
Los *raids* aéreos de Eduardo Miguel Hearne: deporte, mercado y confraternidad sudamericana a comienzos de la década de 1920

Pablo Ortemberg

Escuela de Política y Gobierno, Universidad Nacional de General San Martín,
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina
pabloortemberg@gmail.com

Recibido: 06/02/2020
Aceptado: 19/05/2020

Resumen

El final de la Gran Guerra europea coincide con el comienzo de la segunda oleada de centenarios patrios en Latinoamérica. En ese contexto de celebraciones se produjo un salto cualitativo en el desarrollo aeronáutico en los países de la región gracias a la llegada de misiones extranjeras. Los *raids* en aeroplano que unieron por primera vez capitales sudamericanas contribuyeron a este proceso y muchos se realizaron con motivo de estas conmemoraciones. Este trabajo se concentra en los *raids* de Eduardo Miguel Hearne y propone entenderlos como una práctica original que combina valores deportivos, ambiciones comerciales e intereses geo-políticos. En estas experiencias se vio involucrado un conjunto heterogéneo de actores individuales y colectivos, cuyo análisis permite comprender los modos en que se articularon esas tres dimensiones, con sus éxitos y fracasos.

Palabras clave: Eduardo Miguel Hearne, *raid* aéreo, deporte, mercado, relaciones internacionales, Sudamérica

Eduardo Miguel Hearne's air *raids*: sport, market and South American confraternity in the early 1920s

Abstract

The end of the Great War in Europe coincided with the beginning of the second wave of patriotic Centennial festivities across Latin America. In this context of celebrations, a qualitative leap in aeronautical development took place in several countries of the region thanks to the arrival of foreign missions. The air *raids* that united South American capitals for the first time

Pasado Abierto. Revista del CEHis. N°12. Mar del Plata. Julio-diciembre 2020.
ISSN N°2451-6961. <http://fh.mdp.edu.ar/revistas/index.php/pasadoabierto>



contributed to this process and many were carried out on the occasion of these celebrations. This paper focuses on Eduardo Miguel Hearne's *raids* and proposes to understand them as an original practice that combined sporting values, commercial ambitions and geo-political interests. A heterogeneous set of individual and collective actors were involved in these experiences, whose analysis allows us to understand the ways in which these three dimensions were articulated, with their successes and failures.

Keywords: Eduardo Miguel Hearne, air *raid*, sport, market, international relations, South America

Los *raids* aéreos de Eduardo Miguel Hearne: deporte, mercado y confraternidad sudamericana a comienzos de la década de 1920

Desde el tiempo lejano de los primeros balbuceos de nuestra aeronavegación, alentó en muchos pilotos criollos el propósito de cruzar en vuelo las fronteras de la patria y llegar hasta el corazón de los países hermanos de América

Mayor Eduardo A. Olivero

Introducción

Una vez finalizada la primera guerra mundial, pilotos y fabricantes de aviones emprendieron nuevos desafíos en cielos de paz (Newton, 1965). Se lanzaron a promocionar sus destrezas y aparatos mediante exhibiciones de acrobacia y también *raids* de largas distancias (grandes travesías aéreas), posibilitados por el desarrollo tecnológico alcanzado durante los años de la conflagración. Comenzaron a llegar a Latinoamérica importantes misiones aeronáuticas italianas, francesas, inglesas y norteamericanas integradas en su mayoría por experimentados aviadores fogueados en la guerra. Muchas arribaban en representación de casas fabricantes de aeroplanos y otras bajo patrocinio gubernamental. También desembarcaban pilotos aislados para desempeñarse como instructores de vuelo en aras del desarrollo de la aeronáutica militar y civil en cada país. Se produjo así una suerte de “círculo virtuoso” entre una industria que había crecido durante la guerra y necesitaba nuevos mercados, una mano de obra especializada desocupada y gobiernos latinoamericanos que anhelaban impulsar sus carreras aeronáuticas en un contexto de modernización de sus fuerzas armadas a la vez que advertían sobre las posibilidades de comunicación y transporte que ofrecía esta tecnología (Wohl, 2005).

En este contexto, los centenarios sudamericanos de la primera mitad de la década de 1920 se presentaron como ocasiones ideales para estar en sintonía con los avances del mundo mediante la realización de nuevos *raids*, por etapas, más ambiciosos en distancia que los efectuados en años precedentes en la región (los primeros *raids* en aeroplano dentro de Argentina datan de 1911, el mismo año de la competencia París-

Madrid). En el presente trabajo argumentamos que estas aventuras pioneras canalizaron a la vez valores nacionalistas y de confraternidad internacional, en especial entre países del mismo continente americano, y asimismo permitieron asentar hazañas y publicitar las posibilidades militares y comerciales (correo, carga y pasajeros) de los aparatos en busca de nuevas rutas aéreas que proliferarían a finales de la década. En estos años, la mayoría de los pilotos civiles y militares con estas audacias procuraron la propia fama deportiva, pero también fueron conscientes -junto con la empresa periodística que cubría y en ocasiones patrocinaba estas hazañas- del importante papel que desempeñaban tanto para el progreso de una nueva tecnología de transporte como para una nueva diplomacia cultural en provecho del acercamiento entre naciones.¹

Estas travesías que por primera vez unían capitales sudamericanas en la inmediata post-guerra europea incidieron en el fortalecimiento de las identidades nacionales, del mismo modo que orientaron los ánimos populares entre los países de la región y, según los casos, pudieron percibirse como instrumento de alianzas internacionales. El análisis del modo en que se desplegaron estas competencias internacionales nos abre la posibilidad de indagar en qué medida fueron actualizados diferentes discursos que pretendían estrechar vínculos bilaterales, fortalecimiento de bloques –el caso del ABC, por ejemplo- o continentales, panamericanistas o, si ampliamos la escala, intercontinentales en su inflexión lusitanista (Miranda, 2009), hispanista (Marcihacy, 2006; Márquez Macías, 2016) o panlatinista. De esta manera, las travesías aéreas internacionales de los centenarios nos permiten abordar el campo de la geopolítica desde la perspectiva de la historia cultural.

Junto con este aspecto de política internacional, sostenemos como hipótesis complementaria que los *raids* de los centenarios que van de 1921 a 1925 fueron experiencias novedosas en las que convergieron, en competencia y solidaridad, pilotos, asociaciones civiles aeronáuticas, asociaciones civiles “político-culturales”, asociacionismo “étnico”, prensa comercial, instituciones armadas y firmas de fabricantes de aviones, motores o de insumos para las nuevas máquinas voladoras. Pretendemos dar cuenta de ese entramado de actores e intereses diversos para examinar hasta qué punto el desarrollo de la aeronáutica en una parte de Sudamérica, en

¹ La noción de diplomacia cultural proviene del campo de las relaciones internacionales, por cuanto responde a un aspecto de la política exterior que procura un posicionamiento geopolítico a partir del intercambio intelectual y cultural entre países.

coincidencia con el segundo ciclo de centenarios, influyó en la vida social, política e institucional de nuestras sociedades.

El primer vuelo en aeroplano para unir, en etapas, Río de Janeiro con Buenos Aires se intentó por primera vez en 1919 y se concretó a comienzos de enero de 1921, en ese lapso se efectuaron varias tentativas. Estas experiencias fueron, sin embargo, antecedentes importantes de los siguientes desafíos aeronáuticos emprendidos en homenaje del Centenario de la Independencia del Brasil en 1922. Para esta conmemoración, el diario argentino *La Nación* patrocinó un *raid* entre Argentina y ese país, comandado por el piloto Teodoro Fels en compañía del corresponsal Jorge M. Placentini. Lamentablemente, la máquina, bautizada “Mitre”, se averió a la altura de Paraty, a solo cien kilómetros del destino. Tampoco tuvieron éxito los dos aviadores militares chilenos que intentaron unir por primera vez Santiago de Chile con Río de Janeiro, también en homenaje al Centenario. En contraste, arribaron con éxito los aviadores que partieron desde Nueva York -un norteamericano con un copiloto brasileño- hacia la capital carioca, travesía que proyectaba un abierto sentido panamericanista. También fue resonante el primer cruce del Atlántico sur en aeroplano por parte de los pilotos militares portugueses Gago Coutinho y Sacadura Cabral. Unieron Lisboa con Río de Janeiro para el mismo festejo, pero en clave lusitanista. Un año antes, en homenaje al Centenario de la Independencia del Perú, el aviador civil argentino Eduardo Miguel Hearne intentó unir, sin éxito, Buenos Aires con Lima. Este *raid* lo concretó otro aviador civil argentino, Guillermo Hillcoat, recién en 1924, en homenaje al Centenario de la Batalla de Ayacucho. En 1925, con motivo del Centenario de la Independencia de Bolivia, otro aviador argentino, Juan José Etcheverry vencerá la altura de La Paz y logrará unir por fin Buenos Aires con la capital boliviana. En este trabajo analizaremos los pormenores de los primeros *raids* que van de 1919 a 1921 y nos concentraremos en la figura del piloto Eduardo Miguel Hearne. Este recorte nos permitirá responder con solvencia empírica los interrogantes planteados, dar cuenta de actores y coyunturas específicas, y dejar sentadas las coordenadas interpretativas para continuar el estudio de las demás travesías señaladas.

El corpus de fuentes se compone de prensa y revistas ilustradas de Argentina, Brasil y Perú; revistas argentinas especializadas en aviación y documentos consultados en los archivos diplomáticos de Brasil, Chile y Perú. A esto se añade el material (cartas, telegramas, recortes de prensa, folletos y fotografías) que atesoran los dos álbumes

personales del piloto argentino Eduardo Miguel Hearne legados por su viuda al Museo Nacional de Aeronáutica de Morón, Provincia de Buenos Aires.

Los *raids* de Eduardo Miguel Hearne y la Liga Patriótica Argentina

En medio de las resonancias de los *raids* nacionales e internacionales de post-guerra, el hacendado argentino de origen británico, Eduardo Miguel Hearne, con apenas 24 años, en posesión de un aeroplano Bristol y un recién obtenido brevete (permiso de conducción) de piloto civil, se propuso, con una diferencia de pocos meses, realizar dos travesías que se presentaban como los nuevos retos de la aviación en la parte sur del continente. Por un lado, intentó unir en etapas Buenos Aires y Río de Janeiro, y por otro, Buenos Aires con Lima. No se trataba únicamente de batir un record de distancia. Los actores implicados, además de Hearne, advertían sobre la importancia de estas hazañas tanto para el prestigio nacional, la apertura de rutas comerciales y la forja de lazos de confraternidad internacional.

El *raid* que uniría las capitales de las dos potencias de la región estaba en el ambiente desde hacía un tiempo entre pilotos brasileños y argentinos. Ya se había unido en globo libre Buenos Aires con dos pequeñas ciudades del sur de Brasil, en 1909, por Jorge Newbery, y en 1915, por Eduardo Bradley y el teniente Ángel María Zuloaga. Más tarde, en febrero de 1919, tres representantes de la fábrica inglesa de aeroplanos “Handley Page y Cía” llegaron a Buenos Aires con la promesa de establecer en breve un servicio aéreo de pasajeros entre Buenos Aires y Río de Janeiro, en 36 horas, un tiempo similar al de sus recientes vuelos de Egipto a la India.² Esta pequeña comitiva, demasiado optimista, consideraba exclusivamente el aspecto comercial de una proeza aún no concretada.

Fue el teniente italiano Antonio Locatelli, fogueado en la guerra e integrante de la misión militar aeronáutica italiana llegada a Buenos Aires en marzo de 1919 -gracias a gestiones desde Italia del capitán barón Antonio de Marchi-, quien intentó por primera vez, aunque sin éxito, efectuar la travesía en etapas de Buenos Aires a Río de Janeiro en

² Navegación Aérea. (8 de febrero de 1919). *Caras y Caretas*, p. 11. Entretanto, durante esas semanas la firma inglesa intentó sin éxito que un aeroplano de su confección realizara el primer vuelo transatlántico entre Inglaterra y Estados Unidos. La fábrica Handley Page se fundó en 1909 y funcionó hasta 1970. Fue la primera en producir aparatos a escala industrial y tuvo un papel sobresaliente durante las dos guerras mundiales. Luego de la Gran Guerra incursionó en el transporte de pasajeros –especialmente para el trayecto Londres-París-, y en 1924 se fusionó con otras dos aerolíneas regionales para crear la Imperial Airways, primera compañía británica comercial de largo alcance. Sus grandes aeroplanos cubrieron la ruta imperial hacia África y la India (Barnes, 1976).

un aeroplano de la firma Ansaldo. Varios desperfectos hicieron que abandonara el *raid* en Tijucas (Santa Catarina). A partir de ese momento, el desafío despertó una vibrante competencia entre pilotos en los dos países.³ En el corto tiempo que permaneció en Argentina -de marzo a septiembre-, la misión italiana instruyó a pilotos civiles y militares, introdujo nuevo material y se propuso abrir rutas comerciales con *raids* de larga distancia dentro y fuera de las fronteras nacionales. El suboficial Nicola Bo consiguió realizar el cruce desde el aeródromo militar El Palomar a Montevideo, ida y vuelta sin descenso (arrojó sobre Montevideo 30.000 volantes que celebraban la confraternidad argentino-uruguaya) (Lironi, 1980: 30).⁴ El teniente Luis de Riseis fue el primer piloto que unió Buenos Aires con Asunción, en etapas, con un hidroavión. El teniente Locatelli, antes de emprender el *raid* Buenos Aires-Río de Janeiro, había efectuado el primer transporte de correo en una inédita doble travesía Buenos Aires-Valparaíso-Buenos Aires. A raíz de esta última hazaña, *El Auto Argentino* colocó el retrato del piloto en la portada y no ahorró en calificarlo de “héroe”, un papel que ratificaban ciertas cualidades esperables en los osados pilotos: elegancia, juventud, pocas palabras, voluntad, resistencia, valentía y destreza. Después de su *raid* frustrado al Brasil, Locatelli fue llamado por el gobierno de Italia para encomendarle la travesía Roma-Tokio y posteriormente abrazó el proyecto fascista.

Al intento de Locatelli sucedieron otros cuatro fracasos en 1920, pero esta vez con partida desde Río de Janeiro. Existían dos rutas posibles, una bordeaba la costa brasilera y uruguaya, y otra, en cambio, debía adentrarse por un territorio selvático con pocas líneas de comunicación y sin perder de vista esquivas líneas férreas hasta Uruguayana/Paso de los Libres.⁵ Ambas rutas eran azotadas por cambios bruscos de clima, nieblas e intensas tormentas tropicales. A esto debía sumarse la falta de terrenos idóneos de aterrizaje y postas seguras de aprovisionamiento, por no mencionar la disponibilidad de repuestos ante las frecuentes averías. Así, el 6 de agosto, el inglés John Pinder, *as* de la Gran Guerra, y el brasileño Alitar Martins partieron juntos en

³ La misión estaba integrada por 96 militares. Además de la escuadrilla terrestre instalada en El Palomar, otra, con 7 hidroaviones, se estableció en el aeródromo de San Fernando. A su partida, la donación de este material permitió al ministerio de Guerra la creación de la División de Aviación Naval (Quellet, t.1, 1997: 245; Lironi, 1980: 43).

⁴ Sin embargo, será la misión francesa quien inaugurará en diciembre de 1919 la primera ruta comercial regular entre Buenos Aires y Montevideo (Potenze, 1996: 31). Los nuevos estudios sobre los orígenes de la política aerocomercial en Argentina en (Piglia, 2018).

⁵ La ruta por el “interior” presentaba mayores desafíos, los cuales invocaban, a nivel nacional, el desafío de la integración “civilizatoria” que la década anterior, según Schuster, cargó de sentido a los primeros vuelos en Brasil (Schuster, 2019).

hidroavión por la primera ruta, sin embargo, perecieron ahogados en extrañas circunstancias cuando intentaban despegar en la Laguna dos Esteves, en Santa Catarina. El 9 de octubre partió de Río el teniente de fragata Virginius de Lamare, con su mecánico Antonio Silva Junior, pero luego de muchos inconvenientes mecánicos el 31 de octubre decidieron dar fin a su intento en Rio Grande do Sul por rotura del aparato cuando una grúa intentaba sacarlo del agua. Se habían lanzado a la travesía utilizando el mismo hidroavión de los malogrados Pinder y Martins. El 4 de noviembre, un temporal obligó a abandonar el reto al piloto civil Eduardo (Edú) Chaves a la altura de Santos, con la destrucción total de su aparato (en 1914 había sido el primero en conectar San Pablo con Río de Janeiro). El norteamericano Orthon Hoover, padre de la aviación naval brasilera, decidió entonces probar suerte el mismo día en que se conoció el fracaso de Chaves. Sin embargo, su Curtiss no consiguió superar el mismo temporal y también quedó varado en Santos.

Del lado argentino, fue el teniente Florencio Parravicini Diomira quien asumió el reto con orgullo patriótico, pero el ministerio de Guerra le negó la autorización a último momento. Lo reemplazó entonces el joven piloto civil Eduardo Miguel Hearne quien despegó en su aeroplano Bristol el 19 de diciembre de 1920. Luego de varias accidentadas etapas por la ruta terrestre, al cabo de cinco días un hormiguero gigante dio por finalizado su intento en Sorocaba, a solo 500 kilómetros de su destino. Conocedor del infortunio, el brasileño Chaves decidió intentar nuevamente la proeza y esta vez consiguió llegar a Buenos Aires desde Rio los primeros días de enero de 1921, habiendo recorrido 2.350 kms en 19 horas de vuelo acompañado de su mecánico Roberto Thiry.

Imagen 1: Arribo de Chaves a El Palomar.



El aviador brasileño Eduardo Chaves, el ministro del Brasil, las autoridades superiores de la Escuela Militar de Aviación Argentina y numeroso público, rodeándolo para saludarlo, a su arribo al campo de El Palomar.

Fuente: *Aviación*, enero de 1921, N° 1, p. 37.

Hearne, mientras tanto, viajó a Río, adquirió el aeroplano reformado que había usado Locatelli y logró regresar por vía litoral hasta Buenos Aires partiendo el 28 de enero. Hearne quedó segundo en el intento de unir Río con Buenos Aires, pero podía considerarse, sin embargo, el primero en realizar -casi completamente- el doble *raid* Buenos Aires-Río-Buenos Aires.

Imagen 2: Arribo de Hearne a El Palomar.



Fuente: *Caras y Caretas*, 12 de febrero de 1921, portada.

Los dos pilotos fueron agasajados por autoridades y multitudes en ambos países, predominando un sentido de confraternidad bilateral sobre el de rivalidad nacionalista. Estos vuelos sirvieron de estímulo para que otros aviadores se lanzaran al año siguiente por las mismas rutas para conmemorar el Centenario de la Independencia del Brasil.

Pocos meses después de aquellos *raids* entre Río de Janeiro y Buenos Aires, en julio de 1921, Hearne trató sin éxito unir Buenos Aires con Lima, contemplando el cruce de la cordillera hacia Chile a la altura de Mendoza. Empleó el mismo SVA adquirido en su accidentada travesía al Brasil. Su objetivo era homenajear al Perú por el Centenario de su Independencia siguiendo la “ruta del Libertador”. Llevaba consigo diversos mensajes de saludo fraternal dirigido a las autoridades peruanas, entre ellos uno del radical Arturo Goyeneche, presidente de la cámara de diputados, para su homólogo peruano.⁶

El cruce de la cordillera no era todavía una ruta segura para el tipo de aparatos existente en el mercado. Solo se había cruzado diez veces en aeroplano durante los cuatro años precedentes.⁷ Por lo tanto, el acontecimiento fue seguido con atención por la prensa de varios países y la proeza contaba con apoyo de la aviación militar y gobierno chilenos.⁸ *La Prensa* de Chile fue uno de tantos periódicos que el 21 de agosto transmitió la siguiente información telegráfica: “Un fuerte viento lo obliga a aterrizar cerca del Cristo Redentor, en el litoral argentino. El aviador resultó ileso y el aparato destruido”.⁹ A raíz de una falla en el motor aterrizó forzosamente y capotó en la nieve, a dos kilómetros del paraje Las Cuevas, donde había una estación del ferrocarril trasandino. Afortunadamente fue divisado por personal ferroviario y pudo ser rescatado. Había quedado atrapado dentro del fuselaje y la nieve.

⁶ El gran raid aéreo Buenos Aires-Lima. (28 de julio 1921). *Los Andes*, recorte, *Álbum personal Raid Aéreo B. Aires – R. de Janeiro – B. Aires y Buenos Aires – Lima*. 2 tomos, s/n. (en adelante AH, se consignará el número de folio en las partes que lo indican). Tomo 1. Museo Nacional de Aeronáutica de Morón, Provincia de Buenos Aires.

⁷ *Aviación, revista mensual ilustrada. Órgano oficial del Centro Pro Aviación Civil*, N° 6, junio de 1921, p. 47.

⁸ Argentina y Chile compitieron en la realización de los primeros cruces aéreos de la cordillera, pero al mismo tiempo se comprueba una intensa colaboración y ayuda logística entre los dos países. El gobierno chileno suministró a Hearne información fundamental y le garantizó su apoyo en el campo de aviación de El Bosque, Archivo General Histórico del Ministerio de Relaciones Exteriores del Gobierno de Chile, v 324, 1921. Informe confidencial a ministro chileno Luis Izquierdo en Buenos Aires, 31 de mayo de 1921.

⁹ *La Prensa* (Buenos Aires), 21 de agosto de 1921. La peripecia es narrada por el mismo piloto: La tentativa del vuelo a Lima. Hearne narra el desarrollo de su infructuoso esfuerzo. (agosto de 1921). *Aviación*, N° 8, p. 33.

Imagen 3: Foto del accidente dedicada a su amigo Gervasio Videla Dorna.

Fuente: Álbum personal de Eduardo Miguel Hearne, *Raid Aéreo B. Aires – R. de Janeiro – B. Aires y Buenos Aires – Lima*. 2 tomos, t. 1.

Inmediatamente se lanzó una campaña de suscripción popular para comprarle otro aeroplano y se especulaba que intentaría cumplir la hazaña de nuevo en septiembre, pero volvió a fracasar sin poder traspasar la cadena montañosa. Desde Bahía Blanca, salió simultáneamente con el mismo objetivo de homenajear al Perú en su Centenario el piloto italiano Nicolás Bo, junto con su discípulo bahiense Francisco Ragalade. Si bien consiguieron atravesar las altas cumbres y llegar a Santiago de Chile, no lograron ir más allá de la ciudad de Salamanca por un descenso accidentado debido a una falla del motor.¹⁰ Eduardo Olivero, piloto argentino condecorado por el gobierno de Italia en la Gran Guerra, se propuso entonces al año siguiente concretar el homenaje al Perú que Hearne y Bo no habían logrado, pero tampoco tuvo éxito.¹¹

En forma similar a lo que había sucedido dos años antes en Argentina con Locatelli y la misión italiana de la que formaba parte, en marzo de 1921 arribó al Perú otra misión del mismo país, aunque esta vez privada en representación de la Casa Ansaldo de Turín y compuesta apenas por cinco profesionales. Su objetivo era publicitar y vender sus aparatos, abrir rutas para vuelos comerciales (lograron establecer

¹⁰ La falta de terreno de aterrizaje malogró el tren delantero del aparato. *Aviación*, N°13, enero de 1922, p. 7.

¹¹ Repaso de estos intentos en *La Nación*, 5 de diciembre de 1924.

una línea regular de pasajeros y correspondencia de Lima a Trujillo) y crear una escuela de aviación civil (no pudieron competir con la de Bellavista, fundada el año anterior y financiada por la Casa Curtiss) (de la Jara, 1935: 125-126). Al igual que en la misión precedente, uno de sus dos pilotos, el teniente Giovanni Ancilloto, era un condecorado *as* de la Gran Guerra. Del mismo modo que Locatelli, Ancilloto también venció las altas cumbres de los Andes, esta vez para unir Lima con Cerro de Pasco, con record de aterrizaje en una de las ciudades más altas del mundo. El otro, el capitán Enrico Rolandi había sido director de la Escuela de Acrobacia Aérea de Furbara. Unió por primera vez Lima y Cuzco, venciendo las tres cadenas cordilleranas, y más tarde llegó a Puno.¹² La revista peruana *Mundial* señalaba que “los aviadores italianos [Rolandi y Ancillotto] en menos de un mes han hecho los *raids* más grandes y más difíciles en el territorio de la república. Felicitaciones a la colonia”.¹³ Estos *raids* interiores, añadía, “han puesto a las colonias italianas de Lima y provincias en un estado de efervescencia patriótica”.¹⁴ El orgullo italiano y de la población en general desatado en Perú animó a Rolandi a intentar el *raid* Lima-Buenos Aires, en el año del Centenario, aunque por una ruta que no pasaba por territorio chileno. Una avería, sin embargo, lo detuvo en Arequipa. En suma, los intentos de pilotos italianos y argentinos para realizar la primera travesía aérea que uniría, en etapas, las capitales de Argentina y Perú, estimulados por el acto de homenaje al Centenario peruano, no tuvieron éxito.¹⁵ El gran momento llegaría en el marco de los homenajes por el Centenario de la Batalla de Ayacucho en 1924.

Ahora bien, para comprender cabalmente los sentidos y motivaciones que podían tener estos *raids* indagaremos en detalle el caso de Eduardo Miguel Hearne, a partir de dos simples preguntas. Primero, ¿quién era este joven *raidista* que se lanzaba casi sin descanso a estas dos travesías temerarias? -apenas 8 días antes de accidentarse en su primer *raid* al Brasil, Hearne “era casi un desconocido”¹⁶ más allá de los círculos aeronáuticos. En segundo lugar, ¿qué actores e intereses se vieron involucrados en sus dos odiseas?

¹² Sobre los *raids* internos en el Perú, los anhelos de modernidad y la figura del piloto cuzqueño Alejandro Velasco Astete (Hiatt, 2016).

¹³ *Mundial* (Lima), 27 de mayo de 1921.

¹⁴ *Mundial* (Lima), 27 de mayo de 1921. Pacual Campanelli, “La aviación italiana en América de Sur”, *Aviación*, N° 13, enero de 1922, pp. 43-44.

¹⁵ Generaron encendidas protestas en Perú unos rumores de que en el *raid* de Buenos Aires a Lima también podrían participar aviadores chilenos (Martín, 2016: 175). Los gestos de confraternidad y los desafíos deportivos exponían sus límites en un momento de rivalidad entre los dos países del Pacífico ante la disputa por las provincias de Tacna, Arica y Tarapacá.

¹⁶ Nota de prensa s/r, 26 de diciembre de 1920, AH, t. 2.

El joven Hearne (Colón, 1895-Buenos Aires, 1962), de madre argentina y padre irlandés, fue voluntario en el cuerpo de expedicionarios del ejército británico enviado a Siberia. Su pasión de *sportman* quedó confirmada por los triunfos obtenidos en torneos de boxeo y otras disciplinas durante su estancia como estudiante en Inglaterra. De regreso en Argentina emprendió el curso de piloto civil con el fin inmediato de supervisar los tres campos que poseía su familia y poder regresar en el día a su oficina en Buenos Aires. Para ello, en mayo de 1920 ingresó a la escuela de aviación Handley Page, compañía que por entonces tenía sus instalaciones en el aeródromo militar El Palomar, antes de que se reorganizara en Hurlingham. Allí fue discípulo destacado de James Fraser Bremmer y, después de la partida de este, de Robert Clowes, obteniendo su brevete en julio de ese mismo año¹⁷. Participó en algunos eventos de acrobacia y, semanas antes de su vuelo al Brasil, se entrenó en *raids* que unían localidades de la provincia de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba.¹⁸ El objetivo práctico inicial de supervisión de sus tierras en avión quedó rápidamente en segundo plano en relación a la pasión deportiva. Para la prensa, Hearne “se dedica[ba] a la aviación en una forma desinteresada, sin vincularla a ninguna proyección utilitaria (...) con apasionamiento vehemente”.¹⁹ Sin embargo, estos juicios deberían matizarse. Hearne se asoció con Bremmer para co-dirigir la Sociedad Anglo-Argentina de Aviación, con base en el aeródromo de Longchamps y se constituyeron en representantes de la fábrica Avro y de los aerobotes “Supermarine”. Aunque de efímera existencia y con solo un alumno egresado -Tomás Quesada-,²⁰ la escuela de aviación civil de Hearne competía en 1921 con otras tres en el conurbano bonaerense: The River Plate Aviation Company, del mayor Shirley Kingsley con base en el aeródromo de San Isidro; Curtiss, dirigida por Lawrence Leon en San Fernando y Sociedad Base Aérea Italiana, dirigida por Hernando Mazzoleni en el aeródromo de Castelar.²¹

Se infiere que los *raids* de Hearne no solo ponían en juego el prestigio personal, sino también el de la aviación argentina, el de su pueblo de origen Colón y, por supuesto, el de las compañías aeronáuticas inglesas donde se había formado y a las que

¹⁷ *Aviación*, N° 1, enero de 1921, p. 33. *La Nación*, 20 de diciembre de 1920.

¹⁸ *La Nación*, 20 de diciembre de 1920.

¹⁹ Nota de prensa s/r, 26 de diciembre de 1920, AH, t. 2.

²⁰ Según Lironi, la principal tarea de la escuela fue entrenar pilotos para su perfeccionamiento (Lironi, 1980: 73).

²¹ *Aviación*, N° 7, julio de 1921, p. 1.

estaba asociado.²² No obstante, hubo otro actor involucrado directamente en su proyección internacional de *raidista*. Sus dos travesías internacionales fueron patrocinadas, organizadas y financiadas por la Liga Patriótica Argentina (LPA), asociación a la que pertenecía y lo había escogido a él entre sus miembros en reemplazo del teniente Parravicini Diomira, quien a último momento había sido desautorizado por el Ministerio Guerra. La mencionada tentativa de Eduardo Olivero, otro de sus integrantes, también había sido patrocinada por la LPA.

La LPA era una agrupación nacionalista que había surgido en 1919 en medio de los sucesos sangrientos de la Semana Trágica (ocurrida del 7 al 14 de enero). En ese lapso de dos años ya contaba con comités en todo el país y se organizaba en diferentes “brigadas” que incluían comerciantes, profesionales, un notable número de maestras y amplios sectores medios en general. Poseía vínculos con instituciones militares y su gravitación en la política argentina se extendería a lo largo de la década de 1920. Su objetivo era colaborar en la represión de cualquier intento de huelga obrera o protesta social, erradicar las ideologías llamadas disolventes e infundir el patriotismo argentino mediante la educación, la labor social y la rigurosa celebración de efemérides nacionales (Caterina, 1995; McGee, 2003).

La LPA creó también una Brigada de Aviadores, presidida por el piloto y connotado miembro del Aero Club Argentino, Gervasio Videla Dorna, quien había sido presidente de esta institución en 1913. En 1921 la Brigada estaba integrada por pilotos civiles y militares y constituía una de las tres asociaciones aeronáuticas a nivel nacional, junto con el Aero Club Argentino y el Centro Pro Aviación Civil con los cuales mantenía estrecho vínculo.²³ Josué Quesada, por ejemplo, era uno de los colaboradores deportivos de la revista mensual *Aviación* y era presentado en ella como “jefe de informaciones de la Liga Patriótica Argentina y decano de los cronistas de Aviación de la prensa argentina”.²⁴

La historiografía sobre la LPA no ha prestado suficiente atención a la Brigada de Aviadores ni, en general, a la búsqueda de proyección internacional de esta asociación civil político-cultural nacionalista.²⁵ Los festivales de aviación y los primeros *raids* que

²² Nota de prensa s/r, AH, t. 1: “nos parecía que el triunfo del joven piloto nos daría una parte de su gloria (...) Viva Hearne! Viva Colón!”.

²³ *Aviación*, N° 6, junio de 1921, p. 1.

²⁴ *Aviación*, N° 9, septiembre de 1921, p. 1.

²⁵ Se ha señalado cierta vinculación entre la LPA y la Liga Patriótica chilena en Magallanes para coordinar esfuerzos en la represión del descontento obrero en la Patagonia (González, Maldonado y McGee, 1993).

unirían capitales sudamericanas alejadas contenían una importancia publicitaria mayor para la LPA. Su interés en las largas travesías aéreas coincidía con sus propósitos de vincularse con asociaciones análogas fuera de Argentina y con su ambición de tender filiales en otros países. Su presidente Manuel Carlés había nombrado delegado peruano a Ricardo Luna, ex agregado militar de la Legación peruana en Buenos Aires. En 1920, Carlés había dirigido un telegrama de felicitación al presidente peruano Augusto B. Leguía por el Centenario del Desembarco de la Expedición Libertadora en el Perú.²⁶ En diciembre del mismo año, también envió una carta a Hernán Velarde, ministro de la Legación peruana en Buenos Aires, para consultarle sobre la existencia de asociaciones similares en su país, con el fin de “establecer relaciones y poder de esta manera ser eficaces en una acción conjunta que tienda a suprimir la propaganda de ideas disolventes y anárquicas”.²⁷ En un número de la revista oficial de la LPA llamada *La Palanca*, una nota celebraba que Hearne llevara “triunfante los colores de la patria” al Brasil y portara “un fraternal saludo del Presidente de la Liga Patriótica Argentina Dr. Manuel Carlés, al presidente de la Liga Nacionalista del Brasil, Dr. [José Carlos] Macedó Soares, vale decir, [fuera portador] de un fraternal saludo del Pueblo Argentino al Pueblo Brasileño”.²⁸

De hecho, el proyecto del *raid* a Río no había nacido de Hearne, sino de la LPA. Después de deliberar se eligió al brillante alumno de la Handley Page para la realización del *raid* en reemplazo, como señalamos, del teniente Florencio Parravicini Diomira. La travesía internacional necesitaba una importante logística, recursos y autorizaciones. La Brigada de Aviadores de la LPA nombró una comisión de expertos compuesta por Gervasio Videla Dorna -presidente de la Brigada-, Eduardo Bradley, Enrique Roger –secretario de la Brigada de Aviadores- y el teniente aviador Martín Salinas Gómez. Se le asignó como acompañante al mecánico Camilo Brezzi, a quien Hearne conoció el día de su partida. Salinas Gómez fue elegido director técnico del *raid* y enviado en tren para determinar las etapas en las que el piloto debía abastecerse de combustible y aceite.

Según el testimonio del propio Salinas Gómez, en ocasiones tuvo que tomar pico y pala para aplanar el terreno e improvisar campos de aterrizajes en zonas predominantemente irregulares y atestadas de hormigueros gigantes (*cupíes*) –en efecto,

²⁶ *La Prensa* (Buenos Aires), 11 de septiembre de 1920, p. 11.

²⁷ Reproducida en informe de Hernán Velarde, fechado en Buenos Aires, 31 de diciembre de 1920. Archivo Central del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. Sección Argentina. Carpeta 5-1-A, entrada, caja 743, file 4, f. 59.

²⁸ *La Palanca*, s/r, p. 5, AH, t. 1.

fue uno de estos hormigueros que averió definitivamente al Bristol y acabó con el sueño de Hearne.²⁹ El director técnico también llevaba cajas de nafta (combustible) y repuestos para aprovisionarse en cada etapa. El transporte de combustible y otras sustancias inflamables estaba prohibido por reglamento en los trenes brasileños, por demás deficientes. Para vencer estos obstáculos debió contar con la buena predisposición de las autoridades consulares argentinas y locales brasileras. Por su parte, la Escuela de Aviación Militar de El Palomar suministró información geográfica y meteorológica. Su director, el mayor Jorge B. Crespo, indicó a Hearne los posibles campos de aterrizaje a partir de su conocimiento de la región y un estudio previo.³⁰

La comisión calculó un costo total para el *raid* de cuatro etapas en 10.330 pesos.³¹ Al conocerse la destrucción del Bristol en Sorocaba, Manuel Carlés autorizó por telegrama la compra del aeroplano SVA de Locatelli para que Hearne continuara con el *raid*, intentando el regreso de Río de Janeiro a Buenos Aires³². En este trayecto, la LPA debió interceder ante el ministro argentino en Montevideo para que le prestara dinero a Hearne en su escala en Florida (Uruguay), porque la West India Oil Company se negó a fiarle el combustible necesario para terminar el *raid*. Finalmente arribó a El Palomar luego de recorrer 2.400 kms en 17 horas y 20 minutos.

Luego de su frustrado cruce cordillerano en el *raid* homenaje por el Centenario del Perú, Hearne fue hospedado y agasajado en Mendoza. El Club de Gimnasia y Esgrima le pidió que le obsequiara un trozo del avión. La filial de la LPA en esa provincia impulsó una suscripción popular, avalada por Carlés, para comprarle otro aeroplano.³³ Pocos días después del intento, la LPA lo distinguió con el cargo de Prosecretario y Abanderado de la Brigada de Aviadores.³⁴ En diciembre, la Brigada de Aviadores organizó un festival de peligrosas acrobacias aéreas en el barrio de Palermo y en el vecino Uruguay para financiar el *raid* pendiente.³⁵ Hearne atesoró numerosas cartas y telegramas de amigos y desconocidos que lo felicitaban por sus hazañas, desde

²⁹ Salinas Gómez, Martín (27 de febrero de 1921). Cómo se realizó el “raid” de Hearne. *La Nación*, pp. 6 y 8, p. 6.

³⁰ El mayor Jorge B. Crespo decidió publicar una nota con estos detalles para desmentir las apreciaciones vertidas del teniente Salinas Gómez, para quien la Escuela Militar de Aviación había obstaculizado el desarrollo del *raid*. Por motivos que desconocemos, Salinas Gómez se apartó de la institución militar en términos conflictivos en esos días. Carta del Mayor Crespo al director de *La Nación*, 1 de marzo de 1921, AH, t. 1, f. 39.

³¹ AH, t. 2, fs. 50-52.

³² *La Nación*, 26 de diciembre de 1920.

³³ *Los Andes*, 11 de agosto de 1921.

³⁴ Carta dirigida a Hearne firmada por Carlés, Buenos Aires, 22 de agosto de 1921, AH, t. 1.

³⁵ *Aviación*, N° 13, enero de 1922, p. 7.

señoritas que le pedían fotos firmadas, miembros de la colonia irlandesa hasta un comisario amigo y un anónimo presidario conmovido por el heroico patriotismo del piloto.³⁶ También recibió una nota anónima firmada “La Juventud Mendocina” que decía: “Les deseamos que durante el trayecto se rompa el pescuezo, solamente por pertenecer Ud. a la Liga Patriótica Argentina”.³⁷ La misiva tuvo trascendencia pública, ante la cual el periódico mendocino *Los Andes* dedicó una columna de desagravio, a pedido, por carta, de más de cincuenta empleados y obreros ferroviarios que, aunque no pertenecían a la LPA, se mostraban indignados por la ofensa inferida al aviador. También expresaron su repudio el Centro de Estudiantes del Colegio Nacional y el Centro Estudiantil Bartolomé Mitre.³⁸

En estos años, la Brigada de Aviadores de la LPA dirigía sus esfuerzos para el desarrollo de la aviación civil en el país con un ideal patriótico e impulsaba su proyección en el extranjero mediante los *raids*. Desempeñó un importante papel en la aclimatación de lo que por entonces se llamaba “conciencia aeronáutica”. Esto incluía por ejemplo un proyecto de construcción de un panteón de mártires de la aviación nacional, idea original del mayor Arturo P. Luisoni que la Liga había hecho suya. La LPA propuso que se financiara por suscripción popular y llegó a convocar un concurso de bocetos entre artistas argentinos.³⁹ Para reunir fondos con este fin, el 10 de marzo de 1921, la Brigada de Aviadores organizó un festival de acrobacias aéreas en las que se lució la joven princesa rumana Mile Jonsescu, junto con el piloto alemán Max Holtzem y el acróbata Eugen Geberth.⁴⁰ Ese día, por la mañana, la Brigada había organizado un homenaje fúnebre al piloto civil Juan Alberto Delest en el Cementerio del Oeste, al cumplirse un aniversario de su trágica muerte. Participaron aviadores civiles y militares provenientes de diversos aeródromos, socios del Centro Pro Aviación Civil, de la Unión de Combatientes y de la Brigada de la LPA. El aviador Eduardo Olivero arrojó a vuelo rasante un ramo de flores que cayó a 50 metros de la tumba de Delest.⁴¹

En contra de lo que podría suponerse, la idea de utilizar la aviación con armamento de guerra para reprimir el descontento social, quebrar las huelgas y enfrentar la delincuencia ordinaria no brotó de la LPA, sino del brigadier general inglés Guy de Livingston, en ese tiempo representante de la Casa Vickers y gran promotor de la

³⁶ AH, t. 1 y 2.

³⁷ Carta anónima dirigida al “Señor Aviador Miguel Eduardo Hearne”. AH, t. 1, f. 143.

³⁸ *Los Andes*, s/r, AH, t. 1.

³⁹ *Aviación*, N° 15, marzo de 1922, p. 44.

⁴⁰ *Aviación*, N° 16, abril de 1921, p. 35.

⁴¹ *Aviación*, N° 16, abril de 1921, p. 35.

aviación comercial en Argentina. Este piloto proponía la creación de un escuadrón aéreo que dependiera de la Policía de la Provincia de Buenos Aires.⁴²

Los *raids* como puentes entre naciones y acicate nacionalista: el caso Chaves vs Hearne

Desde 1910, las relaciones entre Brasil y Argentina se tornaban progresivamente más densas y fluidas en cuanto a la circulación de autoridades civiles, militares, intelectuales, artistas, periodistas y otros grupos profesionales –como los médicos. Al mismo tiempo, las competencias deportivas podían despertar entusiasmos chauvinistas. Los *raids* no fueron ajenos a estas emociones nacionalistas que irrumpían de tanto en tanto en un clima de creciente confraternidad. Incluso durante los días exultantes posteriores a la firma del Pacto ABC, en 1915, cuando los aeronautas argentinos Eduardo Bradley y el teniente Ángel María Zuloaga aterrizaron con su globo en el pueblo brasileño de San Leopoldo -batiendo el record de distancia- fueron percibidos como espías por gran parte de los sectores populares del país y la prensa, con excepción de algunos periódicos menos parciales y de la mayoría de las autoridades brasileras.⁴³ El diputado Mauricio Lacerda exigió en la cámara que se prohibiera por ley el aterrizaje de globos y aeroplanos extranjeros en territorio brasileño, especialmente cuando iban tripulados por militares. El periódico argentino *La Razón* estaba de acuerdo con estas percepciones sobre los *raids* internacionales: “estos vuelos sobre fronteras, significan una provocación innecesaria, desde el momento en que nuestras relaciones se mantienen en un pie de amistad inalterable”.⁴⁴ Finalizaba: “la cordialidad que cultivamos con nuestros vecinos, debe mantenerse como hasta ahora y no es con estas ‘proezas’ que hemos de afianzarla”.⁴⁵ Bradley y Zuloaga fueron mejor tratados en Uruguay a su regreso por tierra. Los *sportmen*, llamados “espionautas” por la prensa brasiler, no comprendían la animadversión desatada en la república vecina; apuntaban en su

⁴² Livingston, Guy (diciembre de 1921). Proyecto de un escuadrón aéreo para servicio de policía en la provincia de Buenos Aires. *Aviación*, N° 11, p. 17.

⁴³ Vuelos sobre fronteras. Susceptibilidad de nuestro vecino. (5 de noviembre de 1915). *La Razón*; *La Prensa* (Buenos Aires), 16 de noviembre de 1915; *La Argentina*, 16 de noviembre de 1915.

⁴⁴ Vuelos sobre fronteras. Susceptibilidad de nuestro vecino. (5 de noviembre de 1915). *La Razón*.

⁴⁵ Vuelos sobre fronteras. Susceptibilidad de nuestro vecino. (5 de noviembre de 1915). *La Razón*.

informe: “ni máquina fotográfica teníamos a bordo; ni aun una carta bien detallada del Brasil”.⁴⁶

Con todo, aquel episodio desagradable fue una excepción rápidamente controlada por las autoridades. Con el pretexto de una pequeña herida sufrida por Bradley en sus maniobras de descenso, Salvador Pinhero Machado, vice-presidente de San Pablo, se apresuró a proclamar: “E essa a única forma pela qual o sangue argentino pode derramarse nesta terra irmá”.⁴⁷ El alarmismo nacionalista que muestra este antecedente de 1915 fue desapareciendo en los años sucesivos, durante los *raids* en aeroplanos del cambio de década y el aspecto nacionalista de esta práctica se canalizó en otro registro.

Como venimos observando, estos *raids* –enmarcados o no en homenajes por los centenarios–, constituían, también, competencias entre pilotos. Se disputaba el primer puesto en recorrer una distancia inédita (ruta Argentina-Brasil) o en vencer complicados accidentes geográficos (la altura, en la ruta Argentina-Chile/Perú); y en todos los casos debían superar condiciones meteorológicas extremas nunca del todo predecibles. Aunque no descartamos el sentido patriótico que Hearne atribuía a sus proezas (decía el coronel Mosconi que le había manifestado Hearne: “el *raid* lo he realizado con el pensamiento de brindar un día la satisfacción a mi patria”) (Lironi, 1980: 109) es probable que su motivación más profunda fuera el mero goce deportivo y el afán de batir records. Es posible que latiera en él la emoción de la velocidad y la resistencia junto al placer de ser el primero, más allá de la remembranza a la figura de San Martín, la política exterior argentina, los intereses de Leguía, o de la LPA.

Es evidente que la competencia entre *raidistas* por unir Buenos Aires y Río -antes y después de 1920- se inscribía esencialmente en una lógica deportiva de los *recordmen*. Por ejemplo, Hearne aprovechó los recurrentes fracasos de los *raids* iniciados desde Río para lanzarse por el primer lugar en este “torneo”; Chaves se animó a un nuevo intento cuando se enteró del accidente ocurrido a Hearne en Sorocaba. No obstante, el tratamiento entre los competidores se basaba en un código de “caballeros” y no se ahorraban mutuas saluciones por sus triunfos.⁴⁸ Como ejemplo de esto, Chaves cedió a Hearne 10 cajones de nafta en una de las etapas, porque sabía que la huelga portuaria

⁴⁶ *La Prensa* (Buenos Aires), 16 de noviembre de 1915. El ministro brasilero en Buenos Aires remitió a Cancillería en Río de Janeiro informes sobre el clima que generó en Buenos Aires la experiencia de los aeronautas, Archivo do Itamaraty (Río de Janeiro), Argentina, 1915, 206-3-08, “voo e aeronautas argentinos em territorio brasileiro”, 20 de noviembre de 1915.

⁴⁷ *Boletín del Aero Club Argentino*, 1 de marzo de 1916, p. 24.

⁴⁸ La aviación durante la guerra mantuvo, en parte, ese código proveniente del campo deportivo. Al aterrizar en El Palomar, Chaves “de pie, pidió un triple hurra para el aviador argentino Hearne”, *Aviación*, N° 1, enero de 1921, p. 38.

en Santos impediría la descarga del material argentino.⁴⁹ Los gestos de camaradería se nucleaban especialmente en los círculos aeronáuticos civiles y militares, aunque se extendían a muchas otras asociaciones y espacios de sociabilidad. El telegrama dirigido a Hearne por parte de la Sociedad Geográfica brasileña, por caso, lo felicitaba por el “brilhante *raid* que iguais condições nosso Patrício Edu Chaves concorre confraternização Argentino Brasileira”.⁵⁰

Cuando concluyeron sus travesías, los dos pilotos fueron elogiados, ovacionados y ayudados por igual en ambos países de destino. Chaves fue escoltado por aviadores militares argentinos para aterrizar correctamente en El Palomar, los militares, autoridades civiles y el aero club brasileños apoyaron en todo momento a Hearne para que retomara el *raid* (por ejemplo, fue nombrado socio honorario del Aero Club Brasileño y despedido con simpatía por los aviadores militares en el Campo dos Afonsos). En suma, ambos fueron agasajados por autoridades diplomáticas, militares, civiles, círculos aeronáuticos y connotados clubes y sociedades de las elites locales: todos se desvivían por exaltar con numerosos banquetes, copioso champagne y elocuentes discursos al valeroso deportista que había alcanzado el éxito en su empresa. Es más, el hecho de que se tratara de un brasileño y un argentino en territorio del país vecino ponía al día los discursos de confraternidad bilateral, aun fuera del marco de los homenajes por los centenarios.⁵¹

Sin embargo, al igual que ocurría en otras disciplinas deportivas como el fútbol o el boxeo, la competencia al mismo tiempo alimentaba –al menos la prensa lo hacía parecer así o probablemente lo exagerara– intensas pujas en las que se jugaba el orgullo nacional.⁵² Por caso, Hearne tuvo que desmentir supuestas declaraciones en las que desacreditaba el triunfo de Chaves por considerarlo “un paseo” y que él, en cambio, se proponía hacer el *raid* en un mismo día. Según el piloto argentino, había querido decir

⁴⁹ Salinas Gómez, Martín (27 de febrero de 1921). Cómo se realizó el “raid” de Hearne. *La Nación*, pp. 6 y 8, p. 6.

⁵⁰ AH, t. 2, f. 91.

⁵¹ La revista argentina *Aviación* informaba que “en el vapor ‘Córdoba’ partió el 5 de enero (...) el aviador brasileño Eduardo Chaves, *recordman* del magnífico vuelo Río de Janeiro-Buenos Aires. Durante su estadía en esta, fue notablemente agasajado, recibiendo, en múltiples formas, los saludos y homenajes de los círculos sociales y aeronáuticos, todos ellos encaminados a dejar constancia de la gran admiración que había causado la hazaña del aviador carioca. Reproducir en detalle esos homenajes sería para una revista mensual como la nuestra, ocupar numerosas páginas, pues durante los días que permaneció en esta capital, el aviador Chaves fue constantemente agasajado (...) supo unir a las dos grandes capitales sudamericanas en un solo vuelo, signo de solidaridad y amistad sincera”, *Aviación*, N° 2, febrero de 1921, p. 45.

⁵² Sobre la relación entre competencia deportiva y sentidos nacionalistas en esta década (Casquinha Malaia Santos, 2012; Richey, 2016; Torres, 2013).

que la travesía de cinco días de su contrincante no solucionaba el problema práctico de la ruta aérea comercial Río de Janeiro-Buenos Aires. Exigió al periódico *Boa Noite* que rectificara sus apreciaciones y disipara el escándalo.⁵³

La noticia que había suscitado euforia en el país era titulada del siguiente modo por *Vida Sportiva*: “Rio-Buenos Aires. Um brasileiro vencedor da maior prova disputada na America do sul”.⁵⁴ La revista satírica ilustrada *O Malho* ficcionaba un diálogo en el que hacían confesar a Hearne que el mejor aviador de Sudamérica era Edú.⁵⁵ Una nota del periodista Goulart de Andrade publicada en el *Correio Paulistano* afirmaba que todo el pueblo brasileño deseaba un desperfecto sin riesgo de vida que detuviera a Hearne, para que la victoria recayera en el compatriota Edú Chaves. Eso mismo ocurrió. Según el periodista, se trataba de “sentimientos inferiores, talvez, mas perfeitamente humanos (...) [el] patriotismo e tão real e verdadeiro como o latejo de próprio sangue”.⁵⁶ A *Cigarra* decía que “a alma brasileira, synthetisada na anciã dos 30 milhões de patrícios, lá voava também, ao lado de Edú, ‘torcendo’ pelo seu êxito final”.⁵⁷ Añadía: “Decididamente, o bom Deus é Brasileiro, e lá sabia o que fazia quando inventou os cupins”.⁵⁸ En otra nota de *Vida Sportiva* el autor confesaba que ante el avance de Hearne, “no intimo de cada brasileiro existia um como que ressentimento, uma contrariedade por ver que após tantas tentativas frustradas de brasileiros, um argentino iria a ser o merecedor do epinício (...) Porém... Deus é brasileiro”.⁵⁹ Y añadía en clave chauvinista racializada: “Mais uma vez a superioridade de nossa raça foi patenteada, mais uma vez o *macaquito* demonstrou o quanto é capaz de fazer!”.⁶⁰

Mientras algunos medios de prensa manifestaban un sentimiento nacionalista confrontativo en diferentes grados de intensidad, las asociaciones civiles, autoridades políticas y militares de los países a los que pertenecían los aviadores subrayaban el carácter patriótico de las hazañas sin incurrir en la desvalorización del contrincante extranjero ni del país al cual pertenecía. Al contrario, realizaban a la vez el carácter

⁵³ “Hearne faz sensação e escândalo! Edú não é o detentor da vitória do ‘raid’, mas o vitorioso de um passeio aéreo”, *Boa Noite*. 12 de enero de 1921; “O momento d aviação. Hearne na redação de Boa Noite”, 13 de enero de 1921, AH, t. 2, fs. 115-116.

⁵⁴ *Vida Sportiva*, 31 de diciembre de 1920, s/p.

⁵⁵ Antonio Silvino en *O Malho*, 8 de enero de 1921, s/p.

⁵⁶ Goulart de Andrade (2 de enero de 1921). Rio-Buenos Aires. *Correio Paulistano* (San Paulo), p. 1.

⁵⁷ *A Cigarra*, 1 de enero de 1921, N° 151, p. 16.

⁵⁸ *A Cigarra*, 1 de enero de 1921, N° 151, p. 16.

⁵⁹ *Vida Sportiva*, 8 de enero de 1921, p. 3.

⁶⁰ *Vida Sportiva*, 8 de enero de 1921, p. 3. No es casual la alusión irónica a “macaquito”. Una nota de la moderna prensa deportiva del diario argentino *Crítica*, en octubre de 1920 había reactualizado el mote racista de “macacos” para insultar a los brasileños a raíz de la visita a Buenos Aires de su selección de fútbol. La nota provocó un escándalo de alcance diplomático, ver Richey, 2016.

patriótico de la gesta del piloto nacional y el valor de su proeza para el afianzamiento de la confraternidad. Para la LPA, a la que le importaba su proyección internacional y el establecimiento de relaciones con asociaciones análogas, en ningún momento hubo alusiones confrontativas con los competidores extranjeros de Hearne. Por la positiva, al entregar la medalla del mérito en nombre de la LPA, Carlés hacía énfasis en el patriotismo y heroísmo de Hearne y Brezzi, ejemplos para la juventud. Para él eran “argentinos representativos de su tiempo y de su pueblo”⁶¹ que no habían vencido al Brasil, sino “las rebeldías de la América misteriosa”.⁶²

Los aero clubs y otras asociaciones deportivas también elogiaban las proezas de los pilotos sin jerarquizar la superioridad de una nación sobre otra.⁶³ El Aero Club Argentino le otorgó una medalla de honor a Hearne. La mayoría de la prensa respondían a esta tónica. *Caras y Caretas* reconocía la hazaña argentina y recordaba que junto con la de Chaves representaban un “notable progreso para bien de los dos países”.⁶⁴ Por su parte, las instituciones militares coincidían con este enfoque: imprimían un carácter patriótico y de gesta nacional a los triunfos de los *raidistas* argentinos, sin dejar de señalar la importancia de la hazaña para la vinculación solidaria entre repúblicas hermanas. El coronel Enrique Mosconi estaba a cargo de la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército durante el período de estos primeros *raids* internacionales y le tocó a él dar los discursos de elogio y premiación institucional al piloto que arribaba cumpliendo una proeza.⁶⁵ Del mismo modo que ocurrirá dos años más tarde con el piloto civil y *raidista* argentino, Guillermo Hillcoat, Mosconi siguió la orden del

⁶¹ Folleto de la LPA, AH, t. 1, f. 119.

⁶² Folleto de la LPA, AH, t. 1, f. 119. En otra carta de la LPA dirigida a Hearne se lo nombraba miembro honorario y se lo felicitaba por haber demostrado “lo que puede un patriotismo de verdad sentido”, 3 de febrero de 1921, AH, t. 1, f. 55. También celebraba al triunfo argentino una nota de la revista *La Raza, Revista quincenal de vinculación hispano-americana*: “El vuelo del piloto Hearne”, Buenos Aires, 15 de febrero de 1921, N° 22, AH, t. 1, f. 61.

⁶³ Por ejemplo, el Automóvil Club de San Pablo dedicó un banquete al “intrépido aviador argentino”. Entre los platos figuraba “salade Argentine”, “Bombe Arc-en-Ciel Hearne” y “Delicess des Héros”, AH, t. 1. El Comité Por Aviación Civil de Buenos Aires otorgó una medalla de oro a Hearne, *Aviación*, N° 5, mayo de 1921, p. 42. En su carta de felicitación, el Touring Club Argentino afirmaba que “esta magnífica prueba, que en nada desmerece de la llevada a cabo por el piloto brasileño Chaves, honra a la aviación sudamericana, y de especial manera, a la Argentina”, carta del TCA, Buenos Aires, 3 de febrero de 1921, AH, t. 1, f. 66. También recibió carta del sargento Jesús Pérez en nombre de los sub-oficiales del regimiento N° 1 de infantería Patricios para felicitarlo por “haber elevado el sagrado concepto de argentinidad”. Buenos Aires, 3 de febrero de 1921, AH, t. 1, f. 67.

⁶⁴ *Caras y Caretas*, 12 de febrero de 1921.

⁶⁵ Si bien la Escuela Militar de Aviación El Palomar se creó con decreto presidencial en 1912, otro decreto del 3 de febrero de 1920 dio origen a la Dirección del Servicio Aeronáutico del Ejército, nombrando director al Coronel Enrique Mosconi. En marzo de ese año se creó la Inspección General de Aeronáutica Militar y se nombró Director de la Escuela Militar de Aviación al Mayor Jorge B. Crespo (Mosconi, 1941: 9).

Ministro de Guerra y los premió con la insignia y diploma de piloto militar.⁶⁶ Al aterrizar, Hearne fue llevado en andas por pilotos militares de El Palomar. Este gesto era coherente con una tendencia en aquellos años de aprovechamiento militar del campo aeronáutico civil. En efecto, desde 1923, el Ministerio de Guerra determinó por ley que los aviadores civiles podían ser convocados bajo bandera (Zuloaga, 1958: 162).

Como el Bristol propiedad de Hearne había quedado destruido, el diputado radical Ricardo Pereyra Rozas (al año siguiente sería presidente de la cámara) propuso en sesión que, por tratarse de una hazaña de carácter altamente patriótico en beneficio del honor nacional, el Estado debía compensar al abnegado piloto con 30.000 pesos. A su argumento añadía que el parlamento brasileño había recibido al *raidista* Chaves de pie.⁶⁷

¿Había desaparecido completamente el alarmismo nacionalista del lustro anterior? En un informe reservado dirigido a Cancillería en Río de Janeiro, el ministro de la Legación en Buenos Aires, Pedro Manuel de Toledo, especulaba a partir de algunos trascendidos sobre una sensación no del todo cómoda del gobierno argentino frente al *raid* de Chaves. Según le habían informado, el presidente Hipólito Yrigoyen habría prohibido a último momento y sin dar explicaciones la realización de un *raid* aéreo militar de Buenos Aires a Río de Janeiro en 1920, cuando ya estaba todo preparado para el intento. Toledo suponía que la causa residía en que el presidente y su entorno más cercano desalentaban las competencias deportivas internacionales, incluidos estos *raids*, para evitar encender susceptibilidades nacionalistas.⁶⁸ Este supuesto malestar, sin embargo, no llegó a opacar los abiertos festejos oficiales y sociales dedicados a los *raidistas* victoriosos.

Ahora bien, una tercera postura contrastaba tanto con el **patriotismo confrontativo** de algunos medios periodísticos como con el **patriotismo vinculante** expresado por las asociaciones civiles e instituciones gubernamentales. Según una columna sin firma publicada en la prensa argentina, los conceptos del diputado Pereyra Rozas eran errados. El *raid* de Hearne representaba un triunfo individual y a la vez

⁶⁶ AH, t. 2.

⁶⁷ Nota de prensa s/r, AH, t. 2.

⁶⁸ Sostenía Toledo, “segundo o meu modo de entender (...) o Sr. Presidente da Republica não vê com bons olhos essas visitas aéreas, quer de militares quer de civis”. En una ocasión el sub-secretario del ministro de Relaciones Exteriores argentino le había dicho que con el futbol “e em outros sports se pode susceptibilisar o espiritu nacional, muito delicado para estar sempre posto a prova”, Archivo do Itamaraty, Buenos Aires, oficios, 1921, 206-4-05, Informe confidencial del Ministro Pedro Manuel de Toledo al Ministro de Estado das Relações Exteriores José Manoel de Azevedo Marques, Buenos Aires, 6 de enero de 1921.

universal del hombre genérico, no de una nación ni de una raza. Criticaba al mismo tiempo los términos utilizados por el parlamentario como el vocabulario racializador igualmente empleado por la LPA. En su discurso, Carlés sostenía que la Liga “procura definir el alma de la tierra”.⁶⁹ El autor de la columna era tajante:

“¿De qué raza?... Se llama Hearne... y el diputado se llama Pereira... ¿Qué centrales energías de la raza denuncia? ¿La raza Pereira-Hearne, o Hearne-González, o Scognamiglio-Lisovsky? La raza verdaderamente argentina, la autóctona, no existe. La sucedánea, la criolla histórica, la del gaucho, quedó en Martín Fierro (...) la raza (...) argentina está en el porvenir, y no será más que la resultante del cruce de todas o casi todas las razas del universo”.⁷⁰

En suma, estas formas de confraternidad **en la** rivalidad entre argentinos y brasileños emanaban de la lógica deportiva –y periodística- intrínseca a los nuevos *raids* de la post-guerra europea. Durante las travesías internacionales en homenaje del Centenario del Brasil se atenuará la lógica de la competencia ante el culto de la confraternidad. De todos modos, Brasil ya había sido el vencedor del “primer vuelo” en etapas que había unido Río de Janeiro a Buenos Aires.

Conclusiones

Los *raids* en aeroplano que unieron por primera vez, en etapas, las capitales sudamericanas distantes fueron experiencias novedosas en las que convergieron, en competencia y solidaridad, pilotos predominantemente jóvenes varones de sectores sociales medios y altos, procedentes de países de la región o extranjeros con experiencia en la Gran Guerra. Muchos eran aviadores civiles, o militares y ex militares europeos y norteamericanos que integraban las misiones de post-guerra, y otros tantos eran pilotos militares locales. Hearne fue un alumno brillante recién recibido de piloto civil, pero, al igual que en otros casos posteriores, el ejército argentino premió su hazaña con el diploma de piloto militar. También participaron en estos torneos los aero clubs de diferentes países, mediante asesoramiento técnico, verificación –y a veces organización- de la hazaña, parte del financiamiento y la premiación, a las que se adherían entusiastas otras asociaciones civiles sociales, deportivas e intelectuales. Además, en el caso de

⁶⁹ Folleto de la LPA, AH, t. 1, f. 119.

⁷⁰ Nota de prensa s/r, AH, t. 1.

Hearne fue fundamental el patrocinio de sus dos *raids* por parte de la LPA, asociación civil con un proyecto político-cultural que, como examinamos, trascendía las fronteras de la patria. Las asociaciones étnicas también intervinieron con fervor apoyando al aviador de su colectividad, como observamos en los casos de los italianos en Perú. Hearne recibió en todo momento sostén de su red de amistades de origen británico, además de ser objeto de homenajes diversos de su “pequeña patria” Colón. La prensa comercial cubrió –y en ocasiones financió– estos torneos al explotar al máximo una experiencia de velocidad y resistencia inéditas, segmentadas en etapas, con sus días, horas y minutos contados. Como una novela de entregas, cada nota o cable telegráfico daba noticias de las peripecias del héroe moderno cuya vida estaba permanentemente en peligro.

Además del interés comercial de la prensa en busca de lectores, las casas fabricantes de aeroplanos intervinieron de diferentes modos en los *raids*. Cuando Hearne logró llegar a Buenos Aires con el SVA comprado en Brasil, la casa Ansaldo le escribió una carta para felicitarlo y solicitarle una narración de la proeza, con claro objetivo publicitario en un contexto de intensa rivalidad entre fabricantes por colocar sus productos en el mercado latinoamericano. En cambio, la escuela que co-dirigió con Bremmer y los fabricantes de aparatos británicos que ésta representaba no parecieron haber capitalizado la fama del piloto mucho más que la Handley Page donde se había formado. La marca de lubricante de motores Autoline Aero explotaba el fracaso de Hearne en su cruce de la cordillera para resaltar su producto, el cual, según la publicidad, le había permitido traspasar la cordillera unos meses después a la aviadora *raidista* francesa Adrienne Bolland.⁷¹

Esta densa capilaridad asociativa compuesta por actores sociales, económicos, culturales y políticos diversos se imbricaba a su vez con intereses gubernamentales. Si bien las fuerzas armadas de los países de la región no fueron los principales impulsores de estos *raids*, intentaron aprovechar los triunfos en beneficio de la propia institución nacional. Por supuesto, su intervención fue necesaria, por cierto, junto con el de las autoridades políticas y consulares para conceder permisos para los vuelos dentro del país y en el extranjero.

Los *raids* analizados nos enseñan la importancia atribuida a estos vuelos para el fortalecimiento de los lazos de confraternidad entre países sudamericanos o, dicho de

⁷¹ *Aviación*, N° 8, agosto de 1921, p. 24.

otro modo, queda claro su relevancia en la construcción cultural de las relaciones internacionales entre países de la región. Esto se evidencia en particular en el fallido vuelo a Lima de Hearne y en todos aquellos que se efectuaron en homenaje a los centenarios patrios a comienzos de los años 1920. No obstante, hemos observado que la lógica de competencia deportiva intrínseca a estas experiencias también supo despertar sentimientos nacionalistas confrontativos, vinculantes y anti-nacionalistas. Las coordenadas de interpretación desplegadas a partir de los *raids* de Hearne podrán ponerse a prueba en próximos estudios sobre los siguientes *raids* pioneros de los centenarios desarrollados durante el primer lustro de la década de 1920.

Bibliografía

- Barnes, C. H. (1976). *Handley Page Aircraft since 1907*. Londres: Putnam.
- Casquinha Malaia Santos, João Manuel (2012). A imprensa e o sul-americano de futebol de 1922: a “defesa das cores nacionais” ou o “campeonato internacional das futilidades”? *Revista Estudos Políticos*, N° 5, pp. 61-76.
- Caterina, Luis María (1995). *La Liga Patriótica Argentina. Un grupo de presión frente a las convulsiones sociales de la década del '20*. Buenos Aires: Editorial Corregidor.
- De la Jara, Carlos Adolfo (1935). *Historia de la Aviación del Perú*. Lima: Impr. de la Inspección General de Aviación.
- de Miranda, Luciana Lilian (2009). Um “vôo” entre Portugal e Brasil: leituras das relações luso-brasileiras na revista Seara Nova no início dos anos de 1920. *História*, Vol. 28, N° 1, pp. 483-508.
- González Miranda, Sergio, Carlos Maldonado Prieto y Sandra McGee Deutsch (1993). Las ligas patrióticas. *Revista de Ciencias Sociales*, N° 2. Recuperado de <http://www.revistacienciasociales.cl/ojs/index.php/publicacion/article/view/12>. Consultado 23/04/ 2019.
- Hiatt, Willie (2016). *The Rarified Air of the Modern: Airplanes and Technological Modernity in the Andes*. Nueva York: Oxford University Press.
- Lironi, Julio Víctor (1980). *Misiones aeronáuticas extrnajeras, 1919-1924*. Buenos Aires: Instituto Argentino de Historia Aeronáutica “Jorge Newbery”.
- Marcilhacy, David (2006). La Santa María del aire: El vuelo trasatlántico del Plus Ultra (Palos-Buenos Aires, 1926), preludio a una reconquista espiritual de América. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Vol. 28, pp. 213-241.
- Martin, Guillemette (2016). El centenario de la independencia peruana en la ciudad de Arequipa. En Loayza Pérez, Alex (Ed.). *La independencia peruana como representación. Historiografía, conmemoración y escultura pública*. Lima: IEP.
- Márquez Macías, Rosario (Ed.) (2016). *De Palos al Plata. El vuelo del Plus Ultra a 90 años de su partida*. Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía.

- McGee Deutsch, Sandra (2003). *Contrarrevolución en la Argentina. 1900-1932. La Liga Patriótica Argentina*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Mosconi, Enrique (1941 textos póstumos). *Creación de la 5ta Arma y las Rutas Aéreas Argentinas*. Buenos Aires: Ed. en homenaje por la Junta Argentina de Aviación, El Palomar.
- Newton, Wesley Phillips (1965). International Aviation Rivalry in Latin America, 1919-1927. *Journal of Inter-American Studies*, Vol. 7, N° 3, pp. 345-356.
- Piglia, Melina (2018). Poder aéreo y concurrencia regulada: las raíces de la política aérea argentina, 1935-1966. *Revista de Gestión Pública*, Vol. 7, N° 1, pp. 77-105.
- Potenze, Pablo Luciano (1996). Prehistoria del transporte aéreo en Argentina. *Todo es Historia*. N° 343, pp. 28-44.
- Quellet, Ricardo Luis (Ed.) (1997). *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*. Tomo 1 (7 tomos). Buenos Aires: Dirección de Estudios Históricos.
- Richey, Jeffrey (2016). The *Macaquitos* Affair. Soccer, Blackness, and Brazil as Argentina's Racial Other, 1919-1929. *Radical History Review*, N° 125, pp. 116-136.
- Schuster, Leonie (2019). Empty spaces, aviation and the Brazilian nation: the metaphor of conquest in narratives of Edu Chaves's cross-country flights in 1912. En Campbell, Courtney J.; Giovine, Allegra y Keating, Jennifer (Eds.). *Empty Spaces. Perspectives on emptiness in modern history* (pp. 59-86). Londres: University of London Press, Institute of Historical Research.
- Torres, César R. (2013). "Corrió por el prestigio de su país": el maratón olímpico y el nacionalismo deportivo en Argentina y en Chile (1924-1936). *The Latin Americanist*. Vol. 57, N° 3, pp. 3-28.
- Wohl, Robert (2005). *The Spectacle of the Flight. Aviation and Western Imagination, 1920-1950*. New Haven and London: Yale University Press.
- Zuloaga, Ángel María (1958). *La victoria de las alas. Historia de la aviación argentina y su base filosófica*. Buenos Aires: Colección Aeronáutica Argentina.



Pablo Ortemberg es Doctor en Historia por la *École des Hautes Études en Sciences Sociales* de París (2008) y Licenciado en Cs. Antropológicas FFyL-UBA (1999). Desde 2009 es investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en Buenos Aires, promovido a categoría Adjunto hace cinco años. Asimismo, desde 2016 es profesor a cargo de la materia Historia Latinoamericana en la Escuela de Política y Gobierno de la Universidad Nacional de General San Martín. Desde entonces coordina el Seminario "Problemas Latinoamericanos" en el Centro de Estudios de Historia Política (CEHP) de la EPyG-UNSAM. Rituales políticos en América Latina, siglos XVIII a XXI. En los últimos diez años ha investigado la relación entre los centenarios y las relaciones internacionales en la región, especialmente entre Argentina, Brasil, Chile y Perú.