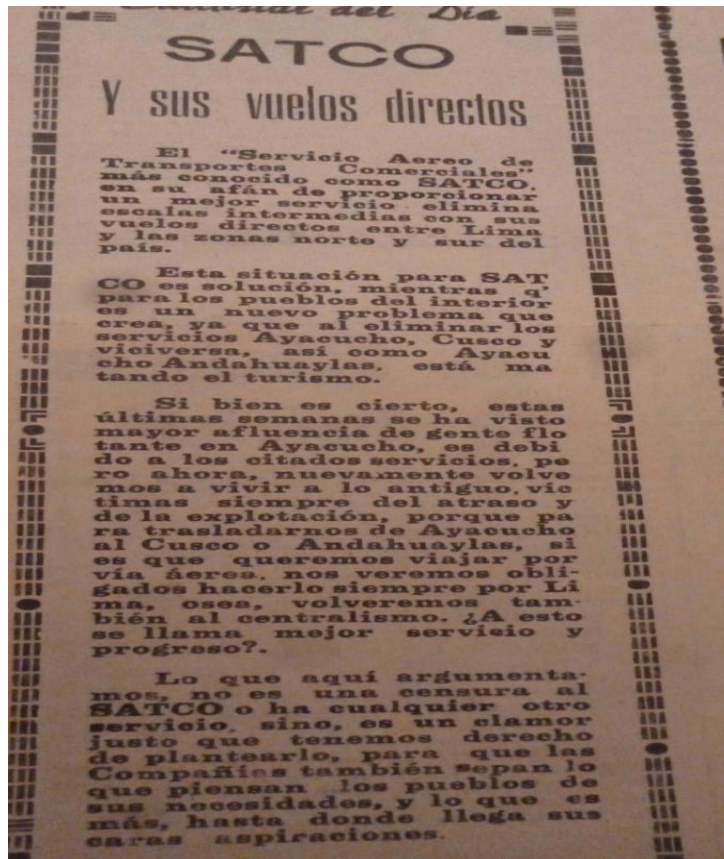
Rinden Homenaje a la Mariscala del Perú

Al igual que otros años, hoy día se rinde el justo homenaje a nuestra Gran Mariscala y Patrona de las Armas del Perú, Nuestra Señora de las Mercedes.

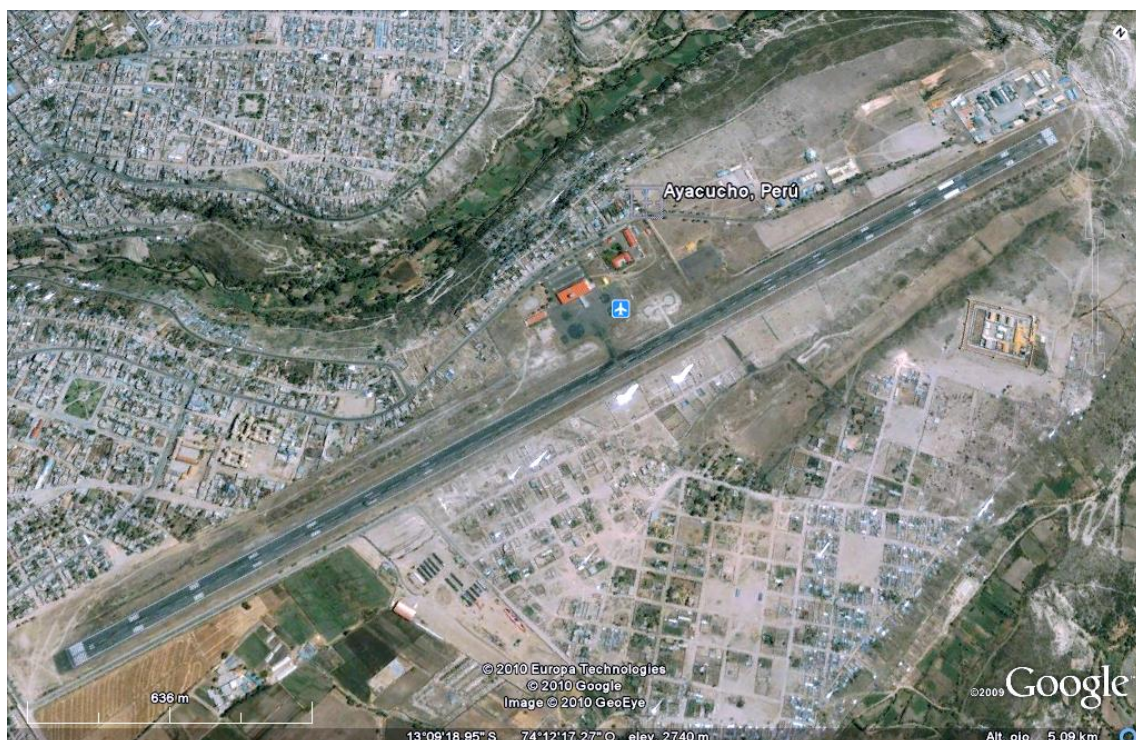
A este acto religioso asistirá la Comitiva Oficial y el BIM "Los Cabitos" Nro. 51 de esta ciudad, donde el sacerdote franciscano Luis Ayala Aguirre ocupará la cátedra sagrada para dirigir su homilía alusiva.

Luego de la ceremonia religiosa de la Basílica Catedral, la hermosa imagen de la Virgen de las Mercedes saldrá en procesión recorriendo la Plaza de Armas con dirección a su Templo, situado en la segunda cuadra del Jirón Dos de Mayo, recibiendo a su paso la veneración de la feligresía ayacuchoana, al compás de los acordes musicales de la Banda de Músicos del BIM "Los Cabitos", siempre acompañada por la Comitiva Oficial.

Aeropuerto de Ayacucho, debe llamarse "Coronel Mendivil". "Paladín", 24 de setiembre de 1974 N° 1688.



El PALADIN 28 DE AGOSTO. 1973.



Vista aérea de la pista de aterrizaje. 2010.



En plano de la ciudad de Ayacucho se divisa al final (parte de abajo: Este), la segunda pista de aterrizaje "Jesús Mujica" en Yanamilla, cerca al cementerio general de la ciudad de Ayacucho, para 1955 elaborado por el profesor Lucio Alvizuri.

ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Ayacucho, siendo las dieciséis horas minutos (16: 00), del día miércoles 12 de agosto de 2026, se reúnen en la sala de sesiones de Consejo de Facultad los miembros del jurado de evaluación de tesis, bajo la dirección del Dr. Néstor Godofredo Taipe Campos (presidente) y los docentes: Dr. Jeffrey Antonio Gamarra Carrillo (Miembro), Dr. Noberto Claudio Rojas Porras (Miembro), Dr. José María Vasquez Gonzales (Asesor) y el secretario docente Mg. Juan Teófilo Cáceres Curo, encargados de la recepción, calificación y sustentación de la tesis presentado por la Bachiller en Arqueología e Historia: Historia, PILAR YULISA GUTIERREZ RAMIREZ, titulado: **LOS AVATARES DE LA MODERNIZACIÓN EN HUAMANGA. EL IMPACTO SOCIAL DE LA PISTA DE ATERRIZAJE "AUGUSTO B. LEGUÍA" Y EL MODERNO AEROPUERTO "ALFREDO MENDÍVIL DUARTE". 1924-1974**; mediante el cual aspira optar el título profesional de Licenciada en Historia. Verificado el quórum reglamentario el presidente del jurado solicita al secretario docente dar la lectura a la RESOLUCIÓN DECANAL No 149-2026-UNSC-F CS/D, de acuerdo Reglamento General de Grados Académicos y Títulos Profesionales de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga aprobado mediante Resolución de Consejo Universitario N° 3403-2024-UNSC-CU, el presidente de la comisión autoriza a la bachiller, iniciar la sustentación en un tiempo de 25 minutos siendo las dieciséis horas con tres minutos (16: 03).

A las dieciséis horas con veintiocho minutos (16: 28) la bachiller concluye con la exposición de su tesis y se inició la ronda de preguntas de parte de los jurados, en el orden siguiente: Dr. Noberto Claudio Rojas Porras, Dr. Jeffrey Antonio Gamarra Carrillo, Dr. Néstor Godofredo Taipe Campos y Dr. José María Vasquez Gonzales como asesor complementa la defensa de la tesis. El secretario docente consolida la hoja de calificación de acuerdo al siguiente detalle:

Nombre del jurado evaluador	Contenido de la tesis	Exposición y claridad	Respuestas a las preguntas	Promedio
Dr. Néstor Godofredo Taipe Campos	15	15	15	15
Dr. Jeffrey Antonio Gamarra Carrillo	16	17	16	16
Dr. Noberto Claudio Rojas Porras	14	14	14	14
Dr. José María Vasquez Gonzales	18	18	18	18

El promedio final es dieciséis (16).

Finalmente, el presidente del jurado informa al sustentante el resultado de la calificación y hace llegar las felicitaciones que corresponde.

El acto académico concluye a las diecisiete horas con veintidós minutos (16: 22) y firma en señal de conformidad el presidente y el secretario docente.


Dr. Néstor Godofredo Taipe Campos
Presidente


FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
UNSC
Juan T. Cáceres Curo
DNI. 41978203
SECRETARIO DOCENTE

**UNSCH****FACULTAD DE CIENCIAS
SOCIALES****ANEXO 01****CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD****N° 302/Arq Hist/FCS/UNSCH**

1. **Apellidos y nombres de la investigadora:** **Pilar Yulisa GUTIERREZ RAMIREZ**, D.N.I.: 73784015, y con código universitario 11182300.
2. **Asesor:** **Dr. José María VASQUEZ GONZALES**
3. **Escuela Profesional:** **Arqueología e Historia**
4. **Facultad:** **Ciencias Sociales.**
5. **Tipo de trabajo académico evaluado:** **Tesis para optar Título profesional de Licenciada en Historia.**
6. **Título del trabajo académico:** **LOS AVATARES DE LA MODERNIZACIÓN EN HUAMANGA. EL IMPACTO SOCIAL DE LA PISTA DE ATERRIAJE "AUGUSTO B. LEGUÍA" Y EL MODERNO AEROPUERTO "ALFREDO MENDÍVIL DUARTE". 1924-1974**
7. **Software de similitud:** **TURNITIN**
8. **Fecha de recepción:** **04 de septiembre del 2026**
9. **Fecha de evaluación:** **07 de septiembre del 2026**
10. **Porcentaje de similitudes:** **04 %**

11. Evaluación de originalidad.

Porcentaje de originalidad	Resultado
* 04 %	** APROBADO

*Consignar el porcentaje de similitud

**Consignar APROBADO si se encuentra dentro del rango de porcentaje establecido, Levantar observaciones o DESAPROBADO si excede el porcentaje permisible de similitud.

Ayacucho, 07 de septiembre de 2026


.....
Eliseo Moreno Galindo
Docente-Instructor E.P. Arq. E Hist.

LOS AVATARES DE LA MODERNIZACIÓN EN HUAMANGA. EL IMPACTO SOCIAL DE LA PISTA DE ATERRIJAJE “AUGUSTO B. LEGUÍA” Y EL MODERNO AEROPUERTO “ALFREDO MENDÍVIL DUARTE”. 1924-1974

por Pilar Yulisa Gutierrez Ramirez

LOS AVATARES DE LA MODERNIZACIÓN EN HUAMANGA. EL IMPACTO SOCIAL DE LA PISTA DE ATERRIZAJE “AUGUSTO B. LEGUÍA” Y EL MODERNO AEROPUERTO “ALFREDO MENDÍVIL DUARTE”.
1924-1974

INFORME DE ORIGINALIDAD

4%	3%	0%	1%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	iehap.pe	Fuente de Internet	1%
2	hdl.handle.net	Fuente de Internet	1%
3	Submitted to Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga	Trabajo del estudiante	1%
4	repositorio.unsch.edu.pe	Fuente de Internet	<1%

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias

< 30 words

Excluir bibliografía

Activo