

Internacionalismo y nacionalismo: el aeroplano

Guillermo Giucci

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

A partir de la Revolución Industrial, y acompañando la expansión del capitalismo, se multiplican las referencias textuales que señalan la cambiante relación con el ambiente técnico. Marx y Engels son los profetas de la circulación global de los objetos a mediados del siglo XIX. Décadas después, diversos viajeros ya se refieren a la circulación de los productos en términos de objetos “fuera de lugar”: a Lafcadio Hearn le disgusta la presencia de una máquina de música occidental en Japón, mientras el aviador alemán Günther Pluschow se sorprende con una antigua lira europea en manos de un indio desnudo de la Tierra del Fuego.

Cada vez resultaba más improbable el descubrimiento de grupos humanos aislados del proceso de occidentalización. El “mundo perdido” que el antropólogo Claude Lévi-Strauss descubrió entre los indios Nambiquara del interior de Brasil y narró en *Tristes trópicos*, estaba constituido por minúsculos grupos semi-nómades que vivían en la indigencia (271). Desnudos, sin canoas ni hamacas, el problema central de la vida nambiquara era el alimento. Comenzaban sin embargo los aborígenes a recibir artefactos indicativos de procesos de transculturación. No sólo Lévi-Strauss era consciente de que el éxito de la expedición etnográfica dependía en parte de los regalos y del intercambio de mercaderías, sino que con anterioridad la Comisión Rondon les había proporcionado hachas de piedras y machetes de metal (además de las enfermedades del hombre blanco). Estos “mundos perdidos,” que a Lévi-Strauss aún le sugería la “expresión más conmovedora y más verídica de la ternura humana” (317), estaban en vertiginosa desaparición.

Del barco al tren, automóvil y avión, la internacionalización de los transportes e intereses mercantiles propició variadas respuestas regionales y nacionales. Dado que la evolución de los transportes

aparecía como el propio progreso de la humanidad, las naciones no debían quedar desvinculadas de tal evolución. Ningún objeto mecánico generó tanta discusión sobre el binomio nacionalismo-internacionalismo, en la primera mitad del siglo XX, como el aeroplano (en la segunda mitad del siglo, lo será la computadora). La conquista del aire, antiguo sueño humano, se tornaba una realidad con la aparición de una máquina de volar más pesada que el aire, con capacidad de autopropulsión y posible de ser controlada por un piloto. Significaba el fin de la dependencia terrestre y del reinado oceánico. “Que los océanos, los mares del mundo, son los soportes de los asuntos globales y, con ello, los medios naturales de los flujos sin límites de capital: ese es el mensaje de todos los mensajes en la era entre Colón, el héroe del medio marítimo, y Lindbergh, el pionero de la era del medio aéreo,” escribe el filósofo Peter Sloterdijk (735). En efecto, el aeroplano y la conquista del aire eran las grandes promesas del nuevo siglo, que pronto celebraría ruidosamente a sus héroes aéreos.

El aeronauta Alberto Santos-Dumont fue inicialmente un defensor apasionado del internacionalismo del aeroplano. Cuando en 1918 se publicó *O que eu vi. O que nós veremos*, la aviación había pasado su “fase heroica.” La Primera Guerra Mundial intensificó su desarrollo, y la aviación se reveló potencialmente eficaz como arma de guerra tanto ofensiva como defensiva. Santos-Dumont reconoce que los conflictos bélicos contribuyen a perfeccionar la tecnología aérea. Mejoran los aparatos, que aumentan en dimensiones y algunos son hechos de acero. Evolucionan también los motores, si bien el evento más significativo es el desarrollo de los cañones para aeroplanos. Los nuevos cañones se convierten en armas mortíferas que lanzan proyectiles de alturas inaccesibles al enemigo. Con ello la aviación revoluciona el arte de la guerra y decreta la extinción de la caballería.

La guerra comenzaba a ser para Santos-Dumont una mancha en su imagen idealizada de la comunicación planetaria. En 1918 se fabrican aparatos que pueden transportar 30 pasajeros, capaces de viajar en el aire durante horas, de recorrer más de mil kilómetros sin tocar en tierra, movidos por motores de más de mil caballos de fuerza. Santos-Dumont se enorgullece que un aeroplano alcance la altura de 26,200 pies y se mantenga en el aire durante 24 horas y 12 minutos. Es el instrumento privilegiado de la movilidad:

Por meio do aeroplano, estamos hoje habilitados a viajar com velocidade superior a 130 milhas por hora. Para fins comerciais e comunicações internacionais, tanto as estradas de ferro como os automóveis chegaram a um ponto em que a sua utilidade termina. Montanhas, florestas, rios e mares entravam o seu progresso. Mas o ar fornece um caminho livre e rápido para o aeroplano; para ele não há empecilhos. A atmosfera é o nosso oceano e temos portos em toda a parte! (56)

Está convencido que los obstáculos temporales y espaciales serán eliminados y anticipa que las ciudades “exiliadas” en América del Sur entrarán en contacto directo con el mundo:

Anulados o tempo e a distância, as relações comerciais, por tanto tempo retardadas, se desenvolverão espontaneamente. Teremos facilidades para as comunicações rápidas. Chegaremos a um contacto mais íntimo. Seremos mais fortes, nos nossos laços de compreensão e amizade. Tudo isso, Srs., será realizado pelo aeroplano. (50)

Hay en Santos-Dumont un poderoso aunque ingenuo canto al internacionalismo. Sus previsiones fueron acertadas: pronto habrá líneas aéreas funcionando entre las ciudades de Estados Unidos y América del Sur. El aeroplano estaba de hecho destinado a figurar como uno de los factores más importantes en el desarrollo del comercio y en la aproximación de las naciones. Pero quien se suicidaría años después en Brasil, ahorcándose con dos corbatas amarradas al caño de la ducha, posiblemente presagiaba que el avión también estaba a camino de tornarse el arma más mortífera de la historia humana.

En 1927, la persona más famosa del mundo es un aviador, el norteamericano Charles Lindbergh. Miguel Ángel Asturias vivía en la capital francesa cuando llegó el joven piloto y escribió la crónica “De Nueva York a París a golpe de ala,” en la cual certifica que los versos de los poetas épicos se hacían realidad, “de los poetas que nos hablaban de rayos luminosos desprendidos del celeste emporio para alumbrar la ruta de los héroes, de los vencedores, de los grandes por sus acciones” (Asturias 186).

Para muchos, el vuelo transatlántico de Lindbergh anuncia otra vez el fin de las fronteras y la desaparición de las naciones. El poeta chileno Vicente Huidobro redacta "Canto a Lindbergh," donde alaba al "domador de horizontes y destinos, / pionero de rutas nuevas." (19-20), y señala que

Las olas se levantan para verte pasar, y te deslizas
a lo lejos, como la luz cuando rompe el alba.
Las montañas se acercan y giran,
las naciones se alejan en filas, camino del ayer. (5-8)

Al mismo tiempo, la tecnología de los transportes alimenta una disputa de carácter nacionalista. Examinaré a continuación ejemplos iberoamericanos.

IBEROAMÉRICA Y LA MÁQUINA DE VOLAR

Las historias de la aviación suelen presentar los ejemplos más visibles del éxito. En tales historias, los nombres tienden a ser de aviadores norteamericanos y europeos. No de todos los países europeos: especialmente Francia, Alemania, Inglaterra e Italia. Pero la aviación es un fenómeno internacional, y hasta países con escaso desarrollo tecnológico se empeñan por el reconocimiento de sus méritos o por poseer una escuadra propia. Fascinante es el caso de Iberoamérica, donde un reducido grupo de españoles, portugueses y latinoamericanos realiza un esfuerzo notorio para participar de la modernización del transporte. El desplazamiento aéreo es el futuro del mundo, y no se puede ser moderno sin participar del impulso cinético.

Después de la Primera Guerra Mundial, las energías militarizadas están libres para proseguir el impulso aéreo como avance civilizador. Por ello la aviación militar se constituyó en el instrumento privilegiado de unificación del globo terráqueo. Primero será el contacto de las naciones de historia imperial con sus antiguas colonias, luego la transformación del mundo en un espacio a ser atravesado en su totalidad. La modernidad cinética sintetiza su fuerza avasalladora desplegando el mapamundi y examinando la posibilidad de *raids*. El objetivo de la unificación del planeta significa que ni siquiera las persistentes tragedias son capaces de detener el avance aéreo. Es la época en que, por etapas, se une Francia y Dakar; Londres y Australia; Roma y Tokio; se cruza el Atlántico Norte. En 1924 la aviación norteamericana da

la vuelta al mundo y pocos años después el dirigible gigante *Graff Zeppelin* repite la hazaña.

A fines del siglo XV, dos poderes imperiales, Portugal y España, se habían dividido el mundo en el Tratado de Tordesillas. Pero no figuraban entre los países más modernos cuando, el 30 de marzo de 1922, dos miembros de la Armada de Portugal, el Capitán de Fragata Artur de Sacadura Cabral (piloto) y el Contra-Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho (navegador), iniciaron la primera travesía aérea del Atlántico Sur en el *Lusitania*, un hidroavión Fairey 3 D, equipado con un motor Rolls Royce de 350 HP. Pretendían unir, por etapas, Lisboa y Río de Janeiro. En el relatorio expuesto un año antes al Gobierno sobre la viabilidad del proyecto, Sacadura Cabral enfatizó que la realización del viaje llamaría la atención mundial, contribuiría para el prestigio de Portugal en Brasil y serviría para estrechar los lazos de amistad entre ambos países, “porque atos desta natureza afirmam a vitalidade de uma raça” (citado en Pinheiro Corrêa 110).

El viaje fue extremadamente difícil, al punto que los aeronautas contaron con tres aviones distintos del mismo modelo. Recalaron en Las Palmas (Islas Canarias) y en Cabo Verde, antes de proseguir viaje para la isla Fernando de Noronha, pero se vieron forzados a permanecer en el islote San Pedro, en medio del océano, a causa del viento y los desperfectos mecánicos. El segundo hidroavión fue rápidamente deshechado debido a una avería en el motor y sólo con el tercero se completó con éxito las etapas Fernando de Noronha-Pernambuco y Pernambuco-Río de Janeiro.

Pese a los sucesivos cambios de avión, el viaje oceánico fue considerado una proeza nacional. Sacadura Cabral, en conferencia proferida en la Sociedad de Geografía de Lisboa, a fines de 1922, resaltó que ya no era posible ignorar el nombre de Portugal: “Quisemos dizer ao mundo que não somos uma Raça decadente. E, ainda que o Brasil bem o ateste, o Mundo faz-se, propositadamente, cego, e é preciso meter-lhe as coisas pelos olhos adentro” (citado en Pinheiro Corrêa 10).

El ejemplo del *raid* portugués estimuló a españoles como Ramón Franco, hermano menor de Francisco y un militar apasionado por la aviación, a la cual consideraba un aliado fundamental en las guerras modernas. Famoso como pocos en España en los años '20, Ramón moriría en 1938, en un accidente aéreo mientras cumplía una misión de guerra, tras fracasar en dos ocasiones en su intento de dar la vuelta al mundo.

A fines de 1924, Ramón Franco vislumbró la posibilidad de un *raid* que extendiera el valor de la aviación española fuera de sus fronteras y otorgara prestigio a la nación. Conocemos los detalles del viaje transoceánico, llevado a cabo en 1926, gracias al libro del propio Franco y del Capitán Ruiz de Alda, *De Palos al Plata*. Se trataba de unir España con Uruguay y Argentina, a través de un vuelo en varias etapas, en un hidroavión Dornier Wal de 450 HP, denominado *Plus Ultra*. El orgullo de la patria aparece vinculado con la movilidad aérea. España es percibida como la nación pionera que abrió la puerta hacia el mundo moderno con la conquista de América y ahora debe renovar su destino histórico atravesando el aire. El *raid* sería de ese modo una continuación de la gesta marítima iniciada en el Renacimiento. Queda claro, sin embargo, que el proyecto expresa la actualización técnica apoyada únicamente en individuos, no en tendencias sociales amplias de la modernización nacional. Ramón Franco constituye el testimonio más fervoroso de una voluntad individual de actualización tecnológica, que no coincide con la capacidad de producción de la nación.

En palabras de Ramón Franco, el viaje del *Plus Ultra* serviría para “estrechar los lazos de unión entre España y las jóvenes naciones de habla castellana del continente descubierto por Colón” (6). Todo un sofisticado sistema de organización es necesario para llevar a cabo con éxito un *raid*. Hay que disponer el aprovisionamiento de repuestos, lubricantes y gasolina en escalas estratégicas. Por otra parte, Franco tiene un temible rival en el representante de otra nación europea, el italiano Casagrande, quien había solicitado autorización para pasar por España rumbo a la Argentina (es conocido que Mussolini estimulaba el patriotismo del pueblo italiano a través de la aviación, así como en la década de los ‘30 lo haría Stalin en la Unión Soviética). Como únicamente la prioridad asegura el prestigio individual y nacional, estamos también ante una disputa simbólica que obliga a acelerar la realización del *raid*.

Franco reunió a sus compañeros de viaje, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío Durán y el mecánico soldado Rada. El 20 de enero de 1926 los aviadores visitaron el monasterio de La Rábida, repitiendo el ritual del marino Cristóbal Colón antes de su travesía atlántica en busca de metales preciosos y especierías. Si el *raid* posee un claro sentido de prueba técnica y deportiva, también lo tiene de significación política, a causa del afán de aproximación con la América hispánica. Sintomáticamente, el hidroavión es llamado *Plus Ultra* (emblema de

la España imperial), señalando el vínculo doble con la tradición y la modernidad. Santaló Sors nos ofrece información sobre el modelo de hidroavión: tipo de canoa voladora, con el fuselaje como órgano flotador y una única ala sustentadora; dos motores de 450 HP, colocados en tándem en la parte más alta del *Plus Ultra* (200).

La aventura comenzó oficialmente en Palos de Moguer, donde los aviadores comulgaron ante el altar de la Milagrosa, repitiendo teatralmente la trayectoria colombina. Por la mañana del 22 de enero partió el *Plus Ultra* rumbo a Las Palmas, ante la ovación de miles de personas. Los tripulantes llevaban cinco kilos de higos secos, dos kilos de jamón, dos kilos de azúcar, un kilo de café, un kilo de cacao y tres de galletas. Además, un termo, un destilador de agua, una botella de coñac y una de vino de Jerez. En las diferentes escalas, se repite la escena de la bienvenida: en Las Palmas, Porto Praia y Pernambuco son recibidos con gritos y aplausos.

Por su longitud, la etapa más difícil era Porto Praia-Pernambuco, ya que implicaba la travesía de 2,850 kilómetros del Atlántico Sur. No obstante, el momento de mayor dificultad en estos viajes de larga duración, era el despegue. Los aviones no podían levantar vuelo con mucha carga. Y el *Plus Ultra* tendría que despegar con 3,940 litros de gasolina y benzol, 220 litros de aceite, agua, tres pasajeros, una radio completa, repuestos, herramientas, equipajes y víveres. Informa Garriga que Franco restó el máximo posible de carga al aparato: se cambiaron las hélices, se redujeron los equipajes hasta cinco kilos y se retiró la brújula de popa con sus correspondientes montantes (85). También el teniente de navío Durán pasó a bordo del *Alsedo* (dos buques de guerra acompañaban el vuelo, *Don Blas de Leso* y *Alsedo*) y sólo se reintegraría a la expedición aérea en tierra brasilera. De todos modos, el *Plus Ultra* cargaba un peso total de 3,625 kilos, o sea, 1,625 kilos más de lo indicado por la casa constructora del Dornier como límite para ese modelo de hidroavión.

El *Plus Ultra* despegó en el segundo intento, atravesó con dificultad el Atlántico, mantuvo una comunicación radial intermitente con el *Don Blas de Leso* y, al entrar la noche, acuatizó a 45 kilómetros de la isla Fernando de Noronha. Había recorrido 2,260 kms. en 12 horas y 25 minutos, a una velocidad media de 181 kms./hora. Días después prosiguió viaje para Recife (Pernambuco), con muchos problemas, pues la tripulación tuvo que trasponer los 540 kms. con una fuerte lluvia, remolinos de aire y desperfectos mecánicos.

La etapa Pernambuco-Río de Janeiro, de 2,100 kms., se llevó a cabo sin grandes inconvenientes. Como corresponde en general a los representantes de la movilidad aérea, escritores por derivación más que por vocación, las observaciones de Ramón Franco referentes a Río de Janeiro son convencionales. No aportan ningún dato interesante. En compensación, reaparece un elemento que, presente en la recepción en Pernambuco, marca el éxito de la modernidad cinética: la multitud.

En Río de Janeiro, los aviadores son recibidos con gran entusiasmo por parte del público y reciben telegramas de felicitaciones. Uno es de la fábrica italiana del avión. La lectura del telegrama, señala Franco, parecía tener por objeto hacer constar que la fabricación del avión era italiana, “espina que teníamos clavada en el corazón desde nuestra salida, por no emprender el *raid* con avión de fabricación española y que este señor clavaba todavía más” (202).

Nada se compara a la recepción en Montevideo y Buenos Aires. La multitud que el 9 de febrero se agolpa y prorrumpe en estruendosas aclamaciones en el puerto de Montevideo, celebra una hazaña técnica y humana. Quiere festejar, ser parte y testigo de la historia. Franco describe la entrada en Montevideo de “apoteosis monumental” (231). Lo mismo sucede el día siguiente en Buenos Aires, cuando los aviadores son acosados por la muchedumbre. Ésta se esfuerza por aproximarse a los protagonistas y abrazarlos, mientras el Ministro de Marina, con un bastón en la mano, se encarga de la defensa de los ‘mensajeros de la raza.’ Nacionalismo e internacionalismo se combinan de modo tenso pero indisociable. Fueron 10,270 kms. de un viaje ‘español,’ que empleó con éxito la navegación radiogoniométrica y que anticipaba el establecimiento de una línea aérea comercial bicontinental. En palabras de Franco y Ruiz de Alda:

En el *Plus Ultra* todas las naciones quieren tener una representación efectiva. Una reclama la paternidad de sus motores; otra, la patente secreta de su construcción; otra, la realización de ésta; pero ninguna puede reclamar lo que pertenece a esta vieja raza que dominó el mar y arrancó tierras vírgenes a sus ondas para abrir ahora sendas del progreso en la inmensidad del espacio. Lo que ha sido esencial fue la idea y su realización, idea española, voluntad de corazones españoles, para realizarla a través de todos los peligros y de todas las dificultades. Es por ello que la

raza entera siente la satisfacción de la victoria, y se muestra orgullosa de presenciar el fin de este vuelo maravilloso. (238)

Ramón Franco no menciona ningún incidente político en Montevideo. Sabemos sin embargo que antes de partir de Río de Janeiro, Franco recibió la orden de volar directamente a Buenos Aires. Primo de Rivera, dictador de España, estaba molesto con las críticas de algunos políticos uruguayos a su régimen dictatorial y prohibió que el *Plus Ultra* se detuviera en la capital. El comandante no obedeció este mandato, argumentando que luchaba contra el cronómetro y que resultaba técnicamente imposible continuar hasta Buenos Aires por falta de luz. Afirma Garriga que el amerizaje del *Plus Ultra* en Montevideo fue interpretado por Primo de Rivera como un acto de desobediencia, y que el enojo del dictador aumentó con la información del entusiasmo de los uruguayos (93).

Sea por motivos tecnológicos o políticos, o por una combinación de ambos, el hecho es que en 1926 se publicó *La emoción de Montevideo ante el raid del Comandante Franco*, un conjunto de testimonios de la intelectualidad uruguaya, recogidos por Mercedes Pinto. Sin duda, se trata de un canto de alabanza a la Ciencia y a los héroes latinos, que subraya la importancia del viaje para la historia de la aviación y el amor a España, la madre patria. Hay mucho de melancólico en esta voluntad de reactivar la tradición española en Uruguay a partir de la tecnología y la heroicidad latina, llegándose al absurdo de proyectar la devolución de la visita a España, dando la vuelta al mundo, lo que “hará resonar el nombre del Uruguay en toda la tierra donde haya civilización y se ame el progreso” (Pinto).

Del homenaje a los aviadores españoles participan el Presidente de la República, el Presidente del Consejo Nacional de Administración, el Ministro de Hacienda, el Ministro de Industrias y otros destacados intelectuales uruguayos. En muchos de los artículos se hace alusión a la continuidad histórica, donde el viaje de Franco retoma las viejas jornadas de la conquista. Para Juan Zorrilla de San Martín, los navegantes españoles que llegaron por el cielo son estrellas nuevas que entran triunfantes en la vieja constelación (Pinto). En palabras de Ildefonso Pereda Valdés en su poema “A Franco,” con los tripulantes en el *Plus Ultra* venían “las sombras protectoras / de Cortés y Pizarro” (10–11).

En lugar de la codicia y el fanatismo antiguos, el viajero aparece en ocasiones como el agente desinteresado de la Ciencia. Importa señalar este pasaje de lo religioso a lo científico, como lo coloca Eugenio Petit Muñoz: “Él (Franco) cree haber llegado por la cruz de sus amores teologales, pero se me ha revelado, bajo el enigma de su símbolo aéreo, como el enviado de una nueva cruz, de la que acaso no tiene, todavía, la conciencia cabal: cruz mecánica, cruz industriosa, cruz de razón y de ciencia, cruz de la España nueva” (Pinto). Para otros, en cambio, será “el avión de Cristo” (Pinto); Juana de Ibarbourou se refiere a Franco como “el elegido de Dios” (Pinto).

La metáfora más común es la del domador. Franco es el personaje heroico que atraviesa el cielo en su pájaro mecánico, especie de Quijote del aire y vencedor del destino. ¡Que el idioma castellano suprima la palabra ‘imposible’! Mientras para Roberto Ibáñez en su poema “A Franco,” “[. . .] lo Imposible / murió crucificado en la cruz de tu avión!” (34-35), Mario Castellanos sostiene en “¡Franco!” que “¡Para el genio de Iberia no hay límite infranqueable!” (22). El crítico Alberto Zum Felde es más moderado. Afirma que la aviación es un problema técnico subordinado a la ciencia, y que mientras los grandes vuelos dependan del heroísmo personal de los aviadores, sólo se verá un espectáculo de alto valor estético y moral. Destaca sin embargo la proeza “que levanta de todos los pechos un grito de admiración por la España” y aprovecha para denunciar la situación política española, que “yace opresa bajo uno de los más torpes despotismos” (Pinto).

La emoción de Montevideo ante el raid del Comandante Franco es un libro inusual por su mezcla de testimonio histórico y cultura de la aviación en un país periférico. Se incluyen poemas de autores uruguayos que son independientes de la travesía de Franco, pero no de la temática aeronáutica. “El viaje con alas” de Emilio Frugoni es uno de estos poemas, que celebra la aventura del vuelo, para “Que los astros absortos nos miren / por entre el enjambre de fuego vagar” (71-72). José Irureta Goyena había escrito “Nube” un año antes y lo convierte en un poema de homenaje a Franco: “Abandono mi autómatas cuerpo de barro impotente / y me embarco en la nube imprecisa / a vagar por el éter” (1-3). También Fernán Silva Valdés adapta “Pampa y Viento” al viaje de Franco, pues el *Plus Ultra*, en su vuelo de España a la Pampa, pasa a corporificar el gran pájaro de su poema. De Juan Parra del Riego, el poeta peruano que había muerto un año antes en Montevideo, se incluye “El motor maravilloso.” Por

su parte, en 1926 José María Delgado publica *Metal*, y dedica uno de sus poemas “A Franco,” el “[. . .] saltarán oceánico, / Inverosímil gimnasta del circo del mundo” (33–34).

América Latina no escapó al deseo de la escuadrilla aérea propia. Países distantes de los centros de investigación e invención en Europa y Estados Unidos—como Argentina y Uruguay—rápidamente fundaron sus clubes aéreos y se preocuparon con la aviación militar, naval y civil (oficial y privada).

El ejemplo de los pilotos extranjeros y los avances tecnológicos estimuló a los aviadores latinoamericanos. En 1924 el Mayor Pedro Zanni sometió a estudio del Aeroclub Argentino el proyecto de vuelo alrededor del mundo, que fue aprobado. Partió a mediados de año de Shiphol (Holanda), y realizó con éxito las escalas previstas hasta la India. En Hanoi tuvo problemas: el 19 de agosto, a las 6:30 de la mañana, iniciaba el descolaje cuando las ruedas del avión se hundieron en el terreno fangoso, impidiendo que adquiriese la velocidad necesaria para desprenderse del suelo. En consecuencia, salió de los límites del terreno y entró en una plantación de arroz, donde las ruedas chocaron contra un obstáculo. El aeroplano quedó totalmente destruido. Zanni solicitó el envío del hidroavión que tenía de reserva, con el cual prosiguió su viaje mundial hasta Tokio. Pero cuando inició el descolaje, con mar picado, para atravesar el Pacífico, golpes de ola provocaron el hundimiento del hidroavión. Aunque Zanni abandonó definitivamente la prueba, a bordo de su aeronave “había surcado victorioso en 1924 los cielos de medio mundo con los colores de la patria prendidos en sus alas” (Zuloaga 193). Progresivamente las mujeres argentinas pasaron a participar de las actividades aeronáuticas y se fundaron aeródromos, tanto militares como civiles, tornando más seguros los vuelos.

El ejemplo de Uruguay sigue el de Argentina, siempre a menor escala. En el despoblado Uruguay, pilotos nativos se esforzaron por ingresar en la era de la movilidad aérea. En 1926 el Mayor Tydeo Larre Borges proyectó un *raid* alrededor del mundo. Vale la pena visualizar el alcance mundial de la modernidad cinética, reproduciendo el itinerario del proyectado viaje de Larre Borges (especie de Phileas Fogg rioplatense):

Montevideo-Rio de Janeiro-Pernambuco-Dakar-Casablanca-
Puerto Moguer-Marsella-Génova-Atenas-Constantinopla-

Bouchou-Bombay-Calcuta-Bangkok-Saigón-Annoi-Tietsin-Pekín-Corea-Kagosina-Tokio-Aleutianas-Alaska-Canadá-EE.UU. de América-México-Guatemala-San Salvador-Nicaragua-Costa Rica-Panamá-Venezuela-Colombia-Ecuador-Perú-Santiago-Cabo de Hornos-Bahía Blanca-Buenos Aires-Montevideo. (Meregalli 195)

Eran 52,700 kms., pero el proyectado *raid* no salió de los planes. En su lugar, el Mayor Larre Borges y otros tres tripulantes intentaron la travesía aérea del Atlántico Sur. Partieron de Montevideo y recorrieron varias etapas, hasta que el hidroavión tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en la costa africana, quedando prisioneros de la tribu Salem Barca. Luego de largas negociaciones con los Moros, el representante español logró concretar el rescate y en Uruguay los pilotos fueron recibidos como héroes (Meregalli 210). Dos años después, en 1929, Larre Borges finalmente llevaría a cabo con éxito el *raid*, siendo el primer latinoamericano que atravesó el Atlántico Sur.

Otro *raid* ambicioso fue Montevideo-Nueva York, iniciado en marzo de 1929 por tres aviadores uruguayos, el Teniente Coronel Cesáreo Berisso, el Mayor Rogelio Otero y el mecánico Dagoberto Moll, en un Breguet 14. Ya durante la primera etapa, llegaron con un desperfecto a Buenos Aires, y milagrosamente se llevó a cabo la peligrosa segunda etapa, Buenos Aires-Santiago. Pasaron después por Antofagasta, Arica, Lima y Tumbes, con la idea de arribar a Cali. Pero cuando una bomba de aceite del pequeño y frágil "Montevideo" dejó de funcionar, haciendo que el motor se recalentase y amenazando con el incendio del avión, tuvieron que aterrizar como pudieron en la selva, en las proximidades de una choza de indios, estrellándose contra un árbol y accidentándose el mecánico Moll. El relato de los tres tripulantes resume el dramatismo:

Inmediatamente Berisso y Otero trataron de salvar algunas cosas del avión antes de que se incendiara. Corrieron hacia el avión para rescatar aunque fueran las armas que tanto necesitarían en medio de la selva. Pero antes de llegar al avión estalló. Tenía más de mil litros de gasolina y una llamarada gigantesca se eleva por encima de la arbolada. Moll comenzó

a gritar. Las balas de las armas estaban estallando y algunas picaban cerca de dónde él estaba caído. (Meregalli 141)

En Montevideo los daban por muertos, cuando más de un mes después—tras una odisea en la selva colombiana—volvieron a comunicarse por radio.

Era difícil destacarse en el contexto de los ídolos internacionales. Por un lado, vale la pena señalar la participación de mujeres en la aviación civil, como Tereza de Marzo, Anésia Pinheiro Machado y Ada Rogato en Brasil; Amalia Figueredo y Adela Guffanti, en Argentina. Por otra parte, Latinoamérica tiene sus ídolos locales de la aeronáutica: Jorge Newbery en Argentina, Florencio Gómez Núñez en Venezuela, Roberto Fierro Villalobos en México, Francisco Eduardo Bonilla en Uruguay. Es innegable que se dedicaron de cuerpo y alma a la gesta del espacio aéreo, pero las condiciones materiales en que operaban eran precarias.

El ejemplo de Bonilla es ilustrativo al respecto. Viviendo en Montevideo, se inspira en los vuelos parisinos de Santos Dumont y norteamericanos de los hermanos Wright. Son el elemento disparador de su búsqueda febril de diarios, revistas y documentaciones, así como de un piloto que le enseñe la forma de volar. El joven se traslada a Buenos Aires para recabar la máxima información posible en publicaciones nacionales y extranjeras. De ese modo autodidacta se va formando el aviador y constructor de sus aparatos aéreos (conviene recordar que en esa época todavía era posible construir un aeroplano propio). El primer aparato que construye y prueba se llama “Uruguay I”.

En su biografía de Bonilla, José Benicio Suárez nos presenta un cuadro de dificultades técnicas y económicas que únicamente el idealismo de la juventud era capaz de superar. Bonilla aprovechaba todos los momentos libres para reunir los accesorios necesarios:

soportes para el motor, para los tanques de nafta y aceite, para las alas, tren de aterrizaje, tubos amortiguadores, ruedas, cubiertas, asientos, cables para las alas—tensores—alambres, maderas curvadas, varillas especiales para formar las escotillas de las alas, los patines, los arcos delanteros del tren de aterrizaje, tela, pintura, juego de pedales, comando del timón de dirección, etc. (38)

Añade Suárez que todos los elementos que estuvieron al alcance de Bonilla los obtuvo, pero que el motor, la hélice, los tanques de nafta y aceite, que debían ser de cobre reforzado, no se hallaban en el Uruguay. Hacia 1910, Bonilla comienza a delinear su aeroplano, con la cooperación de “ayudantes curiosos,” y en febrero de 1911 compra en Buenos Aires el material que le faltaba. Todo de una precariedad tremenda, que lleva al fracaso del “Uruguay I” y a la fabricación del “Uruguay II,” que cae ante los corresponsales de prensa el 22 de enero de 1913, junto con el joven piloto suizo-francés Monnard. Mientras tanto se constituye el “Centro Nacional de Aviación,” que intenta prohibir los ensayos de Bonilla, exigiendo que no se permitan ascensiones ni ensayos públicos a quienes no tengan un certificado oficial.

La modernidad cinética premia, pero también exige permisos y titulaciones. Bonilla sigue un curso de pilotaje en la Escuela Civil de Villa Lugano, Argentina, consiguiendo el codiciado título de piloto-aviador en 1914. Tenía 27 años cuando comienza la Primera Guerra Mundial y el avión se perfila como un arma de espionaje y de batalla. Son pocos los aviadores en el Río de la Plata, y Bonilla se dedica a realizar exhibiciones en el interior del Uruguay. Lleva a cabo el primer vuelo nocturno en Uruguay y Enrique Delfino compone el tango-milonga “Bonilla” en su homenaje. Vuela por todo el territorio nacional, ayuda a sus amigos a vender aviones, los repara, coopera con la aviación civil, cobra entrada en sus exhibiciones, visita el sur del Brasil, le gana una apuesta al aviador inglés John Barron y en Paraná se encuentra con Carlos Gardel. Era una figura localmente muy conocida cuando en 1916 se accidenta y abandona los vuelos.

Más famoso fue Jorge Newbery, precursor de la aviación civil y militar argentina. Su vocación por la mecánica es común a los representantes de la modernidad cinética, pero en su caso lo condujo a estudiar ingeniería en centros universitarios de los Estados Unidos. Quien regresa en 1895 a Buenos Aires con el título de ingeniero electricista no es únicamente un excelente profesional, sino un deportista que practica boxeo, natación, automovilismo, esgrima, vuelo en globo y en aeroplano. Su descubrimiento de la aerostación, a inicios del siglo XX, es la revelación de muchos individuos en distintos países del planeta. Newbery escribe artículos a favor de la aerostación y pronostica que pronto se conquistará el espacio. Es un visionario del transporte aéreo.

Newbery describe la conmoción que lo embarga durante la primera ascensión en el globo *El Huracán*, a fines de 1909:

Es la emoción más intensa que puede experimentar un ser humano. El río hervía abajo, lleno de malos presagios y amenazando con su salvaje y extraño idioma, pero la luna plena que rielaba las aguas hacía de cada onda un cambiante, y parecía la superficie del majestuoso río un campo de nácar y lentejuelas. Una impresión inmensa, dominadora, subyugante, se posesionaba de mí y en el ascenso se sentía algo como una dulce embriaguez que acariciaba los sentidos y el espíritu. (citado en Larra 77)

Raúl Larra ofrece interesantes detalles sobre el vuelo. Afirma que Newbery batió el record sudamericano de duración y distancia al salvar 550 kms. en trece horas, que el Aero Club le entregó una medalla de oro y que un club de fútbol adoptó el nombre y la insignia de su globo: *Huracán*. Pero la conquista del espacio no tiene límites y requiere el aeroplano. La modernidad cinética se justifica por medio del movimiento constante, mientras los “guapos” del aire se transforman en ídolos populares. Larra sostiene que Jorge Newbery llegó a ser el primer ídolo de la multitud porteña sin proponérselo y que pasó a competir con los ídolos políticos (112). Su actividad en beneficio de la aviación civil y militar será incansable, aunque su fama depende en gran parte de haber sido el primer piloto que cruzó de ida y vuelta el Río de la Plata y por haber alcanzado los 6,225 metros de altura, récord mundial (este récord no fue homologado por la comisión internacional, ya que se debía superar la marca anterior por lo menos en 150 metros, y Newbery sobrepasó la de Legagneux en 75 metros). Se afirma que Newbery desconocía el miedo y ello seguramente contribuyó a su muerte en un accidente de avión en 1914.

El cruce doble del Río de la Plata se tornó un desafío para los pioneros de la aviación. Donde hubiese bastante agua, había que atravesar, y ganar premios. Blériot debía su fama y riqueza al cruce del Canal de la Mancha; Lindbergh a su viaje transatlántico. El Río de la Plata suponía un desafío mayor que el cruce del Canal de la Mancha, 50 kilómetros contra los 38 europeos. Pero el premio de 100,000 pesos atrajo al milanés Bartolomeo Cattaneo, quien desembarcó en el puerto de Buenos Aires dispuesto a “saltar el charco” en 1910 con dos aviones Blériot. La tarde del 16 de diciembre, Cattaneo despegó del campo de la Sociedad Sportiva Argentina rumbo a Colonia. Se extravió durante el camino y sólo arribó a destino dos horas después

del horario previsto. Cuenta Lascano que al bajar de su Blériot, Cattaneo fue suspendido en brazos por el público (24).

Todo *récord* es un estímulo para la superación. Si Cattaneo había cruzado el Río de la Plata, Jorge Newbery se arriesgaría a fines de 1912 a ser el primer piloto de la travesía doble. Aprovechando la invitación a un asado, Newbery salió por la madrugada, almorzó, conversó con los amigos y retornó a la Argentina por la tarde. Fue una demostración inequívoca de las posibilidades de la aviación y una hazaña que parecía intimidar a cualquiera (Lascano 28). Una semana después, sin embargo, el joven Pablo Teodoro Fels se arriesgó a unir en vuelo directo Buenos Aires y Montevideo. Argentina y Uruguay eran desde este momento dos integrantes más de la audaz modernidad cinética en vías de globalización. Y no podía faltar la promesa de la aviación civil: el alemán Heinrich Lübbe transporta el primer pasajero sobre el estuario. El resto siguió el padrón conocido, pese a sus peculiaridades: aviadores del ejército argentino y uruguayo realizan demostraciones públicas en busca de *réconds*; el correo aéreo entre Buenos Aires y Montevideo se inaugura en 1917; misiones aeronáuticas extranjeras visitan el Río de la Plata después de la guerra; la Compañía Río Platense de Aviación inaugura el servicio aéreo de pasajeros entre Argentina y Uruguay en 1922.

Obras citadas

- Asturias, Miguel Ángel. "De Nueva York a París a golpe de ala." *París 1924-1933: Periodismo y creación literaria*. Madrid: Archivos, 1997. 185-188.
- Castellanos, Mario. "¡Franco!" Pinto N. pag.
- Delgado, José María. "A Franco." *Metal*. Montevideo: Agencia General de Librería y Publicaciones, 1926. 39-43.
- Franco, Ramón y J. Ruiz de Alda. *De Palos al Plata*. Madrid: Espasa Calpe, 1926.
- Frugoni, Emilio. "El viaje con alas." Pinto N. pag.
- Garriga, Ramón. *Ramón Franco, el hermano maldito*. Barcelona: Planeta, 1978.
- Huidobro, Vicente. "Canto a Lindbergh." *Poesía*. 30-32 (1989): 256-258.
- Ibáñez, Roberto. "A Franco." Pinto N. pag.
- Irureta Goyena, José. "Nube." Pinto N. pag.

- Larra, Raúl. *Jorge Newbery, el conquistador del espacio*. Buenos Aires: Aerolíneas Argentinas, 1975.
- Lascano, Diego M. *Saltando el charco: Imágenes y crónicas del cruce aéreo del Río de la Plata entre 1907 y 1940*. Montevideo: Librel, 1999.
- Lévi-Strauss, Claude. *Tristes trópicos*. Trad. Noelia Bastard. Buenos Aires: Paidós, 1988.
- Meregalli, Jaime. *Aportes para la historia de la fuerza aérea uruguaya*. Montevideo: Imprenta Nacional, 1974.
- Pereda Valdés, Ildefonso. "A Franco." Pinto N. pag.
- Pinheiro Corrêa, José Pedro. *Sacadura Cabral, homem e aviador*. Rio de Janeiro: O Cruzeiro, 1966.
- Pinto, Mercedes. *La emoción de Montevideo ante el raid del Comandante Franco*. Montevideo: Agencia General de Librería y Publicaciones, 1926. N. pag.
- Santaló Sors, Luis. *Historia de la Aeronáutica*. Buenos Aires: Espasa Calpe, 1946.
- Santos-Dumont, Alberto. *O que eu vi. O que nós veremos*. 1918. Guanabara: Tribunal de Contas do Estado da Guanabara, 1973.
- Sloterdijk, Peter. *Esferas II. Globos*. Trad. Isidoro Reguera. Madrid: Ediciones Siruela, 2004.
- Suárez, José Benicio. *Bonilla en la epopeya de la aviación heroica*. Montevideo: Imprenta Rosgal, 1979.
- Zuloaga, Ángel María. *La victoria de las alas: Historia de la aviación argentina*. Buenos Aires: El Ateneo, 1948.