



FUERZA AÉREA ARGENTINA

SECRETARÍA GENERAL
DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS



Boletín de la Dirección de Estudios Históricos

BDEH 4/2014



MINISTRO DE DEFENSA
ING. AGUSTIN O. ROSSI

**JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA**
BRIG. GRAL.VGM MARIO M. CALLEJO

**SECRETARIO GENERAL
DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA**
BRIG. ALFREDO H. AMARAL

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
COM. VGM (R) OSCAR L. ARANDA DURANO

Coordinación Editorial:
Dirección de Estudios Históricos
Viamonte 153, EP - C1053ABD - CABA
E-mail: deh.edicion@faa.mil.ar

Los artículos publicados en el Boletín de la Dirección de Estudios Históricos reflejan la opinión de los autores y no, necesariamente, el pensamiento de la Fuerza Aérea Argentina. El propósito de esta publicación es exclusivamente académico.

Portada: dos Blériot XI sobrevuelan el campamento del Regimiento 7 en Concordia, durante las Maniobras del Ejército de 1914. (Fotomontaje de imágenes de AGN y Wikimedia).

Buenos Aires, diciembre de 2014.



Ministerio de Defensa
Presidencia de la Nación

BDEH

4 /2014

BOLETÍN DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

Sumario

Primera intervención de la Aviación Militar en las Grandes Maniobras del Ejército

pág. 3

Por la licenciada NORAH P. MAZZUCCO

La Aviación Militar en el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930

pág. 18

Por el magíster LUIS FERNANDO FURLAN

Como un cierre: Igualdad, honor y amistad en los reencuentros entre contendientes directos después de Malvinas

pág. 55

Por la doctora ROSANA GUBER

Primera intervención de la Aviación Militar en las Grandes Maniobras del Ejército



**Sargento Domingo Moretti y conscriptos de la Escuela de Aviación Militar frente al Nieuport IV
junto al Partido Azul (*Caras y Caretas*, N.º812, 25 de abril de 1914)**

Por la licenciada Norah P. Mazzucco

Licenciada en Historia (Universidad Católica de Córdoba) y en Organización y Gestión Educativa (Universidad Austral), especializada en Dirección de Centros Educativos, y en Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos con Inversión (Instituto Universitario Aeronáutico). Actualmente se desempeña en la Dirección de Estudios Históricos y en el Departamento Planeamiento y Evaluación Educativa de la Dirección General de Educación de la Fuerza Aérea Argentina. Trayectoria docente en numerosas instituciones educativas del país, entre las que se destacan: profesora de Historia Argentina en la Escuela de Historia de la Universidad Nacional de la Patagonia; y profesora de Historia Argentina y Americana en el Profesorado de Historia del Instituto Sagrado Corazón de Villa Mercedes.

Los comienzos de 1914 fueron tiempos decisivos, tanto en el panorama internacional como en el nacional. En Europa se vivían los prolegómenos que desencadenarían la Gran Guerra; mientras que en la Argentina se planificaban las Grandes Maniobras del Ejército que se desarrollarían en la provincia de Entre Ríos, con la participación de tropas provenientes de todas las regiones, y la incorporación de la naciente Aviación Militar como una “nueva arma” dentro de las Fuerzas Armadas. Estas maniobras se enmarcaban en el proceso de profesionalización y modernización del ámbito militar, iniciado a principios del siglo XX y favorecido a partir de dos leyes: la Ley 4301/1901 (o Ley Ricchieri) y la Ley 8871/1912 (o Ley Sáenz Peña).

La Ley Ricchieri impulsó los cambios del Ejército con la creación del servicio militar obligatorio; la división de la Nación en siete regiones militares; la reorganización de la Secretaría de Guerra; la creación de las Escuelas Superiores de Guerra, de Caballería,

de Sanidad, de Aplicación de Clases, y de Archivistas; y la compra de tierras en Campo de Mayo y en Campo de los Andes para levantar los cuarteles de Buenos Aires y Cuyo.

La Ley Sáenz Peña abrió nuevos horizontes en la vida política del país, gracias al voto universal, secreto y obligatorio para los ciudadanos argentinos varones, nativos o naturalizados, mayores de 18 años, habitantes de la Nación, que estuvieran inscriptos en el padrón electoral basado en el padrón militar, impuesto por la Ley Ricchieri.

Antecedentes de maniobras militares en las que interviene la Aviación Militar

Como un aporte a las maniobras que se realizarían en Entre Ríos, la *Revista Militar* del Ministerio de Guerra publicó, en abril de 1914, un artículo firmado por el mayor de Artillería Francisco Fasola Castaño, que trataba acerca de la organización y del empleo de la Aeronáutica en los ejercicios militares desarrollados ese mismo año en Francia, y su importancia como elemento de exploración.

Allí el autor describe, minuciosamente, la organización de las maniobras en dos partidos, el Azul y el Rojo; la constitución de dos escuadrillas aéreas de dieciocho aeroplanos por bando; el parque móvil de aviación con automóviles, motocicletas y material de repuesto, así como la implementación de una posición fija en retaguardia con hangares, mecánicos, auxilio, útiles, herramientas y piezas de recambio.

Señala la incorporación de dirigibles como puestos fijos de observación, y de aeroplanos para tareas de exploración –siempre que las condiciones climáticas lo permitiesen– con el objeto de distinguir la ubicación del partido enemigo y tomar las decisiones necesarias ante su presencia. La observación de los aviadores se transmitía una vez aterrizada la aeronave.

El autor equipara las misiones y objetivos de la aviación militar con las que el jefe de Caballería daba a las patrullas, siendo el aeroplano un medio de transporte que sale con una misión determinada.

Concluye el artículo:

«La aviación, debe tratársela como a la caballería en cuanto a la exploración se refiere: darle misiones, pedirle informes y dejarle completa libertad de ejercicios. Esta será la única manera de desarrollar su iniciativa»¹.

Participaciones exploratorias en nuestro país

La primera intervención de la Aviación Militar en ejercicios del Ejército fue el 16 de febrero de 1914 en Berazategui, provincia de Buenos Aires, como elemento auxiliar del Regimiento 6 de Infantería. Allí, el piloto teniente José B. de Biedma actuó como observador.

La segunda participación se realizó el 20 de ese mes, en Carmen de Areco, junto con el Regimiento 1 de Obuses, en la que participaron el teniente primero Raúl E. Goubat como piloto, y el teniente Alberto González Albarracín en tareas de observación y reglaje de tiro.

¹ Francisco A. Fasola Castaño. “Organización y empleo de la Aeronáutica Militar en las últimas maniobras francesas”, *Revista Militar* (Ministerio de Guerra), Año XIII, N.º255, abril de 1914, pág. 285.

«El propósito de este ejercicio fue demostrar la importancia de la cooperación del aeroplano para realizar el tiro de artillería con la mayor certeza posible; dado que la experiencia en un conflicto bélico había creado la necesidad de ocultarla del enemigo, pero eso representaba dirigir con imprecisión los tiros de ambos contendientes»².

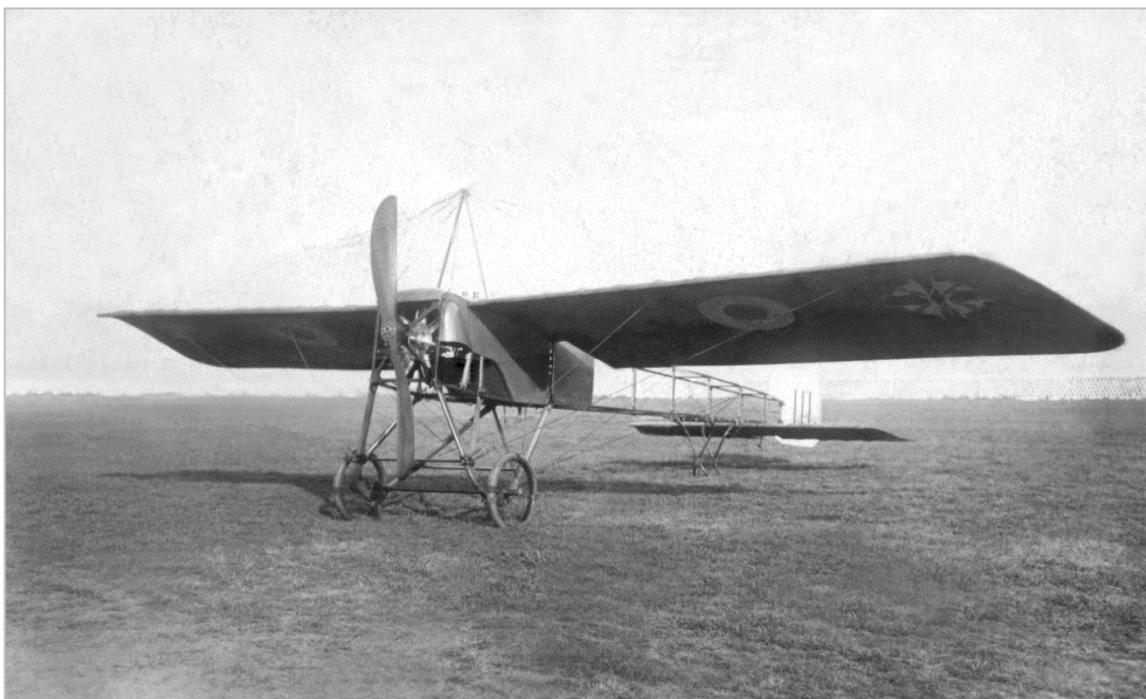
En estos ejercicios preliminares se comprobó que el reconocimiento desde un aeroplano era más exacto que el logrado hasta entonces por los carros de observación.

Los resultados obtenidos gracias a la comunicación del observador aéreo determinaron que el Ministerio de Guerra, a cargo del general Gregorio Vélez, decidiera la participación de la Aviación Militar en las Grandes Maniobras de abril, junto con las cinco Divisiones del Ejército, las Escuelas de Tiro y los Regimientos N.º1 y N.º2 de Artillería Montada.

Se estableció que los pilotos fueran oficiales diplomados; y el puesto de observador debía ser cubierto por oficiales de Artillería que aún no habían finalizado los cursos de Aviación, u oficiales de las unidades participantes de las maniobras, quienes tendrían a su cargo: a) el levantamiento de planos; b) los croquis con las posiciones del partido contrario; c) las observaciones que facilitasen el éxito; d) el informe con los resultados de la misión³.

Preparativos previos

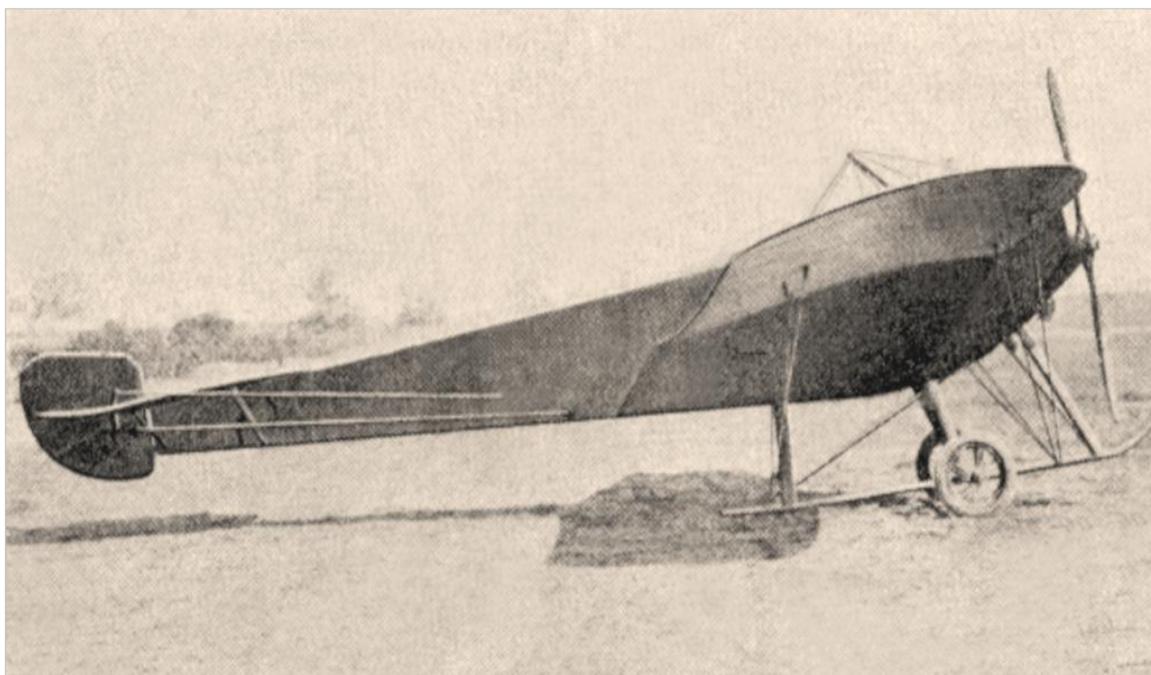
La participación en las maniobras militares de Entre Ríos implicó para la Escuela de Aviación Militar el inicio de una serie de actividades relacionadas con el traslado de los aeroplanos que intervendrían. Con este fin, se construyeron chatas de carga para transportarlos hasta el ferrocarril.



Blériot XI (DEH)

² Gloria Isabel Adán; Ricardo Cimoli. “La aviación del Ejército en la Maniobras Generales de 1914 y de 1927”, *II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina*, DEH, Buenos Aires, 2012.

³ *Ibíd.*



Nieuport IV (DEH)

Las cuatro aeronaves destinadas a las maniobras fueron exceptuadas del servicio para su desarme, reparación y ensayo de motores. Estas fueron: dos Nieuport IV con motor Gnôme de 100 hp, denominados “Eduardo Castex” y “Argentina”⁴; y dos Blériot XI con motores Gnôme, uno biplaza en tandem de 80 hp, y el otro monoplaza de 50 hp bautizado “Centenario”⁵.

Además de los oficiales pilotos y observadores, participarían como personal auxiliar los mecánicos, suboficiales y conscriptos seleccionados especialmente de la Escuela de Aviación Militar.

Las maniobras

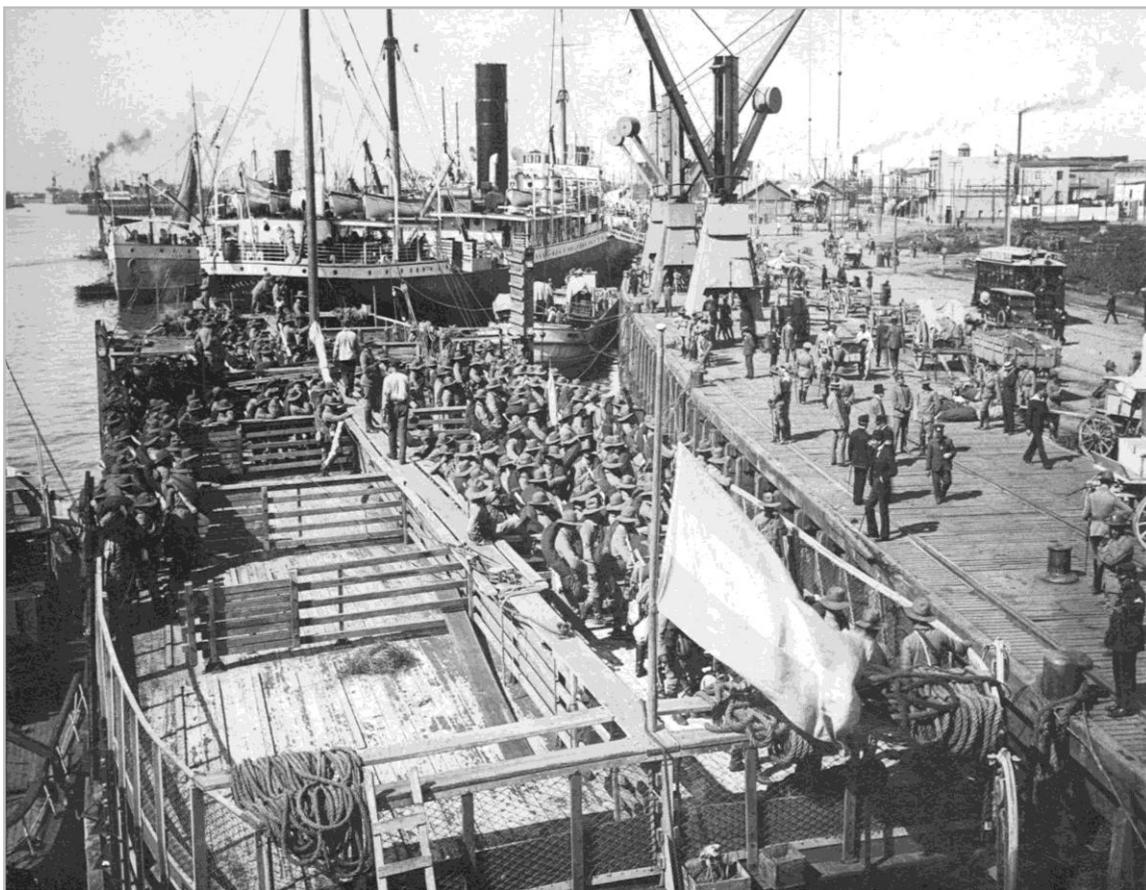
Una gran cantidad de tropas se preparó para marchar desde Buenos Aires. Entre los mandos, figuran nombres que serían decisivos en la historia argentina, tales como José Félix Uriburu, Agustín P. Justo y Juan Domingo Perón. Este último, todavía joven subteniente, al mando de una compañía de cien hombres del Regimiento 12 de Infantería de Paraná.

La magnitud del despliegue de dieciséis mil hombres movilizados determinó que el gobierno argentino invitara a los agregados militares de Inglaterra, Francia, Alemania, y de países limítrofes como Chile, Uruguay y Brasil.

El 14 de abril partió desde Buenos Aires un tren militar transportando a los altos mandos y a los agregados militares “de países amigos”, que presenciaron los desplazamientos.

⁴ Los dos monoplanos Nieuport IV habían sido donados a la Escuela de Aviación Militar: el “Eduardo Castex” por Alberto E. Castex; y el denominado “Argentina” por la tabacalera Piccardo & Cía.

⁵ La Compañía Tabacalera Argentina fue la donante del Blériot “Centenario”.



Tropas de la 1.^a División embarcadas para ir a las maniobras de Entre Ríos, abril 1914 (AGN)⁶

Los lugares elegidos para realizar las acciones militares fueron los departamentos de Concordia y Villaguay. Las fuerzas participantes se dividieron en dos bandos:

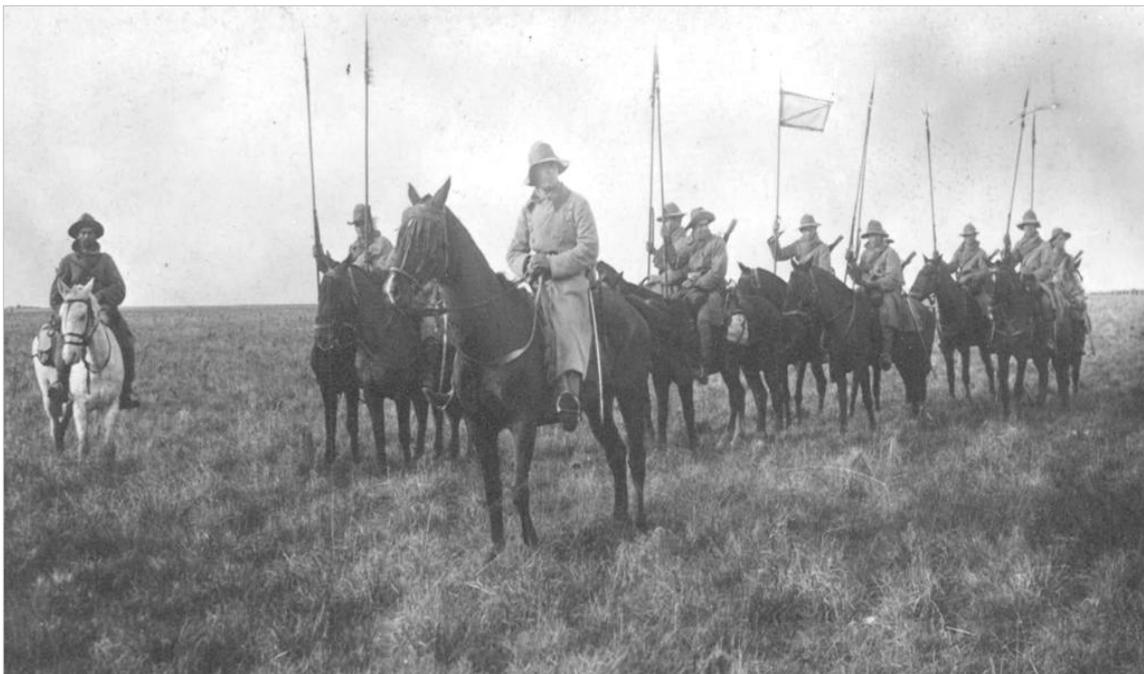
- Partido Rojo (atacante), comandado por el general de brigada Eduardo H. Ruiz, al que le correspondían tropas de las Regiones Militares I/a, II/a (Artillería de Montaña) y III/a.
- Partido Azul (defensa), comandado por el general de brigada Proto Ordóñez, con las Regiones Militares I, II, IV y V.



Campamento del Regimiento 9 de Infantería, Concordia (AGN)

⁶ Archivo General de la Nación (AGN)

PRIMERA INTERVENCIÓN DE LA AVIACIÓN MILITAR
EN LAS GRANDES MANIOBRAS DEL EJÉRCITO



Tropas se preparan para cruzar el río Gualeguay, Entre Ríos, abril de 1914 (AGN)

Las maniobras militares de Entre Ríos se extendieron hasta el 26 de abril, cuando, a causa de las grandes lluvias, se decidió finalizarlas por la imposibilidad de mantener más tiempo al Ejército en el campo, con caminos intransitables, carros de equipos y víveres atascados en el barrial, sin caballadas fuertes para moverlos. Las líneas férreas del Ferrocarril Central Entre Ríos, cortadas en varios puntos, demoraron la desconcentración y el regreso de las tropas.



Patrulla de Caballería explorando el campo, maniobras militares de Entre Ríos, abril de 1914 (AGN)

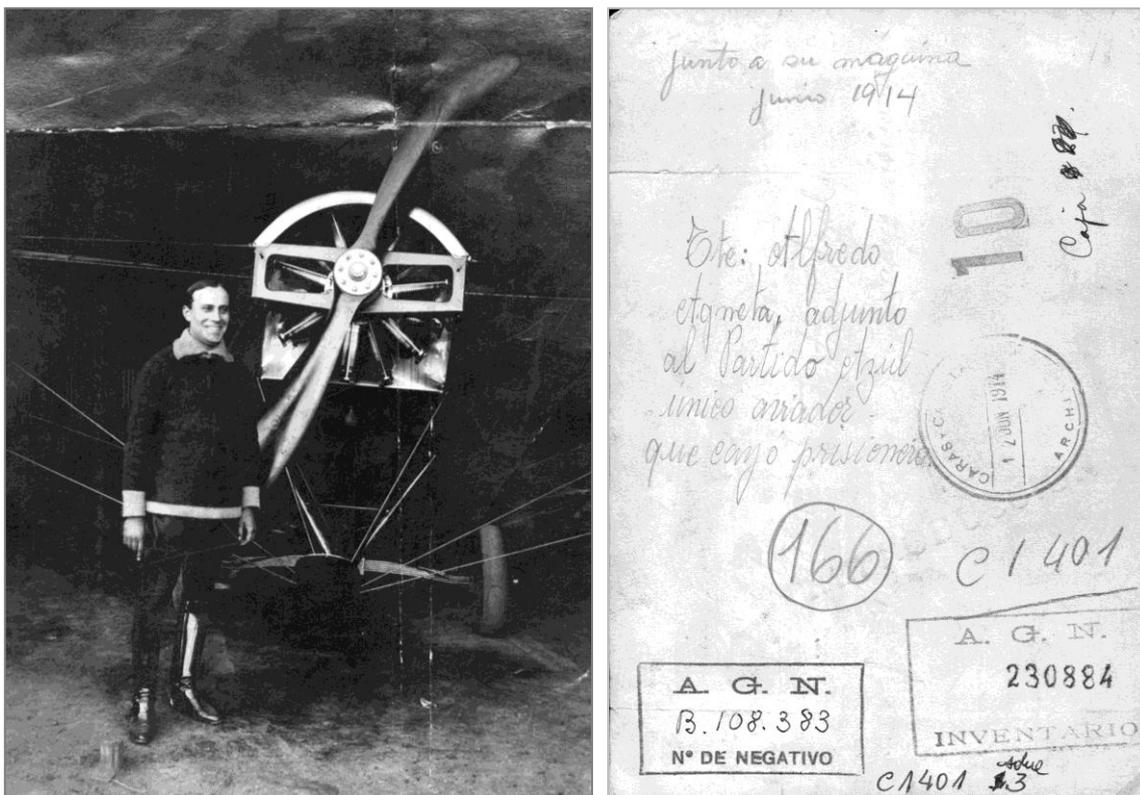
Actuación de la Aeronáutica

Cada Partido contaba con dos aeroplanos y con personal destinado a ellos. Partieron desde la Estación Caseros, del Ferrocarril Central Buenos Aires, en un tren especial, que los condujo hasta la zona de operaciones. Dos vagones habían sido agregados a la formación: uno para los pilotos, observadores, mecánicos y conscriptos. Y otro, con nafta y cajones de aceite. Parte de esta carga debía desembarcarse en Villaguay y el resto en Concordia.

PARTIDO	AZUL	ROJO
Asiento	Villaguay, en una chacra cercana se instaló el campo de vuelo y el vivac	Concordia, en terrenos del Hipódromo Viejo
Aeroplanos	Nieuport IV (100 hp) “Argentina Nieuport IV (100 hp) “Eduardo Castex”	Biplaza Blériot XI (80 hp) “Origone” Monoplaza Blériot XI (50 hp) “Centenario”
Pilotos	Teniente Pedro Zanni Teniente primero Alfredo Agneta	Teniente primero Raúl E. Goubat Teniente primero Aníbal Brihuega
Observadores	Teniente Pedro Campos Teniente Edgardo Benavente	Teniente Otón Mantovani ⁷
Mecánicos	Ambrosio Taravella, jefe de los Talleres de la Escuela Un mecánico, carpinteros y herreros	Mecánico civil Pablo Parasoscka (alias Juan Molbreto) Carpinteros y herreros
Dotación Auxiliar	Tres sargentos Un cabo principal Trece conscriptos	Dieciséis conscriptos
Equipos	Dos carros de transporte Un carro regimentario Un automóvil Dieciocho caballos	Dos carros de transporte Un carro regimentario Los caballos les fueron entregados en Concordia
Combustible	Nafta y aceite llegaban a la Estación Clara del Ferrocarril Central Entre Ríos	Nafta y aceite provisto en Concordia

⁷ Ambrosio Taravella. *70 Años de Servicios Aeronáuticos*, Presidencia de la Nación, Secretaría de Cultura, Ediciones Culturales Argentinas, Talleres Gráficos Mundial SRL, 1982. Taravella sostiene que en el Partido Rojo había un solo observador, el teniente Otón Mantovani. Mientras que los reporteros de *La Nación* y de *La Razón* nombran a los oficiales tenientes Elisandro C. Pissano y Baldomero de Biedma.

PRIMERA INTERVENCIÓN DE LA AVIACIÓN MILITAR
EN LAS GRANDES MANIOBRAS DEL EJÉRCITO



Teniente primero Alfredo Agneta frente al Nieuport IV que participó en las maniobras militares de Entre Ríos. En el dorso de la foto se consigna que fue el único aviador, adjunto al Partido Azul, hecho prisionero por el Partido Rojo, cuando una falla del motor lo obligó a aterrizar cerca del arroyo Sandoval (AGN)



Generales O'Donell y Ruiz, mayor Ramírez y el aviador Agneta, quien cayó prisionero del partido rojo.

(Caras y Caretas, N.º813, 2 de mayo de 1914)



Tenientes Pedro Zanni y Edgardo Benavente⁸ (AGN)



Teniente primero Raúl Goubat (DEH)



Teniente primero Aníbal Brihuega (DEH)

⁸ Ambos oficiales actuaron como piloto y observador, respectivamente, en las maniobras de 1914. En la foto se encuentran a bordo de un Moranne Saulnier Tipo L Parasol, en El Palomar, ese mismo año.

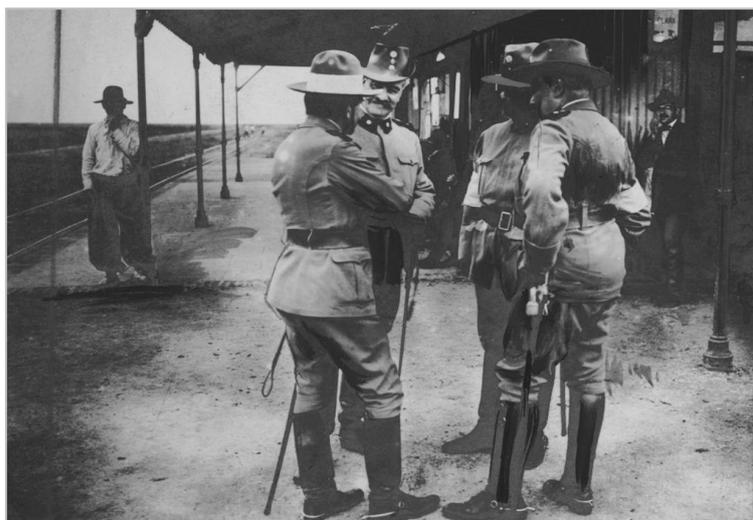
Las aeronaves durante las maniobras

Los ejercicios militares coincidieron con una fuerte tormenta que asoló la región, pero no detuvo el inicio de las maniobras. Todo lo contrario; las dificultades que el clima imponía en la zona de operaciones creaban mayor expectativa acerca de la resistencia de las tropas y de las aeronaves para alcanzar sus objetivos.

«Desde la iniciación al final pareció que se habían abierto las cataratas del cielo y un verdadero diluvio, acompañado de vientos huracanados y descargas eléctricas, convirtió la provincia de Entre Ríos en un inmenso lodazal donde se perdió la mayor parte del ganado, donde quedaron empantanados todos los carros de municiones, los de bagaje y de sanidad, destruidas las carpas y galpones, dislocados todos los servicios e inmovilizadas numerosas unidades. Ríos y arroyos desbordados, terraplenes y alcantarillas destruidas, puentes arrasados, techos y edificios volados, líneas telegráficas y telefónicas volteadas, completaban aquel escenario en que hacía su aparición la Aviación Militar ocupando el puesto que le pertenecía en las grandes maniobras del Ejército»⁹.

Los puntos de encuentro fueron establecidos en Villaguay y en Concordia. En el primero, el ejército “azul”; y en la costa del Uruguay, el “rojo”. Los periódicos informaban con reportes de enviados especiales y corresponsales; a diario, remitían telegramas y mensajes telegráficos como si estuvieran en un frente de batalla real. La noticia central era la inundación que cubría toda la provincia, y obligaba a marchas y contramarchas.

Ambas escuadrillas montaron sus correspondientes campamentos bajo grandes lonas, facilitadas por la Dirección General de Ferrocarriles. A partir del 17 y del 18 de abril, una vez instalado el vivac del Partido Azul en una chacra cercana a la Estación Clara, comenzó el montaje y las pruebas de motor de los Nieuport. No se contaba con un hangar donde protegerlos; no obstante, en la tarde del 18, se iniciaron los vuelos de entrenamiento y orientación topográfica sobrevolando las posiciones de sus fuerzas.



Altos jefes militares en la Estación Clara¹⁰ (AGN)

⁹ Biedma Recalde, Antonio M. *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*, Tomo Segundo, Dirección de Publicaciones de la FAA, «Colección Aeroespacial Argentina», Volumen 1, 1969, pág. 179.

¹⁰ El general de división Saturnino García, en compañía del ministro de Guerra, general Gregorio Vélez, y de otros jefes en la Estación Clara, con motivo de las maniobras militares de Entre Ríos, 1914.



Visita de Inspección a la Escuadrilla Azul de los aviones Nieuport, acampados en Villaguay. El general O'Donnell, director de las Maniobras, y el general Ramón Ruiz, jefe del Estado Mayor del Ejército, en la presentación de los aviones realizada por el teniente primero Alfredo Agneta y por el teniente Pedro Zanni (70 Años de Servicios Aeronáuticos)

Los vuelos de exploración se extendieron en los días siguientes, para constatar las posiciones de las tropas de las tres armas siguiendo trayectos delimitados por estaciones de ferrocarril, cursos de agua y estancias. Los partes se enviaban a Villaguay.

En tanto, los aeroplanos destinados al Partido Rojo habían llegado a su destino el 15 de abril, y por la tarde, en carros tirados por mulas, fueron trasladados al Hipódromo Viejo de Concordia. Dos días después del montaje y de la prueba de motores, comenzaron los vuelos de ensayo.

Las crónicas de la época relatan que numeroso público se congregó en el hipódromo para ver los *décollages* de las aeronaves que exploraban el campo siguiendo la línea del Ferrocarril Central Entre Ríos, hasta General Campos, y regresaban a Concordia. El 17 de abril se envió el primer parte aéreo anunciando que las dos flotillas estaban listas.

«Los aviadores militares del Ejército Rojo han realizado ejercicios ayer y hoy, ofreciéndole a nuestro pueblo un espectáculo gratuito de aviación.

»Ambos aviadores han revelado gran maestría en el manejo de sus aparatos con los que realizaron maniobras de toda especie con los mejores resultados»¹¹.

Las aeronaves, que por primera vez aparecían como instrumento táctico en la guerra, vieron dificultadas sus maniobras de despegue o aterrizaje, así como en su estructura, por las malas condiciones atmosféricas. El mecánico aviador Ambrosio Taravella, jefe de Talleres de la EAM, describe en sus memorias los problemas derivados de “la acumulación de agua” y las soluciones aplicadas para mantenerlas operativas:

¹¹ Gloria Isabel Adán; Ricardo Cimoli. Óp. cit. Se refiere a los tenientes primeros Goubat y Brihuega.

- 1.- Pesadez en la cola, motivada por la filtración de agua a través de la tela en la parte dorsal o superior de las alas, cuya solución fue hacer varios agujeros en el borde de salida para desagotar el agua acumulada.
- 2.- La intensa humedad reinante descolaba la estructura interna de las alas, debido al tipo de “cola en caliente” que se empleaba en la época.
- 3.- Igual efecto sufrieron las hélices, cuyas palas de madera debieron ser atadas con alambre¹².

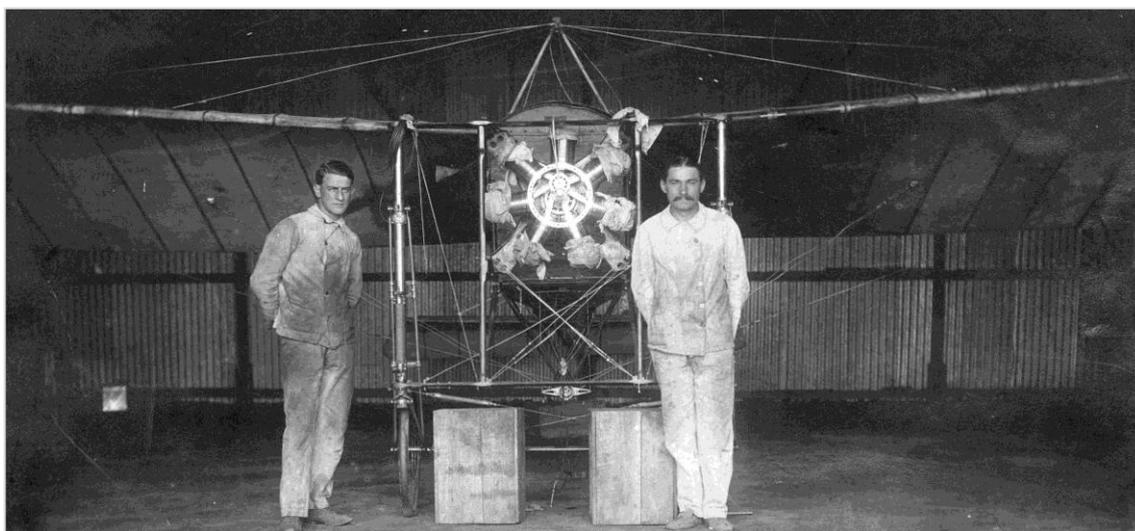


13

En la tarde del 23 de abril, los vuelos fueron diferidos por una lluvia torrencial; al día siguiente se reanudaron hasta el 26, en que las maniobras se suspendieron definitivamente.

Relataba Taravella que el mal tiempo no impidió a los pesados monoplanos, con ruedas sin freno, volar mañana y tarde durante el tiempo que duraron las acciones.

«Los pilotos Zanni y Agneta entraban a la chacra al ras del alambrado del fondo [...] y, generalmente, contra el monte situado en la parte opuesta, por lo que unos metros antes de llegar a los árboles, se apostaban mecánicos y soldados para tomar las puntas de las alas, a fin de evitar que los Nieuport se fueran contra los árboles»¹⁴.



Jefe de Talleres, mecánico aviador Ambrosio Taravella, y mecánico Pablo Juan Parasochka, alias Juan Molberto (AGN)

¹² Ambrosio Taravella. *70 Años de Servicios...*, óp. cit., págs. 39 y 40.

¹³ Ídem, pág. 38.

¹⁴ Ibídem.

Escuadrilla Azul	Aeroplano	Total de vuelos	Tiempo
Teniente primero Agneta	Monoplano Nieuport-Gnôme 100 hp “Argentina”	10 vuelos	6 horas y 2 minutos
Teniente Zanni	Monoplano Nieuport-Gnôme 100 hp “Eduardo Castex”	16 vuelos	10 horas y 19 minutos
Escuadrilla Roja			
Escuadrilla Roja	Aeroplano	Total de vuelos	Tiempo
Teniente primero Goubat	Monoplano Blériot-Gnôme 80 hp “Origone”	12 vuelos	8 horas y 21 minutos
Teniente primero Brihuega	Monoplano Blériot-Gnôme 50 hp “Centenario”	16 vuelos	5 horas y 4 minutos

A pesar de las condiciones meteorológicas, ambas escuadrillas cumplieron a diario los vuelos de exploración y reconocimiento establecidos, hasta el 24, en que se realizaron los seis últimos vuelos, en medio de fuertes vientos y lluvia¹⁵.

A partir de la suspensión de las maniobras, el 26, los aeroplanos fueron desarmados en Villaguay y en Concordia. La lubricación y el engrase de sus partes duraron tres días, y recién el 30 de abril pudieron ser embarcados en el ferrocarril, en la estación de Jubileo.

Enseñanzas de la participación de la Aviación Militar en las Maniobras de Entre Ríos

A diferencia de las maniobras francesas de 1914 –en las que se utilizó la aviación militar solo para exploración y reconocimiento del campo enemigo, volando únicamente con buenas condiciones climáticas–, en el caso argentino, la participación de la aviación tuvo como objeto no solo apoyar a las otras armas mediante el reconocimiento y la exploración del campo oponente, sino también con la observación de tiro, tarea para la cual se lanzaban partes informativos desde las mismas aeronaves a los puestos amigos. Además, a pesar de que los vuelos se realizaron en condiciones climáticas adversas, la participación de la aviación fue exitosa.

Distintas fuentes señalan las ventajas de su incorporación. La *Memoria de la Escuela Militar de Aviación* de aquel año sintetiza su actuación:

«Los aparatos de la escuela han actuado con éxito en las maniobras de tiro que efectuó el Regimiento 1.º de Obuses en Carmen de Areco y en las grandes maniobras de otoño en la Provincia de Entre Ríos, en donde, a pesar del persistente mal tiempo, cumplieron con las misiones que se les ordenaron, volando diariamente. Es de observar que en estas maniobras los aparatos estuvieron expuestos a las inclemencias del tiempo y a la falta de organización de flotillas y estado normal de los caminos en nuestro país, no tuvieron ni hangares transportables ni talleres de campaña a pesar de lo cual

¹⁵ Gloria Isabel Adán; Ricardo Cimoli. “La aviación del Ejército en la Maniobras...”, óp. cit.

no hubo falla de ninguna clase debido en mucho a la pericia del personal de maestranza formado en la escuela»¹⁶.

En un informe, el teniente primero Brihuega, piloto del Partido Rojo, realizó algunas recomendaciones técnicas, tendientes a mejorar el lanzamiento de los partes: «*En el avión con observador, este pudo escribir los partes y arrojarlos desde arriba sobre las columnas en marcha, sin perderse ninguno*». No obstante, recomienda «*la confección de sobres impermeables, de 10 a 15 cm, lastrados con una pequeña barra de plomo y cerrados con broches, a los cuales, adaptándole unas cintas de colores de unos 50 cm de largo, se podrían llevar los partes, serían visibles en la caída y estarían protegidos de las inclemencias del tiempo*»¹⁷; Brihuega sugiere también algunas adaptaciones al aeroplano utilizado: «*En cuanto a la visibilidad, habría que adoptar el uso de ventanas laterales en casi la total extensión del ancho de las alas, o usar el nuevo tipo Blériot de visión completa*».

Finalmente, acerca de los aspectos operacionales de la Aviación Militar señala que: «*... en los próximos ejercicios militares no actuarán aviones aislados sino flotillas bien constituidas, acorde con su rol de elemento indispensable en los Ejércitos modernos. [...] La flotilla sería factible de formarla de seis aparatos: cuatro biplaza y dos monoplazas, capaces de hacer un viaje de cuatro horas los primeros y cinco los segundos, y de potencia mínima de 80 hp. Se podría subdividir en dos secciones de dos y de un aparato respectivamente. Comprando los motores y algunas piezas metálicas en Europa, en los talleres de la Escuela se podría construir esa flotilla. Mientras no tengamos las flotas completas, con hangares de campaña y demás elementos, me permito aconsejar se tengan en preferencia el embarque de los aeroplanos, a fin de que no pase lo de estas maniobras, que han estado seis días sobre vagón en su viaje de regreso, con perjuicio para el material*»¹⁸.

Los dos aeroplanos participantes, Nieuport IV y Blériot XI, fueron evaluados técnicamente. Respecto de los primeros, Ambrosio Taravella, jefe de Talleres de la Escuela de Aviación Militar, sostiene en sus *Memorias* que a pesar de tratarse de monoplanos pesados y robustos, con ruedas *superballoon* sin frenos; con un tren de aterrizaje como de carro (de cerca de 50 kg), demostraron «*calidades para aterrizar en campos donde otros aviones no podrían*»¹⁹.

De los segundos, el teniente primero Brihuega señala: «*El buen resultado general me induce a aconsejar se adopte una escuadrilla de esta clase de aeroplanos (Blériot), cuyo tren de aterrizaje se ha adaptado a toda clase de terrenos y cuya resistencia general ha dado muestras bien probadas*»²⁰.

Resumiendo, concluimos que la intervención de la Aviación Militar en las Grandes Maniobras de 1914 como “quinta Arma” del Ejército se dio en el marco de un proceso de modernización de las Fuerzas Armadas, y su actuación –exitosa a pesar de las adversas condiciones climáticas– amplió las misiones específicas que hasta entonces se habían practicado en ejercicios similares en otros lugares del mundo, y permitió la evaluación de los medios aéreos en operaciones ■

¹⁶ Memoria de la Escuela Militar de Aviación Año 1914. Archivo DEH-FAA.

¹⁷ Gloria Isabel Adán; Ricardo Cimoli. “La aviación del Ejército en la Maniobras...”, óp. cit.

¹⁸ Ibídem.

¹⁹ Ambrosio Taravella. *70 Años de Servicios*, óp. cit., pág. 39.

²⁰ Gloria Isabel Adán; Ricardo Cimoli. “La aviación del Ejército en la Maniobras...”, óp. cit.

BIBLIOGRAFÍA

Aero Club Argentino. *Boletín* N.º23, Año IV, mayo de 1914.

ADÁN, Gloria I. y CIMOLI, Ricardo P. “La aviación del Ejército en las maniobras generales de 1914 y de 1927”. *II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina*, Dirección de Estudios Históricos de la FAA, Buenos Aires, 2012.

BIEDMA RECALDE, Antonio M. *Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina*, Tomo Segundo, «Colección Aeroespacial Argentina», Volumen 1, Dirección de Publicaciones de la FAA, Buenos Aires, 1969.

Memoria de la Escuela Aviación Militar, año 1914 (Dirección de Estudios Históricos de la FAA. Archivo digitalizado).

FASOLA CASTAÑO, Francisco A. “Organización y empleo de la Aeronáutica Militar en las últimas maniobras francesas”, *Revista Militar*, Año XIII, N.º255. Ministerio de Guerra, Buenos Aires, abril de 1914.

TARAVELLA, Ambrosio. *70 Años de Servicios Aeronáuticos*, Presidencia de la Nación, Secretaría de Cultura Ediciones Culturales Argentinas, Buenos Aires, 1982.

VÉLEZ, Oscar G. y QUELLET, Ricardo L. *Historia General de la Fuerza Aérea, Desde sus orígenes hasta 1922*, «Historia de la Fuerza Aérea Argentina», Tomo I, Dirección de Estudios Históricos de la FAA, Buenos Aires, 1997.

ARCHIVOS

Dirección de Estudios Históricos de la FAA, Documentación Digitalizada.

Archivo General de la Nación, Departamento de Documentos Fotográficos.

La Aviación Militar en el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930



Aviones militares sobrevolando la ciudad de Buenos Aires durante la jornada del 6 de septiembre de 1930 (*La Prensa*, 3 de noviembre de 1930)

Por el magíster Luis Fernando Furlan

Magíster en Defensa Nacional (Escuela de Defensa Nacional). Licenciado y profesor en Historia (Universidad del Salvador). Investigador de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina. Miembro de instituciones nacionales y extranjeras vinculadas a la historia militar. Fue docente de la Universidad del Salvador y de la Universidad Argentina John F. Kennedy. Ha publicado trabajos de investigación histórica en medios de la Argentina y del exterior. Este estudio es una ampliación de la ponencia presentada en el II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina, organizado por la Dirección de Estudios Históricos en 2012.

En el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930, que desplazó al gobierno del presidente Hipólito Yrigoyen, la Aviación Militar argentina participó por primera vez en un acontecimiento de política interna. Este artículo describe su actuación en aquella jornada y la influencia de los medios aéreos en el desenlace de la rebelión militar. Aquel hecho pasaría a la historia como el inicio de una serie de quiebres del orden constitucional que se sucedieron por más de cincuenta años, afectando el proceso democrático de nuestro país durante el siglo xx. No es intención de este trabajo el análisis político, sino la narración de los hechos desde el punto de vista estrictamente aeronáutico.

De la breve segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen (1928-1930) destacaremos el modo en que el mandatario condujo las relaciones con las Fuerzas Armadas, sus consecuencias para las instituciones militares y para la defensa y, específicamente, la situación de la Aviación Militar. Los aspectos mencionados, que se sumaban a la compleja situación política, económica y social del país, componen el contexto en el que se produce la intervención de los aviadores militares en el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930.



Hipólito Yrigoyen saluda a sus seguidores

(<http://www.argentina.ar/temas/historia-y-efemerides/20379-1852-nace-hiplito-yrigoye>, 25 de septiembre de 2014)

Segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen (1928-1930)

Hipólito Yrigoyen, el veterano y carismático líder de la Unión Cívica Radical (UCR), ya se había desempeñado como presidente de la Nación entre 1916 y 1922. El 12 de octubre de 1928, a una edad avanzada y con problemas de salud, volvió a ocupar la Presidencia del país. Su segundo gobierno habría de desarrollarse en un complicado contexto económico, social, político e institucional.

La crisis financiera que estalló en los Estados Unidos hacia fines de 1929 pronto adquirió dimensión mundial y la República Argentina sufrió sus efectos económicos y sociales, que se prolongaron hasta mediados de la década siguiente: disminución del comercio exterior y de las exportaciones, suspensión de préstamos e inversiones, y desocupación.

Por otra parte, se profundizó la división de la UCR entre personalistas (yrigoyenistas) y antipersonalistas (contrarios a Yrigoyen) y comenzaron a surgir disidencias y disputas entre distintas figuras del oficialismo, quienes, aprovechando la edad y la enfermedad del caudillo presidente, pugnaban por ganar posiciones en el partido y competir por la sucesión presidencial que consideraban inminente.

La débil figura del presidente Yrigoyen, su pretensión de revisar y controlar todo personalmente, y las luchas internas en su propio sector partidario provocaron el parálisis de la gestión de gobierno y la carencia de medidas eficaces para enfrentar los problemas. Esta situación se agravó por la hostilidad de la oposición en el Senado –donde era mayoría– dificultando el trabajo legislativo.

Los sectores contrarios al gobierno (conservadores, radicales antipersonalistas y socialistas independientes) promovieron una efectiva acción de desgaste sobre el presidente entre los grupos populares, en la que colaboraron distintos medios periodísticos y estudiantes universitarios.

Paralelamente, desde los inicios de la década del veinte, nuevas ideologías de corte nacionalista se propagaban en algunos países europeos (en Italia el fascismo, en Francia el nacionalismo de Charles Maurras, en España las ideas de José Primo de Rivera). En la Argentina, los grupos conservadores, principales adversarios políticos de Yrigoyen, y algunos intelectuales y oficiales del Ejército, se convirtieron en receptores y adherentes de aquellas corrientes.

La relación entre Hipólito Yrigoyen y las Fuerzas Armadas

La política militar de Yrigoyen provocó resistencias en las filas castrenses. En su primera presidencia (1916-1922) había recurrido a las Fuerzas Armadas para intervenir en acontecimientos internos (como los ocurridos en la ciudad de Buenos Aires y en la Patagonia), a la vez que designó a civiles como ministros de Guerra y Marina, provocando recelos en el ámbito militar.

En su segundo gobierno (1928-1930) el caudillo radical profundizó la penetración de la política en las instituciones armadas, donde se percibía como perjudicial la subordinación de la conducción de los asuntos castrenses a consideraciones partidarias o personales. Eso se manifestó, por un lado, en reparaciones arbitrarias, reincorporación de personal dado de baja, y promoción de retirados y ascensos especiales para oficiales que participaron en levantamientos radicales o que simpatizaban con el radicalismo yrigoyenista; por otra parte, aplicación de relevos, cambios de destino y pases a disponibilidad para los opositores. Esas actitudes violaban las normas militares y debilitaban la jerarquía y la disciplina.

Otro aspecto de la relación de Yrigoyen con las Fuerzas Armadas en su segunda presidencia fue, por un lado, la tendencia a favorecer al personal a través del aumento de los montos para el pago de retiros, pensiones, sueldos y beneficios sociales; y por el otro, el bajo presupuesto destinado a la compra de armamento y equipos, y al mejoramiento de la infraestructura militar. Con esas decisiones se paralizaron los programas de modernización, adquisiciones y construcciones impulsados por la presidencia de Alvear (1922-1928).

Los diferentes problemas políticos, económicos y sociales, más la actitud del gobierno hacia las Fuerzas Armadas, provocaron reacciones y descontentos de carácter profesional en un sector de la oficialidad del Ejército. Hacia fines de 1929 comenzaron a perfilarse en esa Institución dos corrientes contrarias al presidente Hipólito Yrigoyen, que buscaban su desplazamiento y el fin de su gobierno. Dichas tendencias eran:



**General Agustín Pedro Justo y
teniente general José Félix Uriburu**
(<http://www.elruidodelasnueces.com.ar/?cat=1514>,
25 de septiembre de 2014)

-La Línea Uriburu, encabezada por el teniente general José Félix Uriburu, simpatizante de las ideas nacionalistas que por entonces se difundían en Europa y promotor de la influencia militar profesional alemana en el Ejército Argentino. Uriburu había ocupado el cargo de Inspector General del Ejército en la presidencia de Alvear y estaba en situación de retiro desde mediados de 1929. Lo apoyaban conservadores, nacionalistas e intelectuales. Esta línea era minoritaria y se proponía realizar profundos cambios en las instituciones con la aplicación de un programa de tipo corporativo, la reforma de la Constitución y la sustitución de la Ley Sáenz Peña por un sistema de voto calificado.

-La Línea Justo, liderada por el general Agustín P. Justo, quien fuera ministro de Guerra de Alvear. Constituía el sector mayoritario. Entre sus principales colaboradores se encontraban los tenientes coroneles José María Sarobe y Bartolomé Descalzo. Lo acompañaban conservadores, radicales antipersonalistas y socialistas independientes. Su objetivo era el retorno a la situación política anterior a los gobiernos radicales, es decir, una vuelta al conservadurismo político. Proponía respetar la Constitución Nacional y la Ley Sáenz Peña, y convocar rápidamente a elecciones para ganarlas y llevar al poder de nuevo a los conservadores.

La Aviación Militar argentina en la segunda presidencia de Yrigoyen

La Aviación Militar permanecía dentro de la estructura del Ejército¹ y se hallaba organizada como Dirección General de Aeronáutica, creada² el 4 de mayo de 1927, que dependía del Inspector General del Ejército. Era el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo referido a la aeronáutica y tenía como misión la organización y el empleo de los medios aéreos; el reclutamiento del personal, su instrucción y preparación para la guerra; la elaboración de los reglamentos; y la administración y adquisición del material.

Las facultades de aquella Dirección General se extendían, también, al ámbito de la Aviación Civil, a través de la Dirección de Aeronáutica Civil. Este organismo se ocupaba de fomentar las actividades de las instituciones aeronáuticas civiles, estudiar y aplicar la legislación aérea, supervisar el tráfico aéreo, proponer la organización de escuelas de vuelo, sugerir el establecimiento de líneas aeropostales y administrar los campos de aviación.

De la Dirección General de Aeronáutica dependían la Secretaría, la Dirección de las Escuelas Militares de Aeronáutica, el Comando de la Aviación Militar, el Comando de la Aerostación Militar, la Dirección Aerotécnica, el Parque Central y los Depósitos, la División Administrativa, la Dirección de Aeronáutica Civil y la División Movilización.

En cuanto a las unidades, existían dos bases aéreas militares, creadas en 1929, una en El Palomar y otra ubicada cerca de la ciudad de Paraná (provincia de Entre Ríos). En la Base Aérea Militar de El Palomar tenía su asiento el Grupo N.º1 de Observación y una Escuadrilla de Caza, mientras que en la Base Aérea Militar de Paraná se encontraban el Grupo N.º3 de Observación y el Grupo N.º4 de Observación.

Para la formación del personal de aviadores, observadores y pilotos militares se contaba con la Escuela Militar de Aviación, que funcionaba dentro del predio de la Base Aérea Militar de El Palomar. Ese Instituto se creó por decreto del 10 de agosto de 1912, fue disuelto en 1922 y reinició sus cursos en 1925.

¹ La Marina de Guerra, por su parte, poseía la Aviación Naval.

² Decreto s/n publicado en *Boletín Militar* 2.ª Parte, N.º2171, págs. 57-60.



Dewoitine D-21 (DEH)

Próxima a la ciudad de Córdoba se encontraba la Fábrica Militar de Aviones, inaugurada en 1927, cuyos primeros trabajos consistieron en la construcción, bajo licencia, de los aviones Avro 504 K Gosport y Dewoitine D-21 y sus correspondientes motores (Gnôme 100 CV, Armstrong-Siddeley-Mongoose 140 CV y Lorraine-Dietrich 450 CV).

La Aviación Militar estaba compuesta por las siguientes aeronaves: Avro 504 K Gosport (para escuela e instrucción elemental); Breguet XIX (para ataque, reconocimiento, observación y bombardeo); Dewoitine D-21 (monoplaza de caza); Dewoitine D-25 (biplaza de caza); Bristol F-2B Fighter (para caza y reconocimiento); Junkers F-13 (transporte) y Curtiss Fledgling (para escuela y entrenamiento).

La doctrina enfatizaba el rol de la aviación como instrumento al servicio del Ejército para efectuar misiones de exploración, reconocimiento, observación, apoyo de fuego cercano y reglaje del tiro de la artillería. Así lo demostraba el predominio de unidades de observación, compuestas por escuadrillas de exploración y artillería. Sin embargo, la Aviación Militar también podía realizar acciones de bombardeo y combates aéreos, y se encaminaba a alcanzar y definir una identidad institucional más autónoma, tal como lo demostraría, por ejemplo, el proyecto de creación de una Subsecretaría del Aire o de Aeronáutica (1931) en el ámbito del Ministerio de Guerra.

La escasa atención del segundo gobierno de Yrigoyen por las cuestiones de la defensa afectó a la Aviación Militar, al punto de quedar prácticamente reducida a su mínima expresión³. El estado de la Aviación era descripto como crítico, precario y en situación de estancamiento y hasta se llegó a afirmar que no existía aviación nacional. Por ejemplo, se dejó de aplicar la Ley 11266 de modernización y equipamiento de las Fuerzas Armadas, sancionada en la presidencia de Alvear, que preveía adquisiciones para la Aviación Militar.

Los escasos recursos redujeron la capacidad operativa y afectaron la actividad industrial que desarrollaba la Fábrica Militar de Aviones. Una muestra de ello es que el presupuesto asignado a la Aviación Militar en 1929 era el mismo que el de 1923. Debemos aclarar que a principios de la década del veinte solamente existía el Grupo N.º1 de Aviación y que en 1929 se contaba con los aviones y materiales adquiridos en la presidencia de Alvear, dos bases aéreas militares, la Escuela Militar de Aviación, la Fábrica Militar de Aviones, tres grupos de observación y una escuadrilla de caza. En ese período, además, se habían ampliado las actividades de las aviaciones civil y comercial.

³ Ver las "Consideraciones Generales" contenidas en la *Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica* (1929), fojas 76-89.

La Dirección General de Aeronáutica era considerada un organismo anémico por tener que funcionar con recursos desproporcionados respecto a su estructura y responsabilidades. En 1929, por ejemplo, el porcentaje del presupuesto del Ejército asignado a la Aviación era del 3%, mientras que las autoridades aeronáuticas consideraban que la proporción adecuada debía alcanzar el 8,1%.

Entre las necesidades detectadas se sugería dictar una ley de cuadros y ascensos específica para la Aviación Militar y organizar el reclutamiento de personal técnico y su correspondiente escalafón. También se propuso crear un nuevo organismo superior, regido por una sola autoridad, para unificar, centralizar y supervisar toda la actividad aeronáutica. Por su parte, las aviaciones civil y comercial no contaban con una orientación coherente y definida.



Coronel Jorge B. Crespo (DEH)

Entre las prioridades señaladas por la Dirección General de Aeronáutica en el crítico año 1929, se destacaban: reactivar los trabajos de la Fábrica Militar de Aviones e incluirla, junto con la Escuela Militar de Aviación, en el presupuesto del Ejército; adquirir y renovar material aéreo con aplicación de la Ley 11266; y establecer campos de aviación.

Al comenzar el mes de septiembre de 1930 los principales cargos de la Dirección General de Aeronáutica estaban ocupados por las siguientes autoridades:

- Director General de Aeronáutica:** coronel Jorge Bartolomé Crespo,
- Secretario:** mayor Antonio Parodi,
- Comandante de la Aviación Militar:** teniente coronel Pedro Zanni,
- Comandante de la Base Aérea Militar de El Palomar:** teniente coronel Elisendo Pissano,
- Comandante de la Base Aérea Militar de Paraná:** teniente coronel Alberto González Albarracín,
- Jefe interino del Grupo N.º1 de Observación:** capitán Victoriano Martínez de Alegría,
- Jefe interino del Grupo N.º3 de Observación:** capitán Juan Martínez,
- Jefe del Grupo N.º4 de Observación:** capitán Pedro M. Avilés,
- Director interino de la Escuela Militar de Aviación:** capitán Segundo Figueroa,
- Director interino de la Fábrica Militar de Aviones:** capitán Bartolomé de la Colina,
- Director de Aeronáutica Civil:** señor Salvador A. Bavastro.

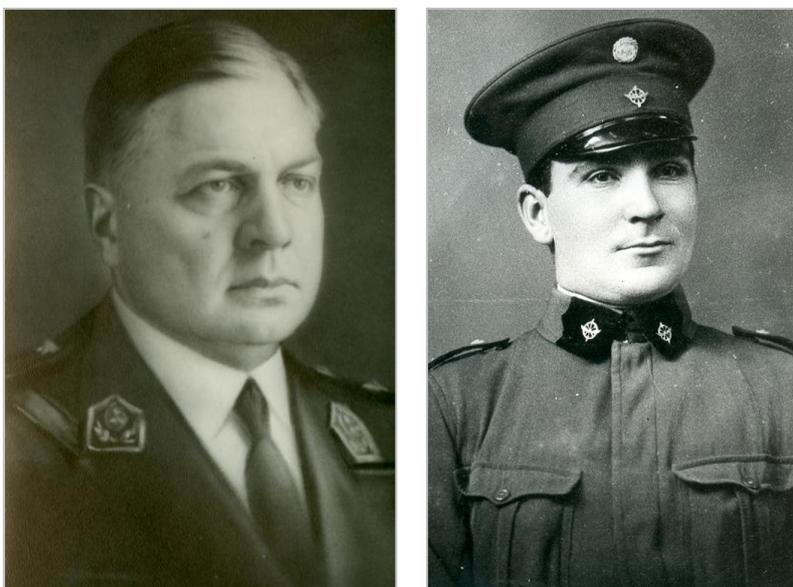
La jornada del 6 de septiembre de 1930 y la participación de la Aviación Militar

Antecedentes y preparativos generales

Desde julio de 1929 el coronel Luis J. García, miembro fundador y primer presidente de la Logia “General San Martín”⁴ y ex director del Colegio Militar de la Nación, expresaba, desde su situación de retiro, su oposición y crítica a la política militar del presidente Yrigoyen a través de publicaciones en *La Nación*. Los periódicos con los artículos del coronel García «[...] llegaban a los casinos de los cuarteles y bases aéreas, a los buques de la Armada y a las oficinas de institutos y reparticiones militares. Los jefes y oficiales los leían y releían con avidez [...] Les constaba por otros conductos que las irregularidades y arbitrariedades no eran invención sino palpables realidades»⁵.

Las ideas del coronel García despertaron interés y adhesión entre algunos jóvenes oficiales de la Aviación Militar, como por ejemplo, los capitanes Claudio Rosales y Pedro Castex Lainfor y el teniente primero Claudio Mejía, quienes lo visitaban en su departamento de la calle Uruguay N°115, en la ciudad de Buenos Aires. Frecuentaban, también, ese domicilio el teniente coronel retirado Francisco S. Torres (piloto aviador civil y ex miembro de la Logia “General San Martín”) y el teniente aviador militar Pedro R. Domínguez.

Por otra parte, existían oficiales vinculados a la aviación que respondían al yrigoyenismo. El general de brigada Enrique Mosconi, por ejemplo, no era aviador, pero había tenido una brillante gestión como director del Servicio Aeronáutico del Ejército durante la primera presidencia de Yrigoyen. Entre los partidarios del presidente, también, se encontraban el teniente coronel aviador militar Atilio Esteban Cattáneo, el teniente coronel Valentín Olaechea (ex inspector de Estudios y profesor de la Escuela Militar de Aviación) y el mayor retirado Raúl Barrera, quien tampoco era aviador sino que se había graduado de ingeniero en construcciones aeronáuticas en Alemania.



General de brigada Enrique Mosconi y teniente coronel Atilio E. Cattáneo (DEH)

⁴ Organización creada hacia 1921 por oficiales del Ejército para defender el profesionalismo de las Fuerzas Armadas y evitar la intromisión de la política en sus filas. Fue una reacción a la política militar de Hipólito Yrigoyen en su primera presidencia. La Logia se disolvió por propia voluntad de sus miembros en 1926, durante la presidencia del doctor Marcelo T. de Alvear.

⁵ Juan V. Orona. *La Revolución del 6 de Septiembre*, pág. 29.

Entre enero y febrero de 1930 el grupo que dirigía el teniente general José Félix Uriburu asumió la iniciativa para desplazar al presidente Hipólito Yrigoyen y a su gobierno. El general Agustín P. Justo, por su parte, prefirió adoptar una posición expectante y permitió que los teniente coroneles José María Sarobe y Bartolomé Descalzo colaboraran con el teniente general Uriburu. Entre los aviadores vinculados al sector uriburista encontramos, por ejemplo, al ya nombrado teniente coronel Francisco S. Torres, admirador de Uriburu⁶ y defensor, como él, de la influencia militar profesional alemana; y, también, al teniente primero aviador militar Alberto Uría Daguerre, quien frecuentó el domicilio del teniente coronel Descalzo durante las reuniones previas al golpe.

La participación de la Aviación Militar en las acciones a efectuarse contra el gobierno de Yrigoyen aparece mencionada en las propuestas para el plan militar del golpe elaboradas por el teniente coronel Sarobe⁷ y presentadas al teniente general Uriburu el 21 de junio de 1930. Sobre el papel específico de la Aviación Militar, se le otorgaba a ésta una especial importancia como arma de ataque, instrumento para lograr efecto moral, medio de comunicación y elemento de propaganda, lo cual exigía estudiar con profundidad su empleo en el marco de los siguientes principios: absoluta reserva en los preparativos, precisión y detalle en la organización, ejecución oportuna de todas las operaciones, rapidez y amplia libertad de acción. Igualmente se buscó coordinar las actividades de la Aviación Militar con la Aviación Naval e incluso se evaluó obtener elementos de la Aviación Civil por requisita o incorporados voluntariamente. También se prestó atención al alistamiento de numerosos oficiales aviadores.

De acuerdo con lo señalado, la Aviación se utilizaría, por ejemplo, para lanzar manifiestos contrarios al gobierno de Yrigoyen en el momento oportuno y, también, para distribuirlos en el interior del país; de esa manera, las aeronaves podrían servir como instrumento de extensión y proyección del golpe.

Posteriormente, la Aviación Militar se menciona nuevamente en la Orden de Operaciones preparada por el Estado Mayor del teniente general Uriburu⁸ para la acción que se proyectaba iniciar el 30 de agosto, que se frustró por acontecimientos de último momento y por cierta incertidumbre. En aquella Orden se establecía que los aviones de la Base Aérea Militar de El Palomar deberían efectuar vuelos de demostración sobre la ciudad de Buenos Aires, sin hacer fuego, excepto, en caso de ser atacados, y mantener en todo momento contacto con el teniente general Uriburu; paralelamente, las escuadrillas de la Base Aérea Militar de Paraná realizarían también demostraciones aéreas sobre Buenos Aires. Dichos vuelos serían el anuncio de que el golpe había comenzado. Todos los aviones militares tendrían la Base de El Palomar como centro de operaciones.

La Aviación Militar constituía un instrumento de gran valor para las acciones contra el gobierno yrigoyenista y era considerada clave para el desarrollo y el éxito del golpe. Su empleo contemplaba diferentes misiones y variantes, especialmente de propaganda y de acción psicológica, aunque también las tradicionales de comunicación y enlace, y potencialmente de bombardeo en casos de extrema necesidad. Las misiones confiadas a la Aviación Militar para la jornada del 6 de septiembre se apoyaban, en líneas generales, en las propuestas del teniente coronel Sarobe y en la Orden de Operaciones del Estado Mayor de Uriburu.

⁶ Fernando García Molina y Carlos Mayo (Comps.). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y ejército/1*, págs. 106-107.

⁷ Dichas propuestas figuran como Anexo N.º7 en su libro *Memorias sobre la Revolución del 6 de Septiembre de 1930*, págs. 262-264.

⁸ Reproducida por José M. Sarobe en *Memorias sobre la Revolución del 6 de Septiembre de 1930* (Anexo N.º4, págs. 255-257) y también por el coronel Juan V. Orona en *La Revolución del 6 de Septiembre* (Anexo F, págs. 204-206).

Al tanto de las maniobras de Uriburu, el ministro de Guerra, teniente general retirado Luis Dellepiane, renunció el 2 de septiembre de 1930, luego de que el presidente Yrigoyen se negara a adoptar medidas de defensa para sofocar el inminente golpe. Lo reemplazó en forma interina el ministro del Interior, Elpidio González. Tres días después, por razones de salud, Hipólito Yrigoyen delegó el mando presidencial en el vicepresidente doctor Enrique Martínez, quien inmediatamente decretó el estado de sitio en la ciudad de Buenos Aires.

El 5 de septiembre los líderes del golpe ajustaron los últimos detalles para iniciar las acciones el día siguiente y dispusieron que los aviones de El Palomar comenzaran sus actividades a primera hora de la mañana. Los vuelos se extenderían sobre las unidades militares cercanas a Buenos Aires (Campo de Mayo, San Martín y Ciudadela); las existentes en la ciudad (Palermo) y también sobre la zona céntrica de la Capital Federal y Puerto Nuevo. Como estaba previsto, estos vuelos serían la señal del inicio del golpe.

Los aviones arrojarían proclamas contrarias al gobierno yrigoyenista para ganar adhesiones entre militares y civiles y su presencia serviría para incitar a los oficiales rebeldes de las guarniciones castrenses a convencer a sus camaradas y a las tropas de que se sumaran; además, los aviones debían sobrevolar los buques de la Marina de Guerra fondeados en Puerto Nuevo a manera de saludo y solidaridad hacia las tripulaciones que simpatizaban con el golpe. También se previó la participación de la aviación civil para ampliar y complementar las acciones de la Aviación Militar y la obtención de bombas en el polvorín “Sargento Cabral”, cercano a Campo de Mayo, para aumentar el armamento de las escuadrillas de El Palomar.

Gracias al apoyo del gobernador antipersonalista de la provincia de Entre Ríos, doctor Eduardo Laurencena, los partidarios del golpe lograron extender sus actividades a la Base Aérea Militar de Paraná, cuya adhesión se obtuvo con anticipación. Como la iniciativa de las operaciones estaría a cargo de los efectivos militares de las guarniciones cercanas a la ciudad de Buenos Aires, se resolvió que las unidades del interior que se plegaran permanecerían en sus cuarteles a la espera de órdenes. Es así que la Base Aérea Militar de Paraná debería estar alerta para dirigirse hacia Buenos Aires, apenas llegara la comunicación correspondiente⁹. De acuerdo con el teniente coronel Alsogaray si el oficial enlace de la 3.^a División del Ejército (con comando en Paraná) «*aceptaba entrar en la revolución debía tomar contacto de inmediato con el Jefe de la Base Aérea de Paraná, quien ya estaba comprometido*»¹⁰.

Los sucesos en la Base Aérea Militar de El Palomar

La Base de El Palomar fue una de las primeras unidades que manifestó su decidida adhesión al golpe y que colaboró activamente en los preparativos (según la revista *Aero* «*fueron las águilas guerreras de la guarnición las primeras que se lanzaron a la lucha cívica*»)¹¹. Prácticamente, la totalidad de sus efectivos se plegó. Fue también la unidad que anunció, formalmente, el inicio de las acciones en aquel amanecer del 6 de septiembre de 1930.

⁹ Sobre las gestiones y los preparativos para ganar la Base Aérea Militar de Paraná, ver los relatos del nacionalista Juan E. Carulla y de los tenientes coroneles Álvaro Alsogaray y Juan B. Molina. En: Fernando García Molina, y Carlos Mayo, (Comps.). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y ejército /1 y /2*.

¹⁰ Ídem., tomo 1, pág. 125.

¹¹ *Aero*, año I, N.º9, septiembre-octubre de 1930, pág. 2.



**Oficiales de la Base Aérea Militar de El Palomar que se plegaron al golpe del 6 de septiembre de 1930
(La Revolución del 6 de Setiembre...)**

Durante los preparativos del golpe los oficiales aviadores destinados en El Palomar demostraron «un espíritu encomiable y estaban todos seguros de intervenir en la acción»¹². El teniente coronel Juan B. Molina, mano derecha del teniente general Urriburu e integrante de su Estado Mayor, afirmó¹³ que en la «Base Aérea de El Palomar, gran parte de la oficialidad era igualmente nuestra» y destacó la «voluntad inquebrantable de los oficiales subalternos de la Base del Palomar en el sentido de ir hasta solos al movimiento» y la decisión de la Escuela Militar de Aviación de «llevar las cosas adelante». En la noche del 4 de septiembre se realizó una reunión preparatoria:

«La obra de conquistar adeptos se había realizado con tal precaución, que, dos días antes del estallido, no se sabía en El Palomar cuáles eran los oficiales comprometidos. Solamente el 4 de septiembre, a las 22, se realizó en la habitación del teniente Guaycochea la primera reunión general de los comprometidos, y fueron muchos los que se asombraron al verse reunidos por una misma aspiración, dado que muchos de los que algunos compañeros habían dudado se encontraban presentes. En esta reunión se procedió a la distribución de los cargos que cada cual ocuparía en el momento de la acción»¹⁴.

En la noche del 5 de septiembre¹⁵ el director general de Aeronáutica coronel Jorge Bartolomé Crespo convocó a una reunión a los oficiales de la Base para felicitarlos por la disciplina de la unidad con motivo de recientes disturbios y para exhortarlos a apoyar al gobierno de Yrigoyen. Finalizada la reunión y retirado ya el coronel Crespo, los oficiales rebeldes realizaron una nueva reunión. En ese último encuentro se confirmó que los dirigentes del golpe en la Base Aérea Militar de El Palomar serían los capitanes Claudio Rosales y Pedro Castex Lainfor, mientras que el teniente primero Edmundo Sustaita actuaría como oficial de enlace con el teniente general Urriburu. La labor del

¹² José M. Sarobe. Óp. cit., pág. 153.

¹³ “Recuerdos personales del Teniente Coronel Juan B. Molina sobre la Revolución del 6 de septiembre. I y II parte. Año 1932”. En: Fernando García Molina y Carlos Mayo (Comps.). Óp. cit., tomo 2, págs. 165, 170 y 183.

¹⁴ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional*, pág. 48.

¹⁵ *Ibídem.*

teniente primero Sustaita fue muy importante, pues se dedicó a promover conversaciones políticas y a pulsar la opinión de los oficiales de la Base de El Palomar para conocer la manera de pensar de cada uno y las posibilidades de que acompañaran el golpe.

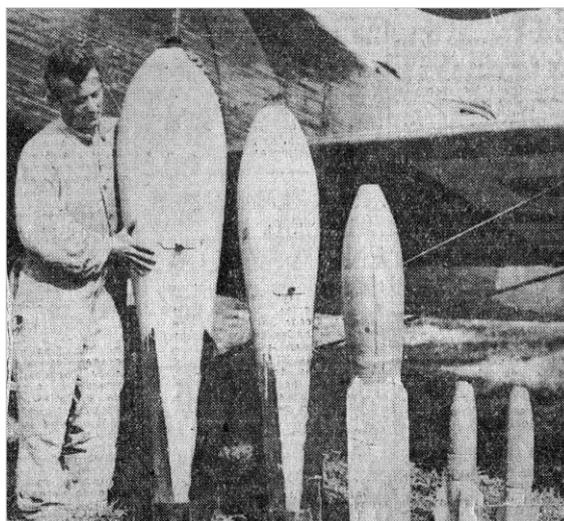


Capitán Pedro Castex Lainfor (DEH) y teniente primero Edmundo Sustaita
(*La Revolución del 6 de Setiembre...*)

Se definió que al amanecer del día 6 comenzaría la acción. Se especificó el horario y la señal convenida, se designó al personal para detener a los oficiales de la Base que no aceptaran incorporarse al golpe y se impartieron estrictas instrucciones para los puestos de guardia. Estas acciones debían efectuarse con decisión, energía y rapidez.

Durante la noche del 5 y la madrugada del 6 se vivieron momentos de incertidumbre, nerviosismo y frustración en la Base de El Palomar. Oficiales rebeldes llegados de Campo de Mayo comunicaron que las unidades comprometidas con el golpe no podrían levantarse por estar vigiladas por tropas leales al gobierno. Esa noticia fue confirmada por oficiales que llegaron de San Martín, quienes, por otra parte, aseguraron que el Colegio Militar de la Nación, en pleno, se pronunciaría en favor del golpe. A las 02.00 del día 6, llegó a la Base el general Elías Álvarez, comandante de la 2.^a División del Ejército (Campo de Mayo) para realizar una inspección, que finalizó sin novedades. Para aumentar la tensión, no se tenían noticias del teniente primero Sustaita, enviado a media noche para una comisión, quien recién llegó a El Palomar en las primeras luces del día 6, luego de permanecer demorado unas horas en una comisaría de la zona.

No obstante las incidencias señaladas, el personal de la Base (oficiales, suboficiales, mecánicos, armeros, soldados) se dedicó con intensidad, silencio y entusiasmo a alistar y poner a punto los aviones con su respectivo armamento (ametralladoras de “torrecilla” y de “capot”; bombas de 200, 100, 50 y 10 kg de explosivos, y los correspondientes lanza-bombas), además del combustible.



Bombas en uso en la Aviación Militar
(*Crítica, 24 de septiembre de 1930*)



Dewoitine D-25 (DEH)

Las aeronaves que intervendrían en los inminentes acontecimientos fueron los Avro 504 K Gosport, Breguet XIX, Dewoitine D-21 y Dewoitine D-25. Para el general de brigada Eduardo Fernández Valdez, amigo del general Agustín P. Justo y simpatizante del golpe contra el gobierno de Yrigoyen, «*con la Aviación no podía contarse sino como una fuerza moral, porque carecía de ametralladoras y de bombas y que la instalación de los elementos adecuados requeriría mucho tiempo*»¹⁶.

Los preparativos mencionados se realizaron prácticamente a oscuras, ayudados apenas con las luces de linternas de mano y con el oportuno aviso de imaginarias adecuadamente distribuidos. Si bien los aviones militares ya tenían sus misiones claramente asignadas, es interesante advertir que el alistamiento de aquellas aeronaves respondió también a la necesidad de contener posibles ataques terrestres e incluso aéreos de elementos leales al gobierno contra la Base de El Palomar.

Alrededor de las 6:30 del 6 de septiembre un agudo y prolongado toque de la sirena, utilizada para indicar el comienzo de la jornada laboral, anunció que, desde la Base de El Palomar, se daba inicio formal al golpe de Estado. De inmediato, todos corrieron a sus puestos. La oficialidad, con la asistencia de suboficiales y soldados, se preparó para neutralizar a los contrarios a la rebelión. Los pilotos y mecánicos sacaron los aviones de los hangares y los alinearon en la pista, listos para entrar en acción. Los comandantes de las compañías hicieron formar a sus tropas frente a los hangares y las arengaron para excitar los ánimos.

Los oficiales leales al gobierno fueron detenidos y alojados en un pabellón elegido con anticipación, donde se colocó la correspondiente custodia. Dichos oficiales fueron: teniente coronel Elisendo Pissano (comandante de la Base Aérea Militar de El Palomar), mayor Antonio Parodi (secretario de la Dirección General de Aeronáutica y profesor de la Escuela Militar de Aviación), capitán Victoriano Martínez de Alegría (jefe interino del Grupo N°1 de Observación), capitán Segundo Figueroa (director interino de la Escuela Militar de Aviación), capitán aviador militar Aníbal Barros, capitán Enrique Bartrons, capitán aviador militar Juan Elíes, teniente primero aviador militar Héctor Grisolia (profesor de la Escuela Militar de Aviación), teniente primero aviador militar Justo Ossorio Arana, teniente primero asimilado doctor Matías Calandrelli, teniente Horacio Lagos (alumno de la Escuela Militar de Aviación), teniente piloto militar Raúl Barrenechea, teniente Rubén Barros y subteniente Pedro V. Mórtoola (alumno de la

¹⁶ Miguel Bravo Tedín. “Dos revoluciones. Dos testimonios. Testimonio del general Manuel (sic) Fernández Valdez sobre la revolución de 1930”, *Todo es Historia*, N.º222, octubre de 1985, pág.54.

Escuela Militar de Aviación). Durante la detención de aquellos oficiales, al parecer, se vivieron momentos de tensión:

«Un subteniente joven, César R. Ojeda, en puertas del ascenso y pospuesto por el conocido desequilibrio de cosas, adscripto al personal del primer grupo de observación, fué el encargado de vérselas con el subteniente Pedro V. Mórtola [...]. Ojeda exigió la rendición de Mórtola pistola en mano. Este no ofreció resistencia. Poco después el coronel Crespo era herido de un balazo, según las referencias del mismo Ojeda, a raíz de que se negara a facilitar la salida de los aviones, los cuales fueron ocupados por todos los pilotos como si se tratara de alguno de los tantos ejercicios diarios que se realizaban en el campo de El Palomar»¹⁷.

Sobre el director general de aeronáutica, coronel Jorge Bartolomé Crespo, otra versión afirma que no tuvo participación alguna en los sucesos del 6 de septiembre de 1930 y que solamente en la mañana del 7 se dirigió a El Palomar a entrevistarse con la oficialidad¹⁸.

En cuanto al mayor Antonio Parodi, al presentarse éste en la Base fue detenido a punta de pistola por el teniente Samuel Guaycochea. Conducido a su lugar de reclusión por un pelotón de soldados, el mayor Parodi se cruzó con el capitán Castex Lainfor, uno de los líderes del golpe, quien supervisaba los preparativos de las aeronaves para una misión:

«Al verlo, el mayor Parodi se dirigió a éste y le dijo: “Pero, capitán, ¿qué están haciendo ustedes? Están colocando la aviación por el suelo”.



Mayor Antonio Parodi (DEH)

» “No, mi mayor –contestó el capitán Castex Lainfor–. Esta es la única vez que la aviación está en el aire”»¹⁹.

Otra versión señala que:

«... al tener noticia del estallido, el mayor Parodi, según nos manifestó, se dirigió inmediatamente a El Palomar para plegarse al movimiento, pero su colaboración no fue aceptada por haber manifestado en conversaciones particulares que no consideraba llegado el momento oportuno para apelar a la fuerza como recurso extremo para terminar con la situación anormal del país, no obstante reconocer la responsabilidad del gobierno»²⁰.

En aquellos momentos se hicieron presentes en la Base de El Palomar algunos políticos de la oposición, como el dirigente antipersonalista doctor Leopoldo Melo, quien fue acompañado por el teniente coronel retirado Francisco S. Torres. Controlada la situación, la Base de El Palomar presentaba el siguiente panorama:

¹⁷ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. Archivo General de la Nación (AGN).

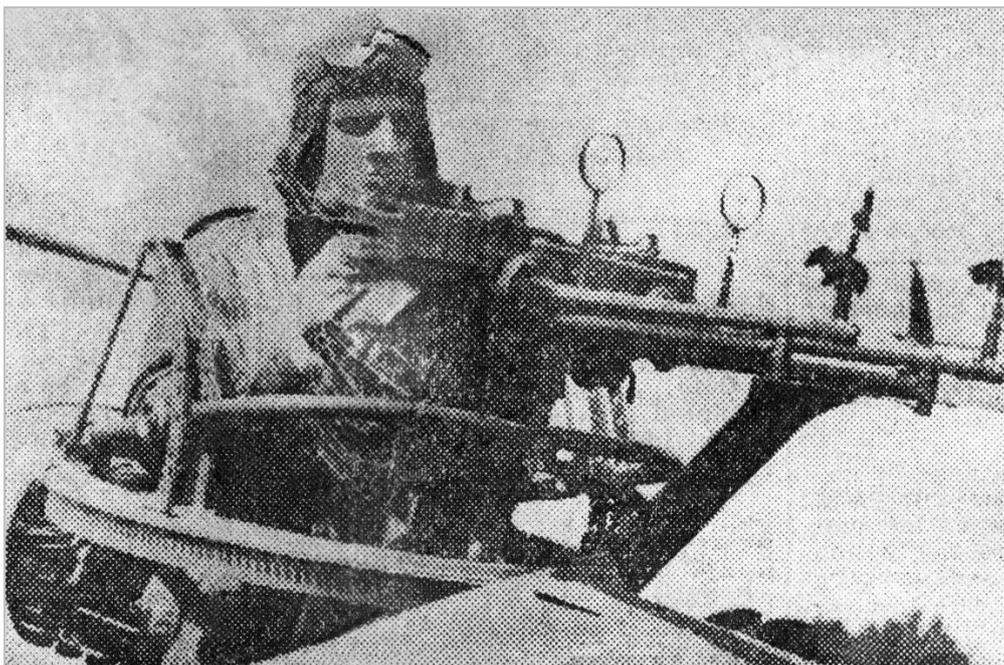
¹⁸ *La Nación*, 8 de septiembre de 1930, pág. 3. Hemeroteca Pública “José Hernández”.

¹⁹ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional*, óp. cit., pág. 50.

²⁰ *La Nación*, 8 de septiembre de 1930. AGN.

«En la pista del campo de aviación aparecía desplegada una crecida cantidad de aparatos, evidentemente listos para emprender el vuelo. En la techumbre del cuartel más próximo a la vía, y aún en los más distantes [...] podían verse ametralladoras dispuestas con el personal necesario para su manejo. En el centro del campo, la leve columna de humo que suele provocarse para fijar antes de los vuelos la dirección del viento, elevaba su grisáceo penacho»²¹.

«Sobre el amplio campo de aviación se presentó a nuestra vista el hermoso espectáculo de la larga fila de pájaros mecánicos listos para levantar vuelo cada uno con su piloto y acompañante, con su dotación completa de ametralladoras, municiones, bombas de mano, carabinas y revólveres»²².



Metrallista de la Aviación Militar (Crítica, 24 de septiembre de 1930)

Poco después, la Segunda Compañía de la Base fue puesta a disposición del teniente coronel Pedro Rocco y colaboró en la exitosa acción que, luego de un corto tiroteo, logró la adhesión de la Escuela de Comunicaciones y sus tropas (instaladas en la Guarnición de El Palomar). Durante esta escaramuza, se produjo un hecho tragicómico cuando, en medio del tiroteo para rendir al director de la Escuela, mayor Brito Arigos, y a otros oficiales, aterrizó un avión de procedencia desconocida, cuyo piloto fue expulsado a punta de pistola por uno de los oficiales de la compañía de la Base. El aviador, a duras penas, pudo levantar vuelo y se alejó del lugar. Luego se supo que ese piloto era el señor Carlos Alberto Echevaguren Serna, un aviador civil plegado al golpe que voló a El Palomar para coordinar acciones con los militares rebeldes²³. La Segunda Compañía fue dirigida por alumnos de la Escuela Militar de Aviación: el teniente Carlos Insúa y los subtenientes César Raúl Ojeda, Eduardo Chueca y Federico Ruiz. Los efectivos de Comunicaciones se dirigieron luego a San Martín y se incorporaron al Colegio Militar de la Nación.

²¹ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930, pág. 6. Hemeroteca Pública “José Hernández”.

²² Testimonio de Basilio Vidal, dirigente del Partido Socialista Independiente, *Libertad*, 16 de septiembre de 1930, pág. 3. Hemeroteca Pública “José Hernández”.

²³ *La Prensa*, 3 de noviembre de 1930. Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la FAA. Carpeta N.º17. Antecedentes de personajes de la Aviación Argentina.

El grueso de los efectivos de la columna que marchó a la ciudad de Buenos Aires al mando del teniente general Uriburu lo integró el Colegio Militar de la Nación. Es de notar que en dicho Instituto prestaban servicios dos oficiales con antecedentes aeronáuticos que acompañaron al golpe. Uno de ellos, el teniente coronel José Baldomero de Biedma, era profesor de topografía y dibujo, se había diplomado de Piloto de Globo y Piloto Aviador Civil Internacional (1913) y de Aviador Militar (1914); el otro era el capitán Valentín Campero, Comandante de la Compañía de Ingenieros y profesor de topografía y explosivos, quien poseía el diploma de Piloto Aviador Civil Internacional desde 1917. También se encontraban en la columna del Colegio Militar el teniente Juan Ignacio San Martín y el subteniente Oscar Pablo Delfino, quienes no eran aviadores, sino que se formaron como técnicos aeronáuticos.

Cuando el Colegio Militar comenzó su movilización se le facilitaron tres aeronaves militares para su protección y para mantener el enlace con la sede del Instituto. Por otra parte, efectivos de las compañías de aviación de la Base de El Palomar marcharon hacia Buenos Aires con la columna al mando del teniente general Uriburu que integraban el Colegio Militar de la Nación y Comunicaciones y le brindaron seguridad²⁴.

Hacia el mediodía, el teniente aviador militar Pedro R. Domínguez, el sargento primero Avelino Agüero y un soldado efectuaron un golpe de mano terrestre con un camión de la Base de El Palomar sobre el Polvorín “Sargento Cabral” logrando sustraer ochenta bombas de 10 kg para los Breguet XIX. Para controlar las comunicaciones, efectivos de El Palomar también tomaron las estaciones que la Unión Telefónica poseía en Morón y en Caseros.

Actividades de la aviación militar de El Palomar

Los vuelos desde la Base Aérea Militar de El Palomar se iniciaron alrededor de las 7:30 y se extendieron de manera casi permanente hasta las últimas horas de la tarde. Los aviones sobrevolaron la ciudad de Buenos Aires, Puerto Nuevo y distintas unidades del Ejército de la Capital Federal (Palermo) y de algunos puntos de la provincia de Buenos Aires (Campo de Mayo, Ciudadela, La Plata, Mercedes). Inicialmente, en previsión de posibles ataques desde tierra, los aparatos volaron a una altura prudencial.

Las misiones de los aviones militares consistieron en anunciar el comienzo del golpe, arrojar proclamas contra el gobierno²⁵ y realizar demostraciones aéreas para incitar, motivar y convencer a la población civil y a las tropas a que se plegaran al golpe. Las aeronaves debían, además, facilitar las comunicaciones y la transmisión de informes e instrucciones entre la Base de El Palomar, el comando de Uriburu y las unidades adheridas; brindar seguridad a la columna que marchaba hacia Buenos Aires; efectuar exploración aérea sobre los accesos a la ciudad de Buenos Aires y los cuarteles de Campo de Mayo, Liniers y Palermo; e incluso realizar bombardeo, si fuera necesario, para evitar la ofensiva de las unidades leales al gobierno de Yrigoyen.

Entre los vuelos iniciales, un avión procedente de El Palomar aterrizó en el Colegio Militar de la Nación, donde los cadetes y el resto de los efectivos se preparaban para marchar hacia la Capital, a fin de comunicar que en aquella Base Aérea ya se cumplían con las instrucciones correspondientes.

²⁴ La actuación de la Segunda y de la Tercera Compañía de la Base de El Palomar figura en la *Memoria Anual de la Base Aérea Militar de El Palomar* (1930), fojas 275, 281 y 282.

²⁵ El texto de la proclama fue publicado por el coronel Orona como Anexo G en *La Revolución del 6 de Septiembre*, óp. cit., pág. 207.



Base Aérea Militar de El Palomar en 1930 (DEH)

Los vuelos sobre Buenos Aires se concentraron especialmente sobre los cuarteles de Palermo (sede del Comando de la 1.^a División del Ejército), la zona de Plaza de Mayo-Casa de Gobierno y Puerto Nuevo (donde estaba fondeada la flota) y alcanzaron a reunir hasta 22 aeronaves militares, que se organizaron en distintas escuadrillas y formaciones aéreas. Distintos barrios de la ciudad de Buenos Aires fueron igualmente sobrevolados por las aeronaves militares²⁶.

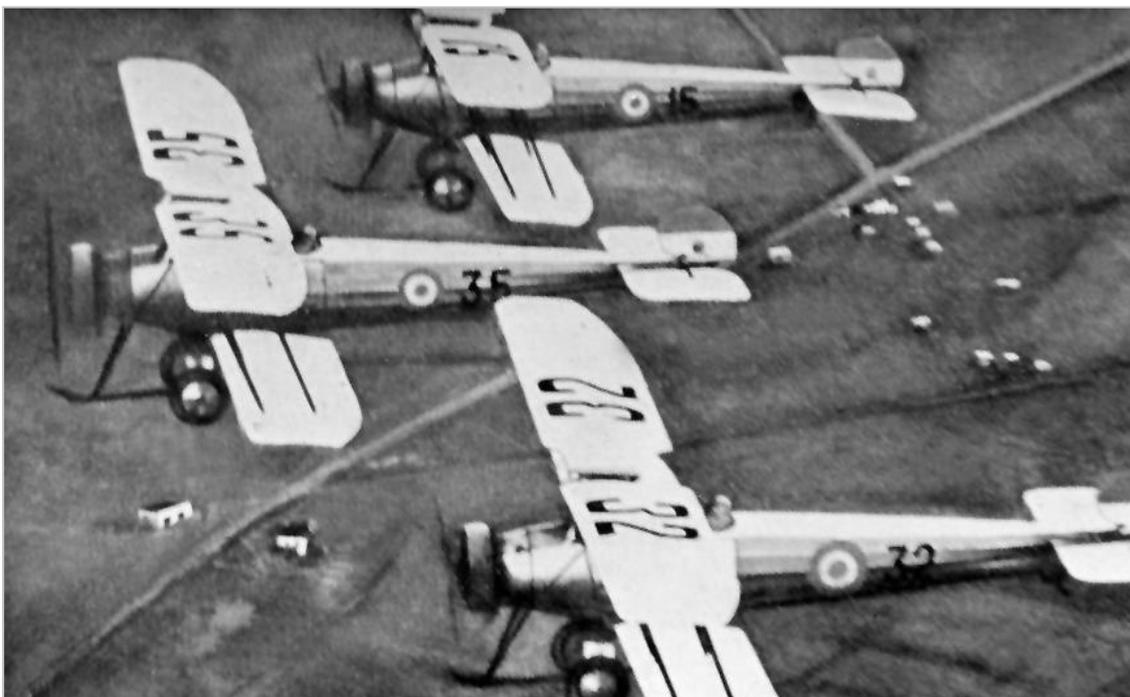
En sus numerosas pasadas los aviones inundaron con proclamas la zona céntrica de la ciudad, y, de esa manera, contribuyeron a profundizar la desorientación y la confusión en que se encontraba el gobierno nacional, que fue víctima de una eficaz propaganda y acción psicológica que debilitaron los intentos de resistencia política y militar. Justamente, mientras los aviones sobrevolaban la Casa Rosada, entre el elenco gobernante reinaba un clima de desorganización, confusión, descontrol, ignorancia y pánico; esto mismo se verificó, específicamente, respecto a la visión que desde el gobierno se tenía de la Aviación Militar:

«[...] tanto el ministro de Guerra [...], y el del Interior [...], abrigaban respecto de las fuerzas aéreas militares, un concepto equivocado. [...] ignoraban en absoluto la conspiración que minaba ya la base de El Palomar, desde la oficialidad a la tropa; [...] suponían, con el fundamento que le otorgaba la desidia oficialista para con la quinta arma de nuestro Ejército, que los aviones militares no estaban en condiciones de realizar una acción efectiva. Dos errores que debían influir posteriormente, en forma decidida, en el éxito de la Revolución»²⁷.

Otra muestra de la impotencia defensiva del gobierno frente a la Aviación quedó demostrada cuando los aeroplanos volaban sobre la sede del Poder Ejecutivo y los soldados allí destinados no les hacían fuego, permitiéndoles que continuaran con sus acciones de propaganda sin inconvenientes. Hasta se dio el caso de que «uno de los

²⁶ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. AGN.

²⁷ Diez periodistas porteños. *Al margen de la conspiración*, pág. 202.



Avro 504 K Gosport (DEH)

pilotos más audaces, se lanzara en dos o tres ocasiones sobre las antenas radiotelegráficas para destruir los cables de las mismas, consiguiendo, después de varias tentativas, su propósito»²⁸. En estas circunstancias, un periódico oficialista señalaba:

«Esta mañana [del 6 de septiembre] han estado volando sobre la ciudad una cantidad de aviones (se trataba de los militares) que arrojaron profusamente unas proclamas revolucionarias. Han pasado muy bajo y los radicales [...] hubiéramos podido bajarlos a tiros, pero no lo hicimos porque no queríamos que sobre el pueblo cayeran basuras»²⁹.

Los pilotos combinaron las misiones aéreas con demostraciones acrobáticas que conformaron un atractivo espectáculo. Con esos sorprendentes vuelos y el ronquido de los motores, los aviadores generaron un notable impacto psicológico entre la población de Buenos Aires, que no tardó en manifestar vivamente su admiración y adhesión hacia los hombres del aire; como ejemplo de ello, seleccionamos los siguientes testimonios:

«[...] grandes escuadrillas aéreas patrullaban el cielo de la ciudad [...] causando general asombro. La mayoría de las personas miraba atónita semejante despliegue de fuerzas aéreas»³⁰.

«Más avanzada la tarde [...] dejaron oír los potentes ruidos de sus motores varios aeroplanos inconfundiblemente militares, que evolucionaron sobre el Congreso, la plaza y los alrededores, a veces con verdadera audacia, al punto de que se producían algunas corridas del público varias veces creyéndose que determinados aparatos iban a aterrizar en la avenida Callao. Tal era la escasa

²⁸ Ídem., pág. 268.

²⁹ Ídem., pág. 407.

³⁰ *Crítica*, 6 de septiembre de 1930. AGN.

altura a que volaban, apoyados sobre un ala. Fue un espectáculo impresionante y que demostró la pericia de nuestros aviadores militares»³¹.

«El zumbido de los potentes motores despertó desde luego la atención de las gentes»³².

«[...] los aviones mantuvieron la expectativa de la población volando a tan escasa altura que en ocasiones apenas superaban la de los edificios más elevados. Los aparatos pudieron ser entonces observados en todos sus detalles, divisándose claramente su armamento, constituido por la ametralladora situada en la torre que rodea el asiento del observador y los lanzabombas [...] el isócrono roncar de los motores no dejó de oírse sino durante breves intervalos [...] el raudo paso de las máquinas constituyó el espectáculo que con más insistencia y más llamativamente solicitó el interés de la población. Tan pronto como la silueta de los aviones aparecía en un punto determinado la gente invadía las azoteas y los balcones y los peatones se detenían a contemplarlos hasta que se perdían de vista. La correcta formación de las escuadrillas y las arriesgadas maniobras de los aparatos [...] que pasaban a menudo casi al ras de los edificios provocaban en todas partes comentarios admirativos. Poco antes de mediodía los Breguet desaparecieron del centro de la ciudad, pero poco después hicieron su aparición varios monoplanos Dewoitine, de caza, [...] que llegaron a la Plaza de Mayo y evolucionaron a lo largo de la costa, ejecutando uno de ellos algunas maniobras acrobáticas con admirable precisión»³³.

«[...] con sus vuelos a baja altura, levantaron el espíritu de la población [...] para que se plegaran al movimiento»³⁴.

«[...] los transeúntes se lanzaron a la mitad de la calle para observarlos y pocos segundos después, personas que se veía, por su indumentaria, se habían levantado del lecho y los contemplaban regocijados»³⁵.

Otro aspecto importante a tener en cuenta fue la representación de los aviadores como mensajeros o heraldos de la libertad, tal como sucedía en sectores de la sociedad opositores al gobierno de Yrigoyen. Ejemplos de ello son los siguientes testimonios: «Los aviones [...] son portadores de la excelsa nueva»³⁶, o aquel que expresó que «el pueblo experimenta ya la sensación de su próxima liberación y [...] nutridos grupos de personas agitan sus pañuelos saludando a los heraldos del movimiento revolucionario»³⁷. El vuelo del primer avión militar sobre la ciudad de Buenos Aires provocó un impacto notable: «Para felicidad del país [...] a las 7.40 apareció por fin el avión aguardado»³⁸. Esa aeronave, que llevaba como piloto al teniente primero Martín Rafael Cairó y como observador al teniente Francisco Vélez, anunció el inicio del golpe y sobrevoló los cuarteles de Palermo, la Plaza de Mayo y Puerto Nuevo.

Según un comentario de la doctora Rosana Guber al autor de este trabajo, «el desafío de la altura, y la cercanía con el cielo y todas sus connotaciones sobrenaturales para

³¹ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. AGN.

³² *Ibíd.*

³³ *Ibíd.*

³⁴ *La Razón*, 7 de septiembre de 1930. AGN.

³⁵ José M. Sarobe. *Óp. cit.*, pág. 154.

³⁶ Diez periodistas porteños. *Al margen de la conspiración*. *Óp. cit.*, pág. 185.

³⁷ *Ídem.*, pág. 211.

³⁸ *Ídem.*, pág. 186.

muchas culturas, y principalmente para la cristiana, es atractivo y aterrador a la vez»³⁹. Dicha percepción estuvo presente en los vuelos de la jornada del 6 de septiembre. Valga por lo tanto un ejemplo de ello, refiriéndose al avión del teniente primero Cairó y del teniente Vélez: «El avión avanzaba velozmente expandiendo la nueva jubilosa [...]. Las manos se alzaron hacia el aeroplano como una invocación y los labios dijeron oraciones silenciosas»⁴⁰.

Las actividades aéreas pudieron ayudar a inclinar a la población civil a mostrar su simpatía por los acontecimientos que se desarrollaban (según el general Fernández Valdez «Buenos Aires fue sorprendido por el vuelo de numerosos aviones militares»)⁴¹. Las exhibiciones aéreas no eran extrañas para los porteños, quienes, ya desde mediados del siglo XIX y sobre todo a partir de la primera década del siglo XX, se concentraban con entusiasmo e interés para presenciar aquellos espectáculos maravillosos, audaces y llenos de adrenalina, cuya dosis de exotismo se conservó por bastante tiempo en el imaginario social de la Buenos Aires de la época. La aviación demostraba su importancia como instrumento de acción psicológica y de propaganda sobre la población civil.

Se destacaron igualmente los vuelos sobre la importante guarnición militar de Campo de Mayo para lanzar proclamas e inclinar las tropas a favor del golpe. Al producirse los primeros vuelos, el comandante de la 2.^a División del Ejército, general Elías Álvarez (quien finalmente no se plegó a los rebeldes), solicitó al jefe de la Guarnición de El Palomar que se efectuara exploración aérea sobre Bella Vista, Morón, avenida Rivadavia y Campo de Mayo; que trasladara con urgencia los aviones disponibles a Campo de Mayo; y que procediera a detener a un avión que lanzaba proclamas sobre esa guarnición militar. Ya avanzada la mañana, el ministro de Guerra (a cargo del ministro del Interior Elpidio González) ordenó al jefe de la Base Aérea Militar de El Palomar que cesara el vuelo de los aviones y que se cerraran los depósitos de combustible y el Arsenal de Guerra para que no se facilitaran elementos de combate a la aviación. Ninguno de estos requerimientos fue satisfecho.

La principal resistencia al golpe se concentró justamente en Campo de Mayo, donde el director de la Escuela de Infantería, el coronel Avelino Álvarez, logró contener a algunas unidades para evitar que se incorporaran a las acciones contra el gobierno. Es por ello que las demostraciones aéreas sobre Campo de Mayo fueron frecuentes.

Cuando la situación de Campo de Mayo todavía no estaba clara para los líderes del golpe, a media mañana se envió hacia allí, desde la Base Aérea Militar de El Palomar, un avión con el teniente primero Juan L. Garramendy y el teniente Feliciano Zumelzú para obtener información. La aeronave aterrizó en el Regimiento N.º2 de Artillería e inmediatamente ambos aviadores fueron capturados y conducidos como prisioneros a las instalaciones del Regimiento N.º4 de Infantería.

Alrededor de las 14 despegó de El Palomar un Breguet XIX piloteado por el teniente Eduardo Ruiz y que llevaba al subteniente Enrique Lafrenz como observador y artillero a cargo de las dos ametralladoras. La aeronave voló hacia Mercedes (provincia de Buenos Aires) para entregar un parte del teniente general Urriburu al jefe del Regimiento N.º6 de Infantería, en el que se le solicitaba plegarse y dirigirse hacia la Capital Federal. El teniente coronel Diego Mason, jefe de esa unidad, acató la orden y horas después partió por tren con sus tropas para Buenos Aires. En esa oportunidad, la aviación permitió proyectar el golpe y obtener el apoyo de unidades del interior.

³⁹ Correo electrónico recibido el 27 de septiembre de 2012.

⁴⁰ Diez periodistas porteños. Óp. cit., págs 186-187.

⁴¹ Miguel Bravo Tedín. Óp. cit.



Breguet XIX (DEH)

Gracias a los partes arrojados por los aviones, los efectivos plegados al golpe conocieron, por ejemplo, la organización de la columna del Colegio Militar, la marcha de las tropas de Comunicaciones hacia San Martín para unirse a aquel Instituto, la resistencia de Campo de Mayo y el desarrollo del avance hacia Buenos Aires de los efectivos dirigidos por el teniente general Uriburu. En uno de sus vuelos de enlace el teniente primero Sustaita sufrió un accidente mientras piloteaba un Avro Gosport, del cual salió ileso, aunque le provocó daños a la aeronave.

Uno de los líderes de los aviadores, el capitán Castex Lainfor, comentó⁴² que a partir del momento en que la columna integrada por el Colegio Militar de la Nación y por los efectivos de Comunicaciones y de Aviación salió de San Martín, los aviones militares lo mantenían al tanto de las novedades. Otros testimonios (por ejemplo, del teniente coronel Emilio Kinkelín, secretario de Uriburu) señalaron que en algunos momentos, especialmente en las primeras horas de las acciones, las informaciones facilitadas por los aviones fueron contradictorias y provocaron cierta incertidumbre⁴³. Con el correr de las horas, el contacto entre el comando del golpe y la Aviación Militar se hizo más fluido: *«Luego, las comunicaciones con el jefe de la revolución se hicieron frecuentes y los informes e instrucciones se sucedían a cada instante. En cumplimiento de esas instrucciones las máquinas continuaban volando sin descanso»*⁴⁴.

En Ciudadela, en el límite con la ciudad de Buenos Aires, el teniente coronel Francisco Bosch, al mando del Regimiento N.º8 de Caballería, se mantuvo leal al gobierno, mientras que dentro de la ciudad los cuarteles de Palermo, el Regimiento de Granaderos a Caballo, el Arsenal de Guerra y el Departamento Central de Policía también decidieron sostener al gobierno.

⁴² Pedro Castex Lainfor. “Resumen de la participación de la Base Aérea Militar de El Palomar en los sucesos de los días 6 al 8 de Septiembre 1930”. *Memoria Anual de la Base Aérea Militar de El Palomar* (1930), foja 71.

⁴³ José M. Sarobe. Óp. cit., págs.155-156.

⁴⁴ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional.* Óp. cit., pág. 50.

Los sucesos en la Base Aérea Militar de Paraná



Base Aérea Militar de Paraná en 1929 (DEH)

La Base Aérea Militar de Paraná, donde se encontraban los Grupos N.º3 de Observación y N.º4 de Observación, había sido “trabajada” con anticipación para comprometerla con el golpe. Ya el 5 de septiembre se había presentado en la Base el señor A. Zimmermann, emisario del teniente general Uriburu, quien traía la orden con las instrucciones a seguir; allí se indicaba que los aviones de la Base de Paraná debían volar sobre la ciudad de Buenos Aires y luego aterrizar en El Palomar, donde recibirían nuevas misiones⁴⁵.

En la madrugada del 6 de septiembre llegó a Paraná, en avión, el coronel Enrique Pilotto (ex presidente de la Logia “General San Martín”), quien se entrevistó con el gobernador antipersonalista de la provincia de Entre Ríos, doctor Eduardo Laurencena, y con el comandante de la 3.ª División del Ejército, general Aníbal Vernengo⁴⁶.

Pocas horas más tarde, el Comando de la 3.ª División del Ejército informó a El Palomar que la Base Aérea Militar de Paraná manifestaba su adhesión y reconocimiento al golpe. El personal de la unidad se plegó por iniciativa del teniente aviador militar Alberto Ferrazzano. Poco después, el capitán Castex Lainfor confirmó que el jefe supremo de las tropas rebeldes era el teniente general Uriburu.

Entre los oficiales de la Base que adhirieron al golpe se encontraban el mayor Vicente Andrada, el capitán Juan Martínez y los tenientes Augusto Bolognini, Luis Brizuela, Carlos Federico Mauriño y Anacleto Llosa. Según referencias del capitán Oscar Silva (enlace de los líderes del golpe en la 3.ª División del Ejército), el comandante de la Base, teniente coronel Alberto González Albarracín, se manifestó inicialmente reacio a acompañar el golpe hasta que, finalmente, aceptó plegarse⁴⁷. El capitán Silva recuerda los preparativos iniciales:

⁴⁵ Ídem., pág. 130.

⁴⁶ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. AGN.

⁴⁷ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional*. Óp. cit., pág. 129.

«Hasta ese preciso instante las cosas marchaban perfectamente, pero a partir de él empezaban a surgir las dificultades. La más grave de todas era que la mayoría de las máquinas se encontraban en desarme y ajuste general, para ponerlas en condiciones de visitar a la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba. [...]»

«Sin pérdida de tiempo se comenzó a armar dichas máquinas con toda la premura posible, a fin de tenerlas en condiciones de vuelo para el momento oportuno.

«Gracias a la encomiable actividad desarrollada por todos los oficiales y mecánicos comprometidos en dicha Base, a las 7 de la mañana del día 6 se encontraban en la pista listos para partir, con el equipo completo, 8 aviones⁴⁸».

Las aeronaves quedaron preparadas para entrar en acción y colaborar con las actividades que desarrollaban los aviones de la Base Aérea Militar de El Palomar. Por otra parte, la Base de Paraná recibió instrucciones de mantenerse en alerta a la espera de órdenes e inició un intercambio de radiotelegramas con El Palomar, Campo de Mayo y San Martín para conocer la situación en Buenos Aires y sus alrededores, y coordinar acciones.

Durante aquellas comunicaciones, el encargado de la estación radiotelegráfica de Campo de Mayo (el sargento primero Alfredo Tachini, plegado al golpe) fue sorprendido por el teniente coronel Atilio Cattáneo (aviador militar leal al gobierno), quien lo presionó para que suspendiera los contactos con Paraná y con los adherentes al golpe e incluso intentó, sin resultado, hacerle transmitir mensajes falsos firmados por el teniente general Urriburu que informaban sobre el fracaso del golpe para frustrar el apoyo de la Base de Paraná. Son interesantes los detalles de la discusión entre el sargento Tachini y el teniente coronel Cattáneo⁴⁹: *«Recibió [Tachini] un radio de Paraná para la Base Aérea de El Palomar comunicando que dos aviones habían decolado para dicha Base. Terminaba de retransmitirlo cuando lo sorprendió nuevamente el teniente coronel Cattáneo y le arrebató el despacho. Díjole luego que “no había tal revolución; que sólo se trataba de esos cuatro gatos de aviación y de comunicaciones y de esos pobres chicos del Colegio Militar”».* Como el sargento se negó a transmitir los comunicados falsos, Cattáneo le dijo para convencerlo *«“Vea, en sus manos está la salvación de esos pobrecitos aviadores que vienen a una muerte segura”».*

Oficiales de la Base de Paraná también se encargaron de controlar las comunicaciones de la zona. Se apoderaron de las estaciones radiotelegráficas e hicieron difundir mensajes sobre el triunfo del golpe y que la 3.^a División del Ejército estaba con el teniente general Urriburu. Dichos mensajes se extendieron por las áreas aledañas e incluso alcanzaron a llegar a Buenos Aires.

Al ser interceptadas las comunicaciones radiotelegráficas por las autoridades de Campo de Mayo, recién en la tarde, luego de las 16, partieron desde Paraná, rumbo a El Palomar, dos Breguet XIX de la escuadrilla de exploración del Grupo N.º4 de Observación. Dichas aeronaves eran la N.º29 (piloto teniente Alberto Ferrazzano) y la N.º32 (piloto teniente Luis Brizuela), las cuales llevaban como pasajeros al capitán Oscar Silva y al secretario privado del teniente general Urriburu, el señor A. Zimmermann (según el capitán Silva el civil que voló en uno de esos aviones fue el doctor Santiago Rey Basadre, secretario del coronel Enrique Pilotto)⁵⁰. Como se carecía de informaciones precisas sobre la situación y el desarrollo de los acontecimientos y ya se acercaba la noche, los aviones aterrizaron en Baradero y allí permanecieron el resto del día en espera de órdenes.

⁴⁸ Ídem., pág. 131.

⁴⁹ Juan V. Orona. Óp. cit., pág. 74.

⁵⁰ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional.* Óp. cit., pág. 132.

Actuación de la Aviación Civil



**Aviones civiles en el Aeródromo "Presidente Rivadavia", Morón, 25 de mayo de 1931
(Archivo José Atencio. Gentileza: Com. Gabriel Pavlovic)**

En los preparativos del golpe estaba prevista la participación y la cooperación de la Aviación Civil para actuar de manera conjunta con la Aviación Militar. Según parece, en los días previos al golpe, existieron conversaciones y reuniones entre los capitanes Claudio Rosales y Pedro Castex Lainfor, el teniente Claudio Mejía, el mayor Eduardo Olivero y el señor Enrique Zimmermann para determinar la actuación de la Aviación Civil.

El ya nombrado teniente coronel retirado Francisco S. Torres fue el encargado de coordinar aquel apoyo. Este oficial había estado destinado en la Escuela Militar de Aviación como comandante de la compañía y también como alumno (1916), se había graduado de Piloto Aviador Civil Internacional (*brevet* otorgado por el Aero Club Argentino) y poseía experiencia en materia de Aviación Civil ya que había trabajado en la organización del Departamento de Aviación Civil del Servicio Aeronáutico del Ejército (1922) y como jefe del Departamento Aviación Civil y Meteorología de dicho servicio (1924-1925). Al crearse la Dirección General de Aeronáutica se lo designó en 1929 como jefe de Líneas Aéreas de la Dirección de Aeronáutica Civil.



Teniente coronel Francisco Torres (DEH)

Iniciado el golpe, el teniente coronel Torres, con un grupo de soldados de la Base de El Palomar, tomó el aeródromo "Presidente Rivadavia" (ubicado en Morón). Como medidas de seguridad se colocaron centinelas de guardia en los caminos de acceso al aeródromo y se controló el tránsito de personas.

Las aeronaves del Centro de Aviación Civil fueron enviadas a la Base Aérea Militar de El Palomar, tarea en la que colaboraron los aviadores civiles Marcelino Viscarret, Celestino Corbellini, Gerardo Varela, Alberto Arata, Carlos Alberto Echevaguren Serna, Guido Solana y Alejandro Castelnuovo, quienes permanecieron en El Palomar. Entre ellos también contamos a Guillermo Hillcoat, quien había alcanzado renombre y prestigio por su famoso raid entre San Fernando (Buenos Aires) y Lima (Perú) efectuado a fines de 1924 como adhesión a los festejos por el centenario de la batalla de Ayacucho.



Guillermo Hillcoat (DEH)

Debemos señalar que en un telegrama enviado por el teniente general Urriburu a la Base Aérea Militar de Paraná se informaba que entre los efectivos que marchaban a sus órdenes sobre la ciudad de Buenos Aires se encontraba “toda la Aviación Civil”⁵¹. Los pilotos civiles acompañaron a los aviadores militares en las numerosas demostraciones aéreas que se realizaron sobre Buenos Aires y Campo de Mayo: «*la casi totalidad de los pilotos civiles compartían los propósitos que animaron el pronunciamiento, y estuvieron desde un principio de acuerdo en coadyuvar al mejor éxito del mismo*»⁵².

Un accidente fatal

Las unidades de Campo de Mayo comprometidas con el golpe no podían plegarse porque eran contenidas por las tropas leales al gobierno que estaban al mando del coronel Avelino Álvarez, director de la Escuela de Infantería, quien a su vez contaba con los efectivos de la Escuela de Artillería. Por esta razón, los aviadores militares de El Palomar realizaban evoluciones aéreas sobre Campo de Mayo para incitar a las unidades a plegarse y a doblegar la actitud de las reacias e indecisas.

Poco después de las 15, las aeronaves militares de El Palomar dirigidas por el capitán Claudio Rosales y las civiles encabezadas por Guillermo Hillcoat efectuaron una demostración aérea sobre Campo de Mayo. Al culminar la operación, quedó solamente en vuelo el Dewoitine D-25 que piloteaba el capitán Rosales y que llevaba como acompañante al mecánico Leopoldo Atenzo. En una de sus pasadas sobre el Regimiento N.º2 de Artillería, el avión perdió altura y cayó dentro del edificio de la 1.ª Batería de aquella unidad. La aeronave se incendió y ambos tripulantes murieron carbonizados. En el accidente, resultaron heridos por las llamas dos soldados del Regimiento N.º4 de Infantería. Ese acontecimiento fue un duro impacto para el personal de la Base Aérea Militar de El Palomar, y para los aviadores militares rebeldes significó la pérdida de un camarada y de uno de sus líderes en las acciones contra el gobierno constitucional⁵³.

⁵¹ Ídem., pág. 133.

⁵² Diez periodistas porteños. Óp. cit., pág. 239.

⁵³ El capitán Claudio Rosales nació en Buenos Aires el 15 de abril de 1897. El 20 de diciembre de 1917 egresó del Colegio Militar de la Nación como subteniente de artillería. Perteneció al Curso N.º8 de Aviación. Recibió el *brevet* de Piloto Militar en 1925 y el de Aviador Militar en 1927. Ascendió a capitán el 31 de diciembre de 1929. El golpe del 6 de septiembre de 1930 lo encontró destinado en el Grupo N.º1 de Observación (El Palomar). Al momento de su muerte registraba 1184 vuelos, con una duración total de 346 horas y 40 minutos. Era un aviador capaz y apreciado por sus camaradas por sus cualidades personales y profesionales.



Capitán Claudio Rosales (DEH) y mecánico Leopoldo Atenzo
(La Revolución del 6 de Setiembre...)

Respecto al fatal accidente del capitán Rosales, su muerte fue considerada según la visión propia de la época, como un caso de auténtico martirio, consecuencia de una actividad todavía arriesgada y hasta poco común como era el vuelo.

El capitán Pedro Castex Lainfor, quien quedó al mando de los efectivos aeronáuticos de El Palomar, ordenó inmediatamente una nueva demostración aérea sobre Campo de Mayo para determinar las causas de la tragedia. De haberse producido como consecuencia de disparos desde tierra, se procedería a efectuar un bombardeo aéreo sobre los cuarteles de Campo de Mayo. La misión le fue confiada al teniente primero Claudio Mejía. Luego de una serie de pasadas, incluso algunas realizadas a baja altura, Mejía regresó a la Base de El Palomar sin novedad, ya que no sufrió ningún tipo de agresión. El hecho se dio por terminado y no se emprendieron represalias.

El 22 de octubre de 1930 el ministro de Guerra firmó una resolución para sobreseer definitivamente el sumario instruido para averiguar las causas de la caída y la destrucción del avión y de la muerte del capitán Rosales y de su acompañante, el mecánico Atenzo. Sobre el accidente existen distintas versiones: a) que el aparato chocó un árbol y perdió estabilidad, b) que el avión realizó una maniobra (¿acrobacia?) a escasa altura, c) que la aeronave sufrió el incendio de su tanque de nafta, y d) falla del motor⁵⁴.

⁵⁴ Para conocer aquellas versiones, véase la resolución del ministro de Guerra de fecha 22 de octubre de 1930 (*Boletín Militar 1ª Parte* N.º8621, págs. 1242-1243); *La Nación* del 7 y 8 de septiembre de 1930 (AGN); *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional*, óp. cit., pág. 50; *La Prensa* y *La Argentina* del 7 de septiembre de 1930 (Hemeroteca Pública “José Hernández”).

Medidas defensivas del gobierno contra la Aviación



Tropas leales se preparan para rechazar a los rebeldes (Caras y Caretas, N.º1667, 13 de septiembre de 1930)

Para oponerse al avance de la columna comandada por Uriburu, a partir de las 13:30 se organizó en Palermo (sede del comando de la 1.ª División del Ejército) un importante núcleo de resistencia con los Regimientos N.º1 y N.º2 de Infantería. Estas tropas se distribuyeron en una línea de defensa que se extendía desde la estación y el terraplén del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (sobre la avenida Santa Fe y la actual avenida Intendente Bullrich) hasta la avenida Alvear (actual del Libertador), que permitía controlar las avenidas Cabildo y Luis María Campos, los cuarteles del 1 de Infantería y los corralones municipales de Palermo. Para contrarrestar la acción de los aviadores se emplazaron armas antiaéreas. Poco después, escuadrillas de aeroplanos efectuaron vuelos de reconocimiento sobre aquella zona: los soldados del 1 de Infantería «les apuntaron con sus armas antiaéreas, aunque con la orden estricta de retener el fuego hasta el último momento»⁵⁵.

Para permitir el paso de la columna de Uriburu, la Aviación Militar recibió la orden de atacar a las tropas concentradas en Palermo con bombas y ametralladoras, pero como comenzaron a plegarse al golpe y la presencia de civiles en el lugar era importante, no se recurrió a ninguna medida de fuerza.

Cerca de allí, sobre la avenida Luis María Campos, tenían sus sedes la Escuela Superior de Guerra del Ejército y el Regimiento de Granaderos a Caballo.



Conscripto de la Aviación Militar junto a una bomba de 200 kg (Crítica, 24 de septiembre de 1930)

⁵⁵ La Nación, 7 de septiembre de 1930. AGN.

El Instituto estaba comprometido con el golpe, en tanto que el Regimiento permanecía fiel al gobierno y se contenían los intentos de algunos de sus integrantes por adherirse a la rebelión. En esos momentos los aviones militares sobrevolaban la zona. Ante esta situación, el jefe del Regimiento, coronel Luis María Vázquez, dispuso que se colocaran ametralladoras en las puertas de la unidad en dirección a la vecina Escuela Superior de Guerra y sobre las partes altas del cuartel *«para hacer con ellas fuego a los aviones»*⁵⁶. Respecto a la defensa antiaérea establecida en Granaderos, el teniente coronel Sarobe recuerda que los oficiales comprometidos *«habían sacado a las ametralladoras algunas piezas esenciales, para que las armas automáticas no pudieran funcionar sin la voluntad de ellos»*⁵⁷. Otros testimonios de época sostienen que:

*«El jefe del regimiento (Granaderos), Coronel Vázquez, dispuso que se emplazaran ametralladoras frente a las puertas del regimiento, y en dirección a la Escuela Superior de Guerra, donde estaban reunidos todos los alumnos y profesores de la misma, a la espera de las noticias. El coronel Vázquez dispuso también que se alistara la tropa, se prepararan los automóviles blindados y se emplazaran más ametralladoras sobre las partes altas del edificio, para con ellas hacer fuego a los aviones. No sabía el coronel Vázquez que los oficiales comprometidos, más listos que él, habían sacado a las ametralladoras algunas piezas de precisión para que no pudieran funcionar sin su voluntad»*⁵⁸.

Sobre el Departamento Central de Policía también hicieron sentir su presencia los aviadores militares. El señor Jorge Ibarra García, un radical yrigoyenista que el 6 de septiembre se desempeñaba como ayudante del jefe de Policía, señaló que la moral de las tropas policiales podía ser quebrantada por los vuelos de las aeronaves militares, las cuales *«descendieron con impresionante velocidad, peinando casi con su tren de aterrizaje la cornisa del edificio de la Jefatura»*⁵⁹. Por lo tanto, era necesario hacerles fuego desde la sede del Departamento. Fue así que se solicitó la correspondiente autorización al Ministerio de Guerra (que finalmente no se concedió) y hasta se pensó en recurrir a la Aviación Naval de Punta Indio para repeler las actividades de los aviadores militares (según Ibarra García, *«bien pueden estar aquí los aviones navales en breve rato. Ellos no han traicionado y son pilotos capaces»*)⁶⁰.

La defensa de la Base Aérea Militar de El Palomar

La principal amenaza para la Base Aérea Militar de El Palomar fueron las tropas de Campo de Mayo que comandaba el coronel Avelino Álvarez, quien manifestó su decisión de atacar y tomar la Base. El teniente coronel Álvaro Alsogaray (plegado al golpe) recuerda el siguiente diálogo con el coronel Álvarez: *«Te advierto que en el caso de que quieras tomar cualquier medida, la Aviación cumplirá con las órdenes que tiene». Me contestó que él se adelantaría a echar mano de la Base Aérea del Palomar»*⁶¹. Para esta operación, la Escuela de Artillería debía comenzar las acciones con el fuego de sus cañones, y luego la Escuela de Infantería avanzaría para ocupar las instalaciones.

⁵⁶ José M. Sarobe. Óp. cit., pág. 156.

⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional*. Óp. cit., pág. 57.

⁵⁹ Jorge Ibarra García. *Lo que yo sé sobre la Revolución del 6 de septiembre de 1930*, pág. 28.

⁶⁰ *Ibidem*. Véase también *La Nación*, 10 de septiembre de 1930. AGN.

⁶¹ “Relato del teniente coronel [Álvaro] Alsogaray, sobre hechos referentes a la revolución del 6 de septiembre de 1930”. En: Fernando García Molina y Carlos Mayo (Comps.). Óp. cit., tomo 2, pág. 150.

El capitán Castex Lainfor se encargó de establecer una rigurosa vigilancia en distintos puntos cercanos a la Base para evitar cualquier sorpresa y evaluó la posibilidad de emplear los aviones para bombardear las tropas que avanzaran desde Campo de Mayo. Entre otras medidas de defensa analizadas en El Palomar, se le sugirió al líder de los aviadores militares que, si la situación lo exigía, tratara de habilitar como base aérea el aeródromo de Puerto Nuevo, para lo cual debía trasladar allí los elementos necesarios.

En las últimas horas de la tarde llegó a El Palomar el comandante de la Aviación Militar teniente coronel Pedro Zanni, quien se encontraba de licencia por haber contraído matrimonio. Este oficial se enteró tardíamente del inicio del golpe, pero apenas conoció los hechos se dirigió a El Palomar, asumió el mando y organizó la defensa de la Base junto con el capitán Castex Lainfor. Para ello se alistaron las aeronaves para operaciones de bombardeo aéreo y se ubicaron ametralladoras en sitios clave⁶².

La situación de incertidumbre y de tensión que se vivió en El Palomar se extendió durante la noche e incluso en la madrugada siguiente. Según referencias de época, «*las tropas de Campo de Mayo [...] constituyeron la pesadilla de los aviadores militares*»⁶³. En ese contexto, se informó que la Aviación Militar debía estar lista para bombardear, en las primeras horas del día 7 de septiembre, a las escuelas de Infantería y Artillería si ambos Institutos no se entregaban o plegaban al movimiento⁶⁴. Sin embargo, el capitán Castex Lainfor afirmó que «*por la noche hubo la falsa alarma, de que la Escuela de Infantería atacaría la Guarnición de El Palomar, cosa que no pasó de tal*»⁶⁵.



Interesantísima instantánea obtenida al comenzar el inaudito tiroteo contra las fuerzas del ejército, hecho desde el palacio del Congreso y la Confitería del Molino. Los cadetes del Colegio Militar, después de perder a varios compañeros, cañonearon el edificio parlamentario y lo ocuparon militarmente.

(*Caras y Caretas*, N.º1667, 13 de septiembre de 1930)

⁶² Sobre la defensa de la Base de El Palomar y la actuación del teniente coronel Zanni y del capitán Castex Lainfor, véase *La Razón*, 7 de septiembre de 1930 (AGN). También *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional*. Óp. cit., pág. 50.

⁶³ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional* Óp. cit., pág. 50.

⁶⁴ *La Razón*, 7 de septiembre de 1930. AGN.

⁶⁵ “Resumen de la participación de la Base Aérea Militar de El Palomar en los sucesos de los días 6 al 8 de septiembre 1930”. En: *Memoria Anual de la Base Aérea Militar de El Palomar* (1930), foja 71.

Fin de la jornada. Triunfo del golpe y desplazamiento del gobierno de Yrigoyen

Entre las 17.30 y las 18 se produjo un violento tiroteo en la zona del Congreso Nacional entre la columna al mando de Uriburu y los elementos pertenecientes al yrigoyenismo, que pronto fueron neutralizados. El edificio del Congreso Nacional, desde donde los yrigoyenistas hicieron fuego, fue ocupado por efectivos al mando del capitán piloto aviador civil Valentín Campero.

Alrededor de las 18 el teniente general Uriburu entró a la Casa de Gobierno y se reunió con el vicepresidente doctor Martínez, quien todavía ejercía el cargo presidencial delegado por Yrigoyen. Como el doctor Martínez se negó reiteradamente a renunciar, Uriburu lo presionó con la amenaza de realizar un bombardeo aéreo sobre el Arsenal de Guerra y el Departamento Central de Policía⁶⁶. Finalmente, luego de unos minutos de reflexión, el doctor Martínez firmó su renuncia y se retiró de la Casa de Gobierno. Poco después, cerca de las 20, Hipólito Yrigoyen se dirigió a la ciudad de La Plata y presentó su renuncia ante el jefe del Regimiento N.º7 de Infantería. A las 20.30 se rindió el Arsenal de Guerra.

En la noche del 6 y las primeras horas del día siguiente, las tropas del Regimiento 4 de Infantería se plegaron al golpe y se dirigieron a la Base de El Palomar para reforzar su defensa, aun cuando el gobierno de Yrigoyen ya había sido desplazado. Ello quebró la ofensiva del coronel Avelino Álvarez, quien finalmente fue tomado prisionero en la madrugada mientras se dirigía a El Palomar (según fuentes periodísticas el coronel Álvarez fue detenido por dos oficiales aviadores y traído a Buenos Aires custodiado por el capitán Castex Lainfor)⁶⁷.

El 7 de septiembre por la mañana llegaron a la Base de El Palomar los dos Breguet XIX que habían partido de Paraná en la tarde del día anterior, luego de haber permanecido en Baradero. Por la tarde arribaron a El Palomar otros cuatro aviones procedentes de la Base Aérea Militar de Paraná.

La Dirección General de Aeronáutica luego del 6 de septiembre

Establecido el nuevo gobierno presidido por el teniente general Uriburu se produjeron diversos cambios en el personal de la Aviación Militar, que reflejaban la actitud de los oficiales respecto a los recientes sucesos. El teniente coronel Ángel María Zuloaga fue el nuevo director general de Aeronáutica, y como secretario de esa dirección general se designó al mayor Darío Becerra Moyano. El teniente coronel retirado Francisco S. Torres fue nombrado interventor de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Por otra parte, el coronel Jorge Bartolomé Crespo (ex director general de Aeronáutica) pasó a disponibilidad; el mayor Antonio Parodi (ex secretario de la Dirección General de Aeronáutica y profesor de la Escuela Militar de Aviación) y el capitán Victoriano Martínez de Alegría (ex jefe interino del Grupo N.º1 de Observación) fueron destinados a la Dirección General de Personal del Ejército; el capitán Segundo Figueroa (ex director interino de la Escuela Militar de Aviación) pasó a la Dirección General de Material del Ejército y poco después revistó en disponibilidad; el mayor Raúl Lavandeira y los teniente primeros Carlos Manni y Héctor Grisolia fueron separados de sus cargos de profesores de la Escuela Militar de Aviación; y el teniente Heraclio Ruival (observador militar y alumno de la Escuela Militar de Aviación) fue destinado al Regimiento N.º8 de Infantería Montada.

⁶⁶ *La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional.* Óp. cit., pág. 67.

⁶⁷ *La Razón*, 7 de septiembre de 1930. AGN.

Conclusiones

En el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930 la Aviación Militar argentina participó, por primera vez, en un acontecimiento de política interna, en el que prácticamente la totalidad de sus efectivos acompañó esa iniciativa. La actuación de nuestra Aviación Militar en aquel acontecimiento no fue un hecho aislado, ya que se produjo en un contexto de creciente inestabilidad y convulsión que afectó a varios países de Sudamérica, en el que encontramos, como fenómenos comunes, quiebres políticos e institucionales internos, problemas económicos y sociales derivados de la crisis mundial y conflictos interestatales.

Varias de las situaciones señaladas desembocaron en enfrentamientos de distinta magnitud en los que, muchas veces, las partes involucradas recurrieron al empleo de medios aéreos (cuya utilidad militar se había demostrado en la Primera Guerra Mundial) para explotar sus posibilidades: exploración, reconocimiento, acción psicológica, propaganda, comunicaciones, enlace, abastecimiento, apoyo a las fuerzas terrestres y navales, bombardeo, combate aéreo. De esa manera, los aviones contribuyeron para alcanzar los objetivos y vencer.

En los conflictos internos que sufrió el Brasil en 1930 y 1932 la Aviación Militar estuvo presente junto al gobierno y también del lado de los rebeldes, y cumplió numerosas misiones en escenarios diversos. En 1931 se produjo en Chile la sublevación de la escuadra, ocasión en la que la recientemente creada Fuerza Aérea Nacional, que respondía al gobierno, bombardeó a los buques rebeldes, los cuales se defendieron con su armamento antiaéreo; poco después, la Fuerza Aérea, liderada por el coronel Marmaduke Grove, tuvo una participación relevante en la instauración de la fugaz “República Socialista de Chile” (1932).

En la zona de la Amazonía la disputa por el territorio de Leticia enfrentó entre 1932 y 1933 a Perú y Colombia, conflicto en el que los medios aéreos militares fueron empleados por ambos países. Durante la guerra del Chaco entre Bolivia y Paraguay (1932-1935) las Aviaciones Militares de los dos países desarrollaron una intensa actividad sobre un teatro de operaciones vasto y hostil. A principios de 1935 el Uruguay fue amenazado por un golpe de Estado, durante el cual el gobierno utilizó a la Aviación Militar en acciones de reconocimiento y bombardeo, lo que permitió la dispersión y derrota de los revoltosos.

La Aviación Militar argentina influyó de manera significativa en el triunfo del golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930, en una jornada intensa, llena de incertidumbre y tensión, en la cual se demostró la importancia del empleo de los medios aéreos, especialmente como instrumento de acción psicológica y de propaganda tanto para lograr la adhesión de civiles y militares, como para proyectar y extender el mensaje de los rebeldes fuera del área metropolitana. Como elementos de comunicación y enlace, los aviones facilitaron un contacto permanente y fluido, con algunas inevitables imprecisiones, entre los dirigentes del golpe y las unidades comprometidas. Finalmente, su uso como potencial medio ofensivo sirvió para defender uno de los principales baluartes del golpe (la Base Aérea Militar de El Palomar) y para lograr, como instrumento de presión, la rendición de puntos clave (como el Arsenal de Guerra).

Según el coronel Juan V. Orona *«la suerte de la revolución no se decidió el 6 de septiembre en sangriento campo de batalla ni en las históricas aguas del Plata, sino en un poblado y verde triángulo geográfico (Colegio Militar-Campo de Mayo-El Palomar) al cabo de repetidos vuelos de aviones, inmenso tráfico de partes radiotelegráficos y no*

*interrumpido desplazamiento de tropa»*⁶⁸. Para el historiador estadounidense doctor Robert Potash el éxito del movimiento *«debe atribuirse no a su fuerza material [...] sino a su influencia psicológica sobre el público en general y el resto de la organización militar, y a la parálisis de sus opositores»*⁶⁹. El general de brigada Eduardo Fernández Valdez destacó la importancia de aplicar los principios de iniciativa, sorpresa y rapidez en las operaciones, los cuales estuvieron presentes con el empleo de las aeronaves militares⁷⁰.

Durante el desarrollo de las actividades aéreas los aviadores militares demostraron sus excelentes condiciones de pilotos, las cuales generaron la admiración de la población civil, y, de alguna manera, contribuyeron a inclinarla a manifestar su simpatía respecto a las acciones en contra del gobierno yrigoyenista.

La difícil situación de la Aviación Militar durante la segunda presidencia de Yrigoyen en los aspectos presupuestarios, materiales y operativos se insertó en el contexto de crisis que afectó a las Fuerzas Armadas en los planos institucional y profesional. Dicha situación, difícilmente, pasó desapercibida para los aviadores militares, e indudablemente, influyó al generar disconformidad y descontento en sus filas. Finalmente, los efectos sociales y económicos provocados por la gran depresión y los problemas políticos internos, con las inevitables repercusiones en el ámbito castrense, también formaron una visión negativa hacia el gobierno de la época.



**Tropas golpistas avanzan triunfantes en Avenida de Mayo
(Caras y Caretas, N.º1667, 13 de septiembre de 1930)**

⁶⁸ Juan V. Orona. Óp. cit., pág. 71.

⁶⁹ Robert Potash. *El ejército y la política en la Argentina (I). 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, págs. 71-72.

⁷⁰ Miguel Bravo Tedín. Óp. cit., pág. 59.

Epílogo

Algunos personajes que participaron en el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930 tuvieron luego intervención en distintos sucesos político-militares nacionales, ocuparon altos cargos en la conducción superior de la Aeronáutica Militar y de la Fuerza Aérea Argentina y se destacaron en diferentes ámbitos de la actividad aérea militar, civil y comercial.

Uno de los líderes de la Aviación Militar, el capitán Pedro Castex Lainfor (1898-1969), alcanzó el grado de brigadier y ejerció el cargo de comandante de la Fuerza Aérea Argentina (1945-1946). El teniente coronel Pedro Zanni (1890-1942) fue comandante de Aviación de Ejército (1941-1942) y falleció en el ejercicio de dicho cargo con el grado de coronel.

El teniente primero Edmundo Sustaita (1898-1955), poseedor de peculiares habilidades para la conspiración política, estuvo involucrado en las intrigas y maniobras nacionalistas de principios de la década del cuarenta, durante la gestión del presidente Castillo. Posteriormente se acercó al entonces coronel Juan Domingo Perón, y ocupó, durante 1945, los cargos de comandante de la Fuerza Aérea Argentina y de secretario de Aeronáutica. Se retiró como brigadier mayor.

El teniente Bernardo Menéndez (1901-1944) colaboró con Edmundo Sustaita en distintas maniobras políticas. Acompañó luego al coronel Juan Domingo Perón e integró el Grupo de Oficiales Unidos (GOU), la logia militar que promovió el golpe de Estado del 4 de junio de 1943 que derrocó al presidente Ramón S. Castillo. Con el grado de teniente coronel murió en un accidente aéreo el 31 de enero de 1944.

El subteniente César Raúl Ojeda (1907-1991) impulsó la creación de la Escuela Superior de Guerra Aérea (1944), de la cual se desempeñó como profesor y primer director. Vinculado al régimen peronista, fue, a la edad de 41 años, el primer ministro de Aeronáutica de la Nación (1949-1951). Se retiró con el grado de brigadier mayor.

El teniente Juan Ignacio San Martín (1904-1966) se graduó de ingeniero aeronáutico y tuvo una trayectoria importante en las industrias aeronáutica y automotriz al ocupar cargos directivos en la Fábrica Militar de Aviones, el Instituto Aerotécnico y las Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado (IAME). Estrechamente ligado al peronismo, fue gobernador de la provincia de Córdoba; luego, como brigadier mayor, ministro de Aeronáutica (1951-1955).

El teniente primero Claudio Mejía (1901-1988) se destacó como piloto de caza y por sus excepcionales condiciones para la acrobacia aérea. Fue director de Institutos Aeronáuticos Militares (1944-1946). Cercano al general Perón, ejerció el cargo de inspector de embajadas de la República Argentina (1946-1951). Se retiró como brigadier. En 1975 se lo designó presidente del Banco Hipotecario Nacional, pero no aceptó el cargo.

El teniente primero Oscar Eduardo Justo Muratorio (1900-1977) fue comandante de la Fuerza Aérea Argentina en dos oportunidades (en 1945 y entre 1946 y 1951) y alcanzó el grado de brigadier general. El teniente Gustavo Adolfo Hermansson (1905-1970), luego brigadier general, se desempeñó dos veces como comandante en jefe de la Fuerza Aérea Argentina (1951-1952 y 1955-1956). El teniente Carlos Federico Mauriño (1906-1974) y el subteniente Guillermo Zinny (1906-1979) alcanzaron ambos el grado de brigadier general y fueron comandantes en jefe de la Fuerza Aérea Argentina (el primero entre 1952 y 1955, y el segundo durante 1957).

Otros jóvenes oficiales, como el teniente primero Juan Luis Garramendy (1901-1950), el teniente Pedro R. Domínguez (1903-2008) y los subtenientes Federico Ruiz (1906-1980), Eduardo Chueca (1905-1980) y Oscar Pablo Delfino (1906-1971), también ascendieron en la jerarquía aeronáutica y alcanzaron el grado de brigadier mayor. Por su parte, el subteniente Ángel Jorge Peluffo (1909-1988) llegó a brigadier general y fue comandante en jefe de la Fuerza Aérea Argentina en 1957.

El subteniente Samuel Guaycochea (1903-1971) participó, años después, en el fallido intento de golpe de Estado de 1951 contra el presidente Juan Domingo Perón. Exiliado en la República Oriental del Uruguay, regresó a nuestro país a fines de 1955 luego del triunfo de la autodenominada Revolución Libertadora. Pasó a retiro como brigadier mayor.

El teniente coronel retirado Francisco S. Torres (1884-1962) continuó aportando conocimientos y experiencia en materia de Aviación Civil y Comercial. Entre sus trabajos merece destacarse un estudio sobre la construcción de una aeroisla para servir de aeropuerto de la ciudad de Buenos Aires, que se tituló *Para el Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires. Lo que le falta a Buenos Aires. Su "Atlántida"* (1938).

Respecto a los civiles que participaron en el golpe de Estado del 6 de septiembre de 1930, diremos que Guillermo Hillcoat se dedicó a la Aviación Comercial y que se desempeñó como piloto de la Corporación Sudamericana de Servicios Aéreos y como jefe de la División Vuelos de Aerolíneas Argentinas. Marcelino Viscarret continuó su actividad aeronáutica como piloto instructor del Centro de Aviación Civil, labor en la que alcanzó reconocimiento y prestigio (formó más de 175 pilotos y, como dato anecdótico, brindó instrucción de vuelo al príncipe de Prusia). Gerardo Varela presidió el Centro de Aviación Civil, y Carlos Alberto Echevaguren Serna fue jefe de Líneas Aéreas de la Dirección de Aeronáutica Civil y presidente del Centro de Aviación Civil.

Alberto Arata se desempeñó como secretario y director general interino de Aeronáutica Civil. En el desempeño de este último cargo falleció en un accidente aéreo en el Aeródromo "Presidente Rivadavia" (Morón) mientras practicaba con el prototipo nacional A.C. 4 (21 de octubre de 1937). En la Base Aérea Militar de Morón hay un monumento que lo recuerda.

En cuanto a los oficiales vinculados a la Aviación que permanecieron leales al gobierno de Yrigoyen, el coronel Jorge Bartolomé Crespo (1881-1950) cesó en su cargo de director general de Aeronáutica y pasó a revistar en disponibilidad. Poco después del golpe, prestó servicios en el Estado Mayor General del Ejército (1930-1933); posteriormente, se lo nombró jefe de la III División de la Dirección General de Personal del Ejército (1933-1935) y luego vocal del Consejo de Guerra para Jefes y Oficiales (1935-1938). Fue autor de trabajos sobre aviación, temas militares y geografía.

El general de brigada Enrique Mosconi (1877-1940) se desempeñaba como Director General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales desde 1922. Luego del golpe revistó en disponibilidad y viajó a Europa (por lo que integró la Lista de Oficiales en el Extranjero). Permaneció en Europa entre 1930 y 1932. De regreso a nuestro país volvió a revistar en disponibilidad. Poco después se lo nombró director general de Tiro y Gimnasia (1932). El 31 de diciembre de 1933 pasó a retiro con el grado de general de división.

El mayor Antonio Parodi (1890-1978) fue destinado, luego del golpe de Estado, a la Dirección General de Personal del Ejército. Tras ocupar cargos de poca relevancia e inadecuados respecto a sus brillantes condiciones de aviador militar, entre 1937 y 1938 se desempeñó como director general de Material Aeronáutico del Ejército y presidió la Comisión de Adquisiciones Aeronáuticas (que permitió un gran reequipamiento de

la Aviación Militar argentina). Fue comandante de la División Aérea N.º1 (1938) y comandante de Aviación de Ejército (1938-1941). En el ejercicio de este último cargo, contrató y trajo al país a una importante delegación de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos para asesorar a nuestra Aviación Militar; además, el 19 de julio de 1940 se creó la Línea Aérea al Sudoeste, la cual habría de convertirse en Líneas Aéreas del Estado (1945). Luego fue presidente de la Comisión de Adquisiciones Aeronáuticas en los Estados Unidos y agregado militar a la Embajada Argentina en ese país (1941-1943). En 1945 se lo nombró agregado aeronáutico en Francia. Alcanzó el grado máximo de brigadier general.

El teniente coronel aviador militar Atilio Esteban Cattáneo (1889-1957) mantuvo su estrecha relación con la Unión Cívica Radical y participó en movimientos pro radicales contra los gobiernos de los presidentes teniente general José Félix Uriburu (1930-1932) y general Agustín P. Justo (1932-1938). Fue igualmente Diputado Nacional por la Unión Cívica Radical durante la primera presidencia del general Juan Domingo Perón (1946-1952) ■

Fuentes

ARCHIVO DE LA DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA (Bs. As.)

Memoria Anual de la Base Aérea Militar de El Palomar (1930)

Memoria Anual de la Base Aérea Militar de Paraná (1929)

Memoria Anual de la Base Aérea Militar de Paraná (1930)

Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica (1929)

Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación (1930)

Boletines Militares 1.ª Parte (1930)

Boletín Militar 1ª Parte N.º8621 (1930)

Boletín Militar 2.ª Parte N.º2171 (1927)

Carpeta N.º17. Antecedentes de personajes de la Aviación Argentina

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (Bs. As.)

Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos (5-10 de septiembre de 1930)

HEMEROTECA PÚBLICA “JOSÉ HERNÁNDEZ” DE LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. Periódicos Microfilmados:

La Argentina

La Nación

La Prensa

La Razón

Libertad

BRAVO TEDÍN, Miguel. “Dos revoluciones. Dos testimonios. Testimonio del general Manuel (sic.) Fernández Valdez sobre la revolución de 1930”. En: *Todo es Historia*, N.º 222, octubre de 1985.

CASTRILLÓN, Ernesto y CASABAL, Luis. “Recuerdos del primer quiebre”. En: *La Nación*, 4 de septiembre de 2005.

DIEZ PERIODISTAS PORTEÑOS. *Al margen de la conspiración*, 2.ª edición. Buenos Aires, Biblos Editorial, s.f.

DOMÍNGUEZ, Emilio. *El 6 de septiembre de 1930*. Buenos Aires, Agencia General de Librería y Publicaciones, s.f.

“El 6 de Septiembre fue un día memorable para la Aviación Argentina. El triunfo de la revolución”. En *Aero*, año I, N.º9, septiembre-octubre de 1930.

FRAGA, Rosendo. *La política de defensa argentina a través de los mensajes presidenciales al Congreso 1854-2001*. Buenos Aires, Instituto de Historia Militar Argentina, 2002.

GARCÍA MOLINA, Fernando y MAYO, Carlos (Comps.). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y ejército/1*. Biblioteca Política Argentina 161. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1986.

------. *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y ejército/2*. Biblioteca Política Argentina 162. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1986.

IBARRA GARCÍA, Jorge. *Lo que yo sé sobre la Revolución del 6 de septiembre de 1930*. Serie Documenta N.ºV. Córdoba, Centro de Estudios Históricos, 1996.

La Revolución del 6 de Setiembre de 1930. Su Motivo. Sus Hombres. Su Gobierno. Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional. Buenos Aires, Compañía General Fabril Financiera Talleres Gráficos, 1931.

“Nuestra aviación militar no contó con suficiente estímulo”. En *Aero*, año I, N.º8, julio-agosto de 1930.

REYNOLDS, Francisco. *La Revolución del 6 de setiembre de 1930. Acción militar.* Buenos Aires, Ismael B. Colombo, 1969.

ROTTJER, Enrique I. “La revolución del 6 de septiembre desde el punto de vista militar”. En *Revista Militar*, año XXX, N.º357, octubre de 1930. Buenos Aires, Círculo Militar.

SAROBE, José María. *Memorias sobre la revolución del 6 de septiembre de 1930.* Buenos Aires, Ediciones Gure, 1957.

VIALE LEDESMA, S. *6 de septiembre. El Pueblo, el Ejército y la Revolución.* Buenos Aires, Ediciones Mercurio, s.f.

Bibliografía

AMORES OLIVER, Eduardo J. *Guía de aeronaves militares 1912-2006.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2008.

ARANDA DURAÑONA, Oscar L. *Ángel María Zuloaga. Vida y obra literaria.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2010.

------. *El murciélago. La verdadera historia de un aviador.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2004.

------. *El regreso del águila. Brigadier Claudio Armando Mejía.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2006.

------. *Y la guerra contaminó los cielos.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2008.

BIEDMA RECALDE, Antonio M. *Diccionario biográfico.* Buenos Aires, Editorial “Aviación”, 1935.

CIRIA, Alberto. *Partidos y poder en la Argentina moderna (1930-1946).* Buenos Aires, Hyspamérica, 1985.

ETCHEPAREBORDA, Roberto. “La segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen y la crisis de 1930”. En: Academia Nacional de la Historia. *Historia argentina contemporánea 1862-1930. Historia de las presidencias*, vol. I, segunda sección. Buenos Aires, Librería “El Ateneo” editorial, 1965.

Escalafón Histórico. Cuerpo de Comando 1912-2010, tercera edición. *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, tomo VII. Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2011.

FIGUEROA, Abelardo M. *Promociones egresadas del Colegio Militar de la Nación 1873-2000*, 3.ª edición. Buenos Aires, Edivérn, 2001.

FLORIA, Carlos A. y GARCÍA BELSUNCE, César. *Historia de los argentinos*, tomo II. Buenos Aires, Larousse, 1992.

FURLAN, Luis Fernando. *Participación de la aviación militar argentina en los acontecimientos del 6 de septiembre de 1930*. Ponencia presentada en el II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina (Buenos Aires, 3-5 de septiembre de 2012).

ORONA, Juan V. *La Revolución del 6 de Septiembre*. Buenos Aires, 1966.

PICCIUOLO, José Luis. “Pensamiento militar argentino después de la 1ª Guerra Mundial (1919-1939). Influencia alemana y francesa. El mariscal Colmar barón Von der Goltz”. En *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, N.º513, abril-junio de 1994. Buenos Aires, Escuela Superior de Guerra.

POTASH, Robert. *El ejército y la política en la Argentina (I). 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*. Buenos Aires, Hyspamérica, 1986.

ROUQUIÉ, Alain. *Poder militar y sociedad política en la Argentina*, tomo I. Buenos Aires, Emecé Editores, 1981.

VÉLEZ, Oscar G. y QUELLET, Ricardo. *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, tomo III. *Historia general de la Fuerza. Desarrollo de la Aeronáutica Militar en el Ejército desde 1923 hasta 1944*. Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2000.

Agradecimientos

- A todo el Personal de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina.
- A Rodolfo Barragán y Alejandro Nieves (Hemeroteca Pública “José Hernández” de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).
- Al comodoro (R) Gabriel Tomás Pavlovic.
- Al capitán (R) licenciado Eloy Martín.
- A la doctora Rosana Guber (Instituto de Desarrollo Económico y Social).
- A la doctora Lorena De Matteis (Universidad Nacional del Sur-Conicet).

Como un cierre Igualdad, honor y amistad en los reencuentros entre contendientes directos después de Malvinas



Neil Wilkinson visita en 2012 los restos de un A-4B Skyhawk de la FAA que él mismo derribara durante el conflicto de Malvinas, cuando revistaba como artillero del HMS “Intrepid” (BBC News)

Por la doctora ROSANA GUBER

Ph.D. en Antropología (Johns Hopkins University). Investigadora del Conicet-Ides. Coordinadora académica de la Maestría en Antropología Social de la Universidad Nacional de San Martín. Docente de postgrado en las Universidades Nacionales de Córdoba y Misiones. Investigadora sobre los legados del conflicto bélico anglo-argentino por las Malvinas e Islas del Atlántico Sur de 1982 en la sociedad argentina. Publicó *Bautismo de fuego y gracia de Dios* (2007), *De chicos a veteranos* (2004) y *Por qué Malvinas* (2001); además de artículos en revistas especializadas y en medios de divulgación. Actualmente, investiga las experiencias y memorias aeronáuticas de los pilotos de A-4B Skyhawk en la contienda de Malvinas. Es miembro de número del Instituto de Historia Militar Argentina. El presente trabajo fue expuesto en el II Congreso de Historia Aeronáutica Militar Argentina organizado por la Dirección de Estudios Históricos en 2012.

Este artículo forma parte de mi actual investigación sobre pilotos de caza argentinos conocidos como “halcones”, que participaron en la Guerra de Malvinas en 1982 a bordo de sus A-4B Skyhawk, un desarrollo de la McDonnell Douglas Aircraft Corporation adaptado desde 1966 a usos nacionales por la V Brigada Aérea de Villa Reynolds, en la provincia cuyana de San Luis. Mi objetivo es comprender su particular experiencia bélica, desde su propia perspectiva, recurriendo a los instrumentos conceptuales y metodológicos de mi disciplina, la antropología social.

Desde 1989, cuando empecé con el tema, vengo visualizando la brutal simplificación con que los argentinos describimos e interpretamos nuestra única guerra en el siglo XX y, con ello, el diseño estereotipado de sus protagonistas como operadores directos de los afanes de poder de la conducción político-militar de la República Argentina, la tercera Junta Militar, del Proceso de Reorganización Nacional (1976-1983).

Poco después de la rendición del 14 de junio de 1982, con su consiguiente sentimiento de frustración, sus 649 muertos y desaparecidos, sus numerosos heridos físicos y psíquicos, y la profundización de la grieta entre civiles y militares, Malvinas comenzó a ser referida como una “guerra absurda”. Este marco redujo fuertemente las alternativas con que sus protagonistas directos podrían darle sentido a su experiencia bélica y humana, y también redujo el margen del reconocimiento de su acción en la esfera pública. Las duras vivencias de quienes estuvieron allí siguen siendo concebidas como parte de la loca aventura de un general megalómano, sus robots uniformados y una sociedad de fanáticos manipulados por el poder absoluto.

Esta perspectiva basada en el sinsentido resultó, particularmente, severa con quienes sirvieron como conscriptos en los campos de batalla, y con los suboficiales y oficiales que fueron dados de baja o que pidieron el retiro poco después de la rendición; pero también afectó a los cuadros regulares que continuaron con la vida militar. En el nuevo contexto democrático, la experiencia bélica fue enviada a un pasado lejano, casi exótico, repleto de lugares comunes. Esto no significa que los argentinos hayan olvidado el reclamo por las islas, como es evidente en los artículos, debates y entrevistas que inundaron los medios de comunicación en el 30.º aniversario de 1982. Sin embargo, quienes participaron en el Teatro de Operaciones siguen encallados en un orden demencial del cual la opinión pública y el discurso político no les permite salir.

Abriéndose paso en semejante panorama, los pilotos de la Fuerza Aérea lograron cierto reconocimiento por sus valerosos ataques, su coraje y su destreza en acciones contra la Royal Task Force.

«“Pienso que los pilotos argentinos están mostrando mucho valor” dijo el Secretario de Defensa Británico John Nott el miércoles después de haber perdido un destructor y un buque logístico por la acción de los atrevidos pilotos argentinos. “Sería estúpido que dijera otra cosa”, agregó el Secretario Nott»¹.

«Los ataques casi suicidas de los argentinos, los daños a los buques de superficie, los muchos actos de heroísmo y valor son de conocimiento público»² (almirante Sandy Woodward, jefe de la Fuerza de Tareas Británica).

Esta visión era compartida por los capitanes de los buques atacados por nuestros pilotos.

«Que los argentinos se mantuvieran volando pese a los riesgos y pérdidas (51 aviones en los primeros cinco días), fue una muestra de coraje y merece nuestro profundo respeto»³ (capitán de fragata de la HMS “Argonaut” –fuera de combate– C. H. Layman).

«Desde el 21 de mayo, sin embargo, los argentinos sabían exactamente dónde estaban estacionados sus blancos y, aún más, eran capaces de hacer su aproximación final por tierra, cruzando la Isla Gran Malvina, donde los montes los protegían de una temprana detección por el radar “clutter”.

¹ *Miami Herald*, Miami, 1982. Traducción de la autora.

² C.H. Lyman, “Duty in Bomb Alley”, *US Naval Institute Proceedings*, N.º109, 1983, pág. 30. Traducción de la autora.

³ Ídem, págs. 39 y 40.

»Ésta fue una situación ideal para que los argentinos desplegaran su alto grado de destreza en vuelo y su fanático valor»⁴ (capitán de fragata de la HMS “Coventry” –hundida– Brenda R. Lewis).

La Fuerza Aérea recuerda su entrada en las operaciones sudatlánticas como su Bautismo de Fuego. Desde este punto de vista, los pilotos militares argentinos pelearon en un teatro internacional por primera vez, en 1982, desde la creación de la Secretaría Aeronáutica en 1945, y a setenta años de la creación de la Escuela de Aviación Militar. Parte de aquella experiencia fue retomada individualmente por algunos oficiales ya en la posguerra. Transcurridos diez años del conflicto, los fragmentos de esas experiencias comenzaron a hacerse públicos, como encuentros entre quienes habían intervenido en la misma acción como combatientes, atacantes y víctimas.

En 1992, la *BBC* informó de la reunión entre el entonces primer teniente Carlos Cachón y el entonces guardia galés Simon Weston, como parte del film *Simon's Return*. El encuentro tuvo lugar en una estancia de la provincia de Buenos Aires. Weston había sido uno de los tripulantes del buque logístico HMS “Sir Galahad”, bombardeado por la escuadrilla de Cachón bajo el indicador “Dogo”, el 8 de junio. Fitz Roy/Bahía Agradable era el punto de desembarco de las tropas británicas para la toma de los montes donde aguardaban las defensas argentinas de la capital isleña Puerto Argentino (montes Dos hermanas, Williams, Zapador, Harriet, Tumbledown, Longdon y Kent). En el desembarco, dos buques logísticos –“Sir Galahad” y “Sir Tristram”– fueron atacados por dos escuadrillas argentinas, la “Dogo” de Cachón y la “Mastín”. Ambas dieron en sus blancos, pero el ataque de Cachón causó 47 muertos y 97 heridos, la mayoría por fuego. Weston tenía casi todo su cuerpo quemado. Su rostro debió ser reconstruido por completo a través de varias cirugías, y su participación mediática lo convirtió para los británicos en “la cara pública de la guerra”. Weston dedicó su vida a escribir libros y dar conferencias. Cachón dejó la Fuerza Aérea Argentina y se volcó a la actividad privada, con suerte diversa. En 1997, Cachón y Weston se reencontraron en Londres e intentaron mantenerse en contacto, pese a las barreras idiomáticas. Estos encuentros fueron difundidos a los 10, 20 y 25 años del conflicto por la prensa gráfica y por sitios de prensa virtual.



Capitán VGM (R) Carlos Cachón y Simon Weston, junto a sus esposas, Graciela Ramírez y Lucy Weston, en Cardiff, Gales, diciembre de 1996 (Archivo Carlos Cachón)

⁴ Brenda R. Lewis. “The Loss of HMS Coventry, the Falklands War, 1982”, *Defence Update International*, N.º47, 1984, pág 26.

En 1993, un argentino residente en Inglaterra, que no había participado en Malvinas, contactó al entonces comodoro Héctor Sánchez con el ex capitán David Morgan. Ambos habían sido pilotos en 1982, Sánchez de un A-4B basado en Río Gallegos, en la costa patagónica, y Morgan de un Sea Harrier que operaba desde el portaaviones HMS “Hermes”. La misión de la escuadrilla “Mazo” a la que pertenecía Sánchez, primer teniente en 1982, y que siguió a la de Cachón aquel 8 de junio, fue evitar el desembarco británico en Fitz Roy/Bahía Agradable. Morgan y su camarada David Smith ya habían llegado al lugar, alertados del desastre, aunque tampoco pudieron impedir el ataque de “Mazo” y la destrucción del lanchón LCU “Foxtrot 4”, dependiente del buque de asalto HMS “Fearless”. Casi inmediatamente, Morgan y Smith derribaron a los tres camaradas de Sánchez: los primeros tenientes Arrarás y Bolzán y el alférez Vázquez, único sobreviviente de su escuadrilla en la salida del 12 de mayo (cuando cayeron Nívoli, Ibarlucea y Bustos). Sólo Sánchez logró escapar después de enfrentar a la PAC (patrulla aérea de combate) británica.

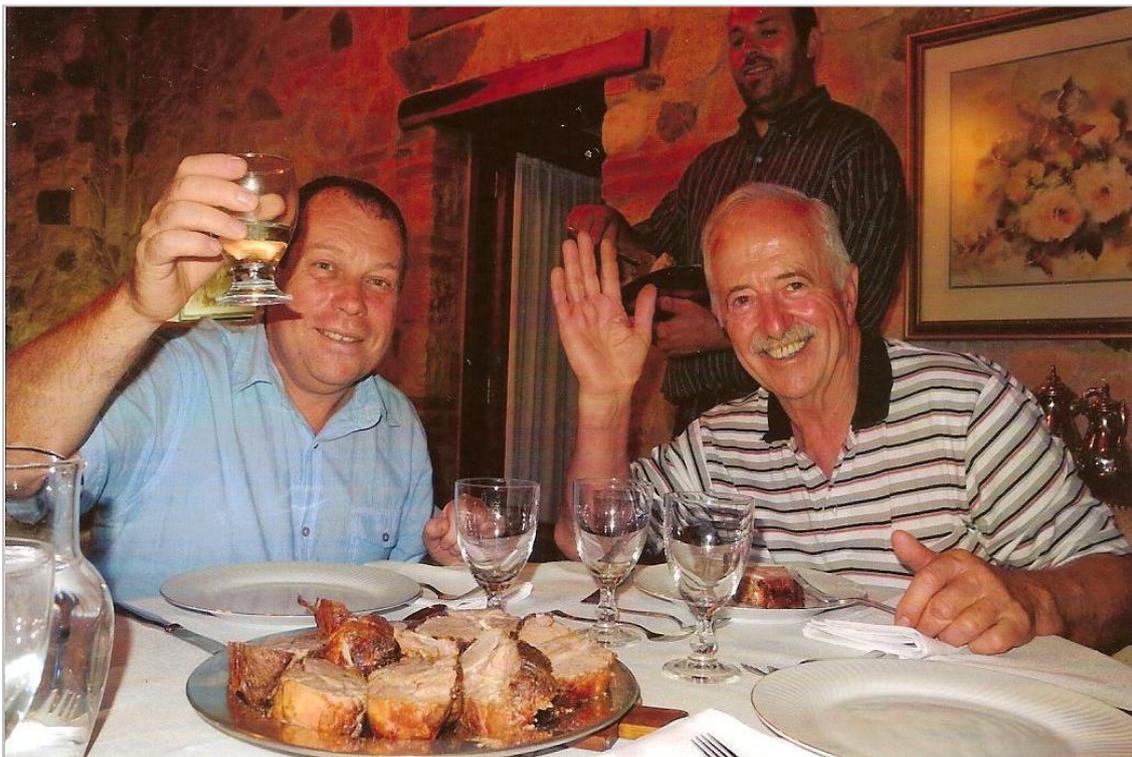
El encuentro Sánchez-Morgan no llegó a la prensa ni fue convertido en un film, pero salió al público en dos libros ingleses (no traducidos): la autobiografía bélica de Morgan *Hostile Skies* (2006) y el grueso volumen de Ramsey *Falklands war then and now* (2009). El primero narra con sumo detalle las operaciones del 8 de junio en el anteúltimo capítulo, “The Final Engagement”, que Ramsey reprodujo en su libro. Pero éste agrega dos piezas: el “Prólogo” escrito por Morgan y el “Epílogo” por Sánchez.



Londres, 1992: David Morgan y el comodoro VGM (R) Héctor Sánchez en su primer encuentro luego de la guerra de Malvinas. (*Falklands war then and now*)

En noviembre de 2011 y en el umbral del 30.º aniversario, argentinos y británicos supimos, por la *BBC* y por la agencia de noticias *Mercopress*, del encuentro entre Neil Wilkinson y Mariano Velasco. Durante la guerra, Wilkinson fue un artillero antiaéreo a bordo del HMS “Intrepid”, y Velasco era un piloto de A-4B de la Fuerza Aérea Argentina. Después de ver un documental por TV sobre la guerra aérea de Malvinas, Wilkinson advirtió que el piloto de aquel avión, que él había derribado el 27 de mayo de 1982, había logrado eyectarse y, además, sobrevivir. Empezó a buscar a ese hombre con la ayuda de la Agregaduría Aeronáutica Argentina en Londres, que estaba bajo la jefatura de otro piloto veterano de guerra, el entonces comodoro Guillermo Dellepiane. Wilkinson había derribado el avión de Velasco y lo creía muerto.

Velasco era el líder de una escuadrilla de tres aviones con el indicativo “Truco”. La escuadrilla, reducida a dos pilotos por problemas técnicos del tercero, se dirigió al estrecho de San Carlos. Su objetivo era una planta de refrigeración en Ajax Bay, que los británicos usaban como comedor, cocina y sala de primeros auxilios. La planta no tenía la cruz roja sobre el techo y estaba rodeada de armamento. Después del ataque, Velasco fue alcanzado por cuatro o cinco impactos de cañones y decidió eyectarse luego de lanzar cuatro bombas frenadas sobre el objetivo. Cayó a unos 5 km al norte de Puerto Howard, en la isla Gran Malвина. Caminó el 27 y el 28, y el 29 de mayo, a la mañana alcanzó un refugio donde tres días más tarde pasaron por el lugar unos *kelpers* que dieron aviso a la unidad de Puerto Argentino. Fue rescatado y llevado a Puerto Howard. El 6 de junio lo trasladaron al continente en el buque hospital argentino “Bahía Paraíso”. Casi treinta años después, Velasco se enteraría que había sido derribado por un tal Wilkinson a bordo del Intrepid. La *BBC* siguió a Wilkinson en su viaje al interior de la provincia de Córdoba, donde vive Velasco con su familia; filmó su encuentro (o una reiteración) y los entrevistó a ambos.



Neil Wilkinson y el comodoro VGM (R) Mariano Velasco en Villa Las Rosas, Córdoba, 2012
(Archivo Mariano Velasco)

Supe de estas situaciones durante mi trabajo y a través de los libros y de la prensa. Ninguno de los tres argentinos se extendió en mi presencia sobre lo ocurrido; sentí que querían hablarme, pero no convertirse en una estrella mediática. Estos encuentros eran extremadamente caros para ellos y, en algunos casos, los requerimientos periodísticos habían tomado más de lo que sus protagonistas hubieran deseado. Es cierto que los medios tenían mucho que ver con las reuniones y con su llegada a una audiencia pública, aunque su rol debe ponderarse. La mayoría de los pilotos jamás se conectó con sus contendientes, o si lo hicieron no llegaron a audiencias importantes, o no culminaron en una duradera amistad. A los 25 años de 1982, el diario argentino *Clarín* publicó el suplemento “Vidas cruzadas, vidas paralelas”⁵, que incluía el encuentro Cachón-Weston; los otros casos se referían a argentinos y a británicos con una función similar en la contienda, o con rumbos de vida parecidos ya en la posguerra, sin que esto implicara alguna relación entre ellos.

Si estos encuentros y su aparición pública fueron tan inusuales, al menos en el caso del conflicto de Malvinas, la pregunta es: ¿por qué esos hombres querían encontrarse, conversar, e incluso convertirse en amigos, después de actuar como enemigos en un duelo a muerte?; y además, ¿por qué permitirían que sus historias y reuniones cobraran estado público? ¿Acaso el deseo de fama, dinero y reputación? ¿O, más bien, otras razones?

Con respecto a esto último, es fácil creer que la *BBC* fue el principal artífice de dos de los tres encuentros, y que su producción formó parte del pingüe negocio de las corporaciones noticiosas. Según esta interpretación, sus “actores” habrían aceptado entrevistarse a cambio de dinero y de visibilidad.

Tan errada es la interpretación que subsume la acción de las unidades militares en el terreno a la voluntad política del general Leopoldo F. Galtieri, como sería aquí inferir que los fines comerciales de los medios deben trasladarse a quienes aparecen en sus producciones. Además, y lo que es más importante, el supuesto de la fama y el beneficio económico no explica la determinación de estos hombres de buscarse, de atravesar la angustiada y conmovedora situación del (re)encuentro, y de mantener con ellos (ya fuera de las cámaras) una prolongada relación. Medios y editores de libros están ciertamente enhebrados en estas y en otras historias, y fueron vitales para alcanzar audiencias más amplias. Pero ni los medios ni los editores definen o dan cuenta de los términos de los encuentros, ni de las formas particulares en que se concretaron y fueron experimentados.

Para comprender el significado que le daban los ex combatientes argentinos y británicos a estos encuentros y a su carácter público, analizaré cómo se posicionó cada uno con respecto a su rol en el combate, sus reflexiones en la posguerra, y las razones que aún mantienen para haber peleado en 1982.

I.

Al recordar su primer encuentro, Cachón dijo lamentar profundamente haber lastimado a Weston. Antes de la reunión, pensaba que el guardia galés iba a responderle con agresividad, y lo primero que hizo fue disculparse. Weston contestó que todo estaba bien y que eso era lo que Cachón debía hacer en la guerra. Aunque el aviador lamentaba haberle destruido la vida a Weston, este le dijo a la prensa y al director de cine, y lo escribió en sus libros, que fue capaz de recuperarse, de rehacer su vida y de adoptar una actitud positiva,

⁵ Gustavo Sierra. “Vidas cruzadas, vidas paralelas”, *Clarín*, 8 de abril de 2007.



**HMS "Sir Gallahad", alcanzado por las bombas del primer teniente Carlos Cachón
8 de junio de 1982 - Bahía Agradable (BBC News)**

como predicar contra la guerra («no hay nada glamoroso o glorioso sobre la guerra») y fundar la organización caritativa Weston Spirit para el desarrollo de los jóvenes⁶. Incluso, le agradeció a Cachón por haberlo ayudado a ver las cosas de manera diferente. Conocerse fue un deseo largamente esperado; ambos lo necesitaban. Caminaron, hablaron y lloraron juntos, «como si Dios nos hubiera tocado», recordó el piloto, y dispuso las cosas para visitar a Weston y a su familia en Gales. El británico devolvería la visita a Mar del Plata, ciudad donde reside Cachón y su familia. En 2007, los dos ex combatientes fueron entrevistados por separado por el mismo periodista. Para entonces, Weston recordaba su primer encuentro como corto y frío. Pero el segundo fue diferente. Cuando los Cachón visitaron a Simon en Gales, el argentino lo recordó de mejor humor. Weston trataba de calmarle la culpa diciéndole que eran profesionales haciendo su trabajo. Y aunque el aviador siguió lamentando lo ocurrido, volvió a ratificar su determinación de pelear por una causa nacional como piloto militar.

«Carlos es un hombre honorable. Él hizo su trabajo con honor en la guerra y jugó un papel crucial en mi vida. Cambió su curso para siempre. No estoy agradecido por mis heridas. Sólo yo sé lo que tuve que atravesar. Pero los dos estuvimos ahí (en las Islas) por razones profesionales. El atacó primero, pero si yo hubiera tenido la oportunidad de hacerlo, lo hubiera hecho. Para eso fuimos entrenados. Ni él ni yo elegimos el rol que tuvimos en esa guerra. Pero más allá de lo que la gente pueda pensar del conflicto, no deben pensar mal de quienes tuvimos que combatir»⁷.

⁶ BBC One, 2 de abril de 2002.

⁷ Gustavo Sierra. "Vidas cruzadas...", óp. cit.



Restos del A-4B del entonces primer teniente Mariano Velasco todavía visibles en la isla Soledad, 30 años después de la guerra (BBC News)

Velasco y Wilkinson fueron los dos personajes del último lanzamiento de estos encuentros que hizo la *BBC*. La prensa citó a Wilkinson diciendo que *«esto es demasiado para ponerlo en palabras. Una parte de esto está cerrado, pero encontrarlo [a Velasco] en carne y hueso ahora que sé que está vivo y somos amigos...»*. La *BBC* reportó que el artillero británico dijo que *«la imagen del avión impactado desapareciendo de mi vista tras una estela de humo negro»*, junto con el supuesto de que el piloto había perdido la vida, lo acosó durante años. Sufrió de estrés postraumático y se retiró de la Marina. *«Pensé sobre esto muchas, muchas veces –dijo Wilkinson– no es algo de lo que me regodeo. Es que veo ese avión todos los días en mi cabeza. Pensé que [el piloto] estaba muerto, no hay forma de que nadie pueda salir de ese avión»*.

Después de ver el documental por TV, Wilkinson se dijo: *«Sabía que era él. Yo fui la única arma que se disparó en esa jornada»*. *Mercopress* agregó:

«Los dos veteranos, mientras acordaban en diferir acerca de las razones y justificaciones de la guerra, se convirtieron en buenos amigos. Ahora el Sr. Wilkinson ha completado su emotivo viaje de regreso a las Malvinas, visitando el sitio donde se estrelló el avión que derribara el 27 de mayo de 1982, con el cráter y los restos visibles hasta hoy. Mientras se acercaba al sitio, el Sr. Wilkinson dijo: “Es una sensación muy extraña ver esto. Hay trozos desparramados por todas partes y están todavía aquí y yo no entiendo cómo hizo para salir de la nave. Sé que se eyectó y afortunadamente lo hizo. Es increíble”.

»Es una sensación brillante. No ver y regodearse del sitio donde se estrelló y pensar “Esto lo hice yo”. El sentimiento interno es que [Velasco] salió y sobrevivió y estoy muy, muy complacido».

El video muestra a Velasco diciendo: *«Hola Neil, bienvenido a mi casa»*, y Wilkinson respondiendo: *«Es un honor»*. Wilkinson le extiende la mano a Velasco, pero este va directo a su camarada y lo estrecha en un largo abrazo.

«Durante todo este tiempo traté de recuperarme... sin saber que estaba vivo por 25 años, luego encontré que estaba vivo y llegué aquí tras cinco años de búsqueda. Estoy extasiado. Me dio la bienvenida con sus brazos abiertos. Es todo lo que yo quería».

El encuentro Sánchez-Morgan es diferente: está impreso en palabras e imágenes fijas. Sin embargo, es revelador. Sánchez juega un papel muy importante en *Hostile Skies* (págs. 262 a 274), es el único argentino individualizado como enemigo y como una fuente en la posguerra que le ayudó a Morgan a reconstruir la acción bélica de aquel 8 de junio. Esta reconstrucción incluye el hecho llamativo de que en su segunda reunión, pocos días después de la primera, Héctor y su esposa fueron a la casa de campo de los Morgan en Somerset... «Y tras varias copas, descubrimos qué había ocurrido aquella tarde una década atrás». Allí Morgan reconoció que «si no hubiera sido por el hecho de que el cañón de Sánchez se trabó, él hubiera sido el único piloto argentino que hubiera derribado un Sea Harrier. Es claro que yo no hubiera sobrevivido»⁸.

En el “Prólogo” del libro de Ramsey, Morgan incluye su fotografía a bordo del HMS “Hermes” con el buzo de vuelo, y otra del encuentro con Sánchez en 1993, en ropa informal, abrazados como camaradas con una copa de *champagne* en sus manos. Para entonces, Morgan ya había dejado la Marina, mientras que Sánchez seguía siendo parte de la Fuerza Aérea. Este prólogo se pronunciaba como un homenaje a aquellos que perdieron la vida, a la liberación de las Falklands y los *falklanders* de los invasores argentinos. Pondera la vida pacífica y floreciente de las islas, y llama a la memoria de muertos y heridos británicos y argentinos. Su primera oración dice:



David Morgan en la cubierta del HMS “Hermes”
(*The Falklands War Then and Now*)

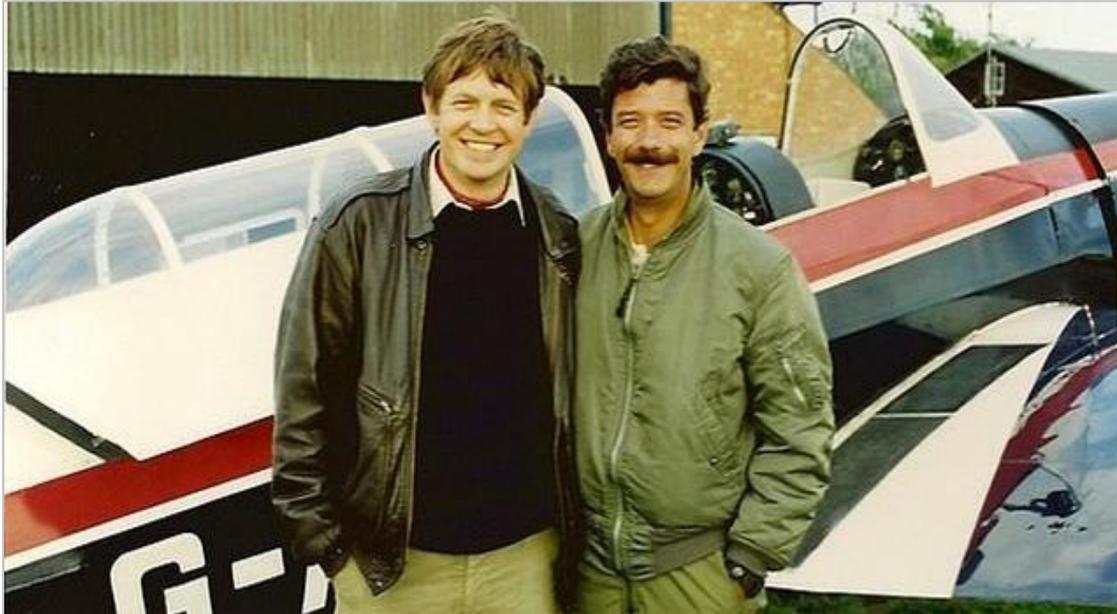
«En abril de 1982 dos orgullosas naciones se encontraron en guerra por un conjunto de islas en el Océano Atlántico, difusamente habitadas. Los dos países creían fervientemente que las islas les pertenecían históricamente. Que este conflicto nunca debió tener lugar, fue de poca ayuda para los miles de jóvenes que se encontraron repentinamente arrojados a la batalla»⁹.

Este párrafo abre un volumen de 600 páginas, bien documentado, ilustrado e impreso acerca de la guerra aérea, naval y terrestre en el Atlántico Sur, con una predominante perspectiva británica. Por esta razón, el “Epílogo” es muy significativo y hasta impactante. En dos páginas, Sánchez relata su propia historia como piloto de combate: «Desde que tengo memoria, quise ser piloto» (pág. 580). Cuenta cuando se unió a su viejo escuadrón para participar de las operaciones en Malvinas y explica los problemas iniciales que debieron afrontar los pilotos empujados a una batalla aeronaval. El núcleo del texto está en las profundas convicciones y en la voluntad de hierro de defender a su Patria. Al referirse al encuentro con Morgan en Londres, señala:

⁸ David Morgan. *Hostile Skies. The Battle for the Falklands*, Phoenix Books, 2006, págs. 275 y 276.

⁹ Gordon Ramsey. *The Falklands War Then and Now*, Essex, After the Battle, 2009. “Prólogo” de David Morgan, pág. 7.

«Fuimos a la casa de Maxi [quien los había contactado] [...] y esperamos que llegaran David y su esposa, Carol. Los recibimos en la puerta y, mientras David extendía su mano para estrechar la mía, lo recibí con un abrazo. Finalmente, mi sueño se había hecho realidad. Mientras íbamos al restaurant me di cuenta que David estaba distante, ocultando sus sentimientos. Durante la cena descubrí que estaba preocupado por cómo me sentía yo con él, el hombre que había matado a mis camaradas. Le expliqué que si lo hubiera encontrado enseguida después de la guerra hubiera tratado de vengarme, pero pasó el tiempo y entendí que él estaba cumpliendo con su deber, como yo con el mío»¹⁰.



David Morgan y el comodoro VGM (R) Héctor Sánchez el 30 de mayo de 1993 en White Waltham, antigua base de la Royal Air Force en la Segunda Guerra Mundial y asiento del Cuartel General del Air Transport Auxiliary (Archivo personal de Héctor Sánchez)

II.

Para entender por qué estos hombres querrían encontrarse después de actuar como enemigos mortales, las reacciones de las distintas audiencias pueden ser de cierta ayuda. Muchos en la Argentina y en Gran Bretaña ponderan estas historias como conmovedoras y humanas, mientras que otros las consideran como actos de traición a la Patria y a la Bandera (ver los sitios web de *BBC*, *La Nación*, *Clarín*, *Mercopress*). Velasco me dijo que cuando Wilkinson lo visitó en su pueblo de Córdoba, alguien le insinuó cierta crítica por recibir a quien casi terminó con su vida, un inglés.

Es conveniente advertir que ambas lecturas se pronuncian desde posiciones distintas: una se refiere a la humanidad como un todo y enfatiza lo que los seres humanos compartimos, pese al enfrentamiento absoluto; y la otra lectura, a una condición específica y no panhumanitaria. Reconciliarse con el enemigo equivale a traición, más aún cuando se pertenece a una fuerza armada, y por lo tanto a un tipo de gente a cargo de hacer la guerra para defender a la nación. Así, quienes valoran estos encuentros destacan el aspecto humano; mientras que quienes los rechazan parecen enfatizar un

¹⁰ Ídem. “Epílogo” de Héctor Sánchez.



De izq. a der.: capitán Pablo Carballo, alférez Leonardo Carmona, primer teniente Carlos Cachón y teniente Carlos Rinke. Río Gallegos - 1982 (Archivo DEH-FAA)

patrón clasificatorio entre personas que convierte a algunos hombres en otros irreductibles. Es esta, pues, la gran tensión que recorre a los tres pares de contendientes y lo que subyace a sus extraordinarios alcances. Cuánto conmueven estas “historias”, mediáticas o no. Por eso, vuelvo a nuestros protagonistas para saber cómo le dieron sentido a su decisión de conocer a sus ex adversarios y desarrollar una relación personal. Si estos contendientes pudieron superar su absoluta oposición fue porque lograron tender un puente de igualdad que convirtió al encuentro en un evento mutuamente inteligible y, por eso, de significado compartido. En primer lugar, ese puente destacó la común condición militar como una comunidad profesional y moral.

Eran profesionales haciendo su trabajo, como Weston le dijo a Cachón. Aunque, al encontrarse, sólo Sánchez estaba en servicio activo, todos se concibieron recíprocamente como guerreros profesionales.

Aquí es crucial la condición de soldados de la misma guerra entre dos fuerzas armadas regulares y la razón por la cual peleaban. Pertenecían y representaban a dos naciones-estado en guerra. En este sentido, ambas partes compartían la misma condición. Por eso, la cualidad digna de destacarse era la de ser oficiales de conducta intachable en la misma misión bélica. No casualmente fueron nuestros pilotos los protagonistas de estos encuentros. La Fuerza Aérea fue una gran ganadora del lado argentino. Podríamos inferir entonces que los valores positivos de estas reuniones implican una condición militar que permanece en el hombre aún en la posguerra o después del retiro de servicio.

Morgan escribía en su “Prólogo” que:

«También debemos recordar a aquellos miembros de las fuerzas argentinas que murieron o fueron heridos durante esta breve, pero intensa

campana. Muchos de ellos pelearon con distinción en el aire y en tierra y en el mar. Los respetábamos como profesionales»¹¹.

También señalaba que «*En abril de 1982 dos orgullosas naciones se vieron envueltas en una guerra*». Morgan aludía a un *status* igualitario entre las naciones contendientes.

Ciertamente, en el orden mundial, todas las naciones son jurídicamente iguales. Sin embargo, el resultado del conflicto desmentía dicha paridad en términos militares, tecnológicos y políticos. A diferencia de Gran Bretaña, en 1982 la Argentina carecía de experiencia en guerra moderna contra otra fuerza regular. Considerando el caso específico de la Fuerza Aérea, sus aviones sólo habían participado en conflictos internos, con sus IA-58 Pucará y sus C-130 Hercules, en golpes políticos y en enfrentamientos contra fuerzas irregulares o guerrillas. Ni bien se inició el conflicto sudatlántico, la Fuerza Aérea se vio ante un obstáculo considerable: desde 1969 le estaba restringido operar sobre el mar y las costas. La guerra de 1982 fue, por definición, un conflicto aeronaval. Sin embargo, como advertía Sánchez en su “Epílogo”:

«Como no era una tarea de la Fuerza Aérea atacar objetivos navales, cuando llegamos a las unidades australes asistimos a conferencias de pilotos navales sobre tácticas para este tipo de operación. Sin contar con el armamento específico para las misiones contra objetivos navales, hicimos varios vuelos de entrenamiento... No sólo adquirimos nuevas tácticas de combate; más importante, fuimos capaces de superar todas las dificultades que debimos afrontar durante la guerra, gracias a la experiencia de camaradería durante aquellos difíciles días, el valor de los pilotos, y un sentido único de amistad entre los miembros del grupo»¹².

Sánchez participó de las operaciones del Atlántico Sur con los pilotos de la V Brigada Aérea, como Cachón y Velasco. Su sistema de armas era el A-4B Skyhawk. En marzo de 1982, estaba siendo promovido al sistema del Mirage francés, la estrella de la Fuerza Aérea Argentina de entonces. Pero como no había terminado su entrenamiento, pidió regresar a su viejo escuadrón y pelear junto a los “verdaderos halcones”. De hecho, el A-4B Skyhawk era una aeronave diseñada por los EE.UU. para operar desde los portaaviones que participaron en las guerras de Corea y de Vietnam. En 1982 era ya un viejo avión de combate. Su distancia con el sofisticado Sea Harrier, poseedor de un sistema de despegue y aterrizaje vertical V/STOL y equipamiento misilístico (9L Sidewinder), era mayúscula.

El conflicto por las Malvinas dispuso a dos países líderes de la OTAN, Gran Bretaña y los EE.UU., contra un estado sudamericano con escaso armamento de última generación (el existente estaba a disposición de la Armada, no de la Fuerza Aérea). Gran Bretaña, potencia naval de primer orden mundial, derrotó a una fuerza integrada por profesionales y también por personal conscripto, con armamento de los años 50 y 60.

Como en los duelos, el resultado de las guerras reimplanta la jerarquía de los contendientes, inicialmente iguales, en vencedores y vencidos. En 1982, dos fuerzas pertenecientes a dos naciones se enfrentaron en una guerra, y sólo una salió vencedora.

Pese a estas consideraciones, los protagonistas de los encuentros que presenté aquí trataron de restaurar la igualdad de los contendientes recurriendo al profesionalismo; y más importante, aún, cómo ese profesionalismo fue desempeñado con honor.

¹¹ Ídem. “Prólogo” de David Morgan, pág 7.

¹² Ídem. “Epílogo” de Héctor Sánchez, pág. 580.

Wilkinson y Weston hicieron un largo viaje para encontrar a su víctima y a su atacante, respectivamente. Ambos invocaron el honor y la honorabilidad refiriéndose a la disposición de hacer lo correcto según los requerimientos profesionales. Los términos “honor” y “honorabilidad” fueron empleados por los británicos cuando se referían a los pilotos argentinos. «Carlos es un hombre honorable. Hizo su trabajo con honor en la guerra» dijo



Weston al comentar lo hecho por Cachón. Y Wilkinson se sintió “honrado” cuando Velasco le dio la bienvenida. Morgan escribió que algunos argentinos pelearon «con distinción».

Siguiendo al antropólogo Julien Pitt-Rivers, el honor es «*el valor de una persona según sus propios ojos, pero también según los ojos de su sociedad*». En los tres casos, el honor se refiere a una relación horizontal que debe validarse a través del despliegue de acciones concretas, tal como sucede en los duelos y también en las guerras. En este sentido, el honor no es una esencia sino una demanda (*claim*), un derecho al orgullo que busca ser reconocido. Por eso, «*el honor es tanto un sentimiento como un hecho social objetivo, un estado moral y un medio de representar el valor moral de los demás*»¹³

Suele decirse que elevar el nivel operativo del enemigo sirve para elevar el propio desempeño. En cierto modo, esto se aplica en nuestros casos, aunque no como resultado de un cálculo premeditado, porque el honor del contendiente puede valorarse sólo cuando éste es honorable, es decir, cuando no es desleal o cuando corre los mismos riesgos. Esta noción de la guerra “entre pares” contrasta, entonces, con los contendientes en guerras irregulares y en las guerras virtuales. En las primeras, porque el adversario actúa por sorpresa y disimulado entre la población civil; pertenece nominalmente a las propias filas, pero actúa en su contra, “a traición”¹⁴; en las segundas, porque un oficial maneja un arma (avión no tripulado tipo UAV) a miles de kilómetros, desde la seguridad de su “oficina” en alguna unidad militar. Además, es necesario que ambas partes se reconozcan recíprocamente como partes de la misma acción de combate. Los pilotos de A-4C de la Fuerza Aérea Argentina y de Super Etendard de la Armada que atacaron al HMS “Invencible”, el 30 de mayo de 1982, jamás se encontraron con el capitán británico ni con sus subalternos, pues el ataque no es reconocido por Gran Bretaña.

Ahora bien. Habida cuenta del profesionalismo y del honor, podría suponerse que el puente de la igualdad está asentado sobre un desempeño correcto. Pero para que exista una relación social en la posguerra es necesario un tercer elemento que es individual, voluntario y electivo. Un aviador británico se negó a entablar una reunión con la viuda y con el padre de un piloto argentino que él había derribado; en vez, sólo pudo escribir una carta que entregó a un familiar de la línea paterna de su víctima, negándose a todo contacto ulterior. Los protagonistas de los tres encuentros que aquí tratamos, tienen otra actitud.

«*Los respetamos como profesionales y varios de nosotros somos suficientemente afortunados como para contar a algunos de ellos como amigos nuestros*», escribía

¹³ Frank Henderson Stewart. *Honor*. The University of Chicago Press, 1994, pág 13.

¹⁴ Michael Walzer. *Just and Unjust Wars - A moral argument with historical illustrations*, Basic Books, 1977.

Morgan en su “Prólogo”¹⁵. Debajo de esta oración está la foto de Morgan y Sánchez abrazados. Tal como Velasco le dijo a la BBC, «*los verdaderos soldados deben perdonarse e incluso ser amigos*». Así, la amistad puede surgir de contendientes directos, pero implica y requiere de una personalización de la relación. Volviendo a Morgan:

*«Como sucede con cualquier conflicto, esta guerra no fue peleada por grandes ejércitos amorfos sino por una colección de individuos, individuos de diversos caminos de la vida que experimentaron toda la gama de las emociones humanas, desde el miedo a la plenitud e incluso el humor. A menudo estas emociones estuvieron acentuadas por la proximidad de la muerte revoloteando en las alas»*¹⁶.

En su descripción del combate del 8 de junio, Morgan recordaba la ira que experimentó al ver el ataque argentino al “Foxtrot”. Fue entonces cuando decidió que ese piloto debía morir¹⁷. Es que las guerras están repletas de emociones que buscan hacer su lugar en la mecanización de ciertas acciones.

*«Las noches parecían interminables, y mi compañero de cuarto y yo tratábamos de que el sueño no nos ganara. Cuando esto sucedía, si uno de nosotros todavía estaba despierto, mirábamos cómo el que dormía empezaba a tener pesadillas. Eran siempre los mismos sueños terribles en que volvíamos a vivir nuestras misiones anteriores. La única salida era despertar al compañero y jugar a las cartas hasta que llegaba el momento de volver a la batalla. Al prepararnos para salir a una misión, nos ganaba la incertidumbre y el miedo porque no sabía cuál sería mi suerte al enfrentar al enemigo. El 8 de junio dejó una profunda herida en mi vida porque tres de mis camaradas cayeron ese día en combate con los Sea Harrier de David Morgan y David Smith. Después de eso, un odio intenso hacia el enemigo permaneció en mí y no me abandonó porque recordaba constantemente el derramamiento de sangre en los combates aéreos»*¹⁸.

Weston reflexionaba acerca de los días de posguerra, que «*Nadie te dice que terminarás ahora, que sufrirás de depresión, que te sentirás más bajo que lo bajo, que querrás suicidarte*». Y Wilkinson no podía evitar soñar con el Skyhawk de Velasco. Cachón aseveró aún tener pesadillas, y que se despertaba transpirando al soñar con su ataque al HMS “Sir Galahad”.

Contrariamente a lo que suele creerse, el trauma no afectó sólo al eyectado, al derribado y al herido. Morgan termina su libro autobiográfico relatando que fue en su curso sobre estrés postraumático (*Post-Traumatic Stress Disorder*) cuando «*pude encontrarme con mis problemas*» y «*a través de un intrincado camino a la salud, fue en este período en que decidí que debía revivir mi pasado y escribir mis experiencias*»¹⁹. Y Wilkinson dijo que el tiro al avión de Velasco lo acechó por años hasta que finalmente se encontró con él.

Pesadillas y *flashbacks* finalmente encontraron una salida. En 2007, Weston es citado por el periodista de guerra Gustavo Sierra, diciendo que «*A la distancia debo agradecer, de algún modo, a Carlos. Porque pude hacer algo por la juventud necesitada que no hubiera*

¹⁵ Gordon Ramsey. *The Falklands War...*, óp. cit., “Prólogo” de David Morgan, pág 7.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ David Morgan. *Hostile Skies...*, óp. cit., pág. 265.

¹⁸ Gordon Ramsey. *The Falklands War...*, óp. cit., “Epílogo” de Héctor Sánchez, págs. 580 y 581.

¹⁹ David Morgan. *Hostile Skies...*, óp. cit., pág. 309.

hecho si me hubiera quedado en el Ejército. Tampoco hubiera encontrado a mi maravillosa esposa, ni hubiera tenido a mis hijos. No hubiera sido el hombre que soy. Él cambió mi vida para siempre»²⁰. En 1995, Cachón tuvo un serio revés financiero. «Una noche me desperté después de tener una pesadilla con la guerra y con Simon. Sentí algo especial. Desperté a mi mujer y le dije: “Este es un punto de inflexión. Ahora vamos a salir. Y salimos...” [...] Jamás dejaré de pensar en la guerra. Pero esta vez, al menos, me ayudó a mejorar»²¹.

Por su lado, Sánchez dice:

«Vi la muerte a los ojos y sobreviví [I have cheated my way out]. Hay una sombra de recuerdos que me persigue constantemente, y seguiré despertándome todas las noches con el pecho lleno de angustia y tristeza por haber sobrevivido inexplicablemente al ataque de Morgan y Smith. La pregunta que siempre me perturba es: ¿sobreviví en vano? [...] la guerra y encontrar a David [Morgan] fueron hechos únicos, experiencias que cambian la vida y que modelaron mi carácter y me hicieron la persona que soy. Puedo decir, con orgullo, que despertaré cada mañana para ser un hombre mejor porque usé lo que la vida me dio y aprendí de eso»²².

Tal es, probablemente, el sentido del título de este trabajo. Cuando Velasco me contó brevemente su historia en la recepción a pilotos de A-4B, el último noviembre, me dijo que haber encontrado a Wilkinson fue un acto de profunda humanidad. «Fue como un cierre», y con su dedo índice dibujó un círculo completo hacia adelante. Este cierre sigue el patrón del honor: sólo puede hacerse ante la vista del rival. Pero lo trasciende porque planta un amigo donde antes hubo un enemigo mortal.

Me parece que ese cierre de estas experiencias bélicas no sólo vale en términos humanitarios. Hay un punto importante que hicieron estos seis hombres. Argentinos y británicos solemos tomar el hecho de la guerra con apasionada admiración o como la peor creación humana. Los conflictos bélicos involucran a mucha gente y a sus familias, y pese a las voces críticas, se siguen produciendo. ¿Qué hacemos para entenderlas? Este trabajo pretendió, en efecto, analizar esa difícil y paradójica actividad humana desde la perspectiva de sus protagonistas.



Comodoro VGM (R) Mariano Velasco y Neil Wilkinson, en Estancia Santa Romana, San Luis, noviembre de 2011 (BBC News)

²⁰ Gustavo Sierra. “Vidas cruzadas...”, óp. cit., pág. 5.

²¹ Ibídem.

²² Gordon Ramsey. *The Falklands War...*, óp. cit., “Epílogo” de Héctor Sánchez.

En la Argentina, según decía al comienzo, la guerra de Malvinas sigue siendo concebida como una aventura absurda que no debió ocurrir; y todo aquel que participó en ella, como un ser manipulado por los designios de una dictadura corrupta e inepta. El único sector que la sociedad civil salvó de la condena fueron los ex conscriptos, aunque dicho rescate cobrara el precio de congelar su imagen pública en la pura indefensión, los pobres chicos de la guerra, la carne de cañón, y las puras víctimas de sus propios superiores. Las tres historias que expuse aquí sucintamente nos dan una visión un poco más compleja sobre un hecho bélico tan cercano como ignorado. Aquí, el profesionalismo se conjuga con la convicción y con la humanidad de las emociones y con un tipo de relación social que, a diferencia del parentesco, no es impuesta sino elegida: la amistad. La igualdad pudo ser emplazada en estos términos, “entre amigos”, decididos a afrontar un reencuentro sin la coraza del avión o del buque; sólo “en persona”, lejos ya de los cielos hostiles del tiempo de guerra.

Por eso reflexionaba Weston: «*No hay ganadores en una guerra, pienso que todos somos perdedores porque debemos hacerla. No hay nada glamoroso ni glorioso ni fantástico en un conflicto. No hay nada fantástico en matar gente. Es una de esas cosas, es la guerra*»²³. Entonces celebró un recuerdo: «*Mi hijo menor era un bebé y cuando vio a Carlos y a Graciela le tiró los brazos. Los niños saben*». Como si fuera una acción recíproca, Carlos (no más “Cachón”) decidió empezar un curso intensivo de inglés para retomar su comunicación directa con Simón (no más Simon) ■

²³ “Simon's People”, *BBC One*, 2 de abril de 2010, 21:00 BST (*British Summer Time*).

REFERENCIAS

- BBC News*. http://www.bbc.co.uk/wales/southeast/halloffame/public_life/simon_weston.shtml (consultado en enero de 2012).
- BBC One*. http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/wales/1906388.stm (consultado en enero de 2012).
- LAYMAN, C. H. "Duty in bomb Alley", *US Naval Institute Proceedings*, N.º109, Annapolis, agosto de 1983.
- LEWIS, Brenda R. "The Loss of HMS Coventry, the Falklands War, 1982", *Defence Update International* N.º47, 1984.
- MARTÍNEZ, Exequiel. Pinturas (1983-2012). <http://www.exequielmartinez.com.ar/> (consultado en enero de 2012).
- Mercopress*. <http://en.mercopress.com/2012/01/16/falklands-conflict-gunner-meets-skyhawk-pilot-he-shot-down-at-his-home-in-argentina> (consultado en 2012).
- Miami Herald*. Miami, 1982.
- MORGAN, David. *Hostile Skies. The Battle for the Falklands*, Londres, Phoenix Books, 2006.
- PITT-RIVERS, Julian. "Honour and Social status" en *Honour and shame; the Values of Mediterranean Society* de J.G. Peristiany, Chicago, The University of Chicago Press, 1966.
- RAMSEY, Gordon. Ed., *The Falklands War Then and Now*, Essex, After the Battle, 2009.
- Revista *Somos*, "No llores por mí, Argentina", Buenos Aires, 1992.
- SIERRA, Gustavo. "Vidas cruzadas, vidas paralelas", *Clarín*, Buenos Aires, 8 de abril, de 2007.
- STEWART, Frank Henderson. *Honor*. Chicago, The University of Chicago Press, 1994.
- WALZER, Michael. *Just and Unjust Wars - A moral argument with historical illustrations*, Nueva York, Basic Books, 1977.
- WESTON, Simon. "Simon's People", *BBC One*, 2 de abril de 2010, 21:00 BST.
- WESTON, Simon, sitio oficial: <http://www.simonweston.com/>
- WOODWARD, Sandy; ROBINSON, Patrick. *Los cien días - Las Memorias del Comandante de la Flota Británica durante la Guerra de Malvinas*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1992.

Actas del III Congreso Internacional de Historia Aeronáutica Militar Argentina

ACCIONES AÉREAS
EN EL CONFLICTO
DEL ATLÁNTICO SUR
1971-1982

Enlace: http://www.fuerzaaerea.mil.ar/historia/acta_congreso.pdf



FUERZA AÉREA ARGENTINA
SECRETARÍA GENERAL



DIRECCIÓN DE
ESTUDIOS HISTÓRICOS