

Apuntes 83 (2018). doi: <https://doi.org/10.21678/apuntes.83.923>

HIATT, Willie, 2016, *The Rarified Air of the Modern: Airplanes and Technological Modernity in the Andes*, Nueva York, Oxford University Press. xi + 229 pp.

En *The Rarified Air of the Modern*, Willie Hiatt nos ofrece una historia detallada de la interpretación de los peruanos sobre la aviación y los intentos de integración de dicha tecnología en el país. Con una prosa bastante lucida, el libro es asimismo una historia del siglo XX vista desde la óptica de la modernidad y la tecnología.

En el primer capítulo, Hiatt habla de la llegada de la aviación al Perú gracias al trabajo de Jorge Chávez, nacido en París. En las décadas posteriores al triunfo de Chile en la Guerra del Pacífico, muchos buscaron una manera de mejorar el futuro de la nación y, en un sentido, la aviación cumplió el propósito anhelado. Chávez estaba ganando competencias en Europa, y aunque falleció poco después en un vuelo de Cuzco a Puno, en 1910 muchos lo consideraron una «fuente de autenticidad y vitalidad» (p. 24) para el Perú. A pesar de que el empuje inicial a una cultura de aviación empezó por la élite limeña, Hiatt muestra que las otras clases sociales también celebraron la aviación, como ocurrió en el festejo por la llegada a Callao por buque del piloto Juan Bielovucic en 1911.

Sin embargo, el accidente de Bielovucic en abril de ese año impactó a la aviación en el Perú y la llevó a una decadencia. A la Liga Peruana Pro Aviación, por ejemplo, le resultó difícil mantener su discurso al no haber «aviones, partes de repuestos, ni instructores de vuelo» (p. 43) a lo largo de la segunda década del siglo.

El segundo capítulo trata del Perú después de 1911, y en él se muestra cómo la falta de apoyo por parte del Gobierno obligó a la Liga a buscar ayuda de los ciudadanos. No obstante, este esfuerzo fue dañado por un reportaje de 1922 que reveló la situación precaria existente en la Escuela del Centro de Aviación.

El tercer capítulo traslada al lector a Cuzco y expone la historia de Alejandro Velasco Astete, el «volador cholo». Hiatt usa el caso de Velasco Astete para mostrar cómo, en pleno curso del movimiento indigenista en Cuzco, un individuo perteneciente a la nobleza inca podía refundir el concepto de la modernidad con el pasado cuzqueño. En vez de una modernidad basada en Lima y extendiéndose a los Andes y a la selva –los «vectores radiantes de rutas de vuelos entre Lima y el resto del país» del segundo capítulo (p. 59)–, «los cuzqueños usaron el vuelo para construir una identidad moderna

basada en un vínculo particular al pasado» (p. 64). Los cuzqueños ya tenían experiencia con una «modernidad tecnológica» y Hiatt argumenta que hay una diferencia entre la llegada del tren a Cuzco en 1908 y el vuelo de Velasco Astete en 1925: el primero fue una celebración del Estado central, el segundo tenía una «inflexión propiamente andina» (p. 69).

Siguiendo el camino al este, el cuarto capítulo se centra en la selva del Perú. Después de la crisis económica de Iquitos en las primeras décadas del siglo XX, algunos consideraron los vuelos comerciales a la selva como una manera de demostrar la riqueza posible de esta zona y la forma de llegar a ella.

En el quinto capítulo, y dejando ya de enfocarse en regiones por separado, se presenta una perspectiva del Perú entero, específicamente una desde la ventanilla del avión. A muchos viajeros, los aviones les ofrecieron acceso a lugares que, en décadas previas, solo se podía llegar mediante varios medios de transporte –tren, vapor, mulas, etc. (p. 123)–. Así, para Hiatt, la aviación permitió a muchos pensar en que la difícil geografía del Perú no necesariamente determinaba la trayectoria histórica del país: un viajero, por ejemplo, describió las diferentes regiones como «accidentes geográficos» (p. 115). Sin embargo, la aviación también reprodujo las imágenes ya establecidas de las regiones.

El sexto capítulo se enfoca en los aviones y la guerra. Comenzando con los usados para suprimir una rebelión del APRA en Trujillo en julio de 1932, Hiatt analiza las confrontaciones nacionales con Colombia (1933) y Ecuador (1941) para revelar el aumento acelerado de la fuerza aérea del Estado peruano. Si los capítulos previos se centran en el Perú, en este el autor coloca al país dentro de una red internacional, particularmente con Estados Unidos. Después de la derrota con Chile en el siglo anterior, y luego con Colombia, la victoria contra Ecuador se convirtió en un momento nacionalista, que llegó décadas más tarde con la fama de José Quiñones y su figura en el billete de 10 soles.

El epílogo lleva la historia de la aviación en el Perú al presente, con información sobre iniciativas fallidas. Hiatt nos hace recordar que el énfasis del libro no es una historia de la difusión de la tecnología y la modernidad, sino más bien de cómo los peruanos conceptualizaron la aviación dentro del marco de la modernidad, viéndola como un posible «antídoto al fracaso, las oportunidades perdidas y la deficiencia que muchos pensaban habían contaminado el primer siglo de la república del Perú» (p. 155).

Nunca, en todo el libro, Hiatt da su definición de la modernidad, lo cual tal vez a algunos lectores no les guste. No obstante, al dejar a la narrativa y el análisis la capacidad de hablar por sí mismos y mostrar cómo los peruanos pensaron la modernidad y sus posibilidades para el Perú del siglo XX, Hiatt

construye una noción de modernidad basada en un análisis de las fuentes primarias en vez de una definición hecha por esfuerzos teóricos. Esto no quiere decir que el libro no converse con la teoría, pero lo hace más por medio de la narrativa, dejando así mucho del trabajo pesado en secciones cortas del texto y en las notas.

*The Rarified Air of the Modern* también abre espacios para investigaciones en el futuro. Un campo que podría ser fructífero es la transformación de las percepciones de la modernidad y la tecnología entre el siglo XIX y principios del siglo XX, en particular en referencia al cambio de la fuerza de la movilidad por vapor (en barcos y trenes, que la seguían usando) por la de los aviones, que utilizan solo petróleo. Muchos vieron entonces a la aviación como una manera de conectar más rápidamente lugares dentro del Perú en comparación con los vapores. Pero los del siglo XIX también acortaron la duración de los viajes, y no es coincidencia que la compañía Grace –tan famosa por el comercio usando vapores– fundara una compañía de aviación. ¿Es posible que esta narrativa de la modernidad tecnológica como rescatadora, después del fracaso de la idea, sea similar en ambos siglos? ¿Hubo distintos discursos de la modernidad?, y, en el caso de que sí lo hubiera, ¿cómo fueron movilizados durante épocas diferentes, con fines políticos, sociales, etc.?

En términos más generales, mucho del libro es sobre la relación entre lo discursivo y lo material. Hiatt sostiene, convincentemente, que la teoría de la dependencia «no puede explicar el desarrollo intermitente del Perú» (p. 14), pero uno no deja de pensar si una discusión más profunda con la teoría hubiera sido productiva. En varios momentos, la falta de recursos materiales obstaculizó a la aviación peruana, lo cual tal vez fue producto de las relaciones desiguales con el «centro». ¿Hay algo más allá en esta relación que nos ayude a explicar las dificultades que los peruanos tenían que enfrentar en el siglo XX?

*The Rarified Air of the Modern* es un libro imprescindible para la historia del Perú y para el tema de los estudios de ciencia y tecnología, especialmente en una zona fuera del Atlántico Norte. Se trata de un libro que los investigadores pueden utilizar para nuevos proyectos en temas similares y que puede formar parte del currículo de los estudios de pregrado o postgrado.

Joshua Savala  
Cornell University  
js2754@cornell.edu