

Memorias del Tiempo de Vuelo



¡AL PERÚ!



*Porque los recuerdos
son dinero en el
bolsillo del alma*



Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com

...SIN PARACAÍDAS, SALVAVIDAS. NI MECÁNICO...

1935. La capital del Perú cumple 400 años de su fundación. Entre numerosos festejos se realiza allí el Campeonato Sudamericano Extraordinario, que consagra a Uruguay tras vencer a Argentina 3 a 0 en la final, con el gran Nasazzi como capitán. Allí están el Cnel. Cesáreo Berisso y el poeta Tte. Cnel. Edgardo Genta, que llevaron el homenaje del pueblo uruguayo volando desde Montevideo en un Potez XXV, para sobrevolar Lima lanzando miles de volantes con un saludo lírico al pueblo peruano. Fue el último gran raid de los tiempos de la aviación heroica.

Transcribimos lo que escribió el mismo Genta sobre esa epopeya:



Sábado 19 de enero de 1935

Berisso, que ha probado varios aviones, se resuelve por uno, no preparado para el vuelo: el Potez 25 A 2, Nº 8, motor Lorraine, con 6h 30 de autonomía y 160 k. de velocidad horaria.

Las 8 de la mañana. Despedida. Vamos sin paracaídas, salvavidas ni mecánico, para aligerar el peso y poder conseguir altura en la Cordillera. Adiós!

Montevideo va quedando a lo lejos. Seguimos la costa. Colonia. Cruzamos a dos mil metros el río como mar. Dejamos a la izquierda la enorme Buenos Aires y empezamos a galopar sobre la Pampa con nuestra tropilla de 450 caballos alados.

Llanura infinita; viento de cola. El avión alcanza hasta 240 kh. Medio día; descenso en Villa Mercedes. (San Luis) para cargar nafta; nos saludan los oficiales argentinos de la guarnición.

De nuevo a los aires. Abordamos las sierras de San Luis y las salinas adyacentes: fuertes vientos, grandes remolinos, pozos de aire. Como altas nubes en el horizonte va afirmando su relieve la Cordillera de los Andes. A nuestra derecha dejamos Mendoza, donde se nos esperó en vano.

Embestimos la masa gigante por el Cajón de Uspallata. Tres mil, cuatro mil metros; seguimos subiendo. El Monte Blanco, el Aconcagua, todos los colosos presentan sus blancas y augustas cabezas para mirar la escarapela de Artigas pintada en nuestras alas. Volamos a cinco mil metros; corremos sobre el cajón del río Mendoza.

Sobre los abismos flota un hálito sagrado. A esa hora del atardecer el espectáculo es tan maravilloso que ya nunca me será posible olvidarlo. Las impresiones tienen que ser más hermosas para nosotros, en avión descubierto y poco veloz, que para quienes cruzan en poderosos trimotores, encerrados en confortables cabinas.

¡Y qué frío es este frío! Allá abajo queda el Cristo y empieza el territorio chileno. Descendemos poco a poco, buscando el Valle de Santiago. De repente, saluda el gran pañuelo azul del Pacífico. Hemos atravesado América en unas 9 horas. Mientras nos arrojan sobre la gran presa de la capital andina, yo pienso en Núñez de Balboa. Aterramos. Caluroso recibimiento.

Domingo 20 y lunes 21

Salimos temprano. Nos acompaña un avión militar que nos despidе con un looping. Volamos hasta Copiapó y, de ahí a Antofagasta, donde pernoctamos, para seguir el lunes hasta Arica.

Profundo asombro. Yo creía encontrarme con un largo valle entre los Andes y el mar, pero todo es cordillera maciza, altísima y desolada. Sólo, cada mucho tiempo, un río la cruza, en cuyos valles fértiles y estrechos se levantan los únicos pueblos y ciudades. Un aterraje forzoso puede ser fatal, ya por el terreno, ya por el hambre y la sed: ahí nunca llueve; todo es granito o desiertos de salitre, de corteza dura como la misma piedra. Los campos de aterraje son difíciles, sobre todo el Antofagasta, donde, de cinco aviones chilenos que nos anteceden en la ruta dos quedaron aquí destrozados.

Antofagasta es una ciudad de mineros, casi toda de madera. Antes de aterrizar en Arica, volamos sobre el famoso Morro que tan heroica epopeya cumpliera en la guerra del Pacífico. La guarnición nos da un banquete, previo un aperitivo de honor en un hermoso cuartel.



Martes 22

Tomamos ahora el camino de la costa. Volamos a unos 500 metros, pero las barrancas a pico son tan elevadas que nos superan muchas veces. El espectáculo del mar, que abre grandes cavernas despeña masas enormes, no tiene nada de "Pacífico" En las pocas playas se refugian los lobos marinos. Todo desolado: no hay casi puertos. Volando sobre las islas guaneras, bandadas de aves marinas huyen alarmadas. A unos 200 kilómetros de Lima nos alcanzan dos escuadrillas de la aviación militar peruana, que nos rodean y saludan.

Y así hasta Lima. ¡Lima! Volamos sobre la hermosa y celebrada Ciudad de los Virreyes. Es la hora del atardecer y las calles centrales rebosan de gente. Dejamos caer volantes con un saludo lírico al pueblo peruano. En el puerto militar aéreo nos espera una recepción entusiasta.

AL PERÚ

Bellísimas peruanas, generosos peruanos

Escuchad desde el lírico cielo deslumbrador

Como os llega el saludo de fraternales manos...

Es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor!

Es el pueblo uruguayo!

Trae de los lejanos Tesoros del Atlántico, su tributo mejor:

El estuche fantástico de una palabra: "Hermanos!"

Y dentro del estuche una diadema: "Amor!"

Perú, glorioso pueblo de heroicas tradiciones,

Colmado de riquezas, de lauros, de canciones;

Vibrante de ideales, pleno de juventud;

Subiendo desde El Plata por celestes escalas

Uruguay en el trémulo palpitar de sus alas

Salud, grita a los cielos, que responden: Salud!

Lima

Quedamos en Lima hasta el domingo 27. Visitas oficiales entrega de mensajes, grandes agasajos. Ciudad maravillosa, llena de glorias, parques, monumentos y mujeres bellísimas. Excursiones a ciudades incaicas. Banquetes y recepciones; discursos, brindis y recitaciones... ¡Aquello fue vivir en la gloria! Partido de fútbol con los argentinos y exhortación a nuestros muchachos. El triunfo total. La despedida llena de emoción.

Del lunes 28 de enero al domingo 3 de febrero

Salimos temprano de Lima, volando frente a los grandes volcanes de Bolivia. A medio día hacemos nafta en Cumaná y pocas horas después quedamos en Arica. En todas estas ciudades, sólo se habla del oro que cada día descubre nuevos filones a la codicia del aventurero.

El martes partimos para Antofagasta, donde nos enteramos que había estallado una revolución en el Uruguay. Cuida nuestro avión un mecánico que, en un descenso forzoso en esos parajes, muerto el piloto, hubo de arrastrarse varios



kilómetros con las piernas rotas, hasta llegar a un poste telegráfico, que desenterró y volteó. Los que llegaron en mulas a reparar la línea, lo encontraron medio muerto de dolor y de sed pero salvo.

De esos episodios está lleno el camino. El miércoles antes de la partida, hablamos con un piloto alemán que va a Lima y pasó los Andes pocas horas antes que nosotros, habiendo sido sorprendido por mal tiempo, por cuyo intenso efecto moral hubo de quedar en Santiago, destrozado su sistema nervioso, Volamos hacia Copiapó y de ahí, para Santiago apurados por los sucesos del país.

Quillota y Santiago

Pero la suerte no podía ser siempre favorable: se venía la noche, el marcador acusaba falta de nafta y Santiago estaba todavía a 200 kilómetros. Nos lanzamos al valle de Quillota, en la dirección de Valparaíso y aterramos en el único terreno posible, según se comprobó después. El avión se detuvo al borde de una acequia, en medio de animales que pastaban. ¡Qué mano la de Berisso!

Estamos en el "fundo" de un terrateniente, el que viene a nosotros junto a su millar de súbditos. Nos hace sus huéspedes de honor. A la mañana siguiente la famosa "camanchaca" neblina espesa que provoca la corriente de Humbolt, nos amarra las alas. Salimos a recorrer las montañas próximas infestadas de pumas. Por la tarde empieza a levantar la niebla y, sobre la reducida pista improvisada el avión alcanza apenas a despegar. Siempre sobre montañas llegamos a Santiago, donde se nos espera con impaciencia.

Cumplidas las visitas oficiales, queremos salir al día siguiente, pero "algo" hace caer la presión de la nafta al motor. En la revisión a fondo aparecen muchas "cosillas" propias de una máquina no preparada de antemano y que ya lleva más de cincuenta horas de vuelo. El "algo" no se encuentra, con la consiguiente preocupación del ingeniero aeronáutico. Otra vez neblina! Recién aclara el lunes 4. Nos lanzamos al espacio, pese a la inseguridad de los aparatos registradores.

Otra vez la cordillera

Las noticias meteorológicas de la mañana no eran favorables. Ahora, fortísimo viento nos detiene en el avance a Los Andes. Entramos por el cañón del Río Blanco. Hace un frío imponente, que pone en peligro dedos y narices. Alcanzamos cinco mil quinientos metros. El trayecto se hace más largo e inseguro por la lluvia de cenizas del volcán San Miguel. El tiempo pasa lento y penoso. El espectáculo es sublime. Yo pienso en el poema "América" que he venido madurando en el trayecto. Al fin entramos en el cañón y valle del Río Mendoza y luego vemos a la ciudad de Mendoza a nuestros pies. Gran recibimiento en el aeropuerto militar.

Martes 5

Salimos de Mendoza, hacia las sierras de San Luis, donde los vientos nos ofrecen un interesante baile aéreo. La Pampa, por no ser menos, nos recibe con intenso viento este. Hacemos nafta en Villa Mercedes y volamos hacia Buenos Aires, llegando al Palomar a las primeras horas de la tarde.

Excelente acogida por los camaradas argentinos. Otra vez al aire.

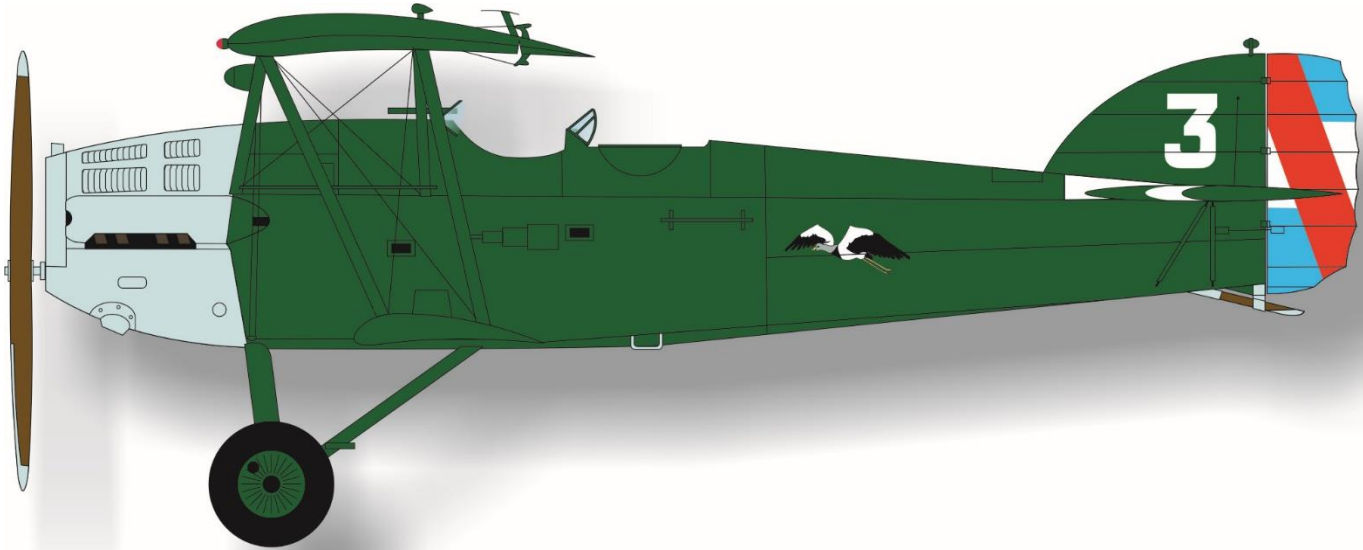
Afrontamos el río a 2.500 metros.



¡Vemos la costa de la Patria! Desde Colonia seguimos la orilla a poquísima altura. ¡El Cerro! ¡Montevideo! Volamos sobre la ciudad, que nos parece más hermosa que nunca. La Escuela de Aviación, llena de seres amados, de buenos amigos. Muchos abrazos. En seguida, a presentarnos al Inspector del Ejército, para que disponga de nuestras personas y del avión, el cual, pese a las 64 horas en el raid, más 8 horas 45' de prueba, es decir, de 72 horas de vuelo, está intacto y ávido, como nosotros, de nuevas aventuras.

Se había cumplido una de las más largas, difíciles y afortunadas empresas en los anales de nuestra aviación, que enlazó con doble cinta a cuatro pueblos hermanos y dejó muchas semillas para próximas y trascendentales cosechas.

Edgardo Ubaldo Genta



Tomado del libro “Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya” de Meregalli y Bernasconi, Imprenta Nacional.



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Excepto indicación expresa el contenido, diagramado y edición de esta publicación, es de Pilotoviejo.

Publicado: 01/04/2026

© Jorge Cobas González, 2026