

**Los cruces aéreos  
internacionales a inicios del  
siglo XX:  
nuevas experiencias de  
alteridad (1909-1921)**

Les traversées aériennes  
internationales au début du xx<sup>e</sup>  
siècle : nouvelles expériences  
d'altérité (1909-1921)

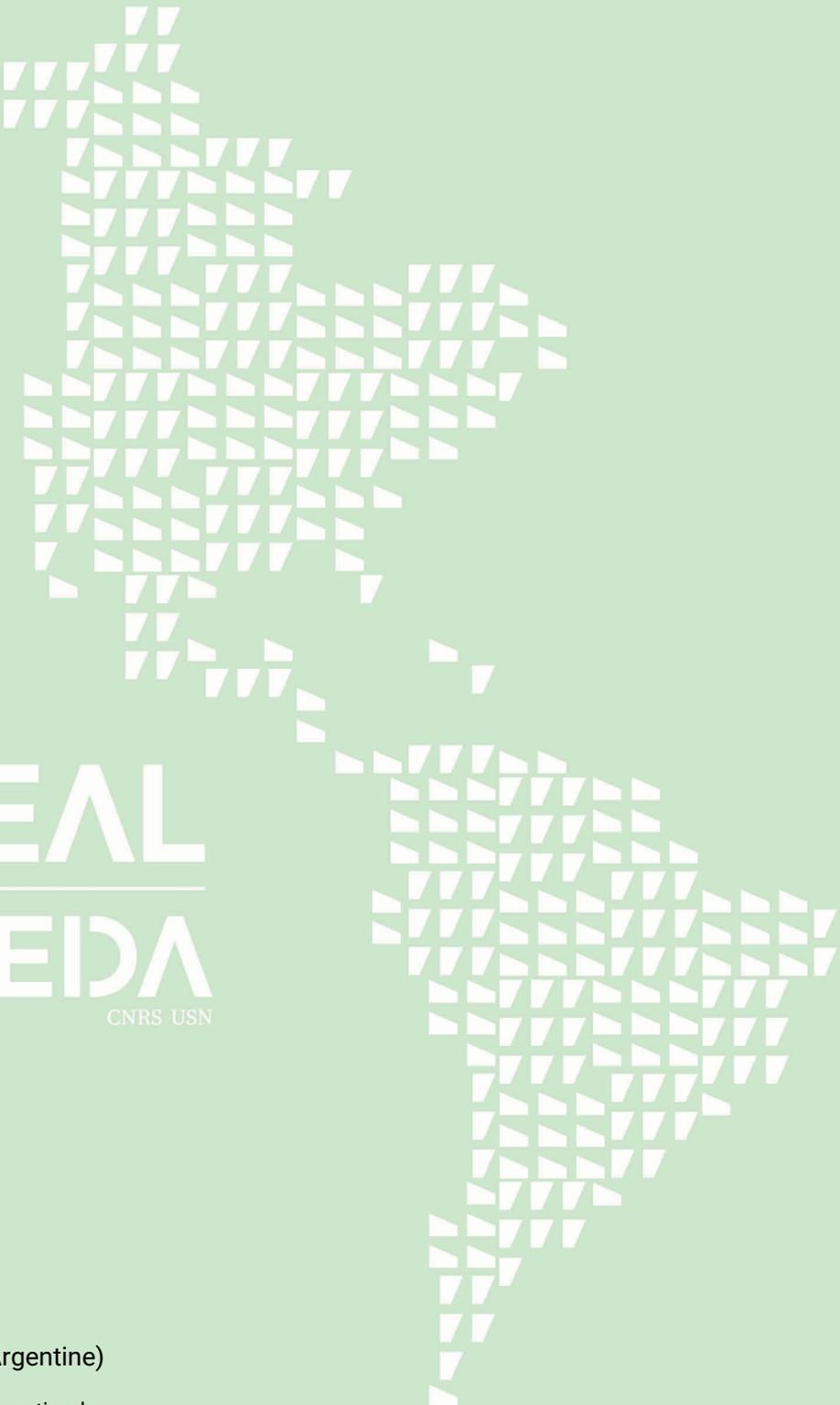
Pablo Ortemberg

PERSPECTIVAS.  
PERSPECTIVAS.  
PERSPECTIVAS.  
PERSPECTIVAS.

Notes de recherche américanistes

Mars.2023 / n°4

PERSPECTIVAS.  
PERSPECTIVAS.  
PERSPECTIVAS.  
PERSPECTIVAS.



# ÍHEAL

---

# CREIDA

UMR 7227 CNRS USN

## **Pablo ORTEMBERG**

CONICET-IIP/UNSAM (Argentine)

Pablo Ortemberg es investigador independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), director del Centro de Estudios de Historia Política (CEHP) de la Escuela de Política y Gobierno/Instituto de Investigaciones Políticas de la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), y profesor de Historia Latinoamericana en esta universidad. Entre sus obras, se destacan *Rituels du pouvoir à Lima. De la monarchie à la république (1735-1828)*, París, Ed. EHESS y, como coordinador, *El origen de las fiestas patrias. Hispanoamérica en la era de las independencias*, Rosario, Prohistoria, 2013, además de numerosos artículos sobre centenarios y bicentenarios patrios latinoamericanos.

**Los cruces aéreos  
internacionales a inicios del  
siglo XX:  
nuevas experiencias de  
alteridad (1909-1921)**



Les traversées aériennes  
internationales au début du xx<sup>e</sup>  
siècle : nouvelles expériences  
d'altérité (1909-1921)

**Pablo ORTEMBERG**

CONICET-IIP/UNSAM (Argentine)

**pabloortemberg@gmail.com**

## RESUMEN

Se presenta el estudio de los cruces aéreos internacionales dentro de una agenda de investigación más amplia sobre los vínculos entre países sudamericanos en las primeras décadas del siglo XX. En primer lugar, se analiza las experiencias de alteridad que la aeronavegación canaliza en el cambio de siglo, tanto en Europa como en Sudamérica, con especial atención en los nuevos *meetings* de aviación que surgen en todas partes desde 1909. A continuación, se compara las implicancias políticas de los cruces aéreos internacionales en una Europa atravesada por rivalidades cada vez más candentes, con los primeros cruces aéreos desde Buenos Aires hacia países vecinos. En segundo lugar, se indaga en las travesías internacionales en esta parte de Sudamérica y los vínculos americanos en torno de la actividad aeronáutica durante la Gran Guerra europea, con hincapié en las actividades del año 1916. El recorrido permite caracterizar mediante un ángulo novedoso los cambios en los vínculos americanos (bilaterales, por bloque o panamericanistas) y la "solidaridad en la competencia" suscitada con esta nueva práctica, entre diferentes actores de países limítrofes.

Pour citer ce texte :

**Pablo ORTEMBERG**, « Los cruces aéreos internacionales a inicios del siglo XX: nuevas experiencias de alteridad », **PERSPECTIVAS. Notes de recherches américanistes**, n° 4, abril de 2023.

### **PALABRAS CLAVES:**

CRUCE AÉREO INTERNACIONAL,  
ALTERIDADES,  
SUDAMÉRICA,  
EUROPA,  
INICIOS SIGLO XX.

*Este trabajo parte de la conferencia que ofrecí en el Seminario del CREDA, el 29 de octubre de 2021, durante mi estancia como investigador invitado, y se enmarca dentro del proyecto Ecos-Sur PA14C02.*

## Una agenda de investigación sobre los vínculos sudamericanos

El pasaje del siglo XIX al XX se caracterizó, como es sabido, por el auge de los nacionalismos en el mundo entero. En el caso de Perú y Chile, el nacionalismo fue especialmente atizado por litigios fronterizos pendientes y, en el caso de los dos poderosos del Atlántico: Argentina y Brasil, por la búsqueda de mayor protagonismo internacional. Sin embargo, de manera simultánea se evidencia un importante crecimiento, en magnitud y diversidad, de intercambios y circulaciones internacionales, conforme progresaban los medios de transporte y de comunicación. A partir de este doble movimiento de rivalidad y acercamiento, en un contrapunto con momentos de mayor tensión que otros, resulta necesario examinar en detalle las características culturales y políticas de esos vínculos multiformes y en permanente construcción. De este modo he diseñado una agenda en la que se fue dibujando un paisaje internacional colmado de matices, más allá de los grandes acuerdos o firmas de tratados diplomáticos, de por sí suficientemente estudiados. Los festejos patrios de los centenarios se ofrecían como un prisma riquísimo para observar este cuadro tan dinámico como complejo. Los centenarios, ciertamente, son las fiestas nacionales con mayor proyección internacional, y constituyen verdaderos “hitos de significación densa”, por retomar la conocida expresión de C. Geertz. En ellos se activan y reactualizan circulaciones de ideas, personas y objetos desde una trama de acciones simbólicas en la que se ponen en escena identidades y proyectos que se potencian o entran en colisión.

La historia diplomática no ha prestado suficiente atención a la dimensión cultural de las circulaciones en la región, y los abordajes que evitaban el “nacionalismo metodológico”, es decir, el análisis de los centenarios por país, priorizaron el examen de los vínculos de cada una de estas naciones con Estados Unidos o España. Los discursos panamericanistas, hispanoamericanistas, iberoamericanistas y latinoamericanistas tan estudiados por una vasta bibliografía también se activaron a partir de los encuentros entre delegados, intelectuales, artistas, científicos y deportistas también oriundos de los diferentes países de la región.

Este proyecto tiene como objetivo realizar una historia de los vínculos entre Argentina, Brasil, Chile y Perú a partir de las acciones simbólicas puestas en escena durante los festejos de los Centenarios latinoamericanos, de acuerdo a

sus dos oleadas: la primera, en torno al año 1910, y la segunda, entre 1920 y 1925<sup>1</sup>. En ocasiones opté, como estrategia metodológica, por el seguimiento de un “*passeur international*”<sup>2</sup> (José León Suárez, Ruy Barbosa, entre otros) que circuló y tuvo alguna injerencia en las escenas conmemorativas, sea desde su perfil diplomático como embajador extraordinario en misión, o bien como delegado en representación de, por ejemplo, la universidad, el Círculo de la Prensa u otra asociación [Ortemberg, 2018 y 2020a]. En otros trabajos abordé directamente uno o varios centenarios para dar cuenta de un elenco numeroso de actores individuales y colectivos (comisiones gubernamentales y de la sociedad civil). Entre los primeros resaltaron las acciones, por ejemplo, de diplomáticos como Miguel Cruchaga Tocornal, Lorenzo Anadón, Domicio Da Gama, Roberto Levillier y José Manuel Saavedra Galindo, entre otros; pero también de artistas como el escultor Guillermo (Gino) Córdova, o bien las acciones realizadas por los integrantes de una miríada de asociaciones provenientes de la capilaridad asociativa. Desde allí, el interés estuvo puesto en prácticas simbólicas específicas asociadas a los centenarios. Una de ellas fue la intensa circulación de monumentos obsequiados por los gobiernos de la región al país homenajeado, con la atención puesta en todo el proceso, desde los debates suscitados durante la concepción de la idea del monumento hasta —según los casos— su concreción material y el ritual diplomático asociado [Ortemberg, 2014 y 2015].

Los debates de los contemporáneos sobre cómo homenajear al país anfitrión implicaron asimismo orientar el análisis hacia los usos políticos del pasado con respecto a las independencias y observar en detalle el *americanismo estratégico* del mundo diplomático. Desde hace un tiempo he sumado el estudio de los primeros vuelos en aeroplano al análisis de esta circulación geopolítica de monumentos diplomáticos. Las primeras exhibiciones durante el Centenario de la Revolución de Mayo (1910) se dieron en una capital que buscaba participar del “momento global” del surgimiento de los primeros vuelos de los “más pesados que el aire” y formar parte de la carrera del progreso universal [Ortemberg, 2021]. En los años de la inmediata primera posguerra estos aparatos unieron, o intentaron unir, por primera vez las capitales distantes (Buenos Aires-Río de Janeiro; Buenos Aires-Lima; Santiago de Chile-Río de Janeiro; Buenos Aires-La Paz). Muchos de estos vuelos se realizaron como homenaje de algún Centenario patrio de la segunda oleada [Ortemberg, 2020b]. Por último, a este conjunto de entradas se añade el análisis de la circulación de los buques de guerra en esos escenarios conmemorativos. En suma, las personalidades —que no se limitan al canon de la historia intelectual— los monumentos, los aeroplanos y los acorazados configuran circuitos heterogéneos que complejizan tanto la caracterización del desarrollo de los vínculos internacionales como el lenguaje de la política y de la vida diplomática, pero también invitan a analizar los discursos y

<sup>1/</sup> Si atendemos más allá de las circulaciones durante los centenarios, abunda una extensa bibliografía sobre vínculos bilaterales entre Argentina y Brasil desde distintas disciplinas, enfoques y períodos, con renovado énfasis en la dimensión cultural, por ejemplo, Baggio [2008]; Barcelos Ribeiro da Silva y Passetti [2022]; Carvalho [2014]; Coelho de Souza Rodrigues [2017]; Coelho Prado [2001]; Molina [2014]; Preuss [2016]; Vale Castro [2012]. Sobre las relaciones entre Argentina y Chile, cf. por ejemplo, Lacoste [2003]. También es sumamente rica la bibliografía sobre la historia del conflicto entre Perú y Chile por las provincias de Tacna y Arica a inicios del siglo XX.

<sup>2/</sup> Es vasta la bibliografía sobre los *passeurs*, especialmente producida desde el año 2000 y referida inicialmente a las circulaciones en la época moderna. Aquí nos referimos a su acepción más amplia: un actor que circula de un espacio a otro ejerciendo, de diferentes modos y con distintos intereses, una “traducción” cultural, mediante la cual influye en la visión del mundo de sus interlocutores al mismo tiempo que modifica la suya propia.

sentidos en torno al arte, el deporte, la ciencia y las instituciones armadas en un momento de grandes novedades. Sobre todo, se reactualizan las representaciones de la propia identidad nacional y de la del “otro” nacional desde la dimensión performativa de estas cuatro circulaciones (personalidades, monumentos, aeroplanos y buques).

Esta agenda se inscribe en el cruce disciplinar entre la historia política y cultural, y está sustentada en documentos obtenidos gracias a prolongadas estancias en archivos de las cancillerías sudamericanas junto con fuentes hemerográficas (prensa comercial, revistas ilustradas, boletines, folletos y revistas especializadas) y memorias personales. En definitiva, desde un gran repertorio de acciones y actores concretos que convergieron en el momento conmemorativo se pretende aportar nuevas luces sobre los modos de actualización de identidades nacionales y sentimientos nacionalistas, latinoamericanistas, panamericanistas, hispanoamericanistas e iberoamericanistas; identidades que no se re-produjeron fuera de la experiencia del encuentro y que proyectaron distintos futuros para los pueblos de la región<sup>3</sup>.

## Los cruces aéreos internacionales en Europa y Sudamérica: acercamientos y rivalidades

¿Cómo fueron percibidos los primeros cruces aéreos entre países sudamericanos por los propios pilotos de aeroplanos, globos y dirigibles, integrantes de instituciones y asociaciones civiles y militares vinculadas a la aeronavegación y la prensa comercial, durante las tres primeras décadas del siglo XX? Además de contribuir a una historia de la aviación desde una perspectiva cultural y transnacional, ¿qué se puede leer de la sociedad y la cultura a partir de esas experiencias pioneras?

En 2015, Christian Kehrt ofrecía el siguiente diagnóstico historiográfico: “aunque el vuelo es un auténtico transporte transnacional y la experiencia potencialmente mundial, las historias de la aviación se escriben en su mayoría desde un ángulo nacional” [Kehrt, 2015, p. 53]. En este sentido, la agenda de investigación referida en el apartado anterior contiene también un proyecto de historia transnacional y local de la aviación en las primeras tres décadas del siglo XX. Uno de los objetivos consiste en explorar los sentidos atribuidos a los primeros cruces internacionales en globo y aeroplano en la parte sur de Sudamérica, como también la relación entre el deporte moderno (en un mundo cada vez más integrado en circuitos transnacionales), y su contracara, los sentimientos nacionalistas crecientes que, incluso, pueden ser reforzados durante esos contactos “transnacionales”.

Si bien los vuelos en globo libre existían desde 1783 y el primer cruce del canal de la Mancha en un *montgolfière* se remonta a 1785 —su noticia produjo gran impacto en Europa—, la aerostación tendrá su apogeo a finales del siglo XIX en un contexto

<sup>3/</sup> Para un breve balance de la literatura sobre estas identidades en relación a los escenarios conmemorativos, cf. Ortemberg, [2017]. Una obra colectiva reciente sobre panamericanismo es la de Scarfi y Shenin [2022], y otra sobre estos debates identitarios en Latinoamérica, la de Dutra y Myers [2022].

muy diferente. Durante la llamada *belle époque* su interés científico aumenta y se consolida como práctica deportiva moderna junto con los otros *sports* mecánicos: ciclismo, automovilismo y aviación<sup>4</sup>. En esa época comienzan a medirse los récords como termómetro del progreso humano y tecnológico, y se fundan instituciones fiscalizadoras, como el Aeroclub de Francia en 1898 y la Federación Aeronáutica Internacional en 1905, en estrecha relación con el fomento a la industria automotriz primero y a la de aeroplanos posteriormente. Es un período conocido también como segunda mundialización por la densidad y velocidad que adquieren los flujos comunicacionales y las interdependencias de la economía-mundo. Esta integración y estos avances deportivos sobre las fronteras del tiempo y el espacio, esta competencia con los “otros” y a la vez con la naturaleza, también ocurre en la era del imperialismo, período señero de consolidación de naciones y nacionalismos modernos en disputa por el control de espacios coloniales. Las viejas y nuevas rivalidades en este período terminan por estallar en 1914. La aviación, apenas nacida algunos años antes, enseñará por fin sus posibilidades militares en la contienda europea.

Las relaciones con el “otro” y los sentidos nacionalistas y de confraternidad internacional se entrelazan junto con sentimientos que mezclan temor y fascinación en los diferentes públicos que asisten, voluntariamente o por azar, a las experiencias de vuelos que traspasan las fronteras nacionales. Estas experiencias inéditas, en ocasiones, también son resultado del azar de los vientos o de la máquina. De modo preliminar es posible explorar estos puentes entre naciones desde Buenos Aires, una de las ciudades pioneras de la aviación en Sudamérica. No se trata de hacer una historia de la aviación argentina, sino de poner el foco en los cruces internacionales, considerando cuatro variables: la sucesión de hitos diplomáticos sudamericanos y los momentos de los Centenarios; la concatenación de episodios resonantes de la aeronavegación en Europa y Estados Unidos; las instancias institucionales de la aviación argentina, y finalmente los cruces internacionales en esta parte de Sudamérica. ¿Cómo impactan estas dimensiones en las representaciones y experiencias de alteridad en esta parte del mundo? Un estudio de estas características requiere tener en consideración, asimismo, una serie de aspectos intrínsecos a estas experiencias: los primeros vuelos en aeroplano y los viajes en globo y dirigible son experiencias fronterizas entre la ciencia, el deporte, y el interés militar y comercial (correo, pasajeros, crónica periodística). Y a su vez, como se ha anticipado, esos vuelos fueron vehículos de identidades nacionales y transnacionales.

A continuación, una primera parte examina las experiencias de alteridad que la aeronavegación canaliza en el cambio de siglo, tanto en Europa como en Sudamérica, prestando una atención especial a los nuevos *meetings* de aviación que surgen en diversas latitudes desde 1909. Luego se comparan las implicancias geopolíticas de los cruces aéreos internacionales en una Europa atravesada por rivalidades cada vez más candentes con los primeros vuelos desde Buenos Aires hacia países vecinos. Una segunda parte analiza los nuevos cruces internacionales en esta parte de Sudamérica y los vínculos americanos en torno a

<sup>4</sup> Además de reinscribirse en una lógica deportiva, el vuelo en globo durante la Tercera República en Francia fue vector del patriotismo tecnológico y de una cultura aeronáutica, cf. Sullivan De Oliveira [2018].

la actividad aeronáutica durante los años de la Gran Guerra europea, con especial atención al año 1916, cuando tiene lugar una serie de actividades que modelan de distintas maneras los acercamientos geopolíticos. Por último, el trabajo se cierra con un epílogo sobre los vuelos internacionales que inaugura la posguerra. La investigación recurre a fuentes hemerográficas de Argentina, Brasil, Chile, Estados Unidos, Francia y Perú -prensa comercial, revistas ilustradas, boletines y revistas especializados en aeronáutica, y memorias de actores de la época- junto con documentación consultada en distintos archivos diplomáticos sudamericanos y de Francia.

## La aeronavegación durante la *belle époque* y los encuentros con el “otro”

Desde el desafío abierto en 1903 en Francia por la Coupe d'aviation Ernest Archdeacon, los primeros vuelos en aeroplano se inscribieron en una lógica de competencia deportiva que involucró la figura protagónica del piloto/inventor/industrial, tanto como a promotores adinerados, aeroclubes y en particular a la prensa comercial en auge y ávida por ampliar su mercado de lectores. La fiebre por este nuevo *sport* (tal era la categoría empleada en la época) se observa especialmente en los *meetings* (concursos) de aviación internacionales desarrollados entre 1909-1911 [Wohl, 1994]. Estos se realizaron a escala global en ciudades grandes, medianas y pequeñas, en Europa y Estados Unidos, pero también en otras partes del Sur como Buenos Aires y El Cairo. Estas competiciones continuaban, en cierta medida, la lógica de los torneos nacionales e internacionales iniciada a finales del siglo XIX con las carreras de bicicleta, seguidas por aquellas en automóvil y el vuelo en globo aerostático, reinscripto en clave deportiva.

La alteridad en este momento está simbolizada en los pilotos franceses, ingleses, norteamericanos e italianos, devenidos estrellas globales contratados por diferentes ciudades del mundo que veían en la aviación una oportunidad para estar en sintonía con la experiencia moderna. Ese “otro” adquiría rasgos de héroe y las representaciones iconográficas, tal como ha señalado la bibliografía, lo presentan fusionado con el aparato o le atribuían características de animales o de insectos voladores [Robène y Bodin, 2007]. Ese “otro” era fundamentalmente la encarnación del progreso y todas las ciudades del mundo aspiraban convertirlo en un “nosotros”. En este sentido, parafraseando a Tenorio Trillo, la modernidad fue también el deseo de modernidad [Tenorio Trillo, 1998, p. 27].

Desde 1908 la prensa comercial y las revistas ilustradas en Buenos Aires, y de otras ciudades del mundo, saturaban cotidianamente sus páginas con noticias internacionales de aeronavegación obtenidas gracias a la evolución del telégrafo. Se vivía la aviación antes de la aviación, es decir, antes de que llegaran los primeros aeroplanos y los primeros pilotos extranjeros al país. De ese modo, la prensa preparó las sensibilidades locales, proveyó un vocabulario específico y generó anhelos para que los habitantes de Buenos Aires estuvieran, o desearan estar, a la altura de las ciudades en donde se venían desarrollando exhibiciones y concursos aéreos, los *meetings* [Ortemberg, 2021].

En Sudamérica habrá que esperar al inicio de 1910 para que, en homenaje al Centenario de Mayo, un grupo de entusiastas *sportsmen* contratara pilotos europeos para que realizaran exhibiciones en Buenos Aires con sus propios aeroplanos, participaran de concursos e instruyeran en la nueva práctica a estos argentinos varones y de clase encumbrada. Hoy en día, algunas personas atribuyen el primer vuelo en aeroplano en esta parte del mundo al italiano Ricardo Ponzelli, que había arribado a la capital argentina por invitación de su amigo personal el barón Antonio de Marchi, a la sazón presidente honorario de la Sociedad Sportiva Argentina y encargado de la Comisión de Juegos Olímpicos del Centenario de Mayo. Otras opiniones consideran que fue el francés Henri Brégi quien, una semana después, logró realizar el primer vuelo controlado en la localidad bonaerense de Longchamps. Este piloto llegó a Buenos Aires contratado por el Aero Club Argentino (ACA), institución fundada en 1908 y abocada en sus inicios a la actividad aerostática, con un recorrido similar al Aero Club de Francia cuando se fundó en 1898<sup>5</sup>. Según Eloy Martín, fue Víctor Laborde, empresario automovilístico y representante en Argentina de la revista *L'Auto* quien gestionó la contratación de Brégi [Martín, 2009, p. 54]. Para 1910 también existían empresas de exhibiciones aéreas en Norteamérica: la de Curtiss y la de los hermanos Wright. La importancia comercial como estímulo de estas circulaciones constituía un factor central.

El año del Centenario de Mayo se formaron los primeros pilotos argentinos gracias a un grupo de pilotos franceses que llegó inmediatamente después de Ponzelli y Brégi con el objetivo de realizar demostraciones e instruir a los hombres de la elite aficionados al nuevo *sport*. Los *meetings* de 1910 anunciados como “Semana de Aviación” y “Quincena de Aviación” en Buenos Aires ocuparon amplias secciones en los periódicos. La exposición internacional ferroviaria organizada para el centenario preveía un bloque dedicado a aeroplanos y dirigibles, según el modelo reiterado en exposiciones europeas de los últimos años. En la entrada de la exposición, Jorge Newbery ofreció ascensiones en globo cautivo a los visitantes para publicitar la actividad. Por su parte, la Sociedad Científica Argentina contempló en el programa del Congreso Científico Internacional Americano una discusión de trabajos sobre aeronáutica en la sección Ciencias Militares<sup>6</sup>.

<sup>5</sup>/ Se trataba de una tendencia en sincronía mundial. Por ejemplo, también en 1908, se creó el Aero Club de California. El ACA fue impulsada especialmente por el *sportman* Jorge Newbery, quien parecía reunir las características afines con el imaginario del nuevo héroe de la modernidad aérea: además de ser varón, blanco y miembro de la elite, era célebre por su coraje.

<sup>6</sup>/ *La Nación* (Buenos Aires), 10 de enero de 1910, p.6; y *Congrès Scientifique Américain, Société Scientifique Argentine, Centenaire de la Révolution de Mai, Bulletin*, n°1, Buenos Aires, del 10 al 25 de julio de 1910, p. 34, *Bibliothèque du centre des archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères*, La Courneuve.

Imagen 1. “La phalange de Béthény”



Fuente: *L'illustration* (París), 4 de septiembre de 1909. Entre el 22 y 29 de agosto se había realizado la *Grande semaine d'aviation de la Champagne*

Imagen 2. “Aviadores que tomarán parte en el concurso de hoy”



Fuente: *La Nación* (Buenos Aires), 23 de marzo de 1910. La nota menciona a los pilotos franceses Aubrun, Pecquet, Valetton, Richet, Bover y a los mecánicos Volant y Prevost. Pocos meses después empezarían a participar en los *meetings* de aviación pilotos argentinos recientemente formados por ellos.

Imagen 3. Reglamento del meeting internacional de aviación



Fuente: Martín 2013, p. 16

A pesar de esa fuerte presencia de la actividad aeronáutica en Buenos Aires en los días del Centenario, se estaba todavía lejos de convocar a los demás países de la región para crear una legislación internacional sobre aeronavegación. En contraste, en aquellas semanas tenía lugar en Francia la *Conférence internationale de navigation aérienne*, pero no decantó en acuerdos específicos al respecto<sup>7</sup>. En el marco de los festejos argentinos se realizó también la IV Conferencia Panamericana (del 14 de julio al 27 de agosto), pero las deliberaciones se centraron exclusivamente en los avances para la construcción de un ferrocarril panamericano —proyecto impulsado en la conferencia anterior en Río de Janeiro— y el estudio para un servicio de comunicación a vapor más rápido entre los países del continente<sup>8</sup>. En suma, la cuestión aeronáutica estuvo presente en la discusión científica militar americana, pero ausente en la agenda panamericana de 1910.

En esos días se inauguró con mucha publicidad el ferrocarril trasandino que transportó a la capital argentina al presidente de Chile para los fastos de Mayo. En medio de la euforia, el barón de Marchi propuso la construcción de una carretera para automóviles que cruzara los Andes y uniera los dos países [Ortemberg, 2014]<sup>9</sup>. En septiembre se celebró el Centenario de la Creación de la Primera Junta en Santiago de Chile, de modo que ambos festejos nacionales fueron ocasión para concretar las visitas presidenciales y llevar al paroxismo una política de aproximación entre los dos países, iniciada en el año 1902 con la firma de los

<sup>7</sup> Sesión del 10 de mayo al 29 de junio de 1910. Aunque no se llegó a un acuerdo o al establecimiento de una convención, sus deliberaciones influyeron en las conferencias posteriores, cf. Cobb Cooper [1952].

<sup>8</sup> *Cuarta Conferencia Internacional Americana. Diario de Sesiones*, Buenos Aires, Est. Gráfico de A. de Martino, 1911, p. VIII-IX.

<sup>9</sup> Sobre el origen del automovilismo argentino y la construcción de carreteras, cf. Piglia [2014].

Pactos de Mayo [Ortemberg, 2014]. Recién dos años después de los centenarios, la cordillera empezó a vislumbrarse como el gran desafío para los aeronautas de ambos países, siempre desde un generalizado clima de confraternidad bilateral.

En esta etapa de la aviación pionera anterior a la Gran Guerra, predominaba entonces en Buenos Aires el deseo de conversión del “otro”, el aviador europeo y norteamericano, en un “nosotros”, aun antes de la llegada física de los aeroplanos. No obstante, al mismo tiempo se reforzaba una “otredad interna”: el aeroplano, símbolo del progreso, contrastaba —al igual que el ferrocarril— con pueblos “atrasados” que quedaban sorprendidos ante la maravilla<sup>10</sup>. La “civilización” necesitaba verse reflejada también, como espejo invertido, en aquello que no era. En este sentido, la aviación y su imaginario fueron utilizados tanto en las potencias imperiales como en los países periféricos para ahondar en esas operaciones ideológicas. La máquina voladora representaba el futuro y contrastaba en algunas fotografías con el militar a caballo que la observaba desde tierra, con el tren que le marcaba el trayecto desde abajo, o con las poblaciones “primitivas” que vivían en “otra época” y la observaban azoradas. Por ejemplo, durante un *meeting* de aviación organizado en 1910 por un grupo de empresarios coloniales en Heliópolis —un moderno suburbio de El Cairo que deseaban promocionar— circuló en la prensa de varias ciudades del mundo un singular grabado que daba testimonio del evento.

Imagen 4. “El pasado frente al presente”



Fuente: *La Nación* (Buenos Aires), 13 de marzo de 1910, p. 12.

<sup>10</sup> El afiche oficial de la Exposición Internacional de Ferrocarriles y Transportes Terrestres del Centenario de Mayo mostraba un indio con lanza en mano y torso desnudo mirando azorado la llegada vertiginosa de un ferrocarril con luces encendidas, como arrollador símbolo del progreso.

El periódico *La Nación* explica la imagen de este modo:

*“Era la primera vez que las máquinas volantes se cernían sobre las doradas arenas del Sahara, y entre muchos de los naturales del país la estupefacción producida por el espectáculo no tuvo límites. Ese meeting ha sugerido a un artista inglés la composición que reproducimos, y que señala en una de sus múltiples formas el contraste entre la civilización antigua y la actual” (subrayado nuestro)<sup>11</sup>.*

El caso de Brégi es todavía más elocuente en este punto. Al regresar a su país, el aviador fue contratado por el periódico *Le Petit Journal* para pilotear un aeroplano de su adquisición sobre ciudades de Marruecos, con el fin de publicitar el diario y también la empresa colonizadora francesa. Un editorial explicaba la reconstrucción *pittoresque* [sic] de la cubierta: « Ce sera l'honneur du *Petit Journal* d'avoir, en organisant ce raid audacieux, montré aux indigènes un nouvel aspect de la puissance de notre pays, et concouru ainsi à affermir dans leur esprit, le prestige de la France »<sup>12</sup>. El periodista de este medio que viajaba con Brégi comentó en su crónica: “Quant aux Arabes [...] c'est chez eux une véritable stupeur. Si maitres [sic] d'eux qu'ils soient, ils ne peuvent dissimuler cette stupéfaction »<sup>13</sup>.

Imagen 5. “L'aéroplane du *Petit Journal* au Maroc”



Fuente : *Le Petit Journal*, Suplemento, 1 de octubre de 1911.

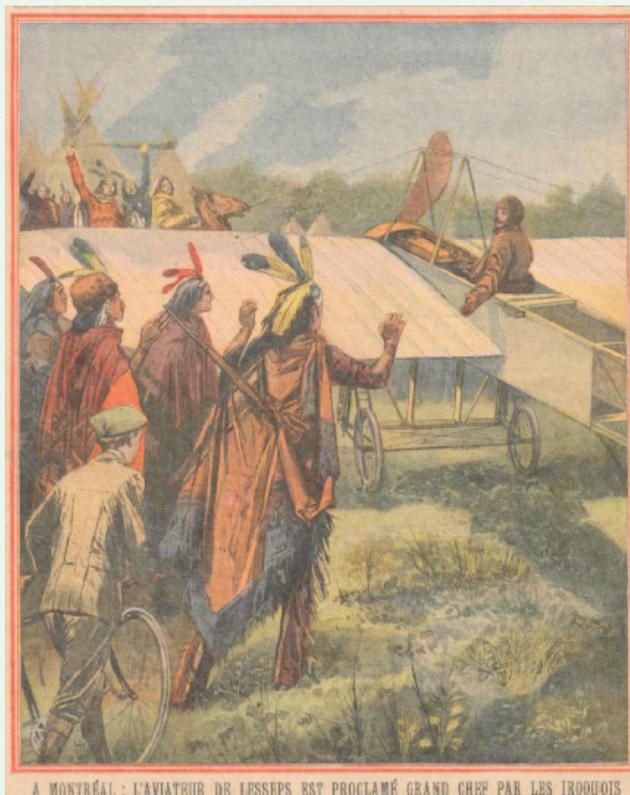
<sup>11</sup> *La Nación* (Buenos Aires), 13 de marzo de 1910, p. 12. El afiche oficial de promoción del evento, elaborado en París, mostraba a un nativo sobre un camello contemplando la evolución de los aeroplanos en el cielo. Detrás se veían las pirámides. De hecho, una de las pruebas del *meeting* consistía en rodear la gran pirámide, un espectáculo que atrajo una enorme cantidad de nativos que no habían podido pagar la entrada al moderno aeródromo de Heliópolis. Lamentablemente esa prueba fue suspendida. Cf. Leiser [2010].

<sup>12</sup> *Le Petit Journal*, Suplemento, 1 de octubre de 1911.

<sup>13</sup> *Ibid.* Este periódico, según Benjamin, se encontraba ese año en plena expansión. Este autor advierte, además, la gran cantidad de notas referidas al ejército que publica el cotidiano durante ese año, las cuales interpreta como una forma de vincularlo con la actualidad internacional y a la vez comprometer a la sociedad civil con esa institución; al fin de cuentas, preparaba la opinión para una nueva guerra contra Alemania, cf. Benjamin [2013, p. 41].

Sin embargo, ese “otro” interno a la nación o, desde las potencias imperialistas, ese “otro” colonizado, aunque “estupefacto” también deseaba ser parte de ese “nosotros” global. Un ejemplo de esta apropiación de la tecnología es la reacción de los iroqueses ante los vuelos del piloto francés Jacques de Lesseps sobre Montreal. Según esta cobertura de *Le Petit Parisien*, Lesseps fue nombrado “gran jefe” de la comunidad ante el éxito de sus demostraciones.

Imagen 6. “À Montréal : l’aviateur De Lesseps est proclamé grand chef par les Iroquois”



Fuente: *Le Petit Parisien*, Suplemento, 24 de julio de 1910.

Por supuesto, habría que ver cuánto hay de invención sensacionalista en esta noticia y en la reconstrucción gráfica y, en todo caso, preguntarse qué significaba ser nombrado “gran jefe”<sup>14</sup>. En definitiva, desde una perspectiva colonizadora, la empresa periodística francesa resaltaba la subyugación y el sometimiento demostrado tanto por “*les indigènes*” de Marruecos como por los nativos canadienses ante el aeroplano. En este último episodio, se advierte además en esa misma noticia su deseo de participar en la experiencia moderna.

<sup>14</sup> El episodio apareció también mencionado en la nota “Indians Bestow Title on French Aviator”, *The San Francisco Call*, 9 de agosto de 1910, p. 13. Según el boletín de la Association Falaise-Acadie-Québec, “Les Indiens Mohawks (ou Mohicans) de la réserve de Kahnawake l’invitent à une cérémonie, le nomment membre honoraire de leur tribu, sous le nom de Tehanerahontsowaner (le chef aux grandes ailes)”, *Le Messager de l’Atlantique*, Jacques de Lesseps, *Bulletin de la Association Falaise-Acadie-Québec*, n° 80, 2013, p. 6.

Aunque situado en un periodo posterior, el raid en aeroplano realizado desde Lima hasta Cuzco en 1925 por el piloto mestizo y quechuahablante Alejandro Velasco Astete, tal como fue analizado por Hiatt, consiguió movilizar un imaginario incásico de reivindicación en clave racial a la vez que motivó un encendido orgullo cusqueño al considerarse los serranos partícipes de los avances tecnológicos de la modernidad [Hiatt, 2007]. No obstante, estas “otredades” que luchaban por convertirse en un “nosotros” coexistían con habituales narrativas que subrayaban las fronteras insalvables entre pueblos “civilizados” y “atrasados”. Por ejemplo, un corresponsal del periódico *La Industria*, de la ciudad peruana de Trujillo, comentaba en 1921 las impresiones de los habitantes del pueblo de Santiago de Chuco (a 165km de Trujillo) al ver por primera vez un aeroplano en el cielo. Según el anónimo corresponsal, la aparición repentina del aparato en vuelo

*“despertó un interés y un particular miedo en la masa ignorante [...] algunos se echaban a llorar pidiendo misericordia, y, creyendo que la hora del juicio final había llegado... unos decían[:] el Apóstol Santiago en su caballo —que es el patrón de esta provincia— viene a castigarnos”<sup>15</sup>.*

Algunas personas que ya habían visto un aeroplano tranquilizaban a las demás, explicándoles que era un “producto de la ciencia y del adelanto de otros pueblos” (subrayado nuestro). El autor concluía: [esto] “nos ha hecho comprender el estado de civilización en que se encuentran y la completa ignorancia en que vivimos en esta región encuadrada por las barreras de la cordillera de los Andes.”<sup>16</sup>

## Los “otros” nacionales: admiración y amenaza

En el periodo de pre-guerra, en medio del auge de los nacionalismos y el aumento de tensiones diplomáticas y económicas en Europa, los cruces aéreos internacionales no solo provocaban admiración, sino también miedo al “otro” nacional, pues ese “otro” podía en adelante atacar cualquier rincón del territorio desde el cielo. Según Grossi, los ensayos de aviación de Clément Ader en el ejército francés a finales del siglo XIX no carecieron del impulso patriótico de una generación humillada en 1870 [Grossi, 1986, p. 154]. Por su parte, la Conferencia de La Haya de 1899 intentó prohibir “el lanzamiento de proyectiles o explosivos de cualquier tipo desde globos o de cualquier tipo de dispositivos similares”<sup>17</sup>, acciones que remontaban a mediados del siglo XIX, con el asedio austríaco de Venecia. Pero los temores a la guerra aérea no hacían más que aumentar en ese momento conforme crecían las tensiones diplomáticas.

En 1908, H. G. Wells publicó *The War in the Air* y Pierre Giffard, *La Guerre infernale*, distopías en las que aeroplanos y zepelines destruyen ciudades enteras en una guerra mundial. Según el azar de los vientos, los globos podían realizar cruces internacionales y despertar recelos nacionalistas. Ese año, el suplemento ilustrado

<sup>15</sup> “El primer aeroplano que ha volado sobre Santiago de Chuco. Una carta contando impresiones”, *La Industria* (Trujillo), 5 de julio de 1921, p. 1.

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *The Avalon Project. The Hague Peace Conference 1899*: <https://web.archive.org/web/20080327043233/http://www.yale.edu/lawweb/avalon/lawofwar/hague99/hag99-02.htm> [consultado el 19 de julio de 2022].

de *Le Petit Journal* mostraba cómo unos cosacos disparaban sobre un globo alemán.

Imagen 7. "Ballon allemand attaqué par les cosaques"



Fuente: *Le Petit Journal*, Suplemento, 13 de diciembre de 1908.

De acuerdo con *The Postal History of ICAO*, durante ese año 1908 se registraron por lo menos diez globos alemanes que traspasaron la frontera y aterrizaron en Francia, contabilizando veintiséis pilotos militares alemanes<sup>18</sup>. Para evitar un desenlace bélico, el gobierno francés convocó a una conferencia internacional con el fin de regular los vuelos hacia y sobre territorio extranjero. Esta reunión se concretó en 1910 con la conferencia internacional de París a la que se hizo mención más arriba.

En la primavera de 1909, en Inglaterra se sufrió una ola masiva de contagio de miedo: muchas personas creían avistar durante la noche enormes zepelines alemanes surcando diferentes puntos del país [Clarke, 1999]. Dos meses después, en julio, Louis Blériot consiguió cruzar en aeroplano el canal de la Mancha<sup>19</sup>. Spaini reproduce parte del documento aduanero inglés para dar cuenta de la desorientación administrativa ante este cruce internacional:

*"Certifico haber examinado a Louis Blériot, maestro de la embarcación llamada monoplano y conste que, de acuerdo a las respuestas verbales a mi interrogatorio, él no ha tenido a bordo, durante el viaje, enfermedad que le obligue a detener la*

<sup>18</sup> *The Postal History of ICAO*, "The Paris convention of 1910: The Path of internationalism", [en línea] [https://applications.icao.int/postalhistory/1910\\_the\\_paris\\_convention.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/1910_the_paris_convention.htm) [consultado el 19 de julio de 2022].

<sup>19</sup> Luego de la proeza el piloto-inventor-industrial recibió decenas de encargos de su monoplano desde todas las latitudes.

*embarcación pudiendo, por consecuencia, continuar su viaje” [cit. por Spaini, 1986, p. 4].*

También surgieron incertidumbres administrativas para que el aeroplano traspasara fronteras incluso desarmado: en febrero de 1910, un aparato Blériot permaneció demorado un buen tiempo en la aduana para su ingreso en la India, porque no sabían cómo registrarlo.

Los resonantes aplausos británicos, franceses y del mundo entero ante la proeza de Blériot no impidieron que se agudizara en Inglaterra el temor por las posibilidades militares de la aeronavegación. A partir de ese momento, la prensa hizo popular la frase “Inglaterra ya no es una isla”. Walker, citado por Jungdahl, afirma que con ese cruce “el shock para el pueblo británico fue comparable al producido en los Estados Unidos por los japoneses con su ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941” [Walker, 1971, p. 339 cit. en Jungdahl, 2013, p. 35]. Budiansky resume su despertar como arma de guerra: “a principios de 1909 [...] eran cero los aviones militares en todo el mundo, para 1910 había 50, y para 1911 el dispositivo había sido utilizado en el combate” [Budiansky, 2004, p. 45 cit. en Jungdahl, 2013, p. 36]. Esta evolución puede verificarse en las notas de la *Revue militaire des armées étrangères*, donde se explicitan los presupuestos gubernamentales para la compra o fabricación de aeroplanos y dirigibles militares en países como Italia, Rusia y Japón, entre otros<sup>20</sup>.

Junto con las noticias de los *meetings* de aviación en el mundo, la prensa comercial en Sudamérica también publicaba artículos sobre el potencial militar del aeroplano y los usos de globos y dirigibles en conflictos bélicos, traducidos de medios extranjeros o bien escritos por periodistas y colaboradores locales. Tempranamente, en 1910, el coronel chileno Pedro Pablo Dartnell permaneció una temporada en Francia que le permitió elaborar un informe para fundar la aviación militar en su país, actividad formalmente iniciada en 1913<sup>21</sup>. El ACA, por su parte, intentaba seducir por todos los medios al ejército argentino para fomentar la actividad y sentar las bases de una aeronáutica militar, la cual quedó inaugurada en 1912 con la creación de la Escuela de Aviación militar El Palomar<sup>22</sup>.

Los *meetings* de aviación eran en sí mismos eventos internacionales que, tal como señala Schnürer, estaban cargados de nacionalismo<sup>23</sup>. La colectividad francesa en Buenos Aires dedicó un banquete homenaje a Brégi por sus logros, con participación diplomática. En general, el público de los *meetings* solía cantarle el himno de su nacionalidad al piloto que se había destacado en algún certamen. Carlo Tarnassi envió una crónica del Circuito de Brescia de 1909 al periódico argentino *La Nación*, en la que festejaba el triunfo del teniente Mario Calderara, su compatriota, en una de las pruebas: “nosotros los italianos somos por lo general escépticos; pero el entusiasmo más loco nos anima, nos exalta, nos electriza

<sup>20</sup> / *Revue militaire des armées étrangères* (París), agosto de 1910, n° 993, 1910, p. 141; noviembre de 1910, n° 996, p. 376.

<sup>21</sup> / Alberto A. Mortz, “La aviación civil y militar Sudamericana”, *Aviación*, Buenos Aires, año 1, n° 1, 1921, p. 22.

<sup>22</sup> / Ese año se había creado la comisión pro flotilla aérea militar. Sobre la creación y desarrollo de la aeronáutica militar en Argentina, cf. Aranda Durañona [2008].

<sup>23</sup> / En el caso de Francia, según este autor, los *meetings* de aviación contribuyeron a la unificación de una nación que había estado dividida luego del affaire Dreyfus. En general estos *meetings* fueron actos performativos de la identidad nacional para las potencias europeas, cf. Schnürer [2009].

cuando comprobamos que una victoria nuestra se confirma de una manera indiscutible ante el mundo que nos observa.”<sup>24</sup>

Así, el cosmopolitismo de los pilotos y el festejo universal del progreso científico en cada nuevo logro se teñía de vivos sentimientos de orgullo nacional. La primera carrera de aeroplanos en Inglaterra correspondió a un desafío lanzado en 1906 por el periódico *Daily Mail*. Ofrecía un premio de 10.000 libras al piloto que pudiera realizar el trayecto Londres-Manchester. Obtuvo el triunfo el francés Louis Paulhan en 1910, en competencia con el inglés Graham White. En la *Revue industrielle*, Albert Marnier comentaba que

*“En tant que partisan déclaré du biplan [...] je ne puis qu’être extrêmement réjoui du succès sensationnel de Paulhan [...] et en tant que Français, de le voir triompher à la fois des éléments hostiles et de l’opiniâtre ténacité de son concurrent britannique, Graham White”*<sup>25</sup>.

Agregaba, “une chose m’a étonné à ce sujet : c’est la note quelque peu acerbe des journaux allemands”. Según él, “sans doute un pareil exploit, au lendemain de la douloureuse catastrophe que vient d’anéantir le ‘Zeppelin II’, est bien fait pour aviver en quelque sorte leurs regrets patriotiques”, y concluía, con un intento de atenuar sus propias emociones chauvinistas, que “les succès scientifiques sont internationaux ; – les échecs aussi”<sup>26</sup>.

En medio de la alegre fiebre global de *meetings* de aviación que se vivía en esos años, en 1911, el periódico francés *Le Journal* organizó Le Circuit d’Europe, con la intención de “aproximar a los pueblos” uniendo en aeroplano París, Bruselas, Utrecht, Londres y Berlín, entre otras ciudades. Sin embargo, tal como señala Lenoble, los organizadores debieron excluir a Berlín del circuito debido a las fuertes críticas desatadas por diversos periódicos nacionalistas [Lenoble, 2006].

## Los primeros cruces aéreos entre países del Cono Sur

En el Cono Sur los primeros cruces aéreos internacionales se realizaron en globo. En 1907, Aarón Anchorena y Jorge Newbery cruzaron el Río de la Plata desde Buenos Aires hasta la localidad de Conchillas, Uruguay, en el globo El Pampero. La hazaña fue motivo de festejos y las tensiones entre los dos gobiernos por la definición de los límites del Río de la Plata no opacaron la celebración. De hecho, en diciembre de 1909, Newbery, esta vez en el globo Huracán, cruzó nuevamente de Buenos Aires a Uruguay, y aterrizó en la ciudad brasileña de Bagé, en el sur de este país. En ese momento el gobierno de Figueroa Alcorta mantenía con el de Brasil agudas tensiones potenciadas por la carrera armamentista naval abierta con la compra de modernos acorazados de tipo Dreadnought. Con esos 550 km recorridos a través de tres países, Newbery batió el récord sudamericano de duración y distancia en globo, y quedó en el cuarto y sexto puesto respectivamente en el *ranking* mundial. Según la revista ilustrada porteña *Caras y Caretas*, el

<sup>24</sup>/Carlo Tarnassi, “El Gran Circuito de Brescia. Para La Nación”, *La Nación* (Buenos Aires), 8 de noviembre de 1909, p. 5-6, p. 5.

<sup>25</sup>/ *Revue industrielle : revue mensuelle technique et économique*, París, 7 de mayo de 1910, p. 187.

<sup>26</sup>/ *Ibid.*

recibimiento en Bagé “tanto por parte del pueblo como de las autoridades, no pudo ser más entusiasta y espontáneo”<sup>27</sup>.

Imagen 8. “El ingeniero señor Jorge Newbery, en Bagé, rodeado por las personas que fueron a felicitarle instantes después de su llegada”



Fuente: *Caras y Caretas*, 8 de enero de 1910.

Para el Centenario de Mayo de 1910, en medio de la euforia hispanista por la visita de la Infanta Isabel, se registró un insólito pedido de financiamiento a la Comisión Oficial de Festejos. Una persona pretendía homenajear al país efectuando un vuelo en aeroplano de 24 horas, ida y vuelta a España, para traer de allí una corona y colocarla en el proyectado monumento a la Independencia. La solicitud temeraria, imposible de realizar con éxito con los aparatos de la época, fue descartada por la comisión<sup>28</sup>.

Más realista, en 1912, el soldado argentino nacido en Uruguay Teodoro Fels consiguió batir el récord mundial de vuelo en aeroplano sobre el agua al unir por primera vez Buenos Aires con Montevideo (250km). Cuando regresó a Buenos Aires, “organizada una columna de pueblo, el aviador fue acompañado hasta el centro de la ciudad por la muchedumbre que, en estallido de patriótico entusiasmo, entonó el himno nacional”<sup>29</sup>. Fels recibió una reprimenda del Ejército por no haber pedido autorización para la travesía, pero no suscitó ninguna recriminación por parte de las autoridades uruguayas. En Montevideo fue agasajado por civiles y militares con copas de champagne y el Aero Club de Uruguay le otorgó una medalla de oro [Martín, 2016, p. 34]. El mayor Eduardo Olivero considera que se trató del primer vuelo en aeroplano de confraternidad internacional desde Argentina<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> *Caras y Caretas* (Buenos Aires), 8 de enero de 1910, XIII, n° 588, s/n.

<sup>28</sup> “La feria del Centenario. La inventiva patriótica”, *La Nación* (Buenos Aires), 16 de febrero de 1910, p. 8.

<sup>29</sup> *Caras y Caretas* (Buenos Aires), 7 de diciembre de 1912.

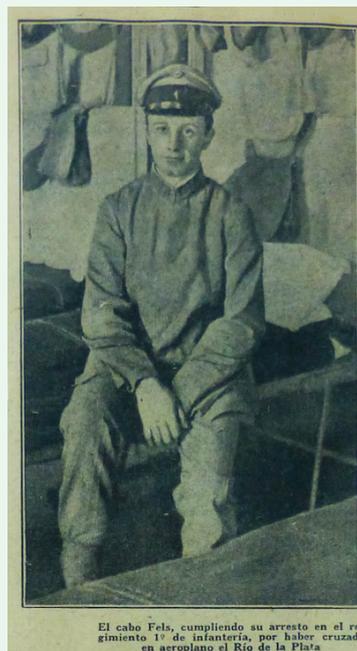
<sup>30</sup> “El primer vuelo de confraternidad internacional cumplido en nuestro medio, el de Teodoro Fels a Montevideo, se llevó a cabo por el esfuerzo personal de aquel muchacho audaz, sin ninguna intervención oficial. Y el Blériot con que se adjudicó

Imagen 9. "Ruta seguida por el aviador, en el viaje de ida a Montevideo", "El 'decollage' de Fels en Montevideo, al emprender el viaje de regreso"



Fuente: *Caras y Caretas* (Buenos Aires), n° 740, 7 de diciembre de 1912.

Imagen 10. "El cabo Fels, cumpliendo su arresto en el regimiento 1º de infantería, por haber cruzado en aeroplano el Río de la Plata"



Fuente: Juan José de Soiza Reilly, "Olvido en que el pueblo tiene a sus héroes", 1924, s/r, recorte de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica. En 1960 se creará en su honor "El Día del Soldado Aeronáutico".

A partir de ese año, pilotos chilenos y argentinos empezaron a competir por la realización del primer cruce aéreo de la cordillera<sup>31</sup>. ¿Ahora bien, estos vuelos

el record mundial era de su propiedad", Eduardo A. Olivero, "El pampeano en la ruta del Libertador", recorte de prensa s/r, Biblioteca Nacional Aeronáutica, Buenos Aires.

<sup>31/</sup> Un antecedente importante de este desafío montañoso había sido el cruce de los Alpes en septiembre 1910 por parte del malogrado aviador peruano Jorge Chávez. Por demás, la cordillera de los Andes representaba desde tiempos coloniales una frontera real y simbólica, y posteriormente un escenario clave para la definición de ambos estados-nacionales, cf. Lacoste [2003].

despertaron siempre una gran fiesta transnacional? Mientras los intentos de travesías aéreas entre Argentina y Chile por parte de civiles y militares siguieron el carril de la amistad y la colaboración (con excepción de un episodio), el único cruce de Argentina a Brasil durante los años en que duró la guerra europea no fue precisamente un canto a la confraternidad.

## Los años de la Gran Guerra y la paz en los cielos de América

Debido a la Gran Guerra europea, quedó interrumpida la circulación global de pilotos y aparatos. En este tiempo, por un lado, se fortaleció la confraternidad entre Argentina, Brasil, Chile y Uruguay. Por otro, persistió el reclamo peruano ante Chile por las “provincias cautivas” (Tacna y Arica). Antes de 1914 ya se había creado la aviación militar en varios países sudamericanos, y tanto en Chile como en Perú proliferaban desde entonces constantes campañas populares para la compra de aeroplanos destinados a sus gobiernos, bajo la constante hipótesis de guerra entre ambas naciones. En consecuencia, los cruces aéreos entre Chile y Perú no se producirán sino mucho tiempo después, gracias al raid del argentino Hillcoat que unió por primera vez Buenos Aires con Lima con motivo del Centenario de la Batalla de Ayacucho en 1924. En la travesía, este piloto pasó por varias ciudades de Chile antes de llegar a Perú. Ahora bien, si examinamos con detalle la vida aeronáutica en estos años, es posible detectar inflexiones y matices en esas tendencias generales sobre los vínculos entre estos países.

Desde 1910, las relaciones entre Argentina y Brasil se tornaban progresivamente más variadas y fluidas en cuanto a la circulación de autoridades civiles, militares, intelectuales, pero también de artistas, periodistas y otros grupos profesionales — como los médicos—, las emociones chauvinistas irrumpían de tanto en tanto de manera estridente. Como termómetro de ello se evidencia un apaciguamiento progresivo en el discurso beligerante del influyente internacionalista argentino Estanislao Zeballos, especialmente luego del fallecimiento del ministro barón de Río Branco en 1912. Asimismo, en 1915, se firmó el Pacto ABC (Pacto de No Agresión, Consulta y Arbitraje), entre Argentina, Brasil y Chile. Los vínculos oficiales con los “otros” nacionales podrían parecer, así, allanados.

El mismo año de la firma del Pacto (25 de mayo), los aeronautas argentinos Eduardo Bradley y el teniente Ángel María Zuloaga decidieron lanzarse a largas travesías en globo libre. El 29 de octubre partieron de Buenos Aires y aterrizaron en el pueblo brasileño de São Leopoldo (Rio Grande do Sul), en un periplo que batió el récord de distancia (900 km, once horas cinco minutos de duración). Sin embargo, el clima de confraternidad internacional que propiciaba aquel tratado no impidió que fuesen percibidos como espías por buena parte de los sectores populares y de la prensa brasileños (recordemos los disparos de los cosacos al globo alemán). Frente a ello, ciertos periódicos y la mayoría de las autoridades brasileñas intentaron aplacar esos ánimos anti-argentinos.

Imagen 11. "El 'Eduardo Newbery'"



Fuente: *Caras y Caretas* (Buenos Aires), n° 892, 6 de noviembre de 1915. Descendieron en São Leopoldo, a 32 km. de Porto Alegre.

A raíz de ese episodio, el diputado brasileño Mauricio Lacerda presentó una petición al parlamento para que se prohibiera por ley el aterrizaje de globos y aeroplanos extranjeros en territorio brasileño, especialmente cuando fueran tripulados por militares. El periódico argentino *La Razón* consideraba sensata esta postura, pues: "estos vuelos sobre fronteras, significan una provocación innecesaria, desde el momento en que nuestras relaciones se mantienen en un pie de amistad inalterable." Añadía: "la cordialidad que cultivamos con nuestros vecinos, debe mantenerse como hasta ahora y no es con estas 'proezas' que hemos de afianzarla" [cit. en Ortemberg, 2020b, p. 189]. Por cierto, Bradley y Zuloaga fueron mejor tratados en Uruguay a su regreso por tierra. Los *sportsmen*, llamados "espionautas" por la prensa brasileña, no comprendían esta animadversión desatada en la república vecina; y anotaron en su reporte: "ni máquina fotográfica teníamos a bordo; ni aun una carta bien detallada del Brasil" [op.cit., p. 190].

No obstante, el incidente de 1915 pareció disiparse rápidamente. De hecho, Bradley se había accidentado levemente durante el descenso, ante lo cual, Salvador Pinhero Machado, vicepresidente del estado de San Pablo, se apresuró a proclamar: "E essa a única forma pela qual o sangue argentino pode derramarse nesta terra irmá" [*Ibid.*]. Es difícil determinar cómo pudo evolucionar este alarmismo nacionalista beligerante frente a los cruces aéreos entre Argentina y Brasil, porque los siguientes intentos de cruce internacional por los cielos tendrían lugar en aeroplano recién cuatro años más tarde. Durante estos primeros *raids*, el

aspecto nacionalista se canalizó en un registro de competencia deportiva [Ortemberg, 2020b].

En cambio, las relaciones entre Argentina y Chile no mostraron altercados de la misma magnitud en estos años, con intentos y logros de cruces cordilleranos más numerosos. La firma de los Pactos de Mayo de 1902 había inaugurado una progresiva política de acercamiento entre ambos gobiernos y pueblos que llegó a su apogeo durante los dos centenarios de 1910. A partir de 1912, la cordillera empezó a ser el gran desafío para los aeronautas de ambos países. El gobierno chileno instituyó un premio monetario a quien lograra efectuar el cruce. Jorge Newbery se mató en una demostración a los pies de la cordillera antes de intentar cruzarla en aeroplano a comienzos de 1914. Siguió otros intentos, también en aeroplano, por parte de civiles y militares de ambas nacionalidades, pero sin mucha suerte. El primer cruce se logró en globo el 24 de junio de 1916, con los mismos Bradley y Zuloaga que habían sido tratados un año antes de “espionautas” en Brasil. En general, la noticia fue festejada por los periódicos de diversos países, gracias a la comunicación telegráfica. Amplios sectores de la sociedad chilena celebraron la hazaña con gran entusiasmo del mismo modo que la argentina. El periódico chileno *Las Últimas Noticias* sintetizaba el clamor extendido:

*“Argentinos y chilenos han unidos sus entusiasmos para celebrar LA GRAN HAZAÑA realizada por los aviadores de aquella nacionalidad, señores Zuloaga y Bradley, de atravesar la cordillera de los Andes en un globo, viejo empeño perseguido por hombres de corazón de uno y otro lado. Le ha correspondido el triunfo a los de allá, pero no sentimos envidia por ello. Por patriotismo hubiésemos querido que la arriesgada empresa hubiese sido realizada por uno de los nuestros; pero cumplida por argentinos nos deja satisfechos como si fuera victoria chilena la ganada sobre la huraña naturaleza que divide las dos familias”<sup>32</sup>.*

El periódico carioca *A Noite* subtuló la noticia: “Realizou-se, enfim, o sonho de Newbery”, y en ella comentaba que los aeronautas consiguieron concretar el deseo del pueblo argentino “em festejar o acontecimento da travessia dos Andes feita por un argentino”<sup>33</sup>.

Los dos argentinos se habían instalado en Chile para realizar el cruce de oeste a este, debido al comportamiento de los vientos<sup>34</sup>. En su crónica de la travesía, Bradley agradece “la actitud del Aero Club de Chile y sobre todo la de su digno Presidente don Jorge Matte G., quien en todo momento estaba dispuesto a prestar su eficaz ayuda”<sup>35</sup>. Su biógrafo resalta que en los preparativos y en los recibimientos, los aeronautas fueron mejor tratados y asistidos por los camaradas chilenos que por los propios directivos del ACA al que pertenecían [Montes-Bradley, 2007, p. 204]<sup>36</sup>. Con todo, el ACA obsequió a su homólogo de Chile el globo *Teniente Felix Origone* por la ayuda prestada a los argentinos, gesto que fue

<sup>32</sup> *Las últimas noticias* (Santiago), 27 de junio de 1916, p. 1.

<sup>33</sup> *A Noite* (Río de Janeiro), 25 de junio de 1916, p. 2.

<sup>34</sup> Según Eduardo Bradley, la idea original de cruzar los Andes en globo había sido concebida por su amigo Jorge Newbery en 1912, pero enseguida la consideró irrealizable y comenzó a vislumbrar la posibilidad de hacerlo en aeroplano. Eduardo Bradley, *La travesía de los Andes en Globo*, Buenos Aires, Imprenta Argentina Jacobo Peuser, 1917, p. 13-14.

<sup>35</sup> Eduardo Bradley, *op. cit.*, p. 24.

<sup>36</sup> Los aeronautas fueron condecorados por los gobiernos de ambos países.

reconocido por Matte y difundido por la prensa. Los estudiantes del Colegio Nacional Buenos Aires, por su parte, organizaron una manifestación frente a la legación chilena para expresar también el agradecimiento por la asistencia constante del gobierno y pueblo chilenos a los compatriotas<sup>37</sup>. El periódico chileno *El Diario Ilustrado* daba noticias de los importantes homenajes que recibieron los aeronautas al llegar a Buenos Aires:

*“resultó en extremo halagador dejar constancia de que el público ha interpretado debidamente la participación que han tenido los chilenos en los preparativos de la travesía y así fue cómo se confundieron al unísono los vivas dados a la patria de los aeronautas y a la República hermana”<sup>38</sup>.*

Este periódico resaltaba más adelante: “Es grato ver que la proeza de los aeronautas (...) tiene también un aspecto útil para la amistad chileno-argentina (...) entre dos pueblos, rivales de ayer, hoy unidos por la paz”<sup>39</sup> (subrayado por nosotros). Este importante momento de confraternidad y camaradería trasandina no atenuaba, sin embargo, el desafío pendiente entre pilotos de ambas nacionalidades para realizar el primer cruce de la cordillera en aeroplano.

Ahora bien, pese a estos cantos a la confraternidad trasandina, seguían latentes recíprocas suspicacias nacionalistas por el territorio fronterizo, cuyos límites todavía presentaba en amplias zonas problemas para su clara definición y el Estado no podía controlarlos de manera eficaz. De hecho, cada tanto hacían eclosión discursos alarmistas sustentados en “sospechosos” traspasos limítrofes. Por ejemplo, en una nota del 16 de abril de 1915, el Ministro francés en Santiago de Chile informaba al Ministro de Asuntos Exteriores de su país sobre el arresto por parte de autoridades argentinas de dos oficiales chilenos acusados de espionaje en la zona de la puna de Atacama<sup>40</sup>. Es de notar que esto sucedía apenas algunas semanas antes de la firma del Pacto ABC.

La mirada exterior (no por ello objetiva) del diplomático francés arrojaba un diagnóstico pesimista sobre el valor genuino de los acercamientos entre los dos países. Según sus términos,

*“J’ai déjà eu l’occasion de signaler à Votre Excellence le peu de sympathie qui, malgré les manifestations officielles, existe entre le Chili et la République Argentine. Jusqu’ici cet antagonisme ne c’était révélé que dans des polémiques de presse mais il vient de se produire un incident démontrant bien qu’il existe même dans les sphères officielles”<sup>41</sup>.*

El ministro reconocía, no obstante, que el incidente tuvo “en lui-même [...] aucune importance”<sup>42</sup>, y los dos oficiales fueron liberados sin mayores demoras por no existir pruebas en su contra.

<sup>37</sup> / *La Nación* (Buenos Aires), 1 de julio de 1916, p. 10. Los dos argentinos regresaron a Santiago para agradecer el apoyo de los chilenos y fueron recibidos con exultantes festejos, cf. *La Unión* (Santiago), 25 de julio de 1916, p. 1.

<sup>38</sup> / *El Diario Ilustrado* (Santiago), 30 de junio de 1916, p. 7.

<sup>39</sup> / *Ibid.*

<sup>40</sup> / Sr. ministro de Francia en Santiago de Chile, Pierre Delvincourt, al Sr. ministro de Asuntos Exteriores en París, Théophile Delcassé, Santiago, 16 de abril de 1915, 147CPCOM/29, *Centre des archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères*, La Courneuve.

<sup>41</sup> / *Ibid.*

<sup>42</sup> / *Ibid.*

En contraste, en el mundo aeronáutico preponderaba un acercamiento amistoso cada vez más estrecho entre ambos países. Gracias a sus cargos políticos e influencia en el gobierno, Jorge Matte Gormaz fue una figura central para el desarrollo aeronáutico chileno y resultó, en efecto, un apoyo indispensable para la realización de la travesía de los Andes<sup>43</sup>. Pero sus ambiciones en aquella época iban más allá de la órbita nacional y de confraternidad bilateral: presidió una conferencia panamericana de aeronáutica en Santiago, entre el 9 y el 17 de marzo de ese año 1916, tres meses antes del cruce trasandino. Armando Venegas de la Guarda, secretario del Aero Club de Chile, cobijaba la idea de realizar una conferencia americana desde hacía tiempo y encontró la ocasión de proponerla en mayo de 1915 cuando se firmó el Pacto ABC. Entonces, según relató en una entrevista, se enviaron cablegramas de confraternidad a la Argentina y al Brasil que fueron respondidos positivamente. La influencia y empeño del diputado Matte, aseguró, fue imprescindible para vencer todos los obstáculos y poder concretarla<sup>44</sup>.

En la reunión de marzo participaron delegados de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay, Perú y Uruguay, e incluyó un concurso de vuelos en aeroplano en Viña del Mar. Zuloaga y Bradley, junto con otros destacados miembros del ACA, viajaron en representación de Argentina y aprovecharon para permanecer en Chile con el fin de realizar sus preparativos para la travesía. En representación de Perú asistieron Ricardo Walter Stubbs, secretario del Aero Club peruano y desde hacía un año Presidente fundador del Círculo de Periodistas, el piloto capitán Juan O'Connor y Ricardo Colmenares, cónsul peruano en Valparaíso<sup>45</sup>. Diversos *sportsmen* chilenos trabajaron con grupos de estudiantes y sectores obreros para agasajar a los peruanos, considerados "heraldos de la confraternidad chileno-peruana"<sup>46</sup>.

En nombre de Brasil concurrió el teniente Bento Ribeyro. La llegada de la comitiva argentina y brasileña en el ferrocarril trasandino fue motivo de una impresionante recepción en la estación Mapocho por parte de distintas asociaciones civiles. En un momento, una banda militar "rompió con los acordes de los himnos nacionales del Brasil, Argentina y Chile, sucesivamente, mientras los asistentes aclamaban con delirio"<sup>47</sup>.

El célebre inventor y aviador brasileño Alberto Santos Dumont asistió en representación de Estados Unidos y fue la figura estelar en Santiago<sup>48</sup>. El brasileño fue objeto de numerosas recepciones y banquetes por parte de instituciones militares y civiles, con presencia de personal diplomático de su país<sup>49</sup>. El coronel Dartnell, secretario del Aero Club de Chile, "pidió se bebiera una copa por la

<sup>43</sup> Posteriormente, Matte Gormaz fue ministro de Relaciones Exteriores en varios momentos entre 1920 y 1932. Martínez Sotomayor destaca que "fue el Canciller que inicia las giras y contactos con el exterior", Martínez Sotomayor [2000, p. 85].

<sup>44</sup> *La Unión*, (Santiago), 14 de marzo de 1916, p. 4.

<sup>45</sup> *La Unión* (Santiago), 3 de marzo de 1916, p. 1.

<sup>46</sup> *La Unión* (Santiago), 5 de marzo de 1916, p. 9.

<sup>47</sup> *La Unión* (Santiago), 8 de marzo de 1916, p. 1; *La Nación* (Buenos Aires), 8 de marzo de 1916, p. 5.

<sup>48</sup> "Muchos años hacía que no llegaba a Chile una personalidad tan admirablemente delineada como la de Alberto Santos Dumont", se resumía en *La Unión* (Santiago), 1 de marzo de 1916, p. 4.

<sup>49</sup> Santos Dumont iba a ser designado delegado del Brasil, pero su gobierno se enteró en el último momento que iría en representación de Estados Unidos, *La Unión* (Santiago), 8 de marzo de 1916, p. 1.

prosperidad de Brasil y por la felicidad de Santos Dumont<sup>50</sup>. En medio de las recepciones, el brasileño proclamó: “en la amistad del Brasil y Chile no caben mejoras, porque ella se encuentra en su apogeo.”<sup>51</sup> Confiaba, además, en que la distancia geográfica entre Chile y Estados Unidos (o entre sus aeroclubes) se iba a acortar en un futuro próximo gracias al nuevo medio de locomoción<sup>52</sup>. Su doble representación se sostenía en una asentada imagen de celebridad mundial. Concluido el congreso, este auténtico “*passeur international*” viajó a Buenos Aires, donde volvió a recibir importantes agasajos<sup>53</sup>.

### Imagen 12. “Los inconvenientes de la celebridad”



Fuente: *El Diario Ilustrado* (Santiago), 11 de marzo de 1916, p. 1. “Crítica situación en la que debe verse Santos Dumont en las calles de Santiago”

Durante las sesiones de la Conferencia se fundó la Federación Aeronáutica Panamericana (FAP), con sede en Buenos Aires. El evento pretendía sentar las bases para una legislación área común entre países americanos. Aunque no tuvo consecuencias prácticas en este sentido y la FAP dejó de existir poco tiempo después, la Conferencia estrechó los vínculos de amistad y colaboración entre países de la región. Venegas de la Guarda, al ser entrevistado sobre los frutos de la conferencia no tardó en señalar:

*“una de las pruebas más palpables de confraternidad americana de este Congreso, es haber la República del Perú acreditado una brillante delegación, figurando un militar, el Capitán aviador don Luis O’Connor, que es el primer miembro de*

<sup>50</sup> *La Unión* (Santiago), 2 de marzo de 1916, p. 6.

<sup>51</sup> *Ibid.*

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> Sobre el origen de los mecanismos de la celebridad, cf. Lily, [2014]. Para la construcción de la celebridad y la prensa moderna en Estados Unidos, cf. Ponce de Leon [2002]. Un útil compendio y periodización de las numerosas biografías disponibles de Santos Dumont puede encontrarse en Ramalho [2013]. Sobre la construcción de Santos Dumont como celebridad y sus apropiaciones francesas y brasileñas, cf. Sullivan De Oliveira [2022]. Sobre visitas culturales y sociabilidad de artistas, políticos e intelectuales ilustres en Argentina a inicios del siglo XX, cf. Bruno [2014].

*instituciones armadas que en misión oficial viene a Chile después de la terminación de la Guerra del Pacífico, y, que es signo revelador de que se van acercando ambos pueblos*<sup>54</sup>

Opiniones del estilo también se vieron reflejadas en un editorial del periódico chileno *La Unión*, para el cual “los gritos repetidos de ‘¡Viva el Perú!’ que se han oído estos días, son los verdaderos principios de una amistad que queremos”<sup>55</sup>. Para este periódico, “los delegados deben llevar el eco de estas demostraciones, eco que debe correr entre el pueblo hasta estallar en una explosión grandiosa que proclame la confraternidad chileno-peruana”<sup>56</sup>. Es interesante la función política complementaria que el editorial pretendía atribuir a esos gestos: “queremos también que los delegados de las otras naciones tomen nota del sentimiento y la manera de pensar de Chile respecto al Perú”, pues, acusaba a la prensa extranjera de desvirtuar la voluntad chilena de resolver pacíficamente el conflicto pendiente con el otro país<sup>57</sup>.

Si bien es cierto que las relaciones diplomáticas entre Perú y Chile estaban lejos de transitar por su peor momento (como en 1910, por ejemplo), el periódico peruano *La Prensa* refutaba unas sugerencias del aludido periódico chileno *La Unión* sobre cómo dar solución al conflicto. *La Prensa* consideraba que Chile debía cumplir con el plebiscito establecido por el Tratado de Ancón<sup>58</sup>. Así, la confraternidad peruano-chilena que suscitó el evento aeronáutico no pareció convencer del todo a algunos órganos de opinión en el Perú.

En la primera sesión del Congreso, Matte propuso nombrar a Santos Dumont presidente honorario de la Conferencia. En su discurso sobre la necesidad de integración americana, el brasileño retomaba el espíritu de la Doctrina Monroe, ahora revitalizado frente a la guerra en el Viejo Continente: “¿Quién sabe cuándo una potencia europea pueda amenazar a un Estado americano? ¿Quién puede decir si después de esta guerra europea, alguna potencia pueda estirar su mano para tomarse territorio en Sudamérica?”<sup>59</sup> Finalizaba con estas palabras: “Todos los países europeos son viejos enemigos. Aquí, en el nuevo mundo, todos debemos ser amigos.”<sup>60</sup>.

Ciertamente era extendida la percepción del piloto militar Juan H. Boizzo Lanza, jefe de la delegación uruguaya: “el aislamiento en que nos ha dejado la guerra europea, nos ha obligado a mirarnos con más atención.”<sup>61</sup> La actividad aeronáutica prometía vencer el aislamiento con las futuras rutas comerciales, tal como pregonaba Santos Dumont, aunque ya lo estaba venciendo, en cierta medida, gracias a una incipiente circulación de becarios de países amigos para

<sup>54</sup> / *La Unión* (Santiago), 14 de marzo de 1916, p. 4.

<sup>55</sup> / Nota reproducida en *La Nación* (Buenos Aires), 19 de marzo de 1916, p. 9.

<sup>56</sup> / *Ibid.*

<sup>57</sup> / *Ibid.*

<sup>58</sup> / Refutación comentada en *La Nación* (Buenos Aires), 23 de marzo de 1916, p. 7.

<sup>59</sup> / *La Unión* (Santiago), 14 de marzo de 1916, p. 4. En aquellos días los diarios traían noticias de los horrores de la batalla de Verdún desatada tres semanas antes. El título de la novela de Wells de 1908 ahora se había convertido en un título frecuente en la prensa: “La guerra en el aire”.

<sup>60</sup> / *La Unión* (Santiago), 14 de marzo de 1916, p. 4. Sobre las posiciones del gobierno de Chile frente al proyecto panamericanista, cf. Cortés Díaz [2013].

<sup>61</sup> / *La Unión* (Santiago), 5 de marzo de 1916, p. 9. Conservamos la ortografía del apellido Boizzo tal como aparece en las fuentes consultadas. Sobre discursos semejantes frente a la barbarie europea, cf. Compagnon [2013].

concretar su formación como pilotos en las escuelas de aviación militar en Santiago de Chile y en Buenos Aires. Boizzo Lanza, de hecho, había realizado sus estudios en la Escuela Aeronáutica Militar de Chile<sup>62</sup>.

En este sentido, la camaradería internacional suscitada por los promotores de la naciente actividad aeronáutica, especialmente tramitada entre aeroclubes, podía apoyarse a su vez en una circulación previa de visitas de confraternidad entre instituciones armadas, especialmente entre ejércitos y marinas. Es suficiente recordar las frecuentes delegaciones de militares enviadas en representación a los fastos de los distintos centenarios, decisiones auto-legitimadas por los contemporáneos debido a la naturaleza castrense de la gesta emancipadora.

Otro factor que cimentó esa camaradería internacional entre pilotos civiles y militares fue la elaboración de un demasiado prematuro panteón de mártires “del progreso”, con sus declinaciones patrióticas, americanas y también universales. Por ejemplo, el 29 de marzo de 1914, se realizó una importante ceremonia fúnebre en la Escuela Militar de Santiago por la muerte de dos tenientes pilotos en sendos accidentes aéreos. En su discurso de homenaje, el diplomático Alfredo Irrazábal se expresó del siguiente modo: “son ya muchos los mártires de esta evolución grandiosa que nuestro siglo contempla y la América ha pagado a este acontecimiento prodigioso, un espléndido tributo de esfuerzo y sacrificio – el Perú con Chávez, la Argentina con el noble amigo Newbery.”<sup>63</sup> Eran dos tragedias recientes que alimentaron espontáneamente un “americanismo tanático”. Por su parte, en el discurso inaugural del congreso, Matte recordó a los mártires americanos de la aviación y en primer lugar se refirió a Jorge Newbery, “quien cayó cuando se preparaba para realizar su sueño del cruce de los Andes y llegar a esta tierra, donde se le quería y se le apreciaba”<sup>64</sup>. Esa misma jornada, la delegación argentina en compañía de los miembros del Aero Club de Chile depositó flores en las tumbas de cuatro aviadores chilenos, antes de emprender los paseos acostumbrados en la ciudad<sup>65</sup>. Días después, los delegados peruanos harán lo mismo sobre aquellas tumbas de “mártires de la aviación chilena”<sup>66</sup>.

La prensa del momento anunciaba las intenciones de los delegados argentinos Bradley y Zuloaga de realizar el cruce de la cordillera desde Chile al concluir el congreso –reinaba el escepticismo sobre el éxito de esa temeraria travesía (Santos Dumont les dijo que estaban locos). Sobre el final del encuentro, se difundió además una importante noticia procedente de Norteamérica. El Aero Club de Estados Unidos abrió la inscripción a los pilotos pioneros para competir por un raid que uniera en etapas Nueva York con Río de Janeiro. La institución estableció una “tasa Panamericana” para un premio de 2.000 libras. Una conferencia de Santos Dumont sobre la futura integración americana gracias al aeroplano, impartida en el Club de Ingeniería de New Willard poco antes de emprender su

<sup>62/</sup> Otros uruguayos, como el teniente Cesáreo L. Berisso se titularon en Buenos Aires. Según Antonio M. Biedma, entre 1917 y 1919, obtuvieron el título de aviador militar en El Palomar cuatro pilotos peruanos y tres bolivianos, cf. Biedma [1950].

<sup>63/</sup> Víctor Contreras Guzmán, *Historia de la aeronáutica militar de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1916, p. 126-127. La obra está dedicada “al eminente precursor de la Aeronáutica, Santos Dumont”.

<sup>64/</sup> *El Diario Ilustrado* (Santiago), 10 de marzo de 1916, p. 2. Sobre el funeral de este “primer ídolo popular”, cf. Scharagrodsky [2022].

<sup>65/</sup> *La Nación* (Buenos Aires), 10 de marzo de 1916, p. 8.

<sup>66/</sup> *La Nación* (Buenos Aires), 18 de marzo de 1916, p. 5.

viaje a Chile, pudo haber influido para que escogieran la capital del Brasil como destino<sup>67</sup>.

La exposición del brasileño se había dado en el marco del Segundo Congreso Científico Panamericano, que sesionó en Washington entre el 27 de diciembre de 1915 al 8 de enero de 1916. Su trabajo se tituló: "How the Aeroplane may effect closer alliance of the South American countries with the United States"<sup>68</sup>. El embajador de Brasil, Domicio Da Gama, presente en ese evento leyó ante los concurrentes una carta que había recibido por la mañana de parte de Alan R. Hawley, presidente del Aero Club de Estados Unidos (Aero Club of America), con el fin de que la hiciera pública. En ella, Hawley se lamentaba de no poder asistir en persona para escuchar a Santos Dumont pero aclaraba que había leído con entusiasmo su trabajo y se mostraba a favor de la necesidad de integración de las Américas vía aeroplano. Como primer paso, anunciaba la decisión del Aero Club de crear

*"un trofeo panamericano de aviación de \$ 5 000 a ser disputado anualmente por los representantes de las naciones del Hemisferio Occidental, bajo las reglas que elaborará un comité de representantes de estas naciones, la primera competición tendrá lugar en Río de Janeiro lo antes posible"*<sup>69</sup>.

Al concluir, resaltaba las virtudes pioneras de los aviadores americanos frente a los europeos y recordaba que los más importantes se habían lucido también en ese continente: los hermanos Wright, Santos Dumont, Curtiss, Chávez, Bielovucic; en sus propios términos, "a través de ellos el Nuevo Mundo ha dado alas al Viejo Mundo, una adecuada retribución por el don de la civilización"<sup>70</sup>.

En Chile, Santos Dumont publicitó la convocatoria del raid New York-Río de Janeiro. Si bien esta travesía se concretó seis años después con motivo del Centenario de la Independencia del Brasil, su anuncio formó parte de la propaganda panamericanista impulsada por instituciones norteamericanas, en la cual resultó una importante ayuda la mediación de la celebridad global. El periódico carioca *A Noite* introducía la noticia del raid con la siguiente frase: "O momento de aviação americana é oportuniíssimo"<sup>71</sup>. Asimismo, en las sesiones del Congreso de Santiago se determinó que la próxima reunión sería en Río de Janeiro al año siguiente, evento que al igual que el pretencioso raid, tampoco pudo concretarse<sup>72</sup>.

<sup>67</sup> / *A Noite* (Río de Janeiro), 18 de marzo de 1916, p. 1.

<sup>68</sup> / *Proceedings of The Second Pan American Scientific Congress*, Section IX, "Transportation, Commerce, Finance and Taxation", Vol. XI, Washington Government Printing Office, 1917, p. 228-234.

<sup>69</sup> / *Ibid.* p. 235.

<sup>70</sup> / *Ibid.* Este discurso civilizador del Nuevo Mundo también tenía su correlato en el panamericanismo jurídico impulsado en ese congreso, aunque el modelo americano en el plano del derecho se reducía al "faro" de las instituciones norteamericanas, cf. Scarfi [2014, p. 141-150]. Según Roberta Marx Delson, la conferencia del presidente Wilson en ese congreso marcó un giro en el monroísmo norteamericano con respecto a la seguridad hemisférica; proponía que esta fuera el resultado de un acuerdo entre naciones. Esta autora también señala las intenciones de Estados Unidos de preparar, mediante dicho congreso, las mentes y corazones latinoamericanos para que abandonaran la neutralidad ante la guerra, cf. Marx Delson [2016, p. 99].

<sup>71</sup> / *A Noite* (Río de Janeiro), 18 de marzo de 1916, p. 1.

<sup>72</sup> / *A Noite* (Río de Janeiro), 23 de marzo de 1916, p. 1.

Imagen 13. "De Nova York ao Rio de Janeiro em aeroplano!"



Fuente: *A Noite* (Rio de Janeiro), 18 de marzo de 1916, p. 1

La política panamericanista que daba el marco general al encuentro en Santiago no fue impedimento para los acercamientos bilaterales. A los mencionados brindis por la confraternidad entre Brasil y Chile les sucedieron otros en el mes de julio de ese año de 1916 orientados a celebrar otro apogeo bilateral del Brasil: el político e intelectual internacionalista Ruy Barbosa fue el embajador más importante que asistió a Buenos Aires por los festejos del Centenario de la Independencia<sup>73</sup>. Su figura fue homenajeada con entusiasmo por múltiples sectores del gobierno y de la sociedad civil. Asimismo, poco antes, el 29 de junio, Santos Dumont coincidió en Buenos Aires con el eufórico recibimiento de Bradley y Zuloaga en la estación de tren, y ante su presencia los vivas "hicieron extensivos al Brasil"<sup>74</sup>.

Estas manifestaciones populares de confraternidad, sumadas a las amplias simpatías observadas durante la realización del primer campeonato de futbol sudamericano con motivo de ese Centenario, en el que participaron Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, parecían terminar de conjurar los recelos virulentos que se habían manifestado seis años atrás entre Argentina y Brasil durante el Centenario de Mayo [Ortemberg, 2016, 2018]<sup>75</sup>. Al despedirse de Argentina, Santos Dumont

<sup>73</sup> El presidente del Brasil decretó feriado nacional por el 9 de Julio, muchas dependencias públicas enarbolaron la bandera argentina y los profesores recibieron instrucciones de dar conferencias sobre la fecha de la república hermana. *La Nación* (Buenos Aires), 9 de julio de 1916, p. 8.

<sup>74</sup> *El Diario Ilustrado* (Santiago), 30 de junio de 1916, p. 7.

<sup>75</sup> Pese a un incidente entre argentinos y uruguayos al final del torneo, diversas notas de prensa resaltaron el carácter amistoso de estos encuentros futbolísticos y su labor para estrechar vínculos entre los países participantes. También acudieron otros *sportsmen* chilenos a Tucumán para tomar parte de otras competencias, cf. Ortemberg, [2016, p. 128-129].

prometió obsequiar una medalla de oro de su propio bolsillo al piloto que uniera en aeroplano Buenos Aires con Río de Janeiro<sup>76</sup>.

Ciertamente, la política panamericanista también podía convivir con expresiones militantes del reciente bloque ABC. Las delegaciones de Argentina y Brasil que acudieron a la Conferencia aeronáutica de Santiago en marzo fueron tributarias de una recepción especialmente cálida en comparación con las demás. En general, la prensa chilena celebraba a la vez el panamericanismo y la entente tripartita. Por ejemplo, el periódico *La Unión* se expresó del siguiente modo: “este Gran Congreso Aeronáutico [...] fue llevado a cabo durante marzo último en Viña del Mar y en nuestra capital, ante Delegaciones especiales del ABC y de todos los países Americanos.”<sup>77</sup> Una fotografía seleccionó a su parecer a los tres representantes de la *entente cordiale*.

Imagen 14. “El A.B.C. ”



Fuente: *La Unión* (Santiago), 13 de marzo de 1916, p. 1, “Los señores Santos Dumont (brasileño); Jorge Matte G. (chileno); y Mascias (argentino), en pose para nuestro fotógrafo en la cancha de Viña del Mar”

No obstante, la intensificación de los acercamientos bilaterales y por bloque de ese momento americano también podía albergar proyectos anti-panamericanistas. Durante el mes de junio, el diputado brasileño Costa Rego propuso en sesión parlamentaria elevar a embajadas permanentes las legaciones

<sup>76</sup> *Las últimas noticias* (Santiago), 22 de julio de 1916, p. 5.

<sup>77</sup> *La Unión* (Santiago), 26 de junio de 1916, p. 6. Hacia finales de marzo se preparaban también el Congreso Panamericano Financiero en Buenos Aires y el Congreso Americano del Niño. Para el primero acudió una importante delegación estadounidense presidida por Mr. Mc Adoo, secretario del Tesoro de su país. La delegación fue objeto de notorios agasajos a su paso por Brasil y Uruguay. En el marco del Centenario de la Independencia en julio también tuvo lugar el Congreso Americano de Ciencias Sociales en la ciudad de Tucumán, cf. Pagano [2016].

de Santiago y Buenos Aires. Sostenía que ese sería el corolario del tratado ABC, “pues las dos grandes naciones amigas no pueden prescindir del orden de preferencia del protocolo para las embajadas de Estados Unidos”. Además agregó: “debemos trabajar por la hegemonía sudamericana, a fin de oponernos a la hegemonía absorbente de los Estados Unidos”<sup>78</sup>.

Como parte de los homenajes al Centenario de la Independencia argentina (9 de Julio), el 17 de julio de 1916 se realizó el primer raid internacional latinoamericano. Establecía una competencia en aeroplano, en etapas, desde Buenos Aires a Mendoza. Su carácter internacional se debió a que participaron tres pilotos militares de nacionalidad chilena y uno uruguayo, siendo algunos de ellos egresados de la Escuela de aviación militar El Palomar, en Buenos Aires. El premio lo obtuvo Cesáreo Berisso, piloto militar uruguayo formado en esta escuela. Si bien, como se señaló anteriormente, la representación de Brasil en la capital argentina fue especialmente agasajada en esta conmemoración patria, no participaron en el raid pilotos de esa nacionalidad. La confraternidad argentino-chilena continuaba practicada con intensidad en el mundo aeronáutico, pues el itinerario de la competencia, como recordó décadas más tarde Antonio M. Biedma, “constituía una demostración de aprecio a los representantes chilenos que de ese modo tenían oportunidad de efectuar por la vía aérea la mayor parte del trayecto de regreso a la patria, en compañía de una flotilla integrada por colegas argentinos y uruguayos” [Biedma, 1955, p. 55-56]<sup>79</sup>. Mientras tanto, el cruce de la cordillera en aeroplano seguía desvelando a unos y otros.

Por otro lado, la confraternidad argentino-uruguayo, íntimamente favorecida por pilotos militares formados en Buenos Aires, también se nutría de nuevas y espectaculares audacias sobre las aguas del Río de la Plata. Al día siguiente del raid internacional por el Centenario argentino, en homenaje a la fecha patria de su país (18 de Septiembre), el teniente aviador uruguayo Boizzo Lanza partió desde el aeródromo de Villa Lugano (Buenos Aires) para aterrizar en Montevideo, según instrucciones de su gobierno. Con esa travesía batió el récord de velocidad y distancia sobre el agua<sup>80</sup>. La aviación militar argentina también se adjudicaba cierto orgullo por la hazaña, porque se había concretado en un aeroplano Castaibert, de fabricación nacional<sup>81</sup>. Aunque su gobierno le había negado el permiso, el mismo día partió desde El Palomar el subteniente uruguayo Esteban Cristi, formado en Argentina, con el mismo destino que su compatriota. Cristi fue sancionado al aterrizar, tal como había sucedido con Fels cuatro años atrás del lado argentino. En esos días de julio, un decreto del Poder Ejecutivo creó la Aviación Militar en Uruguay, con Boizzo Lanza como director; dos de sus instructores se habían formado en Argentina y otros dos en Chile<sup>82</sup>. Otro aspecto importante a destacar de la serie de eventos aeronáuticos analizados en este año 1916, es la presencia cada vez más protagónica de flamantes aviadores militares

<sup>78</sup> / *El Diario Ilustrado* (Santiago), 10 de junio de 1916, p. 7.

<sup>79</sup> / Además del concurso aéreo, en ese Centenario se inauguró el Campeonato Sudamericano de fútbol, con motivo del cual viajaron a Buenos Aires equipos de Chile, Brasil y Uruguay.

<sup>80</sup> / “Raid aéreo Buenos Aires-Montevideo”, *El Auto Argentino*, Buenos Aires, agosto, año V, n° 56, 1916, p. 10.

<sup>81</sup> / El gobierno uruguayo había comprado otros cuatro aparatos al fabricante argentino.

<sup>82</sup> / “La nueva escuela de aviación en Montevideo”, *El Auto Argentino*, Buenos Aires, agosto, año V, n° 56, 1916, p. 10. Este aviador falleció en un accidente en 1918, mientras completaba el curso de piloto de combate en Francia.

por sobre la cantidad de civiles en los concursos e intentos de raid en esta parte del mundo.

En efecto, los intentos y logros de cruce de la cordillera en aeroplano que siguieron a la hazaña en globo de Bradley y Zuloaga estuvieron mayormente en manos de pilotos militares de ambos países. El 13 de abril de 1918, el teniente argentino Luis Candelaria voló de Zapala (Argentina) hasta Cunco (Chile), cruzando la cordillera por su parte más baja, victoria por la cual obtuvo el título de aviador militar de parte del gobierno de su país. En su memoria de la travesía publicada el mismo año, Candelaria pone de relieve las instituciones militares —no es casual que mencione primero al capitán Zuloaga y luego al subteniente Bradley<sup>83</sup>. En un diálogo cosmopolita con los difuntos, rememora al “inmortal peruano” [sic] Jorge Chávez, como inspirador de estos cruces, y luego “A los nuestros”, colocando también a Newbery dentro de los aviadores militares.

El ministro de Guerra argentino no tenía confianza en el éxito de una prueba semejante, tanto por el tipo de aparato como por la pericia de los pilotos locales (se había matado recientemente un becario peruano). En efecto, Candelaria no era conocido fuera del estrecho círculo de la Escuela Militar de Aviación. Por lo tanto, el piloto buscó apoyo en algunos conocidos dentro de la institución para poder trasladarse a Mendoza con pretexto de realizar un entrenamiento y mantuvo en secreto su propósito<sup>84</sup>. Después de Fels (1912) y Cristi (1916), sería el tercer militar en desafiar a sus superiores para lanzarse a una prueba temeraria; y no sería el último.

El historiador Héctor Alarcón Carrasco identificó una nota del *Diario Austral* de Temuco en la que se acusa a Candelaria de espionaje. Este mismo piloto en su *Memoria* menciona a dicho periódico y se defiende señalando que el Estado Mayor Argentino desconocía su objetivo y que apenas contaba con un mapa general de su propiedad para orientarse<sup>85</sup>. Sin embargo, en comparación con el escándalo suscitado con el globo argentino en São Leopoldo años atrás, parecería que esta vez el sinsabor tuvo menos trascendencia [Alarcón Carrasco, s/r, p. 8]. Predominó en el mundo aeronáutico y en la capilaridad asociativa de ambos países un extendido festejo por el logro argentino<sup>86</sup>.

Estos cortocircuitos de la confraternidad nos permiten inferir una tendencia. Aun en los cielos de paz, los cruces en los que la población y gobierno extranjeros no estaban prevenidos *podían* despertar este tipo de suspicacias, sobre todo cuando en otro continente los aeroplanos y dirigibles estaban dando muestras de su utilidad para descubrir posiciones enemigas y aniquilar centenares de personas. Aun así, no siempre el cruce inesperado de pilotos militares despertó acusaciones de espionaje, tal como vimos en el cruce de Fels (1912) y como veremos con otro caso cordillerano más adelante.

<sup>83</sup>/ Luis Candelaria, *Memoria de la primera travesía de la cordillera en aeroplano*, Buenos Aires, Compañía Argentina de Tabacos, 1918, p. 12.

<sup>84</sup>/ *Ibid.*, p. 31-33.

<sup>85</sup>/ *Ibid.*, p. 32-33. Como vimos anteriormente, ante acusaciones brasileñas semejantes, Bradley y Zuloaga también se defendieron indicando falta de instrumentos cartográficos precisos.

<sup>86</sup>/ Luis Candelaria, *op. cit.*, p. 13.

En diciembre del mismo año 1918, el teniente chileno Dagoberto Godoy consiguió cruzar por fin la cordillera desde su parte más alta, desde Santiago a Mendoza. Realizó la proeza con un aeroplano donado a Chile por el gobierno inglés una vez finalizada la Gran Guerra, como compensación por acuerdos de armamentos demorados durante el conflicto. El aparato arribó junto con un instructor británico [Alarcón Carrasco, 2010]. En marzo de 1916, Godoy había participado en vuelos en homenaje a Santos Dumont y en julio participó en Buenos Aires del raid a Mendoza, sin alcanzar el triunfo<sup>87</sup>. En una entrevista realizada en Santiago de Chile por Carlos Francisco Borcosque y publicada en la revista argentina *Caras y Caretas*, el aviador chileno insiste en los reconocimientos: “no he agradecido lo suficiente las atenciones que se me tributaron en tierra argentina. Al señor Mackern que fue el primero en llegar; a las autoridades, los oficiales que me acompañaron más tarde, al pueblo de Mendoza. Hay cosas que no se olvidan nunca.”<sup>88</sup> El periodista le preguntó por el teniente argentino Pedro Zanni, quien había intentado sin suerte realizar el cruce en febrero de 1917 con el mismo aeroplano de su amigo Newbery, a lo que Godoy responde:

*“Le aseguro que he pensado en él, y aunque parezca extraño, he sentido lo que él sentirá viendo cómo le fue ganado el primer puesto. Es humano que cada uno desee un triunfo para sí. Pero es preciso, es de justicia, que se rinda un homenaje a él, a todos los argentinos, a Newbery que fue alma de esta cordillera. Hicieron mucho: tienen en su haber esfuerzos y sacrificios sin límites y eso vale tanto como un triunfo”<sup>89</sup>*

El 28 de mayo de 1919, el gobierno argentino autorizó el intento de cruce cordillerano a los pilotos militares Pedro Zanni, Antonio Parodi y Benjamín Matienzo con tres aeroplanos obsequiados por el gobierno francés, esta donación al igual que en el caso precedente constituía otro indicio del gran cambio que se avecinaba en la aeronáutica sudamericana motivado por el fin de la Gran Guerra y la llegada de misiones extranjeras. Sin embargo, ninguno de los tres pilotos argentinos consiguió concretar la hazaña y Matienzo murió congelado en las altas cumbres, luego de un aterrizaje de emergencia<sup>90</sup>.

En mayo de 1921, los pilotos militares chilenos Gertner y Fernández Herrera, al igual que los casos precedentes, partieron sin autorización desde Chile para intentar unir Santiago de Chile con Buenos Aires, con el fin homenajear al país hermano por el 25 de Mayo, su fecha patria. Realizaron un aterrizaje de emergencia en la provincia de San Luis y la localidad los recibió con gestos de solidaridad y entusiasmo, en contraste con las suspicacias despertadas en torno a Candelaria tras su aterrizaje inesperado en Temuco. Una nota de la revista argentina *Aviación* se refería al accidente de los chilenos en estos términos: “sufrieron heridas, sellando con sangre propia las protestas más elocuentes de

<sup>87</sup> *La Unión* (Santiago), 4 de marzo de 1916, p. 1.

<sup>88</sup> Carlos Francisco Borcosque, “El cruce de los Andes. Hablando con el teniente Godoy”, *Caras y Caretas* (Buenos Aires), 11 de enero de 1919.

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> Al año siguiente, Zanni realizó con éxito un vuelo de ida y vuelta de Mendoza a Santiago de Chile sin aterrizar, mientras que el mismo día el teniente de fragata Zar concretó Buenos Aires a Asunción en tres etapas (meses antes el teniente de navío italiano Luis de Riseis ya había unido en vuelo las dos capitales). El diario *La Nación*, subtítulo: “Hermosa jornada para la naciente aviación militar en el país”, *La Nación* (Buenos Aires), 17 de marzo de 1920.

amistad a nuestro pueblo.”<sup>91</sup> Mientras el ejército chileno les aplicaba una sanción disciplinaria, el gobierno provincial de San Luis, por moción popular, les obsequió una medalla de oro e intentó influir ante el gobierno chileno para que les levantara la pena y los reintegrara a su fuerza. Así, el aterrizaje de improviso de pilotos militares en un país extranjero en el marco de un vuelo motivado por el homenaje a su fecha patria se convirtió en un homenaje hacia ellos.

Imagen 15. Medalla obsequiada por el gobierno de San Luis a los aviadores militares chilenos



Fuente: *Aviación. Revista mensual ilustrada* (Buenos Aires), diciembre de 1921, año 1, n° 12, p. 24.

Con el fin de la Gran Guerra, se abrió un nuevo capítulo en la historia de los cruces cordilleranos, caracterizado por la llegada de nuevos aparatos y pilotos franceses e italianos dispuestos a poner en juego su prestigio en cada hazaña. Estas misiones competían por monopolizar el nuevo mercado latinoamericano y para ellos eran fundamentales estas demostraciones, las cuales también probarían la viabilidad de rutas aéreas comerciales.

En febrero de 1919, el Ministerio de Asuntos Exteriores y el Ministerio de Guerra franceses obtuvieron información sobre la inminente partida de una misión aeronáutica italiana hacia Argentina. El gobierno francés entonces decidió enviar una pequeña misión francesa a este país, pues en palabras del ministro de Guerra, “il importe que la France ne se laisse pas distancer dans cette voie”<sup>92</sup>. Proponía vender a bajo precio un stock de aeroplanos que se deteriorarían en los hangares si no se les daba pronta salida y, además, estaba convencido de que los costes de la misión serían “largement compensés dans la suite par l’envoi qui en résultera pour notre industrie, et par l’expansion de notre influence à l’étranger”<sup>93</sup>. En efecto, en marzo de 1919 arribó a Buenos Aires la misión italiana que intentó, en diferentes momentos, realizar raids pendientes hacia países vecinos. La revista *El Auto Argentino* dedicó una portada al teniente Antonio Locatelli, piloto destacado durante la Gran Guerra e integrante de dicha misión, por su doble cruce de la cordillera de los Andes.

<sup>91</sup> “Homenaje del pueblo de San Luis a los pilotos chilenos”, *Aviación. Revista mensual ilustrada*, Buenos Aires, diciembre de 1921, año 1, n° 12, p. 24.

<sup>92</sup> “Le président du Conseil, ministre de la Guerre à monsieur le ministre des Affaires étrangères”, 12 de febrero de 1919, 6CPCOM/26, *Centre des archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères*, La Courneuve.

<sup>93</sup> *Ibid.*

Imagen 16. "Héroe de la doble travesía"



Fuente: *El Auto Argentino*, Buenos Aires, agosto de 1919.

El ministro francés en Santiago de Chile envió un telegrama cifrado al ministro de Asuntos Exteriores en París en el que informaba del triunfo de Locatelli y, por lo tanto, el carácter oportuno que tendría el envío de una misión aeronáutica francesa a Chile. Con sus propias palabras, "je ne doute pas que nos aviateurs ne puissent faire le même raid au printemps ou pendant l'été prochain c'est-à-dire dans des conditions meilleures"<sup>94</sup>.

En este punto, debemos recordar el carácter casi exclusivamente masculino de la actividad aeronáutica en esta época. Pese a ello, una serie de aviadoras de diversas latitudes del mundo comenzó a derribar obstáculos sexistas en aquellos años [Barrancos, 2016]. En abril de 1921, la aviadora civil francesa Adrienne Bolland consiguió volar con éxito desde Mendoza a Santiago. Fue recibida con ovaciones en ambos países: era el décimo cuarto cruce en aeroplano y el primero de una mujer. En 1943, Luis Candelaria se quejaba por escrito por querer excluir a Bolland de un monumento colectivo con los nombres de los pilotos que habían realizado los primeros cruces por el hecho de ser de nacionalidad francesa<sup>95</sup>. En septiembre de 1921, luego del éxito de Bolland, Amalia Tarducci publicó la nota "La mujer en la aviación" en la reciente sección "colaboraciones de pilotos y

<sup>94</sup>/ Telegrama cifrado del 10 de agosto de 1919, 137CPCOM/37, *Centre des archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères*, La Courneuve.

<sup>95</sup>/ Añadía: "Adrienne Bolland merece un monumento para ella sola [...] es el único que ha debido levantarse en estos tiempos », Luis Candelaria, "Monumentos a la marchanta", San Rafael, 25 de abril de 1943, s/r., Buenos Aires, Biblioteca Nacional de Aeronáutica, ZU-09-06-16.

aficionados” de la revista argentina *Aviación*, editada por un equipo de treinta hombres. En sus palabras, “desde la edad del patriarcado en que era la mujer cosa de valor ínfimo hasta nuestro siglo [...] ha ido conquistando palmo a palmo [...] una equivalencia de derechos sociales y políticos”<sup>96</sup>. Continúa: “la mujer ha vencido: y uno de sus triunfos más estupendos constituye su capacidad plenamente demostrada para actuar en la aviación.” Finalmente, “cuando [...] se le permita ampliar rutas a sus nobles aspiraciones, entonces, desde las alturas, podremos contemplar con orgullo las pequeñeces con que quisieron detenernos en la ascensión”<sup>97</sup>.

Imagen 17. “Mlle Bolland triunfó”

Mlle Bolland triunfó!

Hearne no!..

¿Por qué?

El gran "As" HEARNE no obstante su extraordinaria habilidad y arrojo sobrehumano, no alcanzó el triunfo en su noble empresa debido a la falla de su motor. El lubricante empleado no pudo dar la protección que necesitaba el motor.

PORQUE LA INTREPIDA AVIADORA FRANCESA USÓ PARA LA LUBRIFICACION DEL MOTOR DE SU AEROPLANO EL SUPERLUBRIFICANTE

**Autoline "AERO"**  
(NON CARBON)

He aquí el texto del autógrafo que con motivo de su triunfo nos remitió la simpática aviadora:  
Buenos Aires, Abril 21 de 1921.  
Sr Gerente de la Compañía General de Aceites. — Buenos Aires.  
Muy señor mío: Certifico por la presente haber usado en el motor de mi aeroplano Caudron G. 3 el lubricante Autoline Non Carbon comprado en Mendoza, el cual lubricó el motor íntegramente durante el vuelo realizado por mí de Mendoza a Chile, pasando los Andes el día 10 de Abril del corriente año, habiendo comprobado la excelente calidad de este lubricante.  
Lo saludo muy atentamente.

Mlle Bolland  
Sr. Gerente

**COMPAÑÍA GENERAL DE ACEITES**  
BUENOS AIRES

AV. de Mayo 605

Sucursales:  
Rosario, Bahía Blanca, Mendoza, Tucumán y Córdoba

Fuente: *Aviación. Revista mensual ilustrada* (Buenos Aires), agosto de 1921, año 1, n° 8, p. 24. Publicidad del aceite que utilizó Bolland y no Hearne (argentino que intentó sin éxito volar a Chile para luego alcanzar Lima, en homenaje al centenario peruano).

<sup>96</sup> *Aviación. Revista mensual ilustrada*, Buenos Aires, septiembre de 1921, año 1, n° 9, p. 35.

<sup>97</sup> *Ibid.*

## Epílogo y conclusión

Una vez concluida la conflagración mundial, los fabricantes de aeroplanos y pilotos expertos buscaron empleo y a la vez fueron solicitados para modernizar las escuelas de aviación en diversos países del mundo. En esta etapa, y gracias a los avances tecnológicos, la lógica deportiva volvió a inscribirse no solo en *meetings* de aviación de circuito cerrado, sino también en *raids* de largo aliento, en etapas, orientados a batir récords de distancia y en ocasiones llevar en alto el orgullo nacional en los grandes cruces internacionales e intercontinentales. La bibliografía se ha concentrado especialmente en los vuelos emblemáticos de la segunda mitad de la década de 1920, como el del Plus Ultra (1926) o el cruce de Lindbergh (1927), así como también ha estudiado en detalle el uso propagandístico de los *raids* por parte del régimen fascista italiano en esos años y en la década siguiente. En cambio, no han recibido suficiente atención los numerosos intentos y logros a escala internacional e intercontinental de diverso alcance que siguieron múltiples rutas desde 1919. Los *raids* de los centenarios que van de 1921 a 1925 fueron experiencias novedosas donde convergieron, en competencia y solidaridad, pilotos, asociaciones civiles aeronáuticas, asociaciones civiles político-culturales, asociacionismo “étnico”, prensa comercial, instituciones armadas y firmas de fabricantes de aviones, motores o de insumos para las modernas máquinas voladoras.

El primer vuelo en aeroplano para unir, en etapas, Río de Janeiro con Buenos Aires se intentó por primera vez en 1919 y se concretó a comienzos de enero de 1921, con varias tentativas frustradas [Ortemberg, 2020b]. Estas experiencias fueron, sin embargo, antecedentes importantes de los siguientes desafíos aeronáuticos emprendidos en homenaje del Centenario de la Independencia del Brasil en 1922. Para esta conmemoración, el diario argentino *La Nación* patrocinó un *raid* entre Argentina y ese país, comandado por el piloto Teodoro Fels en compañía del corresponsal Jorge M. Placentini. Lamentablemente, la máquina, bautizada Mitre, se averió a la altura de Paraty, a solo cien kilómetros del destino. Tampoco tuvieron éxito los dos aviadores militares chilenos que intentaron unir por primera vez Santiago de Chile con Río de Janeiro, también en homenaje a aquel centenario. No obstante, lograron llegar triunfalmente a la capital carioca dos aviadores, un norteamericano con un copiloto brasileño, que habían despegado de Nueva York. La travesía proyectaba un abierto sentido panamericanista: había sido anticipada en la Segunda Conferencia Científica Panamericana en Estados Unidos y ratificada días después en la Conferencia Aeronáutica Panamericana en Santiago de Chile. También fue resonante el primer cruce del Atlántico sur en aeroplano por parte de los pilotos militares portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral. Unieron Lisboa con Río de Janeiro para el mismo festejo, pero en clave lusitanista. Un año antes, en homenaje al Centenario de la Independencia del Perú, el aviador civil argentino Eduardo Miguel Hearne intentó unir, sin éxito, Buenos Aires con Lima. Este *raid* lo concretó otro aviador civil argentino, Guillermo Hillcoat, recién en 1924, en homenaje al Centenario de la Batalla de Ayacucho. Fue apodado en Perú “el Gaucho Relámpago” y celebrado por la pluma de Leopoldo Lugones, quien hacía hincapié en que había vuelto a transitar la ruta de San Martín para unir los dos pueblos. En 1925, con motivo del Centenario de la Independencia de Bolivia, otro aviador argentino, Juan José Etcheverry vencerá la altura de La Paz y logrará

unir por fin Buenos Aires con la capital boliviana. Al año siguiente, mientras el Plus Ultra partía de España hacia Sudamérica, el mayor Eduardo Olivero unía por primera vez Buenos Aires con Nueva York, en accidentadas 37 etapas durante 81 días.

A modo de conclusión, recuperamos sintéticamente los argumentos planteados. Por un lado, cuando surgieron los primeros *meetings* de aviación en 1909, las ciudades del mundo pretendieron atraer a los pilotos de fama mundial, las nuevas figuras del heroísmo moderno y testimonios vivientes de los avances tecnológicos, con el fin de convertir a ese “otro” en un “nosotros” y participar de la modernidad global. Ese “nosotros” construyó a su vez “otros” internos y, para las potencias europeas, “otros” colonizados. Estos sectores subalternizados fueron presentados en el discurso predominante como pueblos invadidos de estupor (término reiterado en la prensa) ante el vuelo mecánico, pero también hay evidencias de que estos “otros” también desearon convertirse en un “nosotros” y apropiarse de los valores de la modernidad.

Por otro lado, el “otro” nacional se percibía de modo diferente en una Europa cada vez más interconectada, pero con alarmante progresión de las tensiones diplomáticas, en comparación con Sudamérica, donde persistían tensiones y rivalidades limítrofes, mientras aumentaban significativamente los intercambios y las muestras de confraternidad. En esta parte del mundo, proliferaron los acercamientos bilaterales, por bloque y panamericanistas, mientras el Viejo Continente se hundía en la barbarie de la guerra. Incluso durante la realización de la Conferencia Aeronáutica Panamericana en marzo de 1916, los pilotos militares peruanos confraternizaron con sus camaradas chilenos y fueron homenajeados por diversas asociaciones en este país. En ese marco, la figura de Santos Dumont apareció como un “*passeur* internacional” de suma importancia para el proyecto panamericanista, el cual se articuló de diferentes modos con el reciente bloque ABC.

En opinión de Montes Bradley, la victoria contra el macizo cordillerano en 1916 tuvo más impacto en la sociedad chilena que en la argentina por sus consecuencias para las comunicaciones de ese país [Montes-Bradley, 2007, p. 244]. Sin contradecir esta interpretación, la solidaridad y reconocimiento mutuo, salvo excepciones, entre los dos países en cada intento y éxito en la competencia, debe entenderse en el contexto de los proyectos simultáneos e imbricados, en armonía para algunos actores, en colisión para otros, de confraternidad bilateral, tripartita (*entente* ABC) y panamericanista wilsoniano, tal como se pudo observar especialmente en los eventos de 1916.

En particular, la política de acercamiento bilateral entre Argentina y Chile ya ostentaba catorce años de crecientes y nutridos intercambios. En cambio, las tensas relaciones entre el primer país y Brasil pudieron sosegar a partir de 1910, aunque no careció de un episodio de sospecha de espionaje con mediana trascendencia durante el cruce internacional de 1915. En contraste, los numerosos cruces cordilleranos signados por la solidaridad entre Argentina y Chile obligan a relativizar el episodio de Candelaria de 1918<sup>98</sup>. En ambos casos desafortunados,

<sup>98</sup> / Puede encontrarse un amplio desarrollo de los primeros vuelos en aeroplano entre Argentina y Brasil en Ortemberg [2020b].

la población en donde aterrizaron los pilotos no tenía conocimiento de las intenciones del vuelo, al igual que ocurrió en Europa en torno al año 1908 con los globos libres que traspasaban fronteras. La diferencia con los casos estudiados es que los vuelos europeos en ese año generaron mayores alarmas militares y hasta ataques directos contra los aeronautas extraviados. Las suspicacias territoriales todavía latentes entre Argentina y Chile, por momentos expresadas en episodios de resonancia mediática, aunque efímera, sobre cruces sospechosos, no interrumpieron la tendencia general hacia la solidaridad bilateral en el mundo aeronáutico. La explicación de la competencia en solidaridad entre argentinos y chilenos por efectuar por primera vez el cruce andino puede enriquecerse si se tiene en consideración el tipo de obstáculo natural que se alzaba ante ellos: una inmensa cadena montañosa con ínfimas probabilidades de supervivencia frente a cualquier avería. La cordillera que tanto había dificultado el trazado de límites, paradójicamente alimentó un espíritu de confraternidad bilateral de la cual estos cruces dejan testimonio. En cierta medida, la Humanidad genérica debía vencer a la Naturaleza. Así, la historia de los primeros cruces de los Andes en aeroplano comenzó con una “competencia en solidaridad” entre hombres militares chilenos y argentinos, a la que se le sumó luego una sorda rivalidad entre pilotos franceses e italianos (militares, ex militares y civiles) vinculados con intereses comerciales del sector privado y público de sus países, para finalizar con un instante de triunfo en la continua lucha por la igualdad de género.

**Texto recibido en enero de 2023**

## Referencias

### Archivos

- Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (Argentina).
- Arquivo Histórico do Itamaraty (Brasil).
- Centre des Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères, La Courneuve (Francia).

### Fuentes primarias

- *The Avalon Project: The Hague Peace Conference 1899*, <https://web.archive.org/web/20080327043233/http://www.yale.edu/lawweb/avalon/lawofwar/haque99/haque99-02.htm> [consultado el 19 de julio de 2022]
- *Aviación. Revista mensual ilustrada*, Buenos Aires (1921).
- BORCOSQUE Carlos Francisco, “El cruce de los Andes. Hablando con el teniente Godoy”, *Caras y Caretas* (Buenos Aires), 11 de enero de 1919, s/n.
- BRADLEY Eduardo, *La travesía de los Andes en Globo*, Buenos Aires, Imprenta Argentina Jacobo Peuser, 1917.
- CANDELARIA Luis, “Monumentos a la marchanta”, San Rafael, 25 de abril de 1943, s/r., Buenos Aires, Biblioteca Nacional de Aeronáutica, ZU-09-06-16.
- CANDELARIA Luis, *Memoria de la primera travesía de la cordillera en aeroplano*, Buenos Aires, Compañía Argentina de Tabacos, 1918.
- *Caras y Caretas*, Buenos Aires, (1910, 1912, 1916).
- CONTRERAS GUZMÁN Víctor, *Historia de la aeronáutica militar de Chile*, Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1916.
- *Cuarta Conferencia Internacional Americana. Diario de Sesiones*, 1911, Buenos Aires, Est. Gráfico de A. de Martino.
- *El Auto Argentino*, Buenos Aires (1916 y 1919).
- *El Diario Ilustrado*, Santiago de Chile (1916).
- *A Noite*, Río de Janeiro (1916).
- *La Industria*, Trujillo, Perú (1921).
- *La Nación*, Buenos Aires (1910, 1916).
- *La Unión*, Santiago de Chile (1916).

- *Las últimas noticias*, Santiago de Chile (1916).
- *Le Petit Journal*, París (1911).
- MORTZ Alberto A., "La aviación civil y militar Sudamericana", *Aviación*, Buenos Aires, año 1, n° 1, 1921, p. 22-25.
- OLIVERO Eduardo A., "El pampeano en la ruta del Libertador", recorte de prensa s/r, Biblioteca Nacional Aeronáutica, Buenos Aires.
- *Proceedings of The Second Pan American Scientific Congress*, Section IX, "Transportation, Commerce, Finance and Taxation", vol. XI, Washington Government Printing Office, 1917, p. 228-234.
- *Revue Industrielle : revue mensuelle technique et économique*, París (1910).
- TARNASSI Carlo, "Gran Circuito de Brescia. Para La Nación", *La Nación* (Buenos Aires), 8 de noviembre de 1909, p. 5-6, p. 5.

## Bibliografía

- ALARCÓN CARRASCO Héctor, s/r, "Primeras travesías aéreas sobre los Andes", *Histarmar*, p. 1-20, [en línea] <http://www.histarmar.com.ar/AVIACION/IICongresoAeronautico/ALARCON%20CARRASCO%20- Travesias%20aereas%20de%20los%20Andes.pdf> [consultado el 12 de mayo de 2022]
- ALARCÓN CARRASCO Héctor, 2010, *Dagoberto Godoy Fuentealba: el cóndor de Los Andes*, Santiago de Chile, Novum ed.
- ARANDA DURAÑONA Oscar Luis, 2008, *Y la guerra contaminó los cielos. Evolución del pensamiento doctrinario aeronáutico*, Buenos Aires, Biblioteca Nacional de Aeronáutica.
- BAGGIO Kátia Gerab, 2008, "Dos trópicos ao prata: viajantes brasileiros pela Argentina nas primeiras décadas do século XXI", *História Revista, Goiânia*, vol. 13, n° 2, p. 425-445.
- BARCELOS RIBEIRO DA SILVA Ana Paula & PASSETTI, Gabriel (org.), 2022, *Nas Teias da Diplomacia: percursos e agentes da política externa brasileira no século XIX*, Río de Janeiro, Mauad Editora.
- BARRANCOS Dora, 2016, "Entre el cielo y la tierra: las primeras aviadoras en Argentina", en SCHARAGRODSKY Pablo (org.), *Mujeres en movimiento: Deporte, cultura física y feminidades. Argentina, 1870-1980*, Buenos Aires, Prometeo, p. 283-304.
- BENJAMIN Gilles, 2013, "De l'insurrection au péril jaune : le *Petit Journal* et la révolution de 1911", *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, n° 109-110, p. 40-45.
- BIEDMA Antonio M., 1950, "Un curso de excepción", *Revista Nacional de Aeronáutica*, Buenos Aires, p. 42-43.
- BIEDMA Antonio M., 1955, "La gran carrera del Centenario", *Revista Nacional de Aeronáutica*, Buenos Aires, p. 55-56.
- BRUNO Paula (coord.), 2014, *Visitas culturales en la Argentina, 1898-1936*, Buenos Aires, Biblos.
- BUDIANSKY Stephen, 2004, *Air Power: The Men, Machines, and Ideas That Revolutionized War, from Kitty Hawk to Gulf War II*, New York, Viking.
- CARVALHO Lyanna, 2014, "A cultura nas representações argentinas sobre o Brasil", Tesis de maestría del Programa do pós-graduação em Letras e Linguística, Faculdade de Letras, Universidade Federal de Goiás, Goiânia.
- CLARKE David, 1999, "Scareships over Britain. The Airship Wave of 1909", *Fortean Studies*, n° 6, p. 39-63.
- COELHO DE SOUZA RODRIGUES João Paulo, 2017, "Embaixadas originais: diplomacia, jornalismo e as relações Argentina-Brasil (1888-1935)", *Topoi* (Río de J.). Río de Janeiro, vol. 18, n° 36, p. 537-562.
- COELHO PRADO Maria Ligia, 2001, "O Brasil e a distante América do Sul", *Revista de História*, n° 145, 2001, p. 127-149.
- COMPAGNON Olivier, 2013, *L'adieu à l'Europe. L'Amérique latine et la Grande Guerre*, París, Fayard.
- COOPER John Cobb, 1952, "The International Air Navigation Conference, París 1910", *The Journal of Air Law and Commerce*, vol. 19, n° 2, p. 127-143.
- CORTÉS DÍAZ Milton, 2013, "Chile y el proyecto panamericano del presidente Woodrow Wilson, 1914-1917", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, año LXXVIII, n° 122, p. 121-155.
- DUTRA Eliana de Freitas & MYERS Jorge (coords.), 2022, *Continente por definir. As ideias da América no século XX*, Ed. UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais).
- GROSSI Verdiana, 1986, "Les débuts de la conquête aérienne: l'aviation au service des relations internationales ?", *Relations Internationales*, n° 46, p. 153-171.
- HIATT Willie, 2007, "Flying 'cholo': Incas, Airplanes, and the Construction of Andean Modernity in 1920s Cuzco, Peru", *The Americas*, vol. 63, n° 3, p. 327-358.
- JUNGDAHL Adam, 2013, "Public Influence on the Proliferation of Military Aviation 1907-1912", *Air Power History*, vol. 60, n° 1, p. 28-39.
- KEHRT Christian, 2015, "New perspectives in Aviation History. Fight Experience of German Military Pilots", *Mobility in History*, vol. 6, p. 41-53.
- LACOSTE Pablo, 2003, *La imagen del otro en las relaciones de la Argentina y Chile (1534-2000)*, Santiago, Fondo de Cultura Económica/Universidad de Santiago de Chile.
- *Le Messenger de l'Atlantique : bulletin de liaison de l'association Falaise-Acadie- Québec*, n° 80, 2013.
- LEISER Gary, 2010, "The First Flight Above Egypt: The Great Week of Aviation at Heliopolis, 1910", *Journal of the Royal Asiatic Society*, Third Series, vol. 20, n° 3, p. 267-294.
- LENOBLE Benoît, 2006, "L'aéroplane et le ballon vus par le journal. Technique aérienne et imaginaire médiatique en France (de 1906 au début des années 1920)", *Hypothèses*, vol. 1, n° 9, p. 209-220.
- LILTY Antoine, 2014, *Figures publiques : l'invention de la célébrité (1750-1850)*, París, Fayard.

- MARTÍN Eloy, 2009, *Los vuelos del Centenario. Crónica de la aviación argentina en 1910*, CreateSpace Independent Publishing Platform.
- MARTÍN Eloy, 2013, "Aeródromo Villa Lugano", Copyright Eloy Martín, [en línea] <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/Dossier-Aerodromo-Villa-Lugano-Eloy-Martin2.pdf> [consultado el 12 de mayo de 2022]
- MARTÍN Eloy, 2016, « Pablo Teodoro Fels », Copyright Eloy Martín, [en línea] <https://www.histarmar.com.ar/AVIACION/EloyMartin/Pablo-Todoro-Fels-E-Martin.pdf> [consultado el 12 de mayo de 2022]
- MARTÍNEZ SOTOMAYOR Carlos, 2000, "Discurso de inauguración Galería de Ministros de Relaciones Exteriores de Chile", *Estudios Internacionales*, Universidad de Chile, año 33, n° 130, p. 75-86.
- MARX DELSON Roberta, 2016, "Some Brief Reflections on the Centennial of the Second Pan American Scientific Congress of 1915-1916", *Hib: Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 9, n° 1, p. 90-102.
- MOLINA Diego A., 2014, "Argentina y Brasil en tres acercamientos", *Abehache*, año 4, n° 7, p. 10-32.
- MONTES-BRADLEY Nelson, 2007, *Más liviano que el aire. Eduardo Bradley, historia con globos*, USA, Xlibris Corporation.
- ORTEMBERG Pablo, 2014, "Los centenarios patrios en la construcción de alianzas y rivalidades internacionales: los festejos trasandinos de 1910, la estatua de O'Higgins y los bemoles peruanos", *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas/Anuario de Historia de América Latina (JbLA)*, n° 51, Viena, Colonia, Weimar, p. 329-350.
- ORTEMBERG Pablo, 2015, "Geopolítica de los monumentos: los próceres en los centenarios de Argentina, Chile y Perú (1910-1924)", *Anuario de Estudios Americanos*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), vol. 72, n° 1, Sevilla, p. 321-350.
- ORTEMBERG Pablo, 2016, "El Centenario de la Independencia de 1916: tradiciones patrióticas, prácticas modernas e imágenes de progreso en el espejo de 1910", *PolHis. Revista Bibliográfica del Programa Interuniversitario de Historia Política*, Año 9, n° 18, p. 103-143.
- ORTEMBERG Pablo, 2017, "Presentación del dossier 'Panamericanismo, hispanoamericanismo y nacionalismo en los festejos identitarios de América Latina, 1880-1920. Performances y encrucijadas de diplomáticos e intelectuales'", *Anuario IEHS*, Instituto de Estudios Histórico-sociales, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro, Tandil, p. 99-110.
- ORTEMBERG Pablo, 2018, "Ruy Barbosa en el Centenario de 1916: apogeo de la confraternidad entre Brasil y Argentina", *Revista de Historia de América*, México, n° 154, p. 105-134.
- ORTEMBERG Pablo, 2020a, "José León Suárez y la 'diplomacia de los pueblos': Iberoamericanismo, reformismos y festejos Centenarios en la década de 1920", *Mélanges de la Casa de Velázquez*, vol. 50, n° 2, p. 41-65.
- ORTEMBERG Pablo, 2020b, « Los raids aéreos de Eduardo Miguel Hearne: deporte, mercado y confraternidad sudamericana a comienzos de la década de 1920 », *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, n° 12, Mar del Plata, p. 172-198.
- ORTEMBERG Pablo, 2021, "La aviación en Buenos Aires y el fenómeno noticioso global (1908-1910)", *Prismas. Revista de Historia intelectual*, UNQ, Bernal, n° 25, p. 209-218.
- PAGANO Nora C., 2016, "Una conmemoración de la independencia argentina: el Congreso Americano de Ciencias Sociales (1916)", *Pasado Abierto*, Mar del Plata, n° 4, p. 6-22.
- PIGLIA Melina, 2014, *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- PONCE DE LEON Charles L., 2002, *Self-Exposure: Human-Interest Journalism and the Emergence of Celebrity in America, 1890-1940*, Chapel Hill, University of North Carolina Press.
- PREUSS Ori, 2016, *Transnational South America: experiences, ideas, and identities, 1860s-1900s*, Londres-New York, Routledge.
- RAMALHO Valdir, 2013, "As biografías históricas de Santos Dumont", *Scientiae Studia*, São Paulo, v. 11, n. 3, p. 687-705.
- ROBENE Luc & BODIN Dominique, 2007, "Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque", *Le Temps de Médias*, p. 47-62.
- SCARFI Juan Pablo, 2014, *El Imperio de la ley. James Brown Scott y la construcción de un orden jurídico interamericano*, Buenos Aires, FCE.
- SCARFI Juan Pablo & SHEININ David (dirs.), 2022, *The New Pan-Americanism and the Structuring of Inter-American Relations*, New York, Routledge.
- SCHARAGRODSKY Pablo Ariel, 2022, « Prensa, deporte, aviación y muerte: el caso del 'primer sportsman' argentino », *Recordes*, Rio de Janeiro, vol. 15, n° 1, p. 1-32.
- SCHNÜRER Florian, 2009, "Aeroplanes and airships as national and collective symbols in Western Europe before the First World War (1908-1914)", *Memoria y Civilización*, n° 12, p. 155-189.
- SPAINI Terencio E. O., 1986, "El avión que nunca voló", *Aerodeportes*, p. 4-5.
- SULLIVAN DE OLIVEIRA Patrick Luiz, 2018, "The Ascending Republic: Aeronautical Culture in France, 1860-1914", *Dissertation presented to the Faculty of Princeton University in candidacy for the de degree of Doctor of Philosophy*, [en línea] <https://dataspace.princeton.edu/handle/88435/dsp016h440w13c>. [consultado el 18 de mayo de 2022]
- SULLIVAN DE OLIVEIRA Patrick Luiz, 2022, "Transforming a Brazilian Aeronaut into a French Hero: Celebrity, spectacle, and Technological Cosmopolitanism in the Turn-of-the-Century Atlantic", *Past and Present*, Oxford, n° 254, p. 235-275.
- TENORIO TRILLO Mauricio, *Artifugio de la nación moderna. México en las exposiciones universales, 1880-1930*, México, FCE, 1998.

- *The Postal History of ICAO*, "The Paris convention of 1910: The Path of internationalism", [en línea] [https://applications.icao.int/postalhistory/1910\\_the\\_paris\\_convention.htm](https://applications.icao.int/postalhistory/1910_the_paris_convention.htm) [consultado el 19 de julio de 2022]
- VALE CASTRO Fernando, 2012, "Um projeto de Diplomacia Cultural para a República: a Revista Americana e a construção de uma nova visão continental", *Revista Brasileira de História*, São Paulo, vol. 32, n° 63, p. 301-324.
- WALKER Percy, 1971, *Early Aviation at Farnborough*, vol. 2, London, MacDonal and Janes.
- WOHL Robert, 1994, *A passion for wings. Aviation and the western imagination, 1908-1918*, New Haven/Londres, Yale University Press.