

AMERICANÍA

REVISTA DE ESTUDIOS LATINOAMERICANOS
DE LA UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE DE SEVILLA
NÚMERO 19 ENERO - JUNIO 2024 NUEVA ÉPOCA

Entre la tradición patria y la modernidad cinética.

El cruce aéreo de los Andes en la prensa argentina (1914-1921)

javierguiamet@hotmail.com

Javier Guiamet¹
Universidad Nacional de La Plata

Resumen

Este artículo analiza la cobertura en la prensa masiva argentina de los primeros cruces aéreos de la cordillera de los Andes en los años que van de 1914 a 1921. Enmarcadas en un imaginario sobre el progreso científico y el avance moderno y civilizatorio, las narrativas desplegadas y recogidas por la prensa conjugaron también una apelación a la tradición patria y encumbraron nuevos héroes populares fruto de la espectacularización de las hazañas. Considerando esto, el artículo rastrea los diversos sentidos, imaginarios y apropiaciones presentes en la cobertura periodística, en un tiempo signado por la necesidad de reafirmar la identidad nacional y proyectar un país moderno.

Palabras Clave

Modernidad - Tradición - Argentina - Aeronavegación

¹ ORCID 0000-0001-6182-5143

AMERICANÍA

REVISTA DE ESTUDIOS LATINOAMERICANOS
DE LA UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE DE SEVILLA
NÚMERO 19 ENERO - JUNIO 2024 NUEVA ÉPOCA

Between patriotic tradition and kinetic modernity.

The aerial crossing of the Andes in the Argentine press (1914-1921)

javierguiamet@hotmail.com

Javier Guiamet
Universidad Nacional de La Plata

Abstract

This article analyzes the coverage in the Argentine mass press of the first aerial crossings of the Andes mountain range in the years between 1914 and 1921. Framed in an imaginary of scientific progress and modern and civilizing advancement, the narratives deployed and collected by the press also combined an appeal to the patriotic tradition and raised new popular heroes as a result of the spectacularization of the feats. Considering this, the article traces the different meanings, imaginaries and appropriations present in the journalistic coverage, in a time marked by the need to reaffirm the national identity and project a modern country.

Key Words

Modernity - Tradition - Argentina - Air Navigation

Introducción

El 25 de junio de 1916 los titulares de los principales diarios argentinos coincidieron en celebrar la “magnífica hazaña” realizada por los aeronautas Eduardo Bradley y Ángel Zuloaga, quienes el día anterior se habían convertido en los primeros en conquistar el cruce aéreo de los Andes por sus altas cumbres. La proeza, anhelada por importantes pilotos a nivel mundial, quedaba así en manos de dos argentinos que en los días siguientes fueron elevados a la categoría de héroes patrios y recibieron demostraciones públicas que solo eran comparables a las de las grandes celebraciones nacionales. Sobre la recepción de los aeronautas en Buenos Aires, el diario *La Prensa* señaló: “desde los días del centenario de Mayo (...), nuestra metrópoli no presenciaba un espectáculo de público y afectuoso homenaje personal tan intenso, jubiloso y elocuente como el ofrecido ayer”².

El impacto de la hazaña respondía a las expectativas y fantasías populares que en pocos años había despertado el fenómeno de la “volación”, como era nombrado en los diarios argentinos. Si la intensa idolatría construida en torno a la figura de Jorge Newbery resultaba un antecedente ineludible a nivel local, lo cierto es que el fenómeno tenía una dimensión internacional que se nutría de las nuevas posibilidades de la prensa para informar sobre los sucesos más relevantes con una inmediatez desconocida medio siglo atrás. En este sentido, la proeza se inscribía en discursos e imaginarios en torno a las implicancias de un futuro de progreso ilimitado para los cuales Guillermo Giucci acuñó la noción de “modernidad cinética” y Patrick Sullivan la de “cosmopolitismo tecnológico”³.

La travesía de Bradley y Zuloaga, concebida como un triunfo de la ciencia y el valor, se asoció a estos imaginarios en lo que era visto como una oportunidad para Argentina de acercarse al progreso de los países centrales. No obstante esto, y con el mismo énfasis, buscó también hundir sus raíces en la tradición nacional, para la cual el cruce de la cordillera de los Andes efectuado casi un siglo antes por el ejército de San Martín resultaba una gesta fundacional. Como celebraba la emblemática revista *Caras y Caretas*: “El gigantesco espíritu del general San Martín les ha sido propicio: dos argentinos atravesaron los Andes. La Cordillera ha sido domeñada segunda vez por

² *La Prensa*, 29 de junio de 1916.

³ Giucci, Guillermo, “Internacionalismo y nacionalismo: el aeroplano”, *Mester*, Vol XXXV, 2006, 111-127. Sullivan De Oliveira, Patrick, “Transforming a Brazilian Aeronaut into a French Hero: Celebrity, Spectacle, and Technological Cosmopolitanism in the Turn of the Century Atlantic”, *Past and Present*, nº 254, 2021, 235-275.

el heroísmo de la raza. Primero la Libertad, luego la Ciencia, siempre bajo la égida del valor⁴.

En adición a la gesta de Bradley y Zuloaga realizada durante el centenario de la Declaración de la Independencia, entre 1914 y 1921 se sucedieron numerosas iniciativas con el objetivo de conquistar el cruce aéreo de la cordillera apelando a diferentes tecnologías y por parte de pilotos de variadas nacionalidades, aunque con predominancia de argentinos y chilenos. Como en el caso mencionado, varias de estas empresas buscaron asociarse a acontecimientos significativos de la gesta independentista como los cien años del cruce cordillerano del ejército de San Martín o el centenario de la batalla de Maipú⁵. Aunque participaban de un impulso modernizador y con grandes expectativas sobre lo que depararía el futuro, el pasado heroico de la nación se hizo presente sintetizado en la intención de “emular” a los grandes próceres del siglo anterior.

Por lo tanto, este artículo busca analizar la cobertura que hizo la prensa argentina sobre estas travesías para analizar cómo se conjugaban en torno a este fenómeno dimensiones como modernidad, tradición, ciencia, heroísmo, patriotismo y popularidad atendiendo a la variedad de sentidos y apropiaciones construidos en las narrativas periodísticas. Para ello se relevarán las noticias sobre estas epopeyas en las publicaciones de mayor tirada del país, prestando especial atención al modo en que estos valores participaron de una narrativa sobre la nación, al mismo tiempo que, y en estrecho vínculo con lo anterior, dichas pruebas participaron de un proceso de espectacularización que se articulaba con la popularidad de los aeronautas y el proceso de modernización de la prensa.

⁴ *Caras y Caretas*, 1 de julio de 1916.

⁵ Sobre esto pueden consultarse Ortemberg, Pablo, “El Centenario de la Independencia de 1916; tradiciones patrióticas, prácticas modernas e imágenes de progreso en el espejo de 1910”, *Polhis*, nº 18, 2016, 103-143. Ortemberg, Pablo, “Los cruces aéreos internacionales a principios del siglo XX: nuevas experiencias de alteridad (1909 – 1921)”, en *Notes de recherche améicanistes*, nº 4, 2023, 1-45, y Ortemberg, Pablo, “Los raids aéreos de Eduardo Miguel Hearne: deporte, mercado y confraternidad sudamericana a comienzos de la década de 1920”, *Pasado Abierto. Revista del CEHis*, 12, Mar del Plata, julio-diciembre 2020, 172-198.

A su vez, es importante recordar que el binomio 25 de mayo de 1810 (Revolución de Mayo-formación del primer gobierno criollo en Buenos Aires) y 9 de Julio de 1816 (Declaración de la Independencia de la Provincias Unidas del Sur) conformó el mito de origen de la Nación Argentina, proceso al que ayudó la obra historiográfica pionera de Bartolomé Mitre al enlazar ambos acontecimientos en la interpretación del proceso de independencia frente a la Corona Española. La Declaración de la Independencia fue el puntapié para la campaña militar del Ejército de los Andes comandado por José de San Martín, que diseñó la estrategia de cruzar la cordillera a la altura de las provincias de Mendoza y San Juan (Argentina) para sorprender al ejército realista en el Alto Perú. Maipú fue una batalla decisiva de aquella campaña que tuvo lugar en territorio de lo que hoy es Chile.

Conquistar el aire: un fenómeno moderno, popular y patriótico

Si bien las ascensiones en globo se remontaban a los comienzos del siglo XVIII, no fue hasta los últimos años del siglo siguiente y los primeros del siglo XX que la aeronavegación se convirtió en el símbolo de modernidad por excelencia. Esto fue posible gracias a la actuación de aeronautas carismáticos, la carrera por establecer nuevos récords y avances tecnológicos y la difusión a nivel mundial que pudo brindarle la prensa fruto de la proliferación de la comunicación telegráfica.

En el cruce de esas coordenadas se situó el aristócrata brasileño descendiente de franceses Alberto Santos-Dumont. Instalado en París, logró captar la atención de los principales diarios del mundo al conducir un globo alrededor de la Torre Eiffel en noviembre de 1899, lo que llevó al *New York Herald* a anunciar el comienzo de una nueva era del vuelo que "prometía grandes cosas para el futuro"⁶. En octubre de 1901 redobló la apuesta al conducir un globo desde el Aero Club de St. Cloud -situado en las afueras de la capital- hasta la Torre Eiffel ida y vuelta en treinta minutos. Al respecto, Sullivan sostiene que estas hazañas "provocaron en los periódicos de todo el Atlántico un frenesí por los asuntos aeronáuticos que no se había visto desde las primeras ascensiones en el siglo XVIII"⁷.

Para entender esta fascinación el autor refiere a la noción de "cosmopolitismo tecnológico", un imaginario en el que imperaba la promesa de resolver las crecientes tensiones nacionales a través de los avances tecnológicos en el transporte y las comunicaciones y, de ese modo, cobijar relaciones positivas entre los distintos pueblos del mundo. Aun así, la expectativa en torno a estas proezas no se agotaba en el imaginario sobre las posibilidades ilimitadas que ofrecía el futuro, sino que también ayudaron otros factores como el carisma de Santos-Dumont y la formación de la cultura de masas a nivel mundial, que amplificó la difusión y estimuló la imaginación sobre estos acontecimientos.

En este sentido, la excepcionalidad de su figura, clave para convertirlo en una celebridad a nivel mundial, no hubiera sido suficiente sin el avance en materia de comunicaciones que significó el tendido de cables submarinos a través del Atlántico.

⁶ Sullivan, "Transforming a Brazilian Aeronaut", 2021, 253. Todas las traducciones son propias.

⁷ *Ibid*, 254.

A su vez, su imagen se convirtió en una mercancía a explotar por la cultura de masas. En ese sentido:

“La gente alrededor del mundo pudo hacer algo más que leer sobre Santos-Dumont volando por encima de los bulevares parisinos, su imaginación se vio estimulada por las imágenes y los juguetes del aeronauta timoneando su dirigible, y vislumbraron en el horizonte la promesa de un mundo cosmopolita conectado por el transporte aéreo”⁸.

Si la capacidad que había mostrado Santos-Dumont para dominar el vuelo en pequeños globos o dirigibles despertó la fe en el progreso del transporte aéreo, la aparición en los años siguientes de los aeroplanos a motor –dispositivos “más pesados que al aire”– terminaría de confirmar las expectativas generadas, incluso, ampliando sus horizontes. La posibilidad de sostener en el aire máquinas de autopropulsión terminó de certificar que el tiempo del transporte exclusivamente terrestre o marítimo había llegado a su fin. El impacto a nivel de la cultura y en lo relativo a la identidad de las naciones llevó a Guillermo Giucci a proponer la noción de una “modernidad cinética” donde: “dado que la evolución de los transportes aparecía como el propio progreso de la humanidad, las naciones no debían quedar desvinculadas de tal evolución”⁹. Esto desató una carrera en la que gobiernos y empresarios particulares invirtieron importantes recursos en el afán por dominar el nuevo medio. En ese sentido: “El desplazamiento aéreo es el futuro del mundo y no se puede ser moderno sin participar del impulso cinético”¹⁰.

La asociación de la aeronáutica con el progreso científico –emblema de las naciones que aspiraban a contarse entre las más civilizadas–, no agotó, sin embargo, un fenómeno que por sus ribetes dramáticos, su espíritu aventurero y por mostrarse como la cara virtuosa de un mundo bajo transformaciones profundas, encumbró a sus protagonistas como verdaderos héroes populares. Para 1927 podía señalarse que el aviador norteamericano Charles Lindbergh era el hombre más famoso del mundo¹¹.

⁸ Ibid, 254.

⁹ Giucci, Guillermo, “Internacionalismo y nacionalismo: el aeroplano”, *Mester*, Vol XXXV, 2006, 111-112

¹⁰ Ibid, 114.

¹¹ Ibid, 113.

Un rol importante en este proceso lo jugó cierta espectacularización de los vuelos, que si bien ya estaba presente en las primeras demostraciones de Santos-Dumont, en los años siguientes se amplificó al punto de volverse un entretenimiento frecuente en las grandes ciudades de distintas partes del mundo. Como señala Pablo Sharagrodsky:

“Los vuelos aéreos fueron rápidamente ‘deportivizados’ a través de la lógica de la competencia, la espectacularización y el logro de records, instalando una verdadera carrera entre personas, grupos, instituciones, naciones y fábricas por lograr records de distancias, de altura, de velocidad y, fundamentalmente, de tiempo. Lentamente se consolidaron como un entretenimiento de riesgo con peligrosas acrobacias, frente a un público masivo y muy interesado en ver -y sentir- los espectáculos aéreos. Los mismos fueron eventos altamente difundidos y consumidos en las grandes ciudades. Los festivales aéreos modificaron radicalmente la experiencia sensorial entre el espacio, el tiempo y la aceleración de objetos y personas. Lo imposible se hizo posible”¹².

El carácter espectacular de hazañas vinculadas al progreso científico y la popularidad de sus protagonistas no se limitó solamente a la expectativa por la “volación”, sino que también lograron erigirse en esta suerte de héroes modernos los exploradores antárticos y los deportistas que batían récords de resistencia y velocidad¹³. En ambas ocasiones la ciencia posibilitaba las nuevas proezas, al mismo tiempo que esos acontecimientos contribuían al desarrollo científico al relevar territorios nuevos o permitir la medición exacta de lo que un cuerpo era capaz con una adecuada preparación médica y deportiva¹⁴.

Aunque la aviación fue, sin dudas, la que despertó mayor entusiasmo, formó parte de un fenómeno más amplio que permeó el imaginario popular con una difusión a nivel mundial inédita. En este sentido, los periódicos brindaron la estructura para que

¹² Scharagrodsky, Pablo, “Prensa, deporte, aviación y muerte: el caso del ‘primer sportsman’ argentino”, *Recorde*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, 2022, 2.

¹³ Ver: Guiamet, Javier, “Exploradores y recordmans en *La Vanguardia*. El socialismo argentino y las narrativas de épica y progreso en la cultura de masas (1912-1943)”. Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” Córdoba (Argentina), año 21, n° 21 (1), 2021, 25-49.

¹⁴ Kennedy, Dave, “British Exploration in the Nineteenth Century: A Historiographical Survey”, *History Compass*, n 5/6, 2007, 1879–1900. Scharagrodsky, Pablo, “El padre de la medicina deportiva argentina o acerca de cómo fabricar campeones, décadas del `20 y `30, siglo XX”, *Recorde*, n. 2, 2018, 1-29.

ello fuera posible y, al mismo tiempo, aportaron al imaginario de lo moderno a partir de sus propios avances en términos de conexión e inmediatez. Como sostiene Lila Caimari al referirse a las transformaciones de la prensa argentina con la llegada de las noticias telegráficas: "la conexión 'directa' con el mundo era, en efecto, uno de los atributos de modernidad más invocados por esos diarios"¹⁵.

Es así que, en las primeras décadas del siglo XX, las páginas de los diarios en diferentes ciudades del mundo dedicaron un espacio creciente a informar y narrar sobre acontecimientos variados, pero que irradiaban un aura de lo moderno y compartían el ideal de la superación individual, del progreso científico, del dominio sobre la naturaleza, y se combinaban con valores más atemporales como el coraje, la abnegación, el sacrificio y el riesgo, entre tantos otros. Exploradores, deportistas y, sobre todo, aviadores se convirtieron -a nivel masivo- en los héroes de un proceso de profundas transformaciones globales¹⁶.

Esta variedad de sentidos en relación a las diferentes pruebas que mencionamos, en muchos casos combinaron la mirada hacia el futuro con una reivindicación del pasado. Los valores heroicos de antaño se reactualizaron en un contexto diferente y sirvieron, además, para enlazar y enaltecer las hazañas modernas en diálogo estrecho con aquellas que ya formaban parte de la historia de cada país. Sobre esto, es importante remarcar que los "héroes modernos" jugaron un rol importante en la cultura de sociedades que, como ha señalado Stephanie Barczewski para el caso inglés, se debatían fuertemente entre tradición y modernidad¹⁷.

Dicha tensión, como ha señalado en un texto ya clásico Beatriz Sarlo, resulta aplicable a la cultura argentina. Las décadas finales del siglo XIX y las primeras del siglo XX fueron años de profundo impulso modernizador, el cual estimuló el imaginario de un futuro signado por el progreso del país, tanto entre las clases dirigentes como en conjuntos amplios de la población. Sin embargo, esta fascinación también se acompañó de numerosas prevenciones y reacciones *tradicionalistas* que lejos de

¹⁵ Caimari, Lila, "El mundo al instante. Noticias y temporalidades en la era del cable submarino (1860-1900)", *Redes*, vol. 21, n° 40, 2015, 127.

¹⁶ Marshall Berman propone una periodización de la modernidad, cuya tercera fase, en el siglo XX, se caracterizaría por ser el momento en que "el proceso de modernización se expande para abarcar todo el mundo", Berman (2004)

¹⁷ Barczewski, Stephanie, "Two weeks in the Spring of 1912: Captain Scott at the crossroads of tradition and modernity", *Endeavour* Vol. 35 No. 4, 2011, 139.

constituir un panorama exclusivamente dicotómico dio lugar a apropiaciones híbridas y contradictorias¹⁸.

Esto se articuló, a su vez, con una particular preocupación por parte de diferentes sectores de la elite argentina por construir y afianzar una identidad nacional que resultara eficaz para reafirmar su hegemonía frente al afluente inmigratorio y la creciente conflictividad social que se manifestó a partir de la última década del siglo XIX y cobró particular virulencia en las primeras décadas del siglo XX. Como sostiene Terán, en aquel fin de siglo se organizó “una problemática centrada en la emergencia de la sociedad de masas, en cuyo interior se recortaba el problema inmigratorio y la consiguiente preocupación por la nacionalización de las masas, así como la cuestión obrera, el desafío democrático y el fantasma de la decadencia”¹⁹. Dicha preocupación impulsó la formación de un amplio movimiento patriótico que se propuso fomentar en la población “la conciencia de pertenecer a una patria y compartir una historia”²⁰.

La apelación a la historia nacional se constituyó, de esta manera, en la herramienta principal de una pedagogía cívica cuyo epicentro estuvo en la formación escolar, pero que circuló profusamente a través de la prensa, la literatura y se expresó en nuevas prácticas de conmemoración, rituales, en la construcción de monumentos y en la legislación sobre el uso de los símbolos patrios²¹.

Junto a otros fenómenos -como podían ser los nuevos espectáculos deportivos- la conquista aérea también formó parte del impulso nacionalista, o lo que Terán definió como una “querrela simbólica por la nacionalidad”²². Esto resultó especialmente visible en los homenajes tributados a Jorge Newbery en ocasión del accidente aéreo que le costó la vida. “Tesoro del patriotismo”, “héroe intensamente

¹⁸ Sarlo, Beatriz, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1988. Sarlo, Beatriz, *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1992. Prieto, Adolfo, *El discurso criollista en la formación de la Argentina moderna*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2006. Montaldo, Graciela, *Museo del consumo. Archivos de la cultura de masas en Argentina*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2016.

¹⁹ Terán, Oscar, “El pensamiento finisecular (1880-1916)”, en Lobato, M (comp.), *Nueva Historia Argentina, tomo V, El progreso, la modernización y sus límites. 1880-1916*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2000, 332.

²⁰ Bertoni, Lilia, “1910 y la emergencia de otra nación”, en *Debates de Mayo. Nación, cultura y política*, Buenos Aires, Gedisa Editorial, 2005, 197.

²¹ Devoto, Fernando, “Imágenes del Centenario de 1910: nacionalismo y república”, en *Debates de Mayo. Nación, cultura y política*, Buenos Aires, Gedisa Editorial, 2005, 169-194. Degiovanni, Fernando, *Los textos de la patria: nacionalismo, políticas culturales y canon en Argentina*. Buenos Aires: Beatriz Viterbo Editora, 2007. Bertoni, Lilia, “Héroes, estatuas y fiestas patrias”, *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX*, Buenos Aires, FCE, 2007, 79-120.

²² Terán, “El pensamiento finisecular”, 2000, 352.

nuestro"²³ fueron algunas de las formas de dar cuenta del valor patriótico que se le asignaba al esfuerzo en pos del avance aeronáutico que había liderado, demostrando que Argentina "sigue todos los progresos" de Europa. Su trayectoria cobraba mayor valor al considerar:

*"La empresa temeraria que su mente meditaba con el único fin de conquistar para su patria un galardón que nadie pudiera ya arrebatarle, extiende el dolor de su pérdida a todos los corazones argentinos y los mueve en un solo sentimiento de pesar. Y por eso los movimientos que en todas partes se han producido para honrar su memoria, asumen los contornos de un homenaje nacional reservado a los que merecieron bien de la patria y a los que de cualquier manera se sacrificaron por su gloria"*²⁴.

Fue en este contexto, entonces, que la aeronavegación -entre el impulso modernizador y el afán por reafirmar la nacionalidad-, encontró un terreno fértil para captar la atención en el medio local en tanto podía articular las ambiciones y expectativas detrás de ambas tendencias. A este proceso aportó decisivamente la prensa al adelantarse a las noticias sobre aviación antes que el vuelo mecánico se estableciese en el país. Cómo ha señalado Pablo Ortemberg:

*"Las noticias globales -publicadas casi en sincronía gracias a los telegramas internacionales con vocación de ampliar el mercado de lectores - prepararon gradualmente una sensibilidad local sobre la que consiguió aclimatarse rápidamente la novedad importada de Europa: los vuelos en aeroplano. En 1908 y 1909 la prensa periódica desempeñó un papel fundamental en la instalación de un sueño de modernidad local asociado al aeroplano, y preparo un imaginario para un nuevo espectáculo deportivo"*²⁵.

De igual manera, desde 1907, las exhibiciones en globo aerostático realizadas por pilotos locales como Jorge Newbery, Aaron de Anchorena y Eduardo Newbery, habían despertado gran entusiasmo en el público, sobre todo porteño, y fueron concebidos por la prensa como demostraciones de progreso científico al mismo tiempo que se destacaba la valentía y el patriotismo de los intrépidos aeronautas.

²³ *La Prensa*, 5 de marzo de 1914.

²⁴ *La Prensa*, 2 de marzo de 1914.

²⁵ Ortemberg, Pablo, "La aviación en Buenos Aires y el fenómeno noticioso global (1908-1910)", *Prismas*, Revista de historia intelectual, Nº 25, 2021, 211.

Diferentes pruebas, algunas merecedoras de récords de altura o permanencia en el aire, el desarrollo de instituciones como el Aero Club Argentino y, por encima de estos factores, la celebridad alcanzada por el carismático y temerario Jorge Newbery permitieron que en pocos años la "volación" entusiasmara no solo a la población, sino también a importantes actores de la política y la economía nacional²⁶.

"Los aeronautas de los Andes"²⁷

Luego de numerosos intentos frustrados por problemas técnicos o condiciones climáticas, el 24 de junio de 1916 Eduardo Bradley y Ángel Zuloaga realizaron con éxito el primer cruce aéreo de la cordillera de los Andes. Como ya fue señalado, el acontecimiento tuvo un gran impacto en Argentina, pero también fue celebrado en distintos países de la región, reivindicando lazos de fraternidad entre las naciones vecinas.

Al dramatismo por el riesgo inherente de la travesía se le sumó la sucesión de iniciativas frustradas que llevó al Aero Club Argentino a quitarle apoyo a la empresa y solicitar de inmediato la devolución de los dos globos aerostáticos que los pilotos habían cruzado a Chile unos meses antes en ocasión de participar del Congreso Aeronáutico Panamericano²⁸. Apremiados por la disposición del Aero Club -el cual temía por el desprestigio que podía ocasionar un desenlace fatal- los pilotos decidieron intentarlo una vez más, donde se prometieron, como manifestó Bradley a sus amigos antes de partir: "realizar la travesía o perecer"²⁹.

La hazaña conmovió a la población y los diarios le dedicaron una cobertura amplia, ocupando páginas enteras y con numerosas fotografías e imágenes que ilustraban la importancia del acontecimiento y daban cuenta de la topografía, la altura y la dirección de los vientos. El cruce aéreo por la localidad mendocina de Uspallata formaba parte de una carrera más amplia que se había desatado en los años previos entre nuevas tecnologías del transporte por conquistar las cumbres más altas de la cordillera. En 1914 se había logrado el cruce en automóvil, lo cual incentivó

²⁶ Ver Larra, Raúl, *Jorge Newbery, El conquistador del espacio*, Buenos Aires, Editorial Futuro, 1960. Walter, Richard, *Politics and urban growth in Buenos Aires: 1910-1942* Cambridge University Press, 1994.

²⁷ *La Nación*, 26 de junio de 1916.

²⁸ Una descripción del congreso y análisis de su dimensión internacional puede encontrarse en Ortemberg "Los cruces aéreos internacionales a principios del siglo XX", 2023.

²⁹ *La Nación*, 25 de junio de 1916.

aún más a los que promovían el viaje aéreo³⁰. Sin embargo, el de conquista moderna no fue el único significado atribuido a la hazaña, el diario *La Nación* ya desde el primer párrafo de su cobertura señaló que:

*“Nadie como esos dos argentinos cuyo acto de arrojo acaba de aplanar las cumbres andinas bajo el aerostato que sobre ellas pasaba con trágica serenidad; nadie como ellos decíamos para realizar en la grande hora de su riesgo y de su triunfo, toda la significación que tienen ante nuestro pueblo estas palabras: pasar los Andes”*³¹.

La simple mención “pasar los Andes” englobaba así una serie de sentidos ligados a la tradición nacional, al mismo tiempo que enaltecía aún más la gesta al compararla con aquella que permitió derrotar a las fuerzas realistas. La prosa entusiasta y celebratoria del artículo se permitió construir una línea histórica que unía a San Martín con los pilotos, pero que también integraba en el camino hitos importantes de la propia e incipiente historia aeronáutica del país. La figura de Newbery como precursor del cruce de los Andes y como héroe nacional ocuparía un lugar preponderante en las narrativas del suceso, ligándose así a un panteón de patriotas maleable y en expansión³². Es así que:

*“Viene, naturalmente, el recuerdo de aquel precursor que se mató combatiendo con los mismos gigantes, al errar en la experiencia, como es tan fácil, el quimérico riel del sol. Por ahí han pasado estos otros cabalgantes del viento, para decirlo en lírico, y conquistadores de Andes a su modo, cual los héroes de la leyenda y de la historia. Pues, aunque parezca excesivo el recuerdo en la misma intensidad del entusiasmo, otra la hazaña, indudablemente, menor el propósito: Chile, los Andes, la alta nieve mezclada de cielo a modo de una bandera, el heroísmo de esos argentinos que pasan sobre la montaña y la inmensidad... ¡Cómo no vamos a acordarnos!”*³³.

³⁰ Freudenthal, Elsbeth, “Conquerors of Uspallata Pass. A Contribution to the History of Aviation in the Americas”, *The Americas*, Vol. 9, No. 1, 1952, 18.

³¹ *La Nación*, 25 de junio de 1916.

³² Sobre esto sostienen Brunk y Fallaw que si bien “la historia moderna de América Latina está repleta de héroes”, “el florecimiento de la cultura de masas (...) revolucionó las ideas acerca de lo que podía considerarse heroico” (Brunk y Fallaw, 2006: 1-10).

³³ *La Nación*, 25 de junio de 1916.

El rol de Newbery como precursor también fue destacado en las primeras líneas de la cobertura del diario *La Prensa*. Tan solo un párrafo luego de señalar que: "La anhelada prueba de la travesía en globo fue realizada ayer por dos hábiles y entusiastas aeronautas argentinos, que luchaban con desesperado ahínco desde hace más de tres meses"³⁴, el cronista realzaría la iniciativa del gran ídolo de la aeronáutica argentina como antecedente necesario de la hazaña en cuestión. Incluso aventurando que:

*"El malogrado Jorge Newbery, el primero que inició los estudios necesarios para su realización, la habría efectuado con buen éxito, a no mediar la evolución que consagró el vuelo mecánico. Cuando a nuestro país llegaron los primeros elementos para hacerlo en aeroplano, Newbery abandonó la idea de realizarla en globo y se propuso efectuarla con este último aparato"*³⁵.

Así pues, la historia nacional y la historia de la aeronáutica ocuparon un rol central en la celebración de un hecho que simbolizaba la modernidad y el progreso científico. En ese sentido, aparte de construir una genealogía propia, la breve historia de los intentos de cruzar por aire la cordillera, era también una historia de los progresos científicos del transporte aéreo en Argentina. Jorge Newbery había muerto dos años antes en un accidente mientras realizaba una exhibición de acrobacias en Mendoza, provincia en la que se había alojado para estudiar las condiciones del cruce. En 1913, había aprovechado una estancia en París para analizar mejoras en el motor del aeroplano que pensaba usar a dicho fin. Decidido a intentar el cruce, el mismo año de su muerte batió el récord internacional de altura durante un vuelo de prueba cuyo objetivo era comprobar si podía alcanzar los picos más altos que se alzaban a la altura de Uspallata.

Su trágica muerte, antes que pudiese emprender la travesía, conmovió al país y dejó inconcluso aquel proyecto que un año después volvería a intentar el piloto Alberto Mascías, presidente del Aero Club Argentino. Aprovechando el trabajo de investigación y planificación realizado por Newbery, Mascías despegó en el aeroplano y el sitio elegidos por Newbery pero no pudo alcanzar la altura necesaria para avanzar rumbo a Chile.

³⁴ *La Prensa*, 25 de junio de 1916

³⁵ *Ibid*

Ambas experiencias resultaron centrales para el cruce de Bradley y Zuloaga, quienes se convencieron que el proyecto era irrealizable en aeroplano con la tecnología disponible en el país y volvieron sobre el proyecto original de Newbery de realizar el cruce en globo. Para ello decidieron utilizar el 'Eduardo Newbery' globo que homenajeaba al malogrado hermano de Jorge, desaparecido en un vuelo que buscaba batir el récord de distancia en 1908. En términos técnicos dos elementos fueron centrales, la calidad del gas con el que se inflaría el globo y un detallado estudio de los vientos predominantes que caracterizaban a esa región de la cordillera.

Los testimonios de los protagonistas y las narrativas periodísticas reforzaron la importancia de estas variables en los días siguientes. Una figura que tomó notoriedad fue la del Dr. Walter Knoche, presidente del Instituto Meteorológico Nacional quien declaró para los medios que:

*"La travesía ha venido a confirmar que los estudios hechos por ese instituto en virtud de los cuales y de los practicados por el malogrado ingeniero Jorge Newbery, se ha realizado ahora la travesía. Los aeronautas no iban, pues, procediendo a ciegas, aventuradamente, como se ha dicho"*³⁶.

Las coberturas periodísticas otorgaron un generoso espacio a informar sobre los detalles y complicaciones técnicas del cruce y de los intentos previos. Largas descripciones de una geografía que en aquel entonces era aún desconocida para la mayoría de los lectores, precisiones sobre los cambios en la atmósfera, explicaciones sobre las máscaras de oxígeno utilizadas por los pilotos y detallados análisis sobre las formas de inflar el globo formaron parte importante de narraciones que buscaban presentar elementos novedosos para el público lector.

A esta tarea ayudaron también los protagonistas quienes subrayaron dichos elementos en sus propios relatos de la travesía. En sus primeras palabras ante la prensa, Bradley se ocupó de destacar que: "En este triunfo además de ser los primeros que han cruzado los Andes por el aire, tenemos el orgullo de haber demostrado que nuestro proyecto estaba perfectamente basado en principios científicos y deportivos que fueron puestos en duda"³⁷. Zuloaga, por su parte, agregaría:

³⁶ *La Nación*, 25 de junio de 1916.

³⁷ *La Nación*, 26 de junio de 1916.

“Esta travesía está basada en un principio científico perfectamente comprobado, como es el de las altas corrientes del este estudiadas durante muchos años por las oficinas meteorológicas de Argentina y de Chile. La base deportiva de esta tentativa eran nuestros triunfos anteriores, pues nos sentíamos capaces de acometer la empresa, desde el momento que todos los récords estaban en nuestro poder”³⁸.

El relato de Zuloaga, sin embargo, excedería ampliamente el interés por legitimar los principios científicos y la trayectoria deportiva previa de ambos pilotos. La historia nacional se haría presente al calificar la prueba como “una preciada ofrenda puesta en el altar de la patria en el año del centenario de su independencia”³⁹. Del mismo modo, ocuparía un lugar importante la genealogía de la aeronáutica nacional, cuando refiriéndose al aterrizaje del globo afirmara: “Era por fin la visión del éxito... A lo lejos divisamos el valle de Uspallata y resolvimos tratar de descender en él, por ser ese un sitio histórico para la aeronáutica argentina elegido por Mascias para iniciar la travesía que proyectó”⁴⁰.

Descriptivo y metafórico, Zuloaga aportó también al intento de los diarios por atraer la atención de los lectores y asumió la misión de poner en palabras una experiencia que solo él y Bradley conocían: “A medida que nos internábamos en la cordillera, el panorama por su inmensa soledad, por lo abrupto de sus picos, era realmente aterrador y sublime, evidenciando la pequeñez del hombre ante la inmensa grandiosidad de la naturaleza”⁴¹.

Los días siguientes a que se conociera la noticia, la hazaña de Bradley y Zuloaga continuó ocupando un lugar destacado en los principales diarios del país. Las felicitaciones que arribaron desde diferentes países fueron replicadas como prueba de la importancia del acontecimiento. Desde Río de Janeiro se informaba que: “Los diarios publican el retrato de los aeronautas Bradley y Zuloaga, diciendo que al llevar a cabo la travesía de los Andes en globo realizaron una aspiración largo tiempo mantenida en todos los centros de aviación”⁴². Desde Chile, numerosos diarios e

³⁸ Ibid

³⁹ Ibid

⁴⁰ Ibid

⁴¹ Ibid

⁴² Ibid

instituciones hicieron llegar sus saluciones al tiempo que se ocupaban de destacar la importancia del hecho para las relaciones entre ambos países y el compromiso del Aero Club chileno y de su institución meteorológica con la prueba realizada. Sobre ello *La Prensa* destacaría que: "En Chile se celebra el triunfo como cosa propia"⁴³, enfatizando la ayuda brindada en desmedro del apoyo brindado por el Aero Club Argentino. La posibilidad de unir por aire ambos países llevó a afirmar también que la cordillera que antaño separaba a ambos pueblos ahora los conectaba y que "unidos argentinos y chilenos pueden realizar grandes cosas"⁴⁴.

Dichas repercusiones, en el imaginario de algunos cronistas, eran tan solo la antesala del reconocimiento mayor que la proeza debía tener a nivel mundial. Por ello *La Prensa* afirmó que: "Realizada ya la travesía en globo por dos jóvenes argentinos, el hecho tendrá sensacional repercusión en toda Europa, que es donde mejor se sabrá apreciar la importancia de la temeraria hazaña"⁴⁵.

El entusiasmo colectivo desatado por un suceso que probaba la capacidad de la Argentina para acercarse al progreso de los países más desarrollados, se multiplicaría los días siguientes en los numerosos actos y discursos de homenaje dedicados a los aeronautas. Los primeros tuvieron lugar en las calles de Mendoza donde distintas instituciones organizaron manifestaciones públicas y banquetes en honor a los aviadores. El Jockey Club, el Aero Club, el Club de Gimnasia y Esgrima, la Asociación Patriótica San Martín y el Centro de Estudiantes del Colegio Normal, fueron algunas de las más entusiastas entidades locales en las celebraciones de la hazaña. Todos ellos enviaron telegramas y mensajes de felicitaciones remarcando la importancia que el hecho revestía para el progreso de la patria. El Jockey Club Mendocino, por su parte, ofreció poner a disposición una locomotora especial para el traslado de los pilotos desde Uspallata hasta la ciudad de Mendoza, capital provincial.

En el banquete de homenaje ofrecido por dicho club, se destacaron las palabras pronunciadas por el Dr. Carlos Gallego Moyano, quien alzó la copa "por los bravos triunfadores del espacio" y señaló:

⁴³ *La Prensa*, 27 de julio de 1916.

⁴⁴ *La Nación*, 28 de junio de 1916. Sobre la tensión entre rivalidad y confraternidad entre naciones sudamericanas a principios del siglo XX, ver: Ortemberg, Pablo, "Los cruces aéreos internacionales a principios del siglo XX", 2023.

⁴⁵ *La Prensa*, 25 de junio de 1916.

“Han bastado cien años para que la gloriosa jornada libertadora tenga un símil en vuestra cruzada homérica, y el Ande majestuoso, aquel que dio paso a las huestes del gran capitán, sienta surcar sus picachos y atravesar sus nieves infinitas a dos jóvenes argentinos.

A vos, capitán Zuloaga, artillero temible como aquel grande; a vos bravo Bradley que habéis demostrado en esta conjunción de esfuerzo inaudito la tenacidad argentina ante la cual no hay vallas ni obstáculos, porque el noble coraje de la raza, cuando se siente impulsado por el ideal de la patria, vence a la naturaleza y vence al hombre”⁴⁶.

También la prensa mendocina se hizo su lugar en las semblanzas celebratorias, las cuales fueron replicadas en los diarios porteños de tirada nacional. En particular, una nota del diario *La Época* fue elogiada por el diario *La Nación* que se decidió a transcribirla en su totalidad. La misma volvía sobre la asociación del cruce aéreo con el cruce sanmartiniano al declarar que:

“¡Los grandes sucesos, como los genios, se encuentran en las alturas!... Hoy los pilotos argentinos vienen de allá de la patria de Maipo y Rancagua, de la querida hermana, en cuyos campamentos de aviación prepararon los héroes este otro paso de Los Andes y Chile auxiliando, confortando, subordinando a ellos todas sus aspiraciones, los envía, los devuelve con bendiciones y aclamaciones fraternales y generosas a realizar esta nueva jornada libertadora que pone en manos de nuestra nación el cetro de los espacios de la civilización y del progreso mundiales.

¡Honor al nuevo paso de los Andes! La nueva jornada triunfal y heroica, como aquella legendaria, enlaza a los nombres de San Martín y O`Higgins los de Bradley y Zuloaga, y ata con lazos irrompibles en la tierra y en los espacios el bicolor de mayo y el tricolor de septiembre, borrando las distancias y los límites. La grande, la solemne síntesis histórica que traen estas águilas argentinas, triunfadoras y dominadoras de la inmensidad, cerrando con esta carga gigante y gloriosa, noventa y nueve años después, el paso de los Andes, es

⁴⁶ *La Nación*, 26 de junio de 1916.

esta: entre la Argentina y Chile ya no hay fronteras; entre el alma de estos dos pueblos, ya no hay distancias!"⁴⁷.

De este modo, el cruce de Bradley y Zuloaga lograba sintetizar un conjunto de sentidos que vinculaban la tradición nacional con una proyección a futuro auspiciosa, signada por el desarrollo científico y la fraternidad entre países vecinos. Estos elementos nutrían una mirada optimista sobre el presente y el futuro de los países de la región en un momento en que, como sostenía un editorial del diario chileno *La Unión* republicado por *La Prensa*, "las viejas naciones se dedican a la destrucción de las conquistas de la ciencia y del trabajo"⁴⁸. La construcción de estas líneas históricas brindaría un lugar central también a los mártires "de esta nueva ciencia" como los definiera Ernesto Newbery, hermano de Jorge y Eduardo, al agradecer a Bradley y Zuloaga haber utilizado el globo que llevaba el nombre familiar y por "asociarlo con la magna empresa, que es hoy la admiración de propios y extraños"⁴⁹.

En este sentido, ya los homenajes públicos que se dieron en las calles de Mendoza reivindicaron la figura de Jorge Newbery, pero también las de otros aviadores latinoamericanos como el peruano Jorge Chávez, primero en cruzar los Alpes por aire, junto a una mención a los "caídos por la aviación" como improvisó en la plaza principal el presidente de la Asociación Patriótica Estudiantil San Martín, Adolfo Castells⁵⁰. A su vez, el tren que llevó a los nuevos héroes nacionales, partió rumbo a Buenos Aires con la imagen de Jorge Newbery estampada en el frente de la locomotora.

El viaje en tren desde la capital mendocina y la recepción en Buenos Aires marcaron el punto cúlmine del entusiasmo suscitado por la travesía de los Andes. Las crónicas periodísticas señalaron que fue recibido por la población local y homenajeado en cada estación por la que pasó. La llegada a Buenos Aires, por su parte, fue objeto de intensos preparativos e incluso, disputas entre clubes por organizar la recepción. Se pidió demorar la llegada del tren hasta las cinco de la tarde para favorecer el recibimiento popular y se organizó un homenaje en el Club de Gimnasia y Esgrima.

⁴⁷ *La Nación*, 27 de junio de 1916.

⁴⁸ *La Prensa*, 27 de junio de 1916.

⁴⁹ *La Nación*, 26 de junio de 1916.

⁵⁰ *Ibid.* Sobre americanismo y nacionalismo tanático de la aventura aeronáutica puede consultarse Ortemberg. "Los cruces aéreos internacionales a principios del siglo XX", 2023.

Recién el jueves 29 de junio, unos días después de concretar la travesía, la prensa informó de la llegada de Bradley y Zuloaga a Buenos Aires, donde una "muchedumbre colosal" los esperaba para tributar un homenaje que la revista *Caras y Caretas* definió como "un verdadero delirio"⁵¹. A la altura de la localidad de Hurlingham -unos kilómetros al oeste de la capital- una flotilla de aviones militares había salido a su encuentro, destacándose el piloto Pedro Zanni quien se arrojó en picada sobre el tren para retomar altura poco antes de alcanzar la formación. Frente al homenaje de sus pares el diario *La Nación* destacó que Bradley y Zuloaga no pudieron "contener la emoción"⁵².

En la estación Retiro, la muchedumbre desbordó la organización y llevó a los aeronautas en andas por la calle hasta el Club de Gimnasia y Esgrima. *La Prensa* destacó especialmente la participación de personalidades ilustres, como Florencio Parravicini, una de las figuras más reconocidas del mundo del espectáculo local, que además era aviador, y también de Alberto Santos-Dumont, quien se encontraba en el país para participar de los festejos del Centenario de la Declaración de la Independencia y manifestó haber dado su apoyo a los aeronautas en el Congreso Aeronáutico Panamericano celebrado meses atrás en Chile. Al respecto, la crónica detallaba las dificultades que tuvo la columna para avanzar por su masividad y destacó que:

"Cuando llegó a la plaza San Martín, desde uno de los balcones del Plaza Hotel, el señor Santos Dumont que se encontraba junto a Parravicini, dio un estruendoso viva a la volación argentina, el cual fue contestado por el público con un viva Santos Dumont.

*El actor Parravicini, a pedido de los manifestantes saludó a los aeronautas y les dijo en público que "han dado a la patria lo que la patria esperaba de ellos"*⁵³.

Finalmente, los festejos por la "magnífica hazaña" cobraron una dimensión más protocolar donde, además de recibir numerosas distinciones como los gallardetes de Eduardo y Jorge Newbery por parte de Ernesto Newbery, tuvo un lugar destacado el obsequio al presidente Victorino de la Plaza de la bandera del globo utilizado en la travesía, manifestando los aeronautas que: "En prueba de gratitud guardamos para

⁵¹ *Caras y Caretas*, 9 de julio de 1916.

⁵² *La Nación*, 29 de junio de 1916.

⁵³ *La Prensa*, 29 de junio de 1916.

Vd. La bandera argentina del 'Eduardo Newbery' que flameó más alta que los Andes"⁵⁴.

Fueron felicitados también por el secretario de la legación chilena, el señor Rodríguez Mendoza, quien volvió sobre la asociación con la gesta libertadora al declarar que: "Por ahí pasó (...) San Martín, el animador de pueblos, y por ahí, sobre la altura, pasabais vosotros una centuria después" (*La Prensa*, 29/6/1916). Finalizando las celebraciones, en representación del Club de Gimnasia y Esgrima, el Dr. Ricardo Aldao señaló:

*"La proeza que acaban de realizar los pilotos aeronautas Bradley y Zuloaga es el mejor exponente que podemos ofrecer al mundo de la cultura, la perseverancia y el valor que caracteriza a la nueva raza que se forma en este gran crisol que se llama la República Argentina y donde se está forjando por la aleación de todos los mejores productos de las más adelantadas civilizaciones el nuevo tipo cuyas cualidades morales e intelectuales han de asegurar la grandeza y el bienestar de la patria"*⁵⁵.

De esta manera, las palabras de Aldao volvían sobre un punto central del homenaje a los aeronautas: su reivindicación como figuras modélicas de esta "nueva raza" forjada por la "aleación" de lo más avanzado en términos civilizatorios. Si la metáfora técnica contribuía al imaginario moderno, la mención a la raza -muy en boga para referirse a las comparaciones entre los distintos pueblos del mundo- permitió extender al conjunto de la población, o al menos a un imaginario deseado sobre esa población, el logro de Bradley y Zuloaga. Esto se articuló, a su vez, con imaginarios sobre la masculinidad que, nuevamente, se buscaban proyectar sobre el conjunto de la población. La referencia inmediata de *La Prensa* a la "varonil hazaña realizada por los dos jóvenes argentinos"⁵⁶, terminaba de conformar un imaginario que se pretendía transmitir al "mundo civilizado" pero también puertas adentro.

Estos elementos cobraban especial relevancia en un contexto signado por la preocupación de las elites argentinas por consolidar su hegemonía frente al impacto

⁵⁴ *La Prensa*, 28 de junio de 1916. Cabe señalar que además de los festejos en su honor, Bradley y Zuloaga fueron incorporados a las celebraciones oficiales del Centenario de 1816, donde se los invitó al palco oficial para la lectura de un tributo y la entrega de medallas. Ver: Ortemberg, Pablo, "El Centenario de la Independencia de 1916; tradiciones patrióticas, prácticas modernas e imágenes de progreso en el espejo de 1910", *Polhis*, nº 18, 2016, 103-143.

⁵⁵ *La Nación*, 29 de junio de 1916.

⁵⁶ *La Prensa*, 25 de junio de 1916.

de la inmigración ultramarina, la conflictividad social y la ampliación democrática. Dichos valores construían un imaginario poderoso para reafirmar un proyecto de país que la dirigencia política e intelectual en Argentina impulsaba desde el siglo XIX. Así pues, a la épica de los "bravos triunfadores del espacio" que encumbró a Bradley y Zuloaga como héroes populares, se le sumaron un conjunto de cualidades que, articulados con un relato sobre la nación, su pasado heroico y su brillante porvenir, buscaban posicionar a Argentina en el concierto de naciones desarrolladas. En ese proceso cobró valor la referencia a la gesta sanmartiniana, la cual había forjado las condiciones para el surgimiento de ese nuevo país, amén de las referencias más explícitas que vinculaban un cruce cordillerano con el otro.

La conquista del vuelo mecánico

El cruce de Bradley y Zuloaga, el primero en absoluto logrado por aire, no agotó, sin embargo, el repertorio de primeras veces que aún se podían conquistar en el terreno de los vuelos sobre el macizo andino. En los años siguientes se sucedieron numerosos intentos, algunos exitosos y otros frustrados, por realizar el primer cruce en aeroplano, el primero ida y vuelta, y así, sucesivas empresas que sumaban peldaños y dificultades que coronasen nuevas proezas y sus respectivos héroes. Aunque ninguna de estas travesías logró conmover al mismo nivel que lo hicieran Bradley y Zuloaga, fueron seguidos con atención por la prensa y el público argentino, alimentando una lógica de superación de récords muy vigente en la época. Como destaca Guillermo Giucci "todo récord es un estímulo para la superación" al mismo tiempo que: "Como únicamente la prioridad asegura el prestigio individual y nacional, estamos también ante una disputa simbólica que obliga a acelerar la realización del raid"⁵⁷.

Dicha carrera, por momentos vertiginosa, era seguida de cerca por la prensa dado que "los vuelos de los primeros aeroplanos y también las experiencias de la cada vez más perfeccionada aerostación... daban la medida del progreso moderno y capturaban el asombro de los lectores"⁵⁸. Es así que, en los años siguientes al cruce inaugural de 1916, la prensa masiva argentina informó con entusiasmo sobre las

⁵⁷ Giucci, "Internacionalismo y nacionalismo", 2006, 116.

⁵⁸ Ortemberg, "La aviación en Buenos Aires", 2021, 212.

novedades de distintas travesías que ratificaban y profundizaban el imaginario ligado al primer cruce.

En los dos años siguientes, los nuevos intentos buscaron también ligarse al pasado heroico del Ejército de los Andes. En 1917, al cumplirse los cien años del cruce del ejército liderado por San Martín, el teniente Pedro Zanni decidió intentar la travesía en aeroplano, sumándose a un conjunto de homenajes que incluyó el cruce a pie realizado por los exploradores de Don Bosco de Mendoza y la construcción de un monumento a los granaderos. En este caso, sin embargo, Zanni no tuvo éxito y la iniciativa apenas fue comentada por la prensa. Los intentos por reanudar la travesía, posteriores al primer vuelo fallido, merecieron columnas menores, donde, sin embargo, *La Prensa* destacó que: “hay aquí gran ansiedad por este vuelo de Zanni, y en un tren especial costado por los admiradores y amigos del piloto le fue remitido el material de repuesto que necesitaba, veinte latas de nafta y diez de aceite. Fueron también cinco mecánicos”⁵⁹.

Al año siguiente se reanudó el ímpetu por realizar la travesía en ocasión de cumplirse los cien años de la batalla de Maipú. Para dicha celebración, la Escuela Militar de Aviación había proyectado enviar tres aviones a Chile para participar del homenaje en el sitio de la batalla. El proyecto original era que estos aviones llegaran en vuelo cruzando la cordillera en distintos puntos, aunque nuevamente la iniciativa se vio frustrada. El teniente Luis Candelaria intentó tomar altura desde Uspallata, pero el motor de su aeroplano demostró no tener la suficiente potencia para lograrlo. Por su parte el teniente Parodi ni siquiera pudo acercarse a la cordillera dado que su avión sufrió desperfectos a mitad de camino entre Buenos Aires y Mendoza.

No obstante estos contratiempos, Candelaria optó por una segunda opción para convertirse en el primer piloto en lograr el cruce aéreo de la cordillera a motor. Sin dar a conocer sus intenciones se trasladó en dirección al sur hacia la localidad de Zapala de la provincia de Neuquén, donde el cruce implicaba sobrevolar cumbres significativamente más bajas que las que se alzaban a la altura de Uspallata.

Con sorpresa, el 16 de abril de 1918 *La Prensa* informó que: “El vuelo mecánico ha dominado por fin la cúspide andina”. La estrategia de Candelaria había sido exitosa para encumbrarse como el primero en realizar el cruce en aeroplano. Si bien

⁵⁹ *La Prensa*, 15 de febrero de 1917.

el paso por las cumbres bajas de la cordillera le quitaba espectacularidad y épica a la travesía, los diarios celebraron el acontecimiento y destacaron las dificultades que presentaban los fuertes vientos de oeste a este que tuvo que afrontar. Sobre el valor de la hazaña, *La Prensa* adujo:

“Durante la guerra europea la mecánica volátil ha progresado de modo extraordinario, y seguramente existen hoy aeroplanos de potencialidad suficiente para pasar los Andes. Pero hay que tener en cuenta que el teniente Candelaria ha realizado su empresa con un aparato antiguo y débil, en comparación de los que actualmente se elevan en cielos europeos.

Estas hazañas, aparte su mérito científico, tienen en todo el país la eficacia moral de constituir ejemplos de noble valor y de estimular en la juventud un concepto intrépido y varonil de la vida”⁶⁰.

La precariedad de los medios, entonces, realizaba el valor humano en desmedro de la técnica. De todos modos, la travesía fue vista como un logro de la ciencia, aunque también del afecto en tanto Candelaria “Ha llevado un mensaje espiritual a Chile, que es el del pueblo y del ejército. Cernido en las alturas para dominar esa parte de los Andes, ha trazado una nueva línea a la de Bradley y Zuloaga...”⁶¹. Esta apelación a la línea histórica entre Candelaria y Bradley-Zuloaga, se superponía a la genealogía de los avances científicos en el rubro. A su vez, el nuevo hito de la aeronáutica nacional se vería reforzado por la mención a importantes aviadores extranjeros que se habían tentado con la travesía pero no la consideraron posible en su momento como Roland Garros, Juan Domenjoz, Bartolomé Cattáneo y Marcos Paillete. Estas referencias fueron usados para enaltecer a Candelaria dado que: “A esta minoría heroica que mira impávida desde las nubes el propio sepulcro pertenece ya el esforzado teniente Candelaria al superar con su alada bizarría las cumbres andinas”⁶².

La gran conquista del cruce por Uspallata en vuelo a motor se lograría apenas unos meses después. En este caso la gloria correspondería a Dagoberto Godoy un chileno que se adjudicó el premio monetario que el gobierno había establecido

⁶⁰ *La Prensa*, 16 de abril de 1918.

⁶¹ *La Nación*, 16 de abril de 1918.

⁶² *La Prensa*, 16 de abril de 1918.

después del cruce Bradley-Zuloaga para estimular a los pilotos de dicho país. El 13 de diciembre *La Nación* informó que:

"Inesperadamente... un despacho telegráfico de Mendoza hizo saber ayer que un aviador chileno acaba de realizar la proeza por sobre la cordillera en sus picos más altos, uniendo en un solo vuelo las dos repúblicas, Chile y Argentina, en una parábola llena de simbolismo".

La deseada fraternidad entre ambos países sirvió para que la prensa argentina celebrara como propio un triunfo del país vecino. En ese sentido: "el hecho nos toca como si fuera también nuestro –así lo sentimos- de todos, porque al fin es un americano quien lo ha realizado"⁶³.

El diario *La Prensa* iría aún más lejos en el intento de apropiarse de la conquista al proclamar que:

*"El sacrificio del malogrado Jorge Newbery, en pos de una proeza que la fatalidad le arrebató, ha dado su fruto. Espíritus arrojados recogieron el temerario propósito que costó la vida a nuestro compatriota y ha sido un distinguido oficial chileno quien ha conseguido realizarlo. El arte de volar acaba de conquistar en la república hermana, un galardón de grande y legítimo valor"*⁶⁴.

La hazaña de Godoy mereció una cobertura amplia en la prensa, y los agasajos y homenajes también fueron elogiados por *La Prensa* y *La Nación*. En ese sentido el vuelo fue asociado a los mismos valores y elementos que se habían vinculado a las experiencias previas: la fraternidad entre países vecinos, el heroísmo y el coraje del piloto, el interés por los detalles técnicos y la medida que daba de progreso moderno, con todo lo que ello prometía para el futuro. Si la reivindicación nacional no era posible, por tratarse de un piloto chileno, ello no impediría que la hazaña se celebrara en Argentina, dado que en definitiva: "El misterio de la travesía de los Andes en su mayor impenetrabilidad ha sido revelado"⁶⁵.

Poco después, otro piloto chileno marcaría el siguiente hito en el derrotero de los vuelos cordilleranos al efectuar el primer vuelo ida y vuelta. Sin contar con permiso

⁶³ *La Nación*, 13 de diciembre de 1918.

⁶⁴ *La Prensa*, 13 de diciembre de 1918.

⁶⁵ *La Nación*, 13 de diciembre de 1918.

gubernamental y sin realizar los preparativos correspondientes a semejante travesía, el teniente Armando Cortínez despegó de Santiago de Chile con destino a Mendoza el 5 de abril de 1919 sin siquiera la guía de un compás, y voló de regreso el 16 de abril en lo que sería el primer vuelo en dirección este-oeste por las altas cumbres entre Argentina y Chile. La elección de la fecha de partida correspondía a un nuevo aniversario de la batalla de Maipú y el éxito le valió el indulto del castigo que le hubiera correspondido por las condiciones en las que efectuó la travesía. La hazaña generó menos entusiasmo en la prensa argentina que la de Godoy, aunque fue celebrada por motivos similares:

“Es verdad que las conquistas del vuelo mecánico, sucedidas en forma rapidísima en la guerra, demuestran que las alturas pertenecen definitivamente a los pilotos de las naves aéreas, pero ha de ser siempre un motivo de orgullo para las naciones americanas comprobar que en sus escuelas militares y civiles la sola emulación pacífica ha contribuido eficientemente a ese progreso por la acción fecunda, inteligente y valerosa de sus pilotos.

Forman ya una larga legión los esforzados: encabezada por Newbery y seguida por Bradley y Zuloaga, Candelaria y Sánchez, fue ayer ampliada con un nuevo mérito: el del esfuerzo realizado por el teniente Armando Cortínez, que en un solo vuelo cruzó de Chile a la Argentina”⁶⁶.

La emulación pacífica sería entonces la forma de integrar a los pilotos de la región en la genealogía de progresos de la aviación a nivel mundial. El hecho de que los últimos dos mojones importantes en esa empresa los hubiesen logrado pilotos chilenos llevaría al elogio de la escuela de aviación chilena, que en los últimos años había recibido donaciones de aviones de Inglaterra y había invertido también en otros aeroplanos más modernos que los que tenían previo a los avances producidos durante la guerra. A diferencia de lo que sucedió con Godoy, el reverso de los elogios a la aviación chilena lo conformaría la crítica a la desidia que mostraba el gobierno argentino con respecto al progreso aeronáutico. En ese sentido se podía leer en *La Prensa*:

⁶⁶ *La Nación*, 6 de abril de 1919.

“En nuestro país, no obstante haber sido los primeros en instalar escuela de volación militar, hemos quedado rezagados en lo que se refiere a los elementos indispensables para el vuelo mecánico, por la marcada indiferencia de los poderes públicos”⁶⁷.

Las críticas de la prensa no impidieron que, nuevamente, quedara en manos de un extranjero el siguiente galardón que ofrecerían los vuelos sobre la cordillera, aunque en esta ocasión se trató de un *raid* que unió la costa del Río de La Plata con la costa del océano pacífico. El aviador italiano Antonio Locatelli, integrante de la misión italiana de aviación en Argentina, se propuso dicho objetivo y unió las ciudades de Buenos Aires y Santiago de Chile, con escalas intermedias en Mendoza y Valparaíso. Si el hecho de atravesar el continente de este a oeste significaba ya por sí misma una proeza digna de elogio y admiración, el vuelo de regreso marcó un hito de enorme trascendencia al realizar el tramo Santiago-Buenos Aires sin escalas.

La dimensión de la proeza, y la popularidad que Locatelli ya había conquistado por exhibiciones previas en Buenos Aires explican un entusiasmo mayor que el suscitado en los casos previos. Páginas enteras, fotografías de gran tamaño, croquis del derrotero de la travesía con el motivo de señalar que:

“Al teniente Antonio Locatelli corresponde el honor de haber realizado la más señalada proeza que registran los anales de la volación sudamericana. La etapa aérea desde Santiago de Chile hasta la escuela de El Palomar es una hazaña que, legítimamente, anota el nombre de su autor entre la nómina de los más famosos pilotos del mundo entero. Porque si el cruce de la cordillera andina en aeroplano constituye por sí solo una arrojada y brillantísima proeza, su mérito aumenta cuando ello se prolonga en un “raid” de mil quinientos kilómetros de distancia cubiertos en un solo vuelo”⁶⁸.

Si bien la hazaña de Locatelli servía para comprobar, una vez más, “el asombroso progreso alcanzado por el vuelo mecánico”, el culto a la figura del aviador, su espíritu temerario y el coraje demostrado ocuparían un rol central en las narrativas dado que: “Enorme distancia, colosal altura, violentas ráfagas que se

⁶⁷ *La Prensa*, 6 de abril de 1919.

⁶⁸ *La Prensa*, 8 de abril de 1919.

arremolinan furiosas sobre los nevados picos de la cordillera, todo ha sido vencido por el bravo aventurero del espacio"⁶⁹.

El "titánico esfuerzo" realizado por Locatelli fue saludado por unas siete mil personas que se acercaron al aeropuerto de El Palomar para verlo aterrizar. Sin embargo, consciente del interés que generaba su llegada, el aviador italiano planeó por encima de la pista y luego viró en dirección al centro de Buenos Aires para exhibir su logro ante la gente que transitaba las calles de la ciudad. Esta demostración solo logró aumentar la expectativa en torno a su persona y magnificó la recepción que se le tributara, tanto en la pista de aterrizaje como en su llegada al centro de la ciudad, algunas horas más tarde. Además, Locatelli fue recibido en la redacción de los principales diarios e invitado a distintos agasajos donde se reunieron importantes figuras del gobierno, el ejército, la aviación y las entidades deportivas.

La sucesión de nuevos récords de vuelo sobre las altas cumbres de los Andes que hemos abordado hasta aquí mantenía aun, para este momento, una cuenta pendiente: el vuelo ida y vuelta sin realizar descensos durante el *raid*. Para beneplácito de la prensa local y del público esto lo lograría al año siguiente un piloto de la escuela militar de aviación argentina. Por primera vez ocupando un lugar en la tapa, *La Nación* informó el 10 de marzo de 1920 sobre la "Destacada hazaña de la aviación mundial" ofreciendo su tributo al "Nuevo héroe de la travesía de los Andes", el capitán Antonio Parodi.

El hecho de que tan impactante hazaña quedara en manos de un piloto argentino, sobre todo después de que tantos récords fuesen logrados por pilotos extranjeros, potenció el entusiasmo que mostraron los diarios y se combinó con una mayor efervescencia en las manifestaciones públicas. La proeza permitía volver a situar a la Argentina entre los países capaces de realizar aportes al progreso aeronáutico en tanto, como señalaba *La Prensa*:

"El capitán Antonio Parodi realizó ayer la más señalada proeza que registran los anales de la volación sudamericana, al atravesar por dos veces en un solo vuelo, la cúspide andina.

⁶⁹ *La Prensa*, 8 de abril de 1919.

La etapa aérea desde Mendoza a Santiago de Chile y regreso a Mendoza sin descenso constituye una hazaña que ha de llevar al espíritu del pueblo la convicción de que nuestros pilotos militares, cuando disponen de medios, son tan hábiles y eficientes como los más afamados del mundo entero"⁷⁰.

A su vez, los diarios aprovecharían a destacar las dificultades del cruce cordillerano, el cual por su altura y por los fuertes vientos que dominan la zona, era incomparable con otros vuelos similares realizados en Europa. En ese sentido: "Como vuelo sobre montañas, no tiene el realizado ayer, igual en la historia de la aviación mundial"⁷¹.

La magnitud de la proeza permitiría, al igual que lo sucedido con Bradley y Zuloaga, insistir con los valores que dichos acontecimientos transmitían al conjunto de la población. Al respecto, en la destacada actuación de Parodi debía encontrarse:

*"(...) una gran lección de cordura. No bastan los gestos generosos hasta el sacrificio que impone unánimes admiraciones: tan bellas explosiones de la voluntad para que sean eficientes han de ser encerradas, en la cultura en la disciplina, como la fuerza de una corriente en la turbina. No solo se ha vencido, sino que se ha vencido científicamente...Quedan igualmente satisfechas las exigencias del método, los sentimientos de patriotismo..."*⁷².

De esta manera, lo que el héroe tenía de ejemplar debía orientarse -más allá de la valentía o su arrojo- hacia aquellas características a tono con un imaginario moderno: la cordura, la cultura de la disciplina y el método científico entre otros. Articulados estos valores con el ideal patriótico dan cuenta de lo que para muchos eran las exigencias del momento si lo que se buscaba era construir una nación moderna y civilizada. De ahí que la popularidad y el genuino interés que despertaran estas hazañas en un arco variado de actores de la sociedad, alentó a insistir con lo que aquellas tenían de "gran lección".

No obstante la gran cantidad de marcas superadas en lo referido a vuelos sobre la cordillera -desde aquellas primeras tentativas de Newbery en 1914 hasta la doble travesía de Parodi-, quedaba todavía por intentarse el primer cruce de

⁷⁰ *La Prensa*, 10 de marzo de 1920.

⁷¹ *La Nación*, 10 de marzo de 1920.

⁷² *La Nación*, 10 de marzo de 1920.

un avión pilotado por una mujer en lo que hasta el momento era un terreno abrumadoramente dominado por hombres. Dicho récord fue conquistado al año siguiente por la aviadora francesa Adrienne Bolland, quien el 1 de abril de 1921 unió las ciudades de Mendoza y Santiago de Chile en un biplano que por su menor potencia había sido considerado inadecuado para semejante travesía por los expertos locales.

El hecho de que una mujer fuese responsable de realizar una proeza tantas veces catalogada de "varonil" llevó al diario *La Prensa* a declarar que:

*"Si el cruce de los Andes lo hemos considerado siempre como una hazaña brillantísima y de arrojo para espíritus fuertes y varoniles, porque el que la intenta debe arrostrar grandes peligros, en el caso presente, la figura de una joven, volando sobre los nevados picos en una anticuada máquina que impulsa débil motor, y que azotan violentas ráfagas, cobra perfiles casi épicos"*⁷³.

La hazaña, que por las características del aeroplano, solo podía equipararse en dificultad y mérito a la del aviador italiano Locatelli, servía para demostrar que "no solo progresa la volación en lo que refiere a la construcción de aeroplanos, sino que además progresan los pilotos" dado que Bolland había superado la cordillera con un motor de 80 caballos de fuerza, cuando anteriores pruebas se habían hecho con motores de 120.

El indudable mérito que tenía el vuelo de Bolland más que desafiar estereotipos contruidos en torno a la masculinidad y femineidad, fue catalogado como excepcional, y su figura se hizo merecedora de elogios y atributos vinculados a lo masculino. En ese sentido la revista semanal *La Nota*, si bien celebraba su personalidad al sostener que: "La señorita Bolland como todos los héroes, parece destinada en su vida a desmentir con sus hechos los avisos de prudencia y la sensatez", en el repaso de la vida de la joven aviadora insistió sobre ambos conceptos, excepcionalidad y masculinidad, al declarar que: "partió de su casa e inició la carrera como cualquier varón" y también que "es, sin duda alguna, Adriana (sic) Bolland una mujer de temple como no se ven a menudo en el curso de los años"⁷⁴.

⁷³ *La Prensa*, 2 de abril de 1921

⁷⁴ *La Nota. Revista Semanal*, 8 de abril de 1921.

Dicha excepcionalidad se reprodujo también en las palabras del presidente chileno Jorge Alessandri, quien, al entregarle la medalla al mérito, sostuvo que “probablemente sería una de las pocas mujeres agraciadas con esa medalla de recompensa”⁷⁵. Así pues, el elogio y el entusiasmo suscitados por la joven aviadora francesa no alcanzaron a desafiar los valores centrales con los que se asociaban dichas gestas del progreso, la ciencia y el coraje. No obstante, esto no fue en desmedro de su popularidad como lo atestigua la multitud que se reunía para observarla realizar acrobacias aéreas en el emblemático club del barrio de Palermo *La Sportiva*⁷⁶.

El vuelo de Bolland fue el último de un ciclo que marcó la definitiva conquista de las altas cumbres cordilleranas por parte del vuelo mecánico. En los años siguientes el tráfico aéreo entre Argentina y Chile no hizo más que incrementarse año a año, siguiendo, sobre todo, el impulso de la actividad comercial. De ese modo, la etapa heroica de los vuelos cordilleranos dejó asentadas las condiciones para que creciera el transporte vinculado, en primera instancia, al correo y los pasajeros. Si bien esto significó que los vuelos crecieran en frecuencia, a diferencia de lo que sucedía con los vuelos analizados en este trabajo, a partir de 1921, como dijo Elsbeth Freudenthal, “ya no era noticia que se hubiese conquistado el cruce aéreo por Uspallata”⁷⁷.

Conclusiones

En tiempos en que el transporte aéreo se convirtió en el símbolo de modernidad por excelencia, la conquista de las altas cumbres de los Andes se erigió como una proeza codiciada por importantes aeronautas a nivel mundial y también por los gobiernos argentinos y chilenos que deseaban participar del “impulso cinético” liderado por las naciones más desarrolladas. Lejos de resolverse en una sola prueba, la carrera por asegurar el prestigio que otorgaba la obtención del récord se resolvió en un muestrario diverso de primeras veces que daban cuenta del progreso aeronáutico de la región.

⁷⁵ *La Prensa*, 3 de abril de 1921.

⁷⁶ *El Hogar*, 11 de marzo de 1921.

⁷⁷ Freudenthal, “Conquerors of Uspallata Pass”, 1952, 28.

Además del interés que esto suscitaba en sus protagonistas directos y en diferentes personalidades ligadas a la política y la economía nacional, lo cierto es que el conjunto de la población participó del entusiasmo -principalmente por intermedio de los periódicos de tirada masiva- encumbrando héroes que desafiaban los límites de lo posible y auguraban tiempos de progreso y armonía para el conjunto de la humanidad.

En una época signada por la disputa entre naciones -cubriendo un espectro que podía abarcar desde lo bélico hasta lo deportivo-, dichas proezas conllevaron un alto valor patriótico para sus contemporáneos. Los periódicos argentinos de tirada masiva resaltaron esta cuestión ya desde la infortunada muerte de Jorge Newbery al insistir, en las semblanzas publicadas, sobre el hondo significado patrio que tenía la empresa aeronáutica del gran ídolo argentino.

En este sentido, la gesta de Bradley y Zuloaga marcó un hito difícil de superar dada la dificultad de la prueba, la significación histórica del centenario de la Declaración de la Independencia, y por ser la primera vez que los picos de la cordillera fueron observados desde las alturas. Aunque la travesía no apeló a los medios más modernos, el entusiasmo desplegado en las calles, los periódicos y las celebraciones oficiales pareció alumbrar un momento de mayor optimismo sobre el aporte que podía hacer la Argentina al progreso científico y civilizatorio que se asociaba a la aeronáutica. Frente a lo que era visto como la decadencia del "viejo continente", la gesta de Bradley y Zuloaga habilitó, por un fugaz momento, la ilusión de sobrepasar el lugar periférico que la Argentina habría de tener en el concierto de naciones modernas.

A su vez, la asociación con la figura de San Martín reafirmaba un relato sobre la construcción de la nacionalidad decisivo para la tan mentada "nacionalización de las masas" al mismo tiempo que diferentes historiadores argentinos se habían lanzado a disputar la preeminencia continental de San Martín sobre la de otras figuras del proceso independentista, especialmente Simón Bolívar⁷⁸.

⁷⁸ Amorebieta y Vera, María Laura, "Sin Maipú no hubiéramos cantado a Ayacucho: usos y representaciones de San Martín en tiempos de consolidación del panteón nacional (1878 – 1930)", *Estudios del Ishir*, vol. 12, nº 33, 2022, 1-24. A su vez, sobre la disputa diplomática en torno a ambas figuras puede consultarse Ortemberg, "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), V. 72, n. 1, Sevilla, 2015, 321- 350.

Las siguientes travesías aminoraron dicha expectativa sobre el potencial argentino. Los avances producidos en la aviación a raíz de la Primera Guerra Mundial y el hecho de que muchos de los logros por venir correspondieron a aviadores chilenos o europeos mostraron que, en todo caso, el aporte nacional podía correr por carriles secundarios, o basarse en la “emulación pacífica” de los aviadores criollos que demostraban su pericia con máquinas menos potentes que las que piloteaban en el viejo continente.

Por fuera de la divergencia de sentidos o grados de efervescencia en torno a las travesías cordilleranas analizadas en este trabajo, en mayor o menor medida, todos sus protagonistas fueron encumbrados con el mote de héroes. Este apelativo permite volver sobre la premisa de Max Jones -considerar a los héroes como “sitios donde encontrar evidencia de creencias culturales, prácticas sociales, estructuras políticas y sistemas económicos del pasado”- para rastrear cuáles eran los valores e imaginarios asociados a dichas hazañas y por qué se alzaron con una popularidad tan extendida durante este período⁷⁹.

Sobre esto es posible señalar que a “los bravos conquistadores del espacio” se los caracterizó como espíritus temerarios y abnegados, de carácter intrépido y varonil -el vuelo de Bolland no pareciera haber hecho mella en esta caracterización- cuya lección para el conjunto de la población debía orientarse, sobre todas las cosas, hacia el lado de la cordura, la disciplina y el método científico. En esta yuxtaposición también es posible advertir un diálogo entre tradición y modernidad dado que, si bien las virtudes aleccionadoras estaban a tono con el imaginario moderno y civilizado, sin el riesgo, la aventura y el coraje demostrado, dudosamente estos personajes hubiesen suscitado el mismo entusiasmo.

Así pues, dichos valores *modernos* se erigieron como los requisitos indispensables para la conquista definitiva de la ciencia sobre la naturaleza y tuvieron un carácter ejemplar -a pesar de la excepcionalidad de estas figuras- sobre el comportamiento que se esperaba del conjunto de la población. La prensa masiva difundió estos imaginarios al actuar como caja de resonancia de los sentidos circulantes, pero también como productora de narrativas que, aparte de subrayar lo

⁷⁹ Jones, Max, “What should historian do with heroes? Reflections on Nineteenth- and Twentieth-Century Britain”, *History Compass*, vol. 5, nº2, 2007, 440. Traducción propia.

ejemplar de estas proezas, contribuyó a la espectacularización de los vuelos y a la celebridad de sus protagonistas.

Si estos héroes conllevaban la promesa de un futuro signado por el progreso queda por responder la pregunta vinculada a la apelación constante a la tradición patria, sobre todo en los primeros vuelos. ¿Por qué se produjo con tanta intensidad este cruce entre modernidad y tradición? ¿Por qué la mirada sobre el futuro hundió con tanto énfasis sus raíces en el pasado?

En primer lugar, podría ofrecerse una respuesta de índole teórica. El pasado pareciera en este caso constituir el reservorio de sentidos y experiencias disponibles a la hora de conceptualizar el presente y vislumbrar el futuro. Como señalara en un texto ya clásico José Luis Romero al preguntarse si el pasado podía responder sobre el futuro: "en todo caso no existe otra respuesta posible" y por ello, "al pasado apelaron todos los visionarios: los profetas, los utopistas..."⁸⁰. La pregunta por la tradición de una comunidad, que Romero ligaba directamente a la pregunta por la identidad, constituiría el único camino para conformar un marco desde el cual imaginar el futuro⁸¹.

En segundo lugar, corriendo el eje a un plano más empírico, se podría aventurar que dicha asociación entre los vuelos cordilleranos y la gesta independentista sobrepasó el vínculo más evidente del recorrido geográfico, para avanzar sobre una metáfora ligada a la formación de la nación. Si, por un lado, se buscó enaltecer el cruce aéreo, apelando a la gesta más formidable de la historia patria, por el otro, la consideración de que se estaba emulando a los grandes próceres parecía acercar una y otra gesta en importancia. La asociación directa con uno de los hitos fundacionales de la nación podría indicar que la patria todavía se concebía en proceso de construcción, sobre todo en lo que remitía a la posibilidad de pertenecer al mundo moderno y civilizado que auspiciaba el avance de la aeronáutica y anhelaba largamente la dirigencia argentina.

Fecha de recepción: 07/07/2023

Aceptado para publicación: 21/02/2024

⁸⁰ Romero, José Luis, *La vida histórica*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2008, 23

⁸¹ Sobre esta faceta de la empresa historiográfica de Romero, puede consultarse Amorebieta y Vera, María Laura, "Identidad, tradición y usos del pasado en la obra de José Luis Romero", en *Temas y conceptos en JLR*, 2022.

Referencias bibliográficas:

- Amorebieta y Vera, María Laura, “Sin Maipú no hubiéramos cantado a Ayacucho: usos y representaciones de San Martín en tiempos de consolidación del panteón nacional (1878-1930)”, en *Estudios del Ishir*, vol. 12, n° 33, 2022, 1-24. <https://doi.org/10.35305/eishir.v12i33.1330>
- Amorebieta y Vera, María Laura, “Identidad, tradición y usos del pasado en la obra de José Luis Romero”, en *Temas y conceptos en JLR*, 2022, disponible en: <https://jllromero.com.ar/autor/maria-laura-amorebieta-y-vera/>
- Barczewski, Stephanie, “Two weeks in the Spring of 1912: Captain Scott at the crossroads of tradition and modernity”, *Endeavour* Vol. 35, No. 4, 2011, 137-141. <https://doi.org/10.1016/j.endeavour.2011.11.002>
- Berman, Marshall. “Brindis por la modernidad”, en Casullo, Nicolás (comp.), *El debate modernidad-posmodernidad*, Buenos Aires, Retórica, 2004, 87-106.
- Bertoni, Lilia, “1910 y la emergencia de otra nación”, en *Debates de Mayo. Nación, cultura y política*, Buenos Aires, Gedisa Editorial, 2005, 195-202.
- Bertoni, Lilia, “Héroes, estatuas y fiestas patrias”, *Patriotas, cosmopolitas y nacionalistas. La construcción de la nacionalidad argentina a fines del siglo XIX*, Buenos Aires, FCE, 2007, 79-120.
- Brunk, Samuel and Ben Fallaw, *Heroes and Hero Cults in Latin American*, Austin, University of Texas Press, 2006.
- Caimari, Lila, “El mundo al instante. Noticias y temporalidades en la era del cable submarino (1860-1900)”, *Redes*, vol. 21, n° 40, 2015, 125-146.
- Degiovanni, Fernando, *Los textos de la patria: nacionalismo, políticas culturales y canon en Argentina*. Buenos Aires: Beatriz Viterbo Editora, 2007.
- Devoto, Fernando, “Imágenes del Centenario de 1910: nacionalismo y república”, en *Debates de Mayo. Nación, cultura y política*, Buenos Aires, Gedisa Editorial, 2005, 169-194.
- Freudenthal, Elsbeth, “Conquerors of Uspallata Pass. A Contribution to the History of Aviation in the Americas”, *The Americas*, Vol. 9, No. 1, 1952, 17-28. <https://doi.org/10.2307/977856>
- Giucci, Guillermo, “Internacionalismo y nacionalismo: el aeroplano”, *Mester*, Vol XXXV, 2006, 111-127. <https://doi.org/10.5070/M3351014646>
- Guiamet, Javier, “Exploradores y recordmans en *La Vanguardia*. El socialismo argentino y las narrativas de épica y progreso en la cultura de masas (1912-1943)”, *Anuario del Centro de Estudios Históricos “Prof. Carlos S. A. Segreti” Córdoba (Argentina)*, año 21, n° 21 (1), 2021, 25-49.

- Jones, Max, "What should historian do with heroes? Reflections on Nineteenth and Twentieth Century Britain", *History Compass*, vol. 5, nº2, 2007, 439-454. <https://doi.org/10.1111/j.1478-0542.2007.00390.x>
- Kennedy, Dave, "British Exploration in the Nineteenth Century: A Historiographical Survey", *History Compass*, n 5/6, 2007, 1879–1900. <https://doi.org/10.1111/j.1478-0542.2007.00480.x>
- Larra, Raúl, *Jorge Newbery. El conquistador del espacio*, Buenos Aires, Editorial Futuro, 1960.
- Montaldo, Graciela, *Museo del consumo. Archivos de la cultura de masas en Argentina*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2016.
- Ortemberg, "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)*, V. 72, n. 1, Sevilla, 2015, 321-350.
- Ortemberg, Pablo, "El Centenario de la Independencia de 1916; tradiciones patrióticas, prácticas modernas e imágenes de progreso en el espejo de 1910", *Polhis*, nº 18, 2016, 103-143.
- Ortemberg, Pablo, "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, julio-diciembre 2020, 172-198.
- Ortemberg, Pablo, "La aviación en Buenos Aires y el fenómeno noticioso global (1908-1910)", *Prismas*, Revista de historia intelectual, Nº 25, 2021, 209-218.
- Ortemberg, Pablo, "Los cruces aéreos internacionales a principios del siglo XX: nuevas experiencias de alteridad (1909-1921)", *Notes de recherche américanistes*, nº 4, 2023, 1-45. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2015.1.12>
- Prieto, Adolfo, *El discurso criollista en la formación de la Argentina moderna*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2006.
- Romero, José Luis, *La vida histórica*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores, 2008.
- Sarlo, Beatriz, *Una modernidad periférica: Buenos Aires 1920 y 1930*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1988.
- Sarlo, Beatriz, *La imaginación técnica. Sueños modernos de la cultura argentina*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión, 1992.
- Scharagrodsky, Pablo, "Prensa, deporte, aviación y muerte: el caso del "primer sportsman" argentino", *Recorde*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, 2022, 1-32.
- Sullivan De Oliveira, Patrick, "Transforming a Brazilian Aeronaut into a French Hero: Celebrity, Spectacle, and Technological Cosmopolitanism in the Turn of the Century Atlantic", *Past and Present*, nº 254, 2021, 235-275.

Terán, Oscar, “El pensamiento finisecular (1880-1916)”, en Lobato, M (comp.), *Nueva Historia Argentina, tomo V, El progreso, la modernización y sus límites. 1880-1916*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 2000, 327-365

Walter, Richard, *Politics and urban growth in Buenos Aires: 1910-1942*, Cambridge University Press, 1994.