

El Comandante Pedro Canga Rodríguez

MERCEDES BACA GÁLVEZ



Pedro Canga Rodríguez fue un piloto del Cuerpo Aeronáutico del Perú (CAP) —hoy Fuerza Aérea del Perú (FAP)— que intentó, a principios del siglo pasado, una hazaña que jamás aviador alguno había logrado: Unir Europa, África y América en un vuelo que atravesaría el Mediterráneo, cruzaría el Atlántico, el ancho de la Selva Amazónica y la Cordillera de los Andes para llegar a la costa del Pacífico.

Este feliz proyecto de unir por aire las capitales de Roma y Lima sería una magnífica imagen de prestigio y orgullo para la aviación militar del Perú. Abriría una nueva ruta entre Europa y América, entre la ciudad que una vez fue capital del Imperio Romano y otra, que una vez fue capital del Virreynato de América y que tuvo como base el Imperio Incaico.

El Comandante Canga para llegar a este punto de su vida había recorrido un gran trecho de intenso, serio y osado trabajo profesional. Fue el primero en establecer el récord de velocidad de vuelo entre Ancón e Iquitos, abriendo una de las rutas que hoy siguen las compañías comerciales que conectan la capital con el oriente peruano. Abrió también la ruta Iquitos —Puerto Maldonado.

Fue un visionario, un pionero, junto con otros osados peruanos, al establecer —vuelos y rutas aéreas regulares— en nuestra compleja selva y unirla a la costa, con el objeto de integrar pueblos apartados del territorio peruano y crear polos de desarrollo.

Hoy, los Twin Otter y los Pilatus Porter de la FAP unen a los pueblos selváticos allí donde para llegar, antes, solo se tenían los ríos y trochas y se necesitan, días, semanas, meses para ir de un lugar a otro. También la hacen los Hércules y los Antonov.

El comandante Canga no solo fue un pionero de la aviación, sino, también, un combatiente en el conflicto armado entre Perú y Colombia. Estuvo al mando de una escuadrilla de tres aviones caza Curtiss Hawk cuando él tenía el grado de Capitán y los otros pilotos eran el teniente CAP Arturo Lecca y el Alférez CAP Francisco Secada Vigneta.

Ellos fueron destacados a Leticia, que era parte de nuestro territorio, frontera nororiental, y su misión era realizar exploración y reconocimiento aéreo en un radio de acción de 100 a 150 km sobre las aguas del río Amazonas, el Putumayo e incluso el río Yaravi, en donde ingresaban

los modernos caza colombianos, los Curtiss modelo 64/67 F11C Hawk II, piloteados por mercenarios alemanes.

Su figura destacó, también, como jefe de la Escuela de Pilotaje del Aeroclub del Perú, inaugurada en 1936 y de la que salieron los primeros pilotos con brevete internacional de turismo. Ellos pertenecían a la aviación deportiva y de turismo, pero también eran la reserva de la aviación militar.

El Comandante Pedro Canga Rodríguez nació en la región San Martín, en la “ciudad de las orquídeas”, Moyobamba, lugar de donde hoy, el gobierno del presidente Ollanta Humala, hace unos días, entregó la concesión de la línea de Transmisión Moyobamba–Iquitos que tendrá una extensión de 630 km y permitirá transportar 150 megavatios de electricidad, el triple del consumo actual de Iquitos.

Continuando con la vida del Comandante Pedro Canga, nació en Moyobamba, el 14 de octubre de 1898. Sus padres fueron Pedro Canga y Ernestina Rodríguez.

Ingresó a la Escuela Naval del Perú en 1915. Llega hasta el grado de Teniente Primero de la Marina entonces, le atrajo la aviación e ingresa a la Escuela de Hidro–Aviación siendo puesto al servicio del Cuerpo Aeronáutico del Perú. Recibe su brevete de piloto, el 3 de febrero de 1931. Estuvo casado con Luzmila Portella de Canga y tuvo cinco hijos.

Descrito a groso modo los logros y la vida de este insigne aviador peruano, pasaremos a detallar algunos momentos de su valiosa existencia.

El Comandante Canga preside comisión de inspección y recepción de la adquisición de los Caproni Ca-310 adquirido por el Perú a Italia.

Corría el año 1938 y el gobierno del presidente, General Oscar Benavides autoriza al CAP adquirir un lote de 13 aviones Caproni Ca-310 a la firma italiana Aeroplani Caproni S.A. Entonces el CAP nombra, el 5 de setiembre de ese año –1938– una comisión de inspección y recepción de las aeronaves en Italia, presidida por el Comandante de Aeronáutica Pedro Canga Rodríguez.

El objetivo de esta adquisición era aumentar el poder aéreo nacional. Cabe precisar que aquí se había instalado una fábrica de la Caproni, precisamente en la Base Aérea “Las Palmas” para producir aviones en el Perú. Este proyecto quedó disuelto con el inicio de la II Guerra Mundial y más aún después del bombardeo japonés a Pearl Harbor, en 1941, el Perú debió romper relaciones con el eje Berlin-Roma-Tokio.

El Comandante Canga era un piloto ampliamente reconocido por su calidad y prestigio como aviador experimentado en abrir rutas en nuestra selva y por haber participado en el conflicto con Colombia. Hay que recordar que eran las primeras décadas de la naciente aviación mundial y se había pasado del momento romántico de la aeronáutica a la utilización de la aviación para la guerra y el transporte. Se abrían rutas aéreas mundiales y se estaba ad portas del inicio de la II Guerra Mundial.

Canga, en el momento de su designación para jefaturar esta comisión, llevaba meses estudiando en la Escuela Superior de Guerra Aérea de Roma. De allí pasó a los talleres de los Caproni donde se preparaban las aeronaves que vendrían al Perú.

El Comandante CAP Pedro Canga era un hombre de firme voluntad y total entrega al quehacer institucional. Su espíritu militar lo llevó siempre a contribuir con la superación del arma aérea en el Perú. Era un magnífico piloto, severo, entusiasta, osado, de gran arrojo. Sus amigos lo definían como un hombre bueno, bondadoso, según lo señala el tomo IV de la “Historia Aeronáutica del Perú”, historia que el instituto edita, a lo largo de sus años de existencia y de los artículos publicados en la revista “Aviación” de esa época (1939).

Canga, en Roma, después de estudiar, observar y verificar las bondades de las aeronaves adquiridas por el gobierno peruano, solicita a la Comandancia General en Lima, autorización para realizar un raid Roma–Lima y anexa a su solicitud el estudio y plan de vuelo.

Cuando el Comandante General del CAP, el Coronel Federico Recavarren recibe el documento del prestigioso solicitante, dispone que el Estado Mayor realice un estudio del planea-

miento de la travesía y demás implicancias. La propuesta es aceptada y comunicada el 9 de diciembre de 1938 al Comandante Canga.

Él, tras la confirmación, inicia su entrenamiento y se somete a las múltiples pruebas que exigían las autoridades aeronáuticas italianas preocupadas por el éxito de este raid, auspiciado también por la Caproni, el mismo que mostraría al mundo la calidad de aviones que Italia fabricaba y su eficiencia en vuelos de larga distancia.

Militarmente, Italia tenía experiencia de combate aéreo en la I Guerra Mundial, en Etiopía (Africa) y sus aviones habían sido utilizados en la Guerra Civil Española. La empresa Caproni era una fábrica de prestigio.

Perú llevaba años comprándole a la Caproni diversas aeronaves. Esta vez, la adquisición eran aparatos CA-310, o “Libeccio”, bombarderos ligeros, monoplanos de ala baja, de madera. Estaban equipados con dos motores radiales Piaggio VII-C 16/35 de 7 cilindros; hélice bipala metálica de paso variable y con instrumental para vuelo ciego y nocturno. El tren de aterrizaje era retráctil, de diseño avanzado y se plegaba hacia atrás.

En mayo de 1939, los doce aviones Ca-310 adquiridos por el Perú llegan al Callao en el vapor “Amsterdam”; son llevados a la Base Aérea “Las Palmas”, a los talleres de la Aeroplani Caproni donde son armados y entregados oficialmente en junio de 1940.

Esta fábrica era la primera de aeroplanos en Sudamérica y tenía muchos planes conjuntos con la aeronáutica militar del Perú (hasta el inicio de la II Guerra Mundial en que el Perú rompe relaciones con el eje Berlín-Roma-Tokio). Entonces la Caproni quedó incorporada a la aviación como Arsenal Central de Aeronáutica. Hoy, con la adquisición de los C-27J, la FAP ha reanudado las relaciones aeronáuticas comerciales con Italia.

La tripulación

Mientras las aeronaves viajan por barco hacia el Perú, Canga y su tripulación, el Suboficial Maestro de Aviación de 1ra. Mecánico, Alfredo Icaza Contreras y el Suboficial de 1ra. Radiotelegrafista, Luis Villanueva Puente, se preparan para la primera travesía aérea que uniría Europa, Africa y América en un avión Caproni-310.

La mañana del 31 de julio de 1939, Canga se dirige al aeropuerto militar de Guidonia donde recoge información favorable del tiempo. Regresa a Roma, almuerza con Icaza y Villanueva y en la tarde se dirige a disfrutar de un baño termal en las afueras de Roma.

La madrugada del 1 de agosto de 1939, el Comandante Canga y su tripulación inician el raid rumbo a Casablanca, Marruecos, África. Los 2,120 km lo hicieron a un promedio de 300 km/hr.

Diplomáticos peruanos acreditados en Roma y el Vaticano y 29 cadetes peruanos que seguían un curso en la Academia de Casserta, acuden a despedirlos, así como oficiales italianos y representantes de la casa Caproni, interesada en que el vuelo tuviera éxito.

Los tripulantes del Caproni antes de iniciar el raid Roma-Lima escriben una carta al Presidente de la República en donde le agradecen el respaldo recibido y dicen: “No ignoramos los peligros que se presentarán pero confiados, ciegamente, en que Dios nos guíe y acompañe, nos lanzamos al espacio. Si encontramos la muerte, habremos cumplido así con el sagrado deber de dar nuestra vida por la patria, aún en tiempo de paz”.

El primer tramo del raid. Roma-Casablanca- de 2,120 kms se realiza en 6hr.50’—sin novedad. Las agencias de noticias internacionales United Press y Associated Press entrevistan a Canga y él declara: “Sería una gran felicidad poder realizar el vuelo con todo éxito a fin de dar una alegría patriótica a mis compañeros y al mismo tiempo aumentar el prestigio de la aviación peruana”.

En Lima, los diarios “El Comercio” y “La Prensa”, entre otros, informan sobre la heroica travesía de tres peruanos que intentan responder al reto de “arriba más arriba” del peruano que los antecedió en la gloria en 1910: Jorge Chávez. En Roma, los diarios “IL Popolo”, el IL Messaggero” y el “IL Giornale d’Italia en su edición del 1 de agosto titulan: “Volo Roma-Lima di un aviatore peruviano”.

El raid Roma-Lima comprendía cinco etapas que debían cumplirse en un estimado de cinco días.

- 1ra. etapa Roma–Casablanca–(Marruecos)–2120 km -6hr.50´ a 4,000 m de altura y una velocidad promedio de 300 km/hr.
- 2da. etapa Casablanca–Puerto Praia (ubicado en el Archipiélago Cabo Verde en el Océano Atlántico)–2450 km.
- 3ra. etapa Puerto Praia–Natal (costa del Brasil)–2620 km.
- 4ta. etapa Natal–Belén do Pará (de la costa sur a la selva norte de Brasil)–1530km.
- 5ta. etapa Belen do Pará–Iquitos–Lima (Brasil–Perú)–3200 km.

Cumplida la primera etapa con éxito, inician la 2da, etapa el dos de agosto. Parten a las seis y 10 de la mañana de Casablanca rumbo a Porto Praia. Han recorrido 500 kms cuando se presenta una baja de presión de aceite, el piloto decide regresar a Casablanca donde se encuentran técnicos especialmente enviados por la fábrica Caproni.

A menos de 100 km de Casablanca, se paralizó el motor derecho, entonces el piloto busca un campo de emergencia en la cercanía del desierto Azemmur, antiguo puerto fenicio. Allí aterriza su nave y en su recorrido la rueda izquierda del avión se hunde en un hoyo invisible chocando el ala izquierda con una prominencia del terreno. El avión se da vuelta de campana y se incendia. Solo el radioperador Luis Villanueva Puente logra salvarse milagrosamente. Canga e Icaza mueren carbonizados.

En esta acción se muestra la pericia del piloto y la calidad de la aeronave que con un solo motor, el avión no viró durante el aterrizaje sino después del choque del ala izquierda, luego capotó.

Las autoridades francesas de Casablanca acuden al lugar del accidente y trasladan a las víctimas y al sobreviviente. Los cuerpos de los aviadores peruanos luego son trasladados por el gobierno del Perú a Francia.

Sub oficial Alfredo Icaza

Aquí debo hacer referencia al Sub Oficial Maestro Alfredo Icaza Contreras, limeño nacido el 31 de diciembre de 1898. Inicia su carrera en la Escuela Militar pero luego atraído por la aeronáutica se pasa a la naciente Escuela de Aviación, en 1915.

En 1922 se le ubica en la Escuela Jorge Chávez como uno de los tres primeros mecánicos egresados de ésta escuela. Participa en el conflicto nor–oriental. Viaja a Italia en comisión de servicio y acompaña al Comandante Canga en los preparativos del raid Roma–Lima junto con el Suboficial Luis Villanueva. Icaza estaba casado con Victoria Gosch y tenía dos hijas: Carmen y Victoria en el momento de su trágica muerte.

El Suboficial Luis Villanueva de la Puente era soltero y tenía diez hermanos, uno de ellos también suboficial. Él, tras el accidente que le fracturó una pierna y diversas heridas no graves en el cuerpo, permaneció 15 días en el hospital atendido con mucha generosidad por franceses en Azemmour. Luego fue trasladado a Roma y de allí a Lima por buque.

Los cuerpos de Pedro Canga y Alfredo Icaza llegaron a Francia semanas después de su muerte en 1939 y permanecieron en la ciudad de La Rochelle hasta el 11 de enero de 1947. Esto debido a las dificultades que se presentaban en Europa escenario de la II Guerra Mundial. Cuando llegaron a Lima, los restos fueron inhumanos en el cementerio “ Presbítero Maestro”.

Como piloto en territorio nacional

El Comandante Pedro Canga era considerado uno de los mejores pilotos de nuestra aviación militar. Era una garantía su valor, inteligencia y entrega en el trabajo. Fue uno de los primeros en dominar desde el aire, las regiones más difíciles que para la aviación ofrece nuestro país: Los altivos Andes y la exuberante y misteriosa Amazonía.

En la década del 30 abrió rutas que hoy siguen las compañías comerciales que conectan la capital con el oriente peruano. Llevó de Ancón a Iquitos uno de los aviones Travel Air que adquirió el

gobierno del general Oscar Benavides para reforzar los vuelos de la Línea Aérea Nacional de la Montaña. Ese vuelo lo hizo en 8 hrs 10 minutos. Partió a las 8:10 de la mañana de Ancón y llegó a las 4:20 de la tarde a Iquitos.

La personalidad de Canga la refleja un periodista del diario “La Crónica” que lo entrevistó tras este vuelo. “El Comandante Canga es de una admirable sencillez; acostumbrado a dominar el espacio, vence fácilmente todo asomo de vanidad. Se prodiga en su charla con una tranquilidad ajena a toda ostentación –él– que tiene muchos méritos que la patria y la ciudadanía reconocen”.

Canga en la entrevista responde: “El hecho es que como jefe nombrado a la Base de Iquitos, me creí obligado a llevar las nuevas máquinas destinadas a esa ciudad, observando las condiciones de la cordillera. Por lo demás, ya habíamos hecho vuelos con aviones a San Ramón y Masisea, pero era primera vez que los hacíamos con hidroaviones”.

Canga estaba convencido que debía establecerse vuelos regulares entre Lima e Iquitos pero con aviones con pasajeros saliendo de “Las Palmas” hasta Masisea lo que tardaría tres hora y media y de allí continuar en hidroaviones hasta Iquitos en igual tiempo.

Avizoraba el futuro de la aviación comercial y señalaba rutas ideales en aquel entonces: Chiclayo–Cajamarca–Moyobamba–Yurimaguas.

El 21 de enero de 1936, desde Iquitos unió el dpto. de Madre de Dios a la red de vías aéreas establecidas en el país. Él, completó el estudio de esta ruta aérea investigada desde 1930. Así quedó establecido un servicio aéreo mensual San Ramón–Pucallpa–Puerto Maldonado–Atalaya–San Ramón.

En 1936, Canga fue también jefe de la Escuela de Pilotaje del Aeroclub del Perú. De allí salieron los primeros pilotos con brevete internacional de turismo. También fue Comandante del XIV Escuadrón de Bombardeo con sede en la “Base Mayor Protzel” de Vitor, Arequipa, donde se encontraban 13 aviones “Libeccio”.

Finalmente nos cabe señalar que el trágico destino del Comandante Pedro Canga junto al Suboficial Maestro Alfredo Icaza nos privó a los peruanos de una magnífica posibilidad de prestigio y orgullo que estaban dispuestos a ofrecernos al Perú miembros del Cuerpo Aeronáutico del Perú (hoy FAP) que con la tecnología aeronáutica italiana intentaron en ese momento del boom de la aeronáutica mundial lograr el difícil raid Roma–Lima.

El destino llevó a Canga e Icaza a otro raid que hoy nos permite recordarlos con cariño y admiración porque son de esos peruanos que dan sentido y dignidad a nuestra Gran Nación. □



Mercedes Baca Gálvez, es una periodista egresada de la Universidad Católica del Perú con más de 30 años de experiencia. Ha sido redactora política del diario “El Comercio”, asesora de prensa de cinco cancilleres de la República, dos primeros ministros, ministro de Educación, Alcalde de Lima, Comandante General de la FAP, Jefe del Comando Conjunto de las FFAA del Perú. Ha estudiado cursos de capacitación en la Universidad de Lima, en la Escuela Superior de Guerra Aérea del Perú, en el Comando Conjunto, en The American Studies Center and School of Costa Rica, y en la cancillería peruana. Se desempeñó como Directora de prensa en una transferencia de mando presidencial, reuniones presidenciales, reuniones nacionales de alcaldes y presentación del canciller peruano en Naciones Unidas. Actualmente redacta y edita la revista oficial de la Fuerza Aérea del Perú “Aviación”, entre otras actividades profesionales.