

## DE LAS PRIMERAS TRAVESÍAS AÉREAS DE LOS ANDES

*José María Estrada Ábalos*  
Instituto de Historia Militar Argentina

Pronto se cumplirá un lustro desde que, en un conocido periódico de Buenos Aires, al comentar “lo que era volar con aquellos avioncitos de papel y sólo con una brújula”, se afirmó: “Una mujer, una francesa, Adrienne Bolland, fue la primera persona en cruzar los Andes, en 1920. Tras ella vendrían hazañas de chilenos y de porteños como Vicente Almandós Almonacid [...]”.

Semanas antes, un artículo por otra parte excelente, luego de evocar “el cruce de los Andes por Mermoz”, advertía: “La Cordillera ya había sido cruzada en 1920 por el argentino Vicente Almonacid” y también por “la aviadora francesa Adrienne Bolland”.

Nada en este caso sobre prioridad alguna; aunque ambos acontecimientos la tuvieron y en el mismo orden cronológico publicado... si bien relativas: a) Primer vuelo nocturno sobre los Andes, el 29 de marzo de 1920; b) Primer vuelo sobre los Andes, efectuado por una mujer, el 1 de abril de 1921; no de 1920. Y, por los antecedentes aludidos, no se atendía sino al vuelo en aeroplano.

Pero, de las hazañas en tal elemento, la que no precisa otra condición que la de “en aeroplano” (aparentemente dada por supuesto en lo citado) fue llevada a cabo por el teniente de ingenieros y aviador militar del Ejército Argentino Luis Cenobio Candelaria cuando, con el monoplano Morane-Saulnier Parasol, motor Gnome (80 hp), de la Escuela Militar de Aviación sita en El Palomar, voló de Zapala hacia Temuco... y llegó a Cunco, el sábado 13 de abril de 1918.

Puede que no esté de más recordar el acontecimiento, así como aquellos que con él fueron configurando el ambiente, las preocupaciones de quienes iniciaban tan nueva actividad.

### Algunos antecedentes

Es obligatorio recordar la fundación del Aero Club Argentino, el 13 de enero de 1908; lo presidía Aarón de Anchorena con Jorge Newbery de vicepresidente segundo. Juntos, en la Navidad, acababan de cruzar el Río de la Plata con el globo aerostático *Pampero*... el mismo que el 17 de octubre se perdió con las vidas del doctor Eduardo Newbery y del sargento primero Eduardo Romero.

En el año 1909, Louis Blériot atravesó en aeroplano el Canal de la Mancha. Con un monoplano Blériot superó los Alpes el peruano Jorge Chávez en 1910... falleciendo a poco de caer sobre suelo italiano. Roland Garros, cruzó el Mediterráneo desde la provenzal Saint Raphael hasta la africana Bizerta; al comando de un Morane-Saulnier<sup>1</sup>.

Presidido desde 1909 por Jorge Newbery, el Aero Club Argentino ofreció en 1912 sus elementos y capacidades a los Ministerios de Guerra y de Marina. Fue la base principal de la Escuela de Aviación Militar fundada por decreto del presidente Roque Sáenz Peña con refrendo del ministro Gregorio Vélez, el 10 de agosto (Boletín Militar N° 696, 2ª. Parte) e inaugurada el 8 de setiembre del mismo año<sup>2</sup>.

Chile tuvo su Aero Club el 2 de abril de 1913, con el coronel Enrique Phillips al frente del primer Directorio. En diciembre, el aviador civil chileno Clodomiro Figueroa en un nuevo Blériot

<sup>1</sup> VÉLEZ, Oscar Gregorio: *Historia general de la Fuerza Aérea, Desde sus orígenes hasta 1922*. [Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos]. 1997-2000. “Primeros antecedentes”. pp. xix-xx. (Historia de la Fuerza Aérea Argentina, Dir. R.L. Quellet, 1).

<sup>2</sup> VÉLEZ, O.G.: *op. cit.*, Cap. 2, “Nacimiento de la Aeronáutica Militar en el Ejército”. pp. 77-85.

XI con motor Renault de 70 hp, intentó por tres veces superar la cordillera a la altura del Cristo Redentor.<sup>3</sup>

El nombre del nuevo elemento militar argentino, pronto cambió:

En algún momento, entre fines de 1913 y comienzos de 1914, la Escuela de Aviación Militar pasó a denominarse Escuela Militar de Aviación, antes aparece nombrada de una forma u otra, pero no hemos encontrado ningún documento que establezca a ciencia cierta, cuál fue ese momento exacto, lo cierto es que a partir de la apertura de una partida del presupuesto para 1914 con esa denominación, todos los documentos llevan esa denominación que se repite en todos los Decretos y Resoluciones publicados en los Boletines Militares 1ª. y 2ª Parte a partir de entonces.

Todas las órdenes del día de la Escuela se incluyen en la publicación de la Memoria de la Escuela Militar de Aviación de 1914, que es la primera. En ella ya se puede leer en su sello oval las leyendas:

“Ejército Nacional - Escuela Militar de Aviación”

Finalmente, el 9 de febrero de 1914 se dictó el esperado Decreto que autorizaba la compra del nuevo monoplano Morane Saulnier Parasol con los fondos que había recaudado la Comisión Central y que establecía:

*En base a lo propuesto por la Escuela Militar de Aviación y teniendo en cuenta el informe del Presidente del “Aero Club Argentino”, se autorizaba al Ministerio de Guerra para invertir hasta \$ 14.111 m/n, producto de una suscripción levantada en la Provincia de Mendoza, para la adquisición de un aeroplano Morane Saulnier tipo “Parasol”, con motor Le Rhone 80 hp, el cuál será bautizado con el nombre de “Mendoza” y que el Ministerio de Guerra dará al Agregado Militar en Francia las instrucciones necesarias para la compra del aparato, experiencias a que debe ser sometido, embalaje y expedición a Buenos Aires.<sup>4</sup>*

Cuando Jorge Newbery se preparaba para sobrevolar los Andes en aeroplano, el 1 de marzo de 1914, en el curso de una exhibición, cayó con el aparato de otro piloto. El suyo, un Morane Saulnier H de 80 hp, fue ofrecido por el Aero Club al aviador argentino que decidiera continuar la empresa. Asumida ésta por el ingeniero y aviador civil Alberto R. Mascías, tampoco pudo cumplirla al ser derribado por un fuerte viento el 21 del mismo mes y año, cuando, en procura de unir Uspallata con Santiago de Chile se acercaba a los 3.000 metros de altura.

### **Primera travesía aérea de los Andes**

Se consiguió dos años y medio después de aquellas iniciales tentativas; no con alguno de esos adelantos, sino mediante una ya centenaria aplicación del principio de Arquímedes. En la mañana del 24 de junio de 1916, el aviador civil y subteniente de reserva Eduardo Bradley y el capitán Ángel María Zuloaga, del Ejército Argentino, superaron los 8.000 metros por encima de las más altas cumbre habiendo partido de Santiago de Chile y, favorecidos por los comunes vientos del oeste, en tres horas y media alcanzaron Uspallata con el globo aerostático *Eduardo Newbery* que en homenaje a su hermano había hecho construir Jorge.

Belisario Roldán presidía el Jockey Club y en una cena de celebración concluyó su exposición exclamando:

<sup>3</sup> VÉLEZ, O.G.: *op. cit.* Cap. 7, “Venciendo al coloso andino”. p. 275.- *Aviadores chilenos y argentinos tras el cruce de los Andes, 1913-1922*. Sociedad Histórica de la Aviación Latinoamericana, (Document created: 21 sept. 2006).

Consulta: 22 de agosto de 2010.

<sup>4</sup> VÉLEZ, O.G.: *op. cit.* Cap. 3, “Militarización de la gestión”. p. 139.

—¡Señor Bradley...! ¡Capitán Zuloaga...! ¡Hasta ahora solo los astros habían contemplado los Andes desde arriba...!<sup>5</sup>

### Nuevos intentos argentinos

El teniente Pedro Zanni con el Morane-Saulnier de Newbery reparado: partida de Mendoza, descenso forzado en Punta de Vacas el 13 de febrero de 1917; reparación con despegue desde el mismo punto, el 19 para, en el río Mendoza, quedar destrozado el aparato y herido el piloto... que en dos años insistiría con mejor suerte.

En 1918, el viernes 11 de enero, en el diario vespertino *La Razón* (4ª edición, pág. 8) se anunciaba:

*Festival Pro Travesía de los Andes / Por iniciativa del mayor Sebastián Ortega, a fines de la semana próxima se realizará en el cinematógrafo de Cabildo y Federico Lacroze, una fiesta de carácter artístico, a beneficio de la suscripción que se ha levantado en nuestra capital pro aeroplano travesía de los Andes*

*El acto, que promete verse muy concurrido, se halla auspiciado por una comisión compuesta por los siguientes señores: Capitán de navío T. Aldao, doctor Hugo Sinistri, teniente coronel Arturo Rivarola, doctor Carlos Delcasse, mayor Sebastián Ortega, señor Marcos Gutiérrez y doctor Miguel H. Lancelotti.*

*A esta fiesta asistirán, especialmente invitados, varios jefes y oficiales superiores del Ejército y un núcleo numeroso de personas distinguidas de nuestra sociedad.*

Dentro de la “Crónica deportiva”, entre *Pelota “a sare”* y *Frontón Buenos Aires*. Así solían aparecer las novedades de tan reciente actividad... y no sólo en el popular vespertino. En el siguiente domingo, los dos antiguos matutinos dieron, con semejante vecindad, sus respectivas versiones de un mismo acontecimiento:

#### “DEPORTES

##### RAID AEREO BUENOS AIRES – B. BLANCA

*Bahía Blanca, enero 12 - El volador teniente Parodi; se halla en esta ciudad cumpliendo órdenes del Ministerio de Guerra con el objeto de elegir el punto que servirá para el descenso de los aeroplanos con motivo del “raid” de volación Buenos Aires Bahía Blanca que efectuará en febrero. El teniente Parodi visitó el polígono del Tiro Federal y lo encontró apropiado para el fin indicado”.*

#### “AERONAVEGACIÓN

*PREPARATIVOS DE UN “RAID” - Bahía Blanca, 12 (de nuestro corresponsal). - Ha llegado a esta ciudad el aviador militar teniente Antonio Parodi que ha sido enviado por el Ministerio de Guerra, con el objeto de elegir un sitio apropiado destinado para el descenso de los aparatos que intervendrán en el “raid” que se efectuará a mediados del mes de febrero en el trayecto de Buenos Aires a esta ciudad.*

*El teniente Parodi después de recorrer diversos sitios de la ciudad, eligió la cancha del Tiro Federal, que ha considerado la más conveniente al objeto de la misión que se le confiara”<sup>6</sup>.*

<sup>5</sup> VÉLEZ, O.G.: *op. cit.* Cap. 7, “Venciendo al coloso andino”. pp. 274-280.

<sup>6</sup> *La Razón*. 11 de enero de 1918.- *La Prensa y La Nación*, 13 de enero de 1918.- ¿Recordamos *El origen deportivo del Estado* (Ortega y Gasset, 1924)? - En 1938, Huizinga publicó (tema que desde 1903 lo acuciaba): *Homo ludens*; y citaba *La educación estética del hombre* (Schiller, 1795) donde, en traducción de García Morente, leemos: “Es propio

Sobre dicho festival y sobre una “Rifa pro travesía de los Andes [...] proyectada por el ingeniero Edmundo Lucius y el capitán Francisco Torres”, en páginas 5 o 6, insistió el mismo medio. A tres pesos: distribuidos 7.500 números, se habían cobrado 5.000 para el 2 de marzo; en cuya víspera y aparte de la “Crónica deportiva”, se publicó:

*AVIACIÓN / Día de la Aviación – Coincidiendo con el cuarto aniversario de la muerte de Jorge Newbery, se celebrará hoy, por primera vez, bajo los auspicios del Aero Club Argentino el Día de la Aviación.*

Se abría hasta el día 31, una subscripción, especialmente en las capitales de provincia, para que el total líquido obtenido se destinara “a la instalación de aeródromos en las provincias”.

El Aero Club Argentino depositaría en la tumba de su fundador, en la Recoleta, “una corona de flores naturales”. Como en la mañana había cumplido con su “presidente honorario” el C.A. Huracán representado por “Lorenzo Colonello, Ambrosio Canavesi y Arturo Briani, [...]”. Asistió al acto un crecido número de socios de la institución”<sup>7</sup>.

El miércoles siguiente, ocupando toda la parte inferior:

*Folletín de “La Razón” Marzo 6 / Número 1  
César Viale / La travesía de los Andes  
Capítulo I / Preparativos de un héroe<sup>8</sup>*

Había transcurrido el invierno, la primavera y parte del verano, desde cuando Tomás de la Reta, arruinado y golpeado en pleno corazón suspendiera su desesperada determinación de suicidarse.

Durante este tiempo, dedicado en cuerpo y alma a la aviación, había realizado verdaderas proezas en el aire. [...] una semicerteza se tenía en el país de que el notable aviador realizaría la anunciada travesía de la cordillera en aeroplano, para cuya consecución debía, como preliminar, trasladarse en tren a Mendoza ese mismo día.

Los periódicos no hablaban de otra cosa, siendo la más palpitante nota de actualidad nacional, que acaso llegaría a ser mundial si el resultado de la empresa fuera feliz.

Una inmensa muchedumbre apiñábase en las inmediaciones de la estación del Pacífico, a la espera del piloto para tributarle sus aclamaciones y simpatías. La ciudad había amanecido profusamente empapelada con anuncios y “réclames” de una flamante marca de cigarrillos, “La travesía de los Andes”, lo que constituía una novedad que se comentaba por su augurio y oportunidad [...].

del hombre juntar en su condición lo más alto y lo más bajo; y si su *dignidad* estriba en distinguir estrictamente lo uno de lo otro, en cambio su *felicidad* consiste en suprimir hábilmente esa diferencia. La cultura, cuya misión es procurar la coincidencia entre la dignidad y la felicidad, tendrá que cuidar de que ambos principios, al mezclarse íntimamente, se conserven, sin embargo, en la mayor pureza”. (“Carta XXIV”).

<sup>7</sup> *La Razón*, 25 de enero; 5, y 7 de febrero; 1, 2 y 8 de marzo de 1918.- A la semana, en “la Secretaría del Aero Club Argentino se recibió un giro remitido por el diario ‘La Voz del Chaco’, de Resistencia por valor de pesos 637.15”.

<sup>8</sup> VIALE, César (Buenos Aires, 1881-1962) “Jurisconsulto, funcionario, escritor [...]” actuó “en el estudio jurídico de los doctores Carlos Pellegrini y Roque Sáenz Peña; también colaboró con Manuel Quintana [...]. En 1909 fue designado secretario privado del jefe de la policía federal Luís J. Dellepiane; en 1910 fue nombrado secretario general de esa institución y en 1913 ingresó en la magistratura, como defensor de pobres, ausentes e incapaces en lo criminal y correccional; en 1924 fue promovido a juez correccional de menores, cargo en el cual se jubiló en 1949. Presidió varias instituciones culturales y en 1940 fundó una Liga de defensa de la moral y las buenas costumbres; [...]. También se distinguió en la vida deportiva, como primer presidente de la Federación argentina de box (1920) y de la Federación Argentina de Esgrima (1935). Fue jefe de la delegación argentina a los juegos olímpicos realizados en Santiago de Chile en 1920. [...]”. cf. ABAD DE SANTILLÁN, Diego: *Gran enciclopedia argentina [...]*. Buenos Aires, Ediar, 1956. v. 8, pp. 357-358.

Las niñas, sentida y candorosamente hicieron entrega de flores a Tomás, para que las llevara a sus iguales de Chile, al llegar al término de su vuelo, que augurábanle afortunado; los obreros saludáronle en nombre de la F.O.R.A. “para que no se creyera que ellos no tomaban en serio los asuntos de la patria”; los estudiantes depositaron una bandera argentina para que ésta flameara en sus manos al pasar por sobre los Andes; el diminuto batallón de exploradores presentó las armas; miembros de círculos sociales, líricos y recreativos, brindáronle diplomas honorarios... Escenas estas que reflejaban la síntesis de un deseo popular, mezcla de vanidad y definición nacional, y que la dama cubierta, llenos los ojos de lágrimas, seguía con ansiedad / [...].

“Hacia la gloria” y “La travesía de los Andes” son los otros subtítulos en los cuatro capítulos que llegan hasta el sábado 9 de marzo de 1918. Termina con un épico final abierto.

El sábado 9 de marzo

#### “CRÓNICA DEPORTIVA / AVIACIÓN”

*En El Palomar* - Una mañana de intensa actividad fue la de hoy en la Escuela Militar de Aviación, realizándose más de cuarenta vuelos de aprendizaje.

En el Farman número 5 y Bleriot de 80 hpP, volaron los suboficiales Oyarzábal, Sianca, Goggi, Ferrari, Romero, Barrusalbi [sic: Barrufaldi] y Sadato [sic: Sábado]. Casi todos los oficiales del curso realizaron también ascensiones en los mismos aparatos. En el Voisin de 140 hp, efectuaron cortas ascensiones los tenientes Candelaria y Matienzo

Y el jueves 21:

#### “CRÓNICA DEPORTIVA / AVIACIÓN”

*Vuelos en Palomar* - En el aeródromo de la Escuela Militar de Aviación se registraron esta mañana numerosos vuelos de aprendizaje y entrenamiento, algunos de ellos de verdadera importancia.

El teniente Candelaria, que ayer realizó un vuelo de altura en el Parasol, continuó hoy sus ensayos, utilizando el mismo aparato. Elevóse a las 6.15 de la mañana y desde el primer momento se dedicó a conseguir altura. Descendió cincuenta minutos más tarde, registrando el altímetro 4.500 metros.

En el Voisin de 140 H.P., el teniente Matienzo realizó un vuelo de 50 minutos de duración, evolucionando a una altura que osciló entre 1.300 y 1.500 metros.

El teniente Parravicini, los guardias marinas peruanos Velazco y Montoya y el ingeniero Lucius, pilotearon el Farman 5, efectuando vuelos alrededor de la pista.

En el Farman número 5 salió después el aviador Cacciolatti, quien, a regular altura, evolucionó por espacio de quince minutos, exhibiéndose por Hurlinghan y Palomar.

Los suboficiales Barrusaldis [sic: Barrufaldi], Gómez, Oyarzábal, Sianja, Ferrari y Sabbato [sic: Sábado], continuaron sus ejercicios en los Farman números 1, 3 y 5.

A las 6,25 a.m. el suboficial Goggi, piloteando un Farman, salió con destino a San Justo, de donde regresará por la tarde. La primera etapa de su viaje la cumplió sin inconvenientes.

*Pro travesía de los Andes* - Continúa desarrollándose con buen éxito la venta de los números de la rifa, iniciativa del capitán Francisco S. Torres, [...]. El sorteo se realizará el día 5 de Abril próximo, a solicitud de la asociación Los Vanguardias de la Patria, que, en ese día festejarán el aniversario de la batalla de Maipú. / [...].

Significativos subtítulos en siguientes días:

Lunes 25 de marzo:

**Ensayos de nafta nacional** (por los tenientes González Albarracín y Parodi), **Vuelo de altura** (Candelaria) y **Otros vuelos** (Cacciolatti, Velazco, Montoya, Manni y Parravicini); el lunes 30: **“Record” chileno de altura** (teniente Dagoberto Godoy Fuentealba, a 4.800 metros con un Morane Saulnier), **Monumento a Albornoz** (“sargento Ángel C. Albornoz, muerto a consecuencia del accidente de aviación ocurrido en el aeródromo de Palomar el 26 de Diciembre último”).

En página 3, columna 4, el martes 2 de abril:

**AVIACIÓN / Raid del teniente Candelaria.**- Con el propósito de trasladarse al Azul por vía aérea, salió esta mañana del aeródromo de El Palomar, en el Morane Parasol, el teniente Candelaria.

En la segunda página (columna 3), el día siguiente:

**AVIACIÓN / Raíd del teniente Candelaria / La travesía de los Andes.**

*Sin dificultades, descendió ayer, a las 11,45 a. m., en la estancia Santa Elena, situada a cinco kilómetros de la estación Cañuelas, el teniente Candelaria, que había salido del aeródromo de la Escuela Militar de Aviación con el propósito de trasladarse al Azul, por vía aérea.*

*Según versiones que hemos podido recoger, el teniente Candelaria deseaba llegar a Bahía Blanca, para seguir luego a Zapala (Neuquén).*

*Nos informan de Cañuelas que es muy probable que el Morane Parasol utilizado por el aviador militar sea transportado por ferrocarril hasta aquella localidad.*

*No sería de extrañar, entonces, que pasado mañana, con motivo de cumplirse el centenario de la batalla de Maipú, el teniente Matienzo intente la travesía de los Andes, prueba para la cual se encuentra perfectamente preparado, como lo demuestra el último vuelo de altura, realizado hace días, en el que alcanzó en cincuenta minutos los 4.500 metros [sic: ¿publicado? el del 21 de marzo... ¡por Candelaria!]. El motor del aparato Morane Parasol funciona muy bien y si las condiciones atmosféricas le son favorables, el aviador conseguirá realizar con éxito su proyectado vuelo.<sup>9</sup>*

El 8 de abril, también en segunda página, a dos columnas, con dos cuerpos de letra, fotografía “Teniente de ingenieros Luis C. Candelaria”, y al pie de ambas columnas en esquicio:

*“La línea de rayas y puntos indica la dirección del vuelo Zapala-Temuco-Santiago de Chile. La línea de cruces marca la frontera chileno-argentina”:* Travesía aérea de los Andes / La tentativa del teniente Candelaria

*ZAPALA / Se halla en Zapala, desde el sábado [6], el piloto volador teniente Luis C. Candelaria, con el monoplano Morane-Saulnier tipo Parasol 80 hp<sup>10</sup>, aparato con el cual tentará cruzar la cordillera de los Andes [sic] hasta Temuco y de allí a Santiago de Chile.*

<sup>9</sup> *La Razón*. Buenos Aires, 4ª. edición. 9, 21, 25 y 30 de marzo; 2 y 3 de abril de 1918.

<sup>10</sup> Más el “eficiente mecánico Miguel Soriano, secundado por los aprendices Juan Valentín y Ramón Giménez”, quienes habían reconstruido el avión, y “acompañaron a Candelaria cuando constituyó su ‘destacamento’ en Zapala a poca distancia de la estación de ferrocarril”. cf.: POCKORNY, Federico G.: “El Morane Saulnier Parasol “Mendoza””; en *Aeroespacio*. Buenos Aires. Julio-agosto 1997. pp. 68-71.

*Esta mañana no se conocían otras informaciones de aquel volador que las que aquí se consignan, es decir que hállese en aquel sitio disponiéndose a decollar [sic] para la peligrosa prueba.*

*Mientras al pie de la precordillera se prepara un pequeño espacio de terreno para desaterrizar y los mecánicos disponen el monoplano donado en 1915 por las damas mendocinas, vamos a describir ligeramente la región por donde se espera trasponer las cumbres.*

*Zapala, ubicada entre la línea ferroviaria que va de Buenos Aires a Neuquén y las Lajas, está próxima a las primeras importantes ondulaciones del terreno. Sus inmediaciones hasta 10 leguas a la redonda—dice nuestro oficial informante—no tiene un palmo de terreno que no sea montañoso y sumamente accidentado.*

*Si se sigue hacia Chile cruzando la cordillera, está, en línea casi recta, Temuco, cerca de Villa Imperial, ya en territorio extranjero, a 180 kilómetros de distancia.*

*Aun cuando un aterrizaje intempestivo podría realizarse quizá antes, sobre las cumbres que nivelan las asperocidades del lugar, es lo cierto que es Temuco la primera etapa en mundo civilizado, el lugar más indicado para realizar el primer aterrizaje.*

*Pretende el volador, si llega hasta allí, seguir la línea del ferrocarril longitudinal, hacia el Norte, hacia Sanitago de Chile.*

*El terreno de Temuco y sus alrededores es tan quebrado o peor que el de Zapala.*

*Si bien es cierto que la cordillera por ahí no sobrepasa los 2.200 metros, que con la altura sobre el nivel del mar exige tal vez tan sólo 3.500 metros para ponerse a cubierto de las corrientes de aire, ello no deja de presentar serios riesgos y peligros para el piloto, pues por dos horas debe volar sin esperanzas de socorro en caso de accidente.*

*Antes de terminar esta reseña, corresponde decir dos palabras respecto del aeroplano.*

*Hace algún tiempo, cuando el Parasol fue regalado a la escuela, los pilotos que entonces lo volaron, clasificándolo de inservible, dijeron que volaba mal, capotaba, etc.*

*Permaneció abandonado en un hangar por un par de años, hasta que los tenientes Candelaria y Matienzo, dos de los más destacados del curso de 1917, no se dejaron influenciar [sic: influir] y lo probaron con éxito notable. He ahí cómo el Parasol de las damas mendocinas volvió del ostracismo en que permanecía<sup>11</sup>.*

El martes 9 de abril, en página 5, columna 4:

**“AVIACIÓN” Raíd del teniente Parodi [...] / Vuelos de entrenamiento [...]**  
**Travesía de los Andes** - *En la Dirección de la escuela militar de aviación se recibió un telegrama del teniente Candelaria, por el que manifiesta que ya se halla listo el aparato para emprender la travesía de los Andes.*

*Espera solamente que se presente el tiempo en condiciones favorables para realizar la difícil prueba.*

*En los días 10, 11 y 12: noticias acerca del “raid del teniente Parodi” hacia Zapala o Bahía Blanca, acerca de la rifa del avión para intentar la travesía, de vuelos en Palomar.*

Hasta que el lunes 15, en primera página, columna 5:

<sup>11</sup> *La Unión*. Buenos Aires. Sábado 8 de abril de 1918. El aparato cuyo permiso de adquisición, a comienzos de 1914, documenta el nuevo nombre oficial de la Escuela.

## TRAVESÍA AÉREA DE LOS ANDES

*Telegrama del ministro argentino en Chile / El ministro argentino en Chile telegrafió al ministro de Relaciones Exteriores comunicando que el teniente Luis C. Candelaria cruzó la cordillera de los Andes a la altura de los 39 grados de latitud Sur.*

*Dice el despacho: Me comunica el teniente Luis Candelaria, de nuestra escuadrilla militar de aviación, que habiendo salido el sábado de Zapala en aeroplano, ha cruzado la cordillera y descendido en Curicó [sic].*

*Me complace llevar a conocimiento de V.E. tan fausta noticia, para prestigio de la aviación militar argentina.*

*El ministro de Guerra ha dirigido esta tarde un telegrama al doctor Carlos F. Gómez, ministro argentino en Chile, concebido en los siguientes términos:*

*“Agradecido por comunicación de la llegada teniente Candelario y en nombre del ejército, por las expresivas felicitaciones de V.E.”.*

*El doctor Elpidio González envió al teniente Candelaria este despacho:*

*“En nombre del ejército y en mío propio, felicítale por éxito alcanzado”.*

*Nuestro corresponsal en Zapala, ampliando las informaciones que nos diera, respecto de la salida de Candelaria, nos dice, en un despacho que recibimos:*

***Zapala, Abril 15.** El teniente Candelaria salió el sábado a las 3.10 de la tarde con calma absoluta. Tomó dirección Este y regresó cobrando altura. A las 3.50 pasó sobre Zapala a 2.000 metros, tomando dirección a Chachil. Luego cambió rumbo hacia el cerro Palau Mahuida, lo que revelaba la intención de pasar por Pino Hachado. Al tomar altura hizo la señal convenida a su mecánico [Miguel] Soriano para que lo siguiera hacia Pino Hachado.*

*A las 3.45 perdióse de vista. El vuelo era sereno, recibiendo el aparato viento de cola y el motor funcionaba espléndidamente y lo llevaba al pasar con mínimo de gas.*

*A las 5 p.m. salió Soriano con un auto hacia Pino Hachado, conforme a lo que había hablado con Candelaria. Soriano llegará hoy a Lonquimay.*

*La policía local, completamente despreocupada, no tomó ninguna medida para despachar comisiones en la dirección que tomó el aviador<sup>12</sup>.*

Siguen noticias de la resolución adoptada por el Centro de Estudiantes de Arquitectura y de la satisfacción expresada por los compañeros de Candelaria en la Escuela Militar de Aviación.

En tercera página, columna 3:

**“ACTUALIDAD [...]” *Travesía aérea de los Andes / Brillante hazaña del Teniente Candelaria* Traspone la cordillera en dos horas y media / [...]**

**Los preparativos de la prueba.-** *Hace aproximadamente un mes, aprovechando las excelentes condiciones atmosféricas, el teniente Candelaria decidió realizar un vuelo, con el Morane Parasol, de la Escuela Militar de Aviación; aparato que permanecía en uno de los hangares, sin que ninguno de los pilotos lo utilizara en los entrenamientos, desde largo tiempo atrás.*

<sup>12</sup> La policía argentina del paso del Arco... dio aviso del vuelo. cf.: SORIANO, Miguel: “Reportaje hecho por la revista Ícaro, el 25 de mayo de 1918”; en [CANDELARIA, L.C.]: *Memoria de la primera travesía de la cordillera de los Andes en aeroplano*. Buenos Aires, Compañía Argentina de Tabacos, 1918. p. 82.- Obra parcialmente reimpressa en BRADLEY, Eduardo; CANDELARIA, L.C.: *Hazañas argentinas. Memorias de las primeras travesías aéreas de los Andes*. Buenos Aires, “Aviación”, 1937. pp. [37]-79.

*Con la sorpresa de sus colegas, cincuenta minutos después de la salida, el teniente Candelaria aterrizaba en el aeródromo, registrando su barógrafo un verdadero “record” de altura: 4.500 metros.*

*Dos días después, realizó otra hazaña en el mismo aparato; en doce minutos alcanzó los 2.500 metros. / [...]*

**La partida de Zapala.-** *Un telegrama de nuestro corresponsal que publicamos en nuestra quinta edición del sábado, nos informó de la iniciación de la prueba en los siguientes términos*

**Zapala. Abril 13.-** *Hoy, a las 2.48 p.m., el teniente Candelaria salió rumbo a Lonquimay, Chile. Elevóse en forma magistral, tomando altura inmediatamente. Viósele encarar el cerro Palau Mahuida, a 2.500 metros, sobrepasándolo. Reina intensa expectativa, y generales anhelos de éxito acompañan al joven y valiente aviador.*

*En esta capital la noticia se propaló con rapidez y, durante la noche del sábado fueron muchos los que se personaron a las redacciones de los diarios, para conocer el paradero del teniente Candelaria. La circunstancia de no haberse recibido informaciones en el día de ayer [14], hizo pensar a los más pesimistas, en un probable accidente, que de haber acaecido, habría resultado fatal.*

*Sin embargo, aquellos que conocían las condiciones de Candelaria, su serenidad, su arrojo y su prudencia, sobre todo, confiaban en que el éxito coronaría en la mejor forma la temeraria travesía.*

**La primera noticia del éxito.-** *Esta mañana, cuando ya se empezaba a dudar con fundamentos de la suerte de Candelaria, en el ministerio de la Guerra se recibió un despacho telegráfico, que vino a disipar todos los temores, produciendo, en cambio, íntima satisfacción, pues él daba cuenta del aterrizaje de Candelaria en suelo chileno.*

*El despacho telegráfico, lacónico por demás, está concebido en estos términos:*

*“Señor ministro de la Guerra: Comunico a S.E. que habiendo salido de Zapala, Neuquén, ayer a las 3 p.m., he descendido en Cunco, Chile, a las 5,30 p.m., después de cruzar la Cordillera.- Teniente Luís C. Candelaria. / [...].*

**Antecedentes del teniente Candelaria.-** *Perteneció al curso iniciado el 18 de Septiembre de 1916, rindiendo examen de piloto, el 24 de Marzo de 1917.<sup>13</sup>*

*Después de seis meses, pasó el brevet militar superior, realizando las pruebas exigidas en forma ampliamente satisfactoria. El 12 de Septiembre de ese año cumplió el triángulo Palomar-Ferrari-Navarro-Palomar, empleando cuatro horas, ya que salió a las 5,30 de la mañana y aterrizó en el aeródromo de regreso, a las 9,30. Es, pues, el aviador que ha cumplido en menos tiempo el triángulo reglamentario de examen.*

*En su entrenamiento evidenció conocer los secretos de la aviación, y efectuó, como lo decimos al principio de la crónica, vuelos de altura en el Morane Parasol.<sup>14</sup>*

Cierto el titular: “Travesía aérea de los Andes”, pero no preciso, no ajustado: le faltó aclarar NUEVA al comienzo o, al final, EN AEROPLANO.

<sup>13</sup> Se había iniciado “en el vuelo mecánico” el 18 de setiembre de 1916. Al año “fue designado Jefe de los Depósitos y Talleres de la Escuela”, donde “Pedro Rielo, extraordinario carpintero” construyó “de madera argentina (pitiriby)” la hélice del “Mendoza”, así como el ala izquierda y algunas piezas secundarias. “La mecánica general y el motor” fueron confiados a Soriano con sus aprendices: al Le Rhone del “Mendoza” se aplicó un “juego de bielas y pistones de fabricación nacional (Casa Mariscal Hnos.) y de los nueve cilindros fue necesario ‘injertar’ tres del Le Rhone de Newbery que eran más ‘pesados’ que los del ‘Mendoza’.” cf.: [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* pp. 21-23.- POCKORNY, F.G.: *op. cit.* p. 69.

<sup>14</sup> *La Razón*. 9, 10, 11, 12, 15 de abril de 1918.- VÉLEZ, O.G.: “Venciendo al coloso andino” [...]. pp. 284-287.

Y evidentemente, nuestro representante en Santiago de Chile no entendió el nombre de la localidad alcanzada por el teniente Candelaria y lo convirtió en el de otra, de mayor notoriedad, que sí conocía... duplicando muy generosamente el recorrido.

En matutino del siguiente día leemos:

## TRAVESÍA DE LOS ANDES EN AEROPLANO

### Su realización por el teniente Candelaria

Con fotografía a una columna: “El teniente Candelaria”, y a dos “Croquis del recorrido”. Se refiere a la gran novedad y, entre sus **Antecedentes**, a la frustración del teniente Pedro Zanni “a diez kilómetros de la frontera”:

Con ella quedó demostrado también que el aparato no era el indicado para la tentativa. Surgió inmediatamente el propósito de adquirir un nuevo aeroplano, y, constituida la comisión nacional, las subscripciones populares permitieron encargar a Europa la adquisición del que serviría para el piloto argentino que se hallase dispuesto a realizarla. / [...].<sup>15</sup>

**La travesía-** / La dirección de la escuela militar había decidido asociarse a los festejos del centenario de la batalla de Maipú con un programa de aviación, en verdad sensacional.

Esperaba tener para entonces el aparato antedicho, y así, mientras un piloto cruzaría la cordillera por Mendoza, dos más lo harían por Zapala, para reunirse en el campo de Maipú el día del centenario. Pero fracasó tan hermoso propósito por no haber llegado el aparato adquirido, y fue preciso entonces modificarlo. Dos tenientes de la escuela realizarían el vuelo por el sur, desafiando los riesgos opuestos por la naturaleza.

Otros subtítulos:

### Viaje del teniente Candelaria, Puntos de referencia, El vuelo del teniente Parodi, Las primeras noticias del pasaje.

Arbitrando el orden, destacamos:

**Datos biográficos del piloto-** / El teniente Luís Candelaria es uno de los pilotos más hábiles de la escuela militar.

Nació en la capital federal el 29 de octubre de 1892 e ingresó en la escuela de El Palomar para el curso del año pasado, rindiendo su examen de piloto civil el 24 de marzo con un biplano Farman de 50 hp; empleó en la primera serie 8 minutos 28 segundos y en la segunda 6 minutos 54 segundos.

Realizó el “raid” Palomar-Navarro-Ferrari-Palomar, que comprende un recorrido de 300 kilómetros, el 15 de septiembre del año pasado, obteniendo así el “brevet” superior de piloto militar. / [...].<sup>16</sup>

<sup>15</sup> “Esta comisión se constituyó inmediatamente después de la frustrada travesía del teniente 1° Zanni. Tenía como objetivo el de reunir por suscripción popular, los fondos necesarios para adquirir un aparato con características como para que un aviador como Zanni pudiera cruzar la Cordillera. Su presidente era el teniente general Pablo Riccheri, vicepresidente 1° el contraalmirante Vicente E. Montes y 2° D. Eduarado G. Manigot; secretario, D. Raúl Apold; tesorero, profesor José Juan Viedma [*sic*: Biedma]; vocales D. Antonio M. Biedma R., ingeniero Alberto R. Mascias, teniente de navío Raúl R. Moreno, teniente coronel Alejandro Obligado, D. Manuel Ramos Vivot y D. Alfredo Trencó. / La comisión terminó de reunir los fondos necesarios cuando la Gran Guerra terminaba en 1918. Con esos fondos compró un avión SPAD XIII, motor Hispano Suiza de 220 H.P. apoyado por nuestra Legación Diplomática y asesoramiento de la Misión de la Escuela Militar de Aviación en París. / No se sabe por qué razón, el Gobierno Francés retuvo el embarque durante algunos meses, mientras por otro lado donaba al Gobierno Argentino tres modernos aviones de combate”. cf. VÉLEZ, O.G.: *op. cit.* p. 282.

<sup>16</sup> El coronel Abelardo Martín Figueroa, presenta: 35ta. Promoción; Orden de Mérito, 42; [...]; Lugar de Nacimiento: Tucumán; Fecha de Nacimiento: 29 de octubre de 1892; Ingresó: 1 de setiembre de 1908; Arma y Fecha de Egreso: Ingenieros, 31 de diciembre de 1910; Grado alcanzado: Capitán; Retiro: 12 de mayo de 1924; Fallecimiento: 25 de diciembre de 1963. En la promoción egresaron 160 cadetes. cf. *Promociones egresadas del Colegio Militar de la Nación (1873-1994)*. Buenos Aires, Servicio Histórico del Ejército, 1996. pp. 186-188.- Consultado en el SHE.

**Telegramas de felicitación-** / El ingeniero Ernesto Newbery, a cargo de la presidencia del Aero Club, ha dirigido al teniente Candelaria el siguiente telegrama:

*En nombre del Aero-Club Argentino, que presido interinamente, y en el mío propio, reciba las más entusiastas felicitaciones por su magnífico vuelo a través de la cordillera, acontecimiento que debe ser celebrado con júbilo por todos los argentinos.<sup>17</sup>*

Del mismo día y los dos siguientes, en el vespertino seguido, en primera y en tercera página, sobre el tema; mencionaremos:

Los textos de varios telegramas remitidos por dos de sus corresponsales:

**Santiago, Abril 16** - *Al terminar su difícil raid, el teniente Candelaria, sufrió un pequeño accidente. Cayó contra un cerco, resultando ileso. El aparato sufrió desperfectos de poca consideración.*

**Azul, Abril 15.**- *Causó muy buena impresión en ésta, la hazaña llevada a cabo por el aviador Candelaria, quien cuenta con muchas simpatías. Antes de su ingreso a la escuela militar de aviación, formó parte de la oficialidad del batallón 2 de ingenieros, acantonado aquí.*

En otro telegrama:

**Santiago, Abril, 16.**- *Todos los diarios sin excepción dan amplios detalles de la travesía aérea de los Andes, y elogian la brillante hazaña del teniente Candelaria, quien es motivo de múltiples atenciones.*

También informaciones sobre las actividades del teniente primero Antonio Parodi.

Otra nota: “Ecos de la notable hazaña”; con el telegrama del ingeniero Ernesto Newbery: - La carta dirigida por Candelaria a sus camaradas en la mañana del sábado 13<sup>18</sup>.

*El día 8 inicié un vuelo hacia Temuco, a pesar de estar el tiempo nublado. Hasta los 2.500 metros de altura bailaba bastante por el viento Este; pero podía avanzar algo. Y enfrente de los picos nevados del Chachil, debía ganar altura y avanzaba menos, bailando como un condenado. Me mantuve un tiempo a 4.000 metros sobre los picos, apreciando el camino a seguir y la nafta que llevaba. Comprendí que me hubiera quedado en el límite en una región completamente despoblada. Decidí el regreso y lo hice tan velozmente que en diez minutos cubrí un trecho de 40 kilómetros.*

*El día 10 salí nuevamente con viento Norte, tratando de avanzar hacia el Noroeste, a fin de correrme hacia el Sudoeste. Fue imposible hacer algo: desde el “decollage” hasta el aterrizaje, fue un continuo esfuerzo por cuidar el “pellejo”. Llegó un momento en que, de frente al viento, el aparato no avanzaba y aún a 3.500 metros, sentía fuertes remolinos. Hubiese podido cruzar hacia el Sudoeste, frente al lago Lacar, atravesando una zona baja y muy quebrada y boscosa; pero entiendo que no se hubiera apreciado tamaño esfuerzo. Lo dejaré como último lance.*

*Al regresar, un cable de “gauchissement”, que pasa por la polea de la “cabanne”, tenía dos hilos cortados, teniendo la seguridad de que antes de la salida estaban en perfectas condiciones. Sobre todo, con el viento de cola, recibían las alas tales*

<sup>17</sup> *La Nación*. Buenos Aires. Martes 16 de abril de 1918.

<sup>18</sup> “Esta carta, aunque ya escrita, no salió, por descuido, sino el mismo día 13 a su destino”. cf. [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* p. 44.

*presiones que, para tener la palanca quieta, hube de aferrarla a las manos, y a éstas apretarlas entre las rodillas.*

*Estos han sido los días más favorables hasta la fecha.<sup>19</sup>*

*Ayer he debido desarmar el aparato y guarecerlo a galpón, por temor de que el tremendo ventarrón me lo llevara con el hangar.*

*El viento derribó una casa y dio vuelta a un carro.*

*Espío una oportunidad más favorable. Por mala que sea, la encontraré buena, siempre que me deje avanzar, siquiera, a 60 kilómetros por hora, tanto como para poder pasar la última cadena aunque baje en despoblado.*

*Por estos lugares me he convencido de que el aterrizaje forzado es capotaje seguro.*

*Muchos comentarios se harán en esa de carácter desfavorable; pero, por propia dignidad, no soy el llamado a prestigiarme. Solamente digo una cosa: el volador de aeródromo, que desee volar aquí, en épocas como éstas, que le haga primero un encargo a una empresa fúnebre.*

*Soy un convencido de que para el Parasol, con buen tiempo, la cordillera es pan comido.*

*El inconveniente está en que aún no he tenido un momento más o menos favorable.*

*Sin embargo lo espero, ya por una fuerte nevada o por el cambio de luna.*

*Si la cosa se demora por más tiempo, trataré de cruzar por el Lacar, siempre que el viento Norte vuelva a presentarse sostenido. Corre un solo peligro: que el feroz baile agote mis esfuerzos. Allá veremos...<sup>20</sup>.*

Texto de un telegrama recibido en el ministerio de Guerra:

**Neuquén, Abril, 17.-** *El aviador Parodi aterrizó violentamente en las inmediaciones del Río Colorado. El aparato quedó destrozado. Créese que el aviador resultó ileso.*

De otro enviado por el teniente Candelaria al director de la Escuela Militar de Aviación, teniente coronel Alejandro Obligado:

**Temuco, Abril 18.-** *Día 14 envié telegrama que debido causas imprevistas no salió para su destino. Sufrí accidente en Cunco. Aparato presenta pocas roturas; será desarmado para embarque. Yo traslademe a Temuco y espero al mecánico Soriano que salió en mi busca por la cordillera. Las autoridades chilenas tienen muchas consideraciones para conmigo.*

Textos de sendas invitaciones: para el banquete a ofrecerle en el casino de oficiales; y para recibirlo a su regreso. Ésta manifestaba:

*Se invita a los camaradas del ejército y de la armada, a sus amigos y al pueblo en general, a concurrir el día de la llegada del teniente Luís E. [sic] Candelaria a la estación Retiro, para tributarle el digno y justo homenaje a que se ha hecho acreedor por ser el primer argentino que ha llevado por los aires el saludo de este pueblo a la nación hermana.*

<sup>19</sup> “En expectativa de aparato” habría dejado pasar la mejor época (15 de febrero a 15 de marzo, de mañana), según la gente del lugar. cf. [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* p. 30.

<sup>20</sup> Después de esta tentativa, “una extraña e inesperada advertencia” de Soriano: “Es conveniente no hacer ya más vuelo que la misma travesía. El motor marcha bien y por lo mismo no conviene hacerlo trabajar demasiado. Yo creo que podría esperar buen tiempo. No olvide que nos faltan repuestos”.. cf.: [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* p. 41.

Del telegrama remitido por el teniente Candelaria al capitán Francisco S. Torres:

*Temuco, Abril 17.- El "cuyano" portose como bueno. Ruégole transmita un hurra a las damas mendocinas y al pueblo de su provincia que contribuyó con el Morane Parasol. Lo saluda afectuosamente.*<sup>21</sup>

Noticias varias acerca de nuestro piloto: los días viernes 19, sábado 20, lunes 22 y miércoles 24 de abril entre cuarta a séptima página. En la primera del jueves 25, la de su próximo regreso por el Trasandino. La de su visita a la Escuela Militar de Aviación de Chile, en la tercera página del viernes 26; la del martes 30 anunció un folleto en su homenaje por el dibujante F. Hohmann.:

En la misma del miércoles 1 de mayo (columnas 2 y 3), con dos cuerpos de letra:

***EL RAID SOBRE LOS ANDES / Cómo lo realizó el teniente Candelaria***

***Informe del piloto a la Escuela de Palomar.*** / Desde la ciudad de Temuco (Chile), con fecha 20 de Abril, el teniente Candelaria, ha enviado al director de la Escuela Militar de Aviación un extenso informe, en el cual detalla con toda precisión la labor desplegada desde el día en que efectuó la travesía de los Andes.

Un informe idéntico, conforme lo ha prometido, pasará el aviador Candelaria al Aero Club, cuyas autoridades se lo han solicitado muy especialmente.

Por conceptuarla de interés, transmitimos a renglón seguido, la comunicación del piloto militar argentino

***El día de la travesía.-*** Día 13.- La noche del 12 al 13 se presentó clara y fresca, cayendo una fuerte nevada en la cordillera. A las 2.30 a. m. el mecánico Soriano dio comienzo a la tarea de armar el aparato.

A las 3 p. m. el aparato estaba listo y cargado con nafta y aceite para cuatro horas, herramientas, repuestos, armas y víveres y algunas ropas interiores. En resumen, un total aproximado de 250 kilos con el piloto.<sup>22</sup>

El estado de salud, debido a un fuerte y molesto constipado que me tenía afónico, habíame obligado a guardar guardar cama desde la tarde del día anterior. No obstante, resolví salir.

A las 3.30 p. m. decelé [sic: decolé?] contra el viento que soplabo del Este. La atmósfera no se presentaba tranquila, no obstante la cual viré hacia el Oeste, dirigiéndome a la cordillera. Crucé la cadena del Chachil por sobre el cerro Carriere, dejando a la izquierda el paso de Saimico. El paso de esta cadena se presentó difícil por la agitación atmosférica originada por los vientos: el impulsaba la cola del aparato y otro que a rachas soplabo del SO.

Continué hacia el ONO, perdiendo y recuperando sensiblemente, sin que ello obedeciese en modo alguno a la marcha del motor o a mi voluntad. Lo atribuyo a la diferencia de la densidad del aire en las distintas zonas atravesadas. La cinta barográfica da una clara idea de estos momentos que me resultaron de mucha intranquilidad, manteniéndome en continuo sobresalto y listo para efectuar cualquier maniobra arriesgada que pudiese provocar lo desconocido y temidamente esperado.

Crucé la pampa de Lonzolean [sic: Lonco Luan] en su trecho más corto y por la parte norte, desde donde resulta cortada por zanjones y cubierta por arboledas cuyo carácter no he podido definir.

<sup>21</sup> *La Razón*. 16, 17 y 18 de abril de 1918.

<sup>22</sup> No consiguió nafta destilada de los petróleos nacionales, pero sí el aceite de ricino. Y voló sin termómetro, que no pudo conseguir en Zapala por no existir una estación de la Oficina meteorológica. cf.: [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* pp. 22, [49].

**Sobre la cordillera.**- Crucé la cordillera del límite entre el paso del Arco y el Mallén Chileno, a una altura de 3.500 metros. La atmósfera se presentó más tranquila. Continué por la llanura del Gallatué, y, al atravesar esta zona, el aparato se sostenía más firmemente en la altura alcanzada. Tenía enfrente dos cadenas todavía, que se presentaban más escarpadas y altas que las anteriores. Alcancé, antes de llegar a ellas, los 4.000 metros. A esa altura, el viento SO soplabla más fuerte, demorando la marcha del aparato. El frío, que se había hecho sentir durante el viaje, recrudeció, molestando mi respiración, que se efectuaba con alguna dificultad. La vista me lloraba a pesar de los anteojos. Pensé en un aterrizaje forzoso, pero hubiera sido la muerte: el terreno no dejaba ver claros. Donde la nieve no cubría totalmente los picos altos, altísimos bosques ocupaban las faldas, y en el oscuro fondo de las quebradas sólo se dejaban ver hilos de agua que denunciaban a los torrentes.

Comprendí entonces el valor de la buena marcha del motor, que vigilaba sonriente. Las manos me resultaban poco sensibles al manejo de la llave de gas y aire, por haber salido sin guante según mi costumbre.

Atravesé la tercera cadena resueltamente, como única solución de abreviar el vuelo. La agitación atmosférica aumentó, pero sin originar bruscas sacudidas. El aparato se conservó firme en esa altura.

Continué sobre la cuarta cadena, que es la formada por la sierra nevada y el volcán Llaima. Estaba enteramente cubierta de nieve, no dejando ver un solo lugar de descanso. [sic: descenso?]

**Volando sobre Chile.**- Ya en el centro de esta cadena busqué orientarme hacia los valles centrales chilenos.

Fue imposible hacerlo. Una densa bruma los cubría, no dejando ver ni la cordillera de la costa. Hice un largo viraje sobre los picos esperando ver algo, pero la atmósfera continuaba impenetrable. Hacia el Sur se veían grandes nubarrones; hacia el Norte bruma. Recordé que nuestros planos hablaban de una línea de pequeñas poblaciones a lo largo del río Allipen, que naciendo al E. de la sierra nevada corre hacia el S. csteando el Llaima por el Sur y dirigiéndose luego hacia el Oeste hasta el Pacífico. Fui a colocarme haciendo un largo rodeo a la cumbre del Llaima, al Sur del mismo, y después de pasar los contrafuertes del Llaima seguí el curso del Allipen hacia el Oeste hasta encontrar un caserío, dejando a la izquierda la cordillera de Lollipalli.

A no mediar la ansiedad con que yo buscaba una población, es seguro que hubiese pasado el caserío sin verlo. Amplios virajes sobre el mismo me convencieron de su existencia y comencé con descenso en espiral relantiendo el motor. Al llegar a los 2.500 metros comenzó el aparato a sufrir la agitación atmosférica que aumentaba a medida que descendía.

La población se hallaba situada entre dos pequeñas sierras en las que debía yo ir cerrando los virajes mientras buscaba un terreno siquiera un poco extenso en los contornos.

A la altura de 500 metros sobre el nivel del mar sufrí una fuerte sacudida sobre el ala izquierda que me hizo pensar en una caída de ala o en la rotura del cable cambiado. Sobre el primer impulso sufrido por el aparato decidí el aterrizaje en un pequeño terreno que tenía debajo y en espiral pronunciado, cerrando las llaves de gas y cortando el contacto.

**El descenso.**- El terreno resultó pequeño, con un arroyo torrentoso a la izquierda, árboles a la derecha y cercos de troncos al frente.

Luché por frenar el aparato con timón de dirección y "jauselissement", consiguiendo algo pero sin poderlo virar por los obstáculos laterales muy próximos. Me resolví por

*el capotaje y apoyando la mano izquierda en el capot y con la derecha defendiendo la cara, enfrente normalmente el cerro [sic: cerco]. Éste cedió y el aparato diose vuelta, cayendo al camino y con un ala tocando el agua. Mis anteojos resultaron aplastados y yo con una pierna lesionada y el pantalón roto. Por mi propia fuerza me levanté y con la ayuda de algunos vecinos que acudieron procedí a desarmar el aparato y a guarecerlo bajo algunos árboles del mismo terreno del aterrizaje.*

*Esta operación terminó a las 8,30 p.m. (hora argentina), habiendo comenzado a las 6 (hora argentina), en que se produjo el capotaje. La localidad resultó ser Cunco, a 45 kilómetros de Freire y a 300 metros de altura.*

*A continuación el teniente Candelaria relata los pormenores de su recibimiento en la población de Cunco, los trabajos hechos para transportar el aeroplano a Temuco y luego a Santiago y su permanencia en el segundo de los puntos mencionados.<sup>23</sup>*

*El señor Eustaquio Astudillo, primero, entre los solícitos vecinos, saluda... y pregunta:*

*-¿Viene de Temuco, señor?*

*-No, de Zapala.*

*-¿De Zapala!... ¿De qué Zapala, señor?*

*-Del Neuquén, señor (1) / (1) Los chilenos se distinguen por su trato afable, y yo empecé también a dar trato de “señor” y “caballero” a todo el mundo, a toda hora y en todas partes.*

*-Del Neuquén... ¿De la Argentina, entonces?*

*-Sí, señor. Soy el teniente de ingenieros Luis C. Candelaria, del ejército argentino.*

*-Pero, ¿entonces usted ha cruzado la Cordillera?*

*-Sí, señor. No tenía otro modo de venir...*

*[...]*

*-Es usted el primero que pasa, señor. Es muy grande lo que ha hecho.<sup>24</sup>*

*“Altivo, sereno y amable”... se lo vió en el momento crucial de la partida.*

*-¿Cómo va eso Soriano?*

*-Muy bien, mi teniente. Como usted marche derecho al Oeste y sobrepase las cumbres sin vacilar volando tres horas, yo le respondo de la marcha del motor.<sup>25</sup>*

*¡Justo! Ambos llegaron luego a la conclusión “de que hubiese tenido motor disponible apenas para media hora más de vuelo” del cumplido: “15.30/18 horas 230 kilómetros”.*

*Para el cual se valió de un mapa de su propiedad uno “general de la Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay publicado por Pablo Ludwig”.<sup>26</sup>*

### **Regreso triunfal**

*En la tarde del [sábado] 11 de mayo, el victorioso aviador fue recibido en Retiro por una entusiasta muchedumbre, algunos de cuyos integrantes saltaron al coche en que viajaba, [...] y antes de que las delegaciones pudiesen presentarle los saludos oficiales, fue arrancado, puede decirse, de los brazos de un grupo de camaradas y alzado en andas por el público, iniciándose así el desfile [...].*

<sup>23</sup> *La Razón*. 19, 20, 22, 24, 25, 26 y 30 de abril; 1 de mayo de 1918.- Había cubierto 230 kilómetros a 4.100 metros de altura. cf.: FRANKE, A.: “El vencedor de los Andes”; en *AEROespacio*. Julio-agosto de 1999. pp. 64-65.

<sup>24</sup> [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* pp. 64-65.

<sup>25</sup> SORIANO, M.: *Reportaje...* [en CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* pp. 78-84.

<sup>26</sup> [CANDELARIA, L.C.]: *op. cit.* pp. 33, 66.- RODRÍGUEZ, Oscar Luis; MARTÍN, Eloy: *La aviación en el ejército argentino. Crónica histórica y catálogo*. Buenos Aires, (c1991). pp. 88-89.- POCKORNY, F.G.: *op. cit.* p. 71.

*Que pasó por la plaza San Martín, la calle Florida y el Centro Naval, hasta llegar al Círculo Militar, en uno de cuyos balcones el público distinguió y ovacionó a la madre del piloto.*

*En nombre de la institución habló el comandante Emilio Gelmetti, Candelaria respondió:*

*Es natural en todo soldado, máxime si es un soldado argentino, el ser modesto. Me basta con lo único que es apetecible obtener a todos los hombres de la tierra: la estimación de todos mis conciudadanos. Muchas gracias.*

*En el anunciado banquete organizado por sus camaradas en el casino de oficiales de la Escuela Militar de Aviación, compartió la cabecera con el director de la misma, teniente coronel Alejandro Obligado y el presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Alberto R. Mascías.*

*Ofrecido el homenaje por el teniente Zanni, continuaron varios discursos, y hasta “una inspirada poesía”...*

*Cuando el teniente Candelaria se puso de pie para agradecer la demostración se renovaron los aplausos, y, visiblemente emocionado hizo referencia a la travesía de los Andes y agregó que había habido en su empresa un colaborador modesto, el mecánico, quien le había expresado: “Todo está hecho; si usted puede marchar durante tres horas hacia el oeste. Si usted no falla en el aire el aparato no fallará”.*

*Tuvo palabras de elogio para su maestro, el teniente Zanni a quien debía, dijo, todo lo que era. Su hazaña pertenecía al ejército argentino, a sus camaradas, pues cualquiera de ellos era capaz de llevar a cabo una travesía de esta índole.*

*Dijo que la dirección de la escuela de aviación, dentro de los pocos elementos con que cuenta, ha sabido atraer a su seno a esos modestos colaboradores en estas empresas: los mecánicos, que son competentes y trabajadores.*

*Tuvo palabras de elogio para la primera dama chilena que le presentó su saludo al arribar al suelo amigo, como asimismo de agradecimiento para sus camaradas de Chile, los oficiales del regimiento General Las Heras y para el Aero Club de ese país.<sup>27</sup>*

Al día siguiente [viernes 17]: (p. 2)

### ***Fiesta en la Escuela de Aviación Militar***

*Una bella fiesta constituyó la comida realizada ayer [16] en el casino de oficiales de Palomar, con asistencia del teniente aviador Luís C. Candelaria y de algunas familias y caballeros de nuestra sociedad, invitados expresamente por el teniente coronel Obligado.*

*Fue una fiesta simpática y sencilla, no exenta de expresiones de amistad y compañerismo para el jefe de la escuela, para el teniente Candelaria y para los bizarros aviadores<sup>28</sup> que realizaron vuelos en la tarde.*

*Rodeaban la mesa, profusamente adornada con flores, las siguientes personas: Teniente coronel Alejandro Obligado, doctor Pastor S. Obligado, ingeniero Alberto Mascías, señoras Ebe Sívori de Obligado, Delia P. de Salvatierra, señorita María de las Nieves Palenque, “attachés” militares de la legación de Francia señores Gouspy*

<sup>27</sup> *La Nación*. Domingo 12 y jueves 16 de mayo de 1918.

<sup>28</sup> ¿Aviadores grotescos? Del, en ocasiones necesario, uso instrumental de otra lengua; parece que muchos pasan a preferirla a la propia. “La bandera idolatrada” ¿se dirigiría a San Lorenzo “llena de orgullo y”... rareza? “Bizarro, **ira**. Etim.- Del it. *bizarro*, singular, extraordinario; brioso, arrebatado.) adj. VALIENTE (esforzado).// Generoso, lucido, espléndido.// Airoso, gallardo. [...]. cf. *Espasa*, v. 8 (1910), p. 1031.

y Lacaze, teniente Candelaria (y su mecánico Soriano), mayor Salvatierra, los que ocupaban el centro, [...] / [...].

Como corolario de la reunión, se efectuaron numerosos vuelos por los tenientes Parodi, Salinas Gómez, Martínez Alegría, el profesor Cacciolatti y los sargentos Barrufaldo [sic: Barrufaldi], Gómez, Ferrari y Fernández, distinguiéndose el primero de éstos en un formidable “decollage” en espiral a motor muerto, que le valió un caluroso aplauso.

Y el domingo [19]:

*AVIACIÓN / Asamblea del Aéreo Club [...] / Demostración a Candelaria [...]*

*Una función extraordinaria, dedicada a dicho teniente en el Teatro Marconi, con la representación de “Il barbiere di Siviglia”.*<sup>29</sup>

Merecido reconocimiento oficial tuvo en la misma semana mediante el Decreto que le otorgaba el título de “Aviador Militar” cuyo correspondiente diploma le sería entregado por la Escuela Militar de Aviación con “un emblema especial de oro en vez del reglamentario” a llevar “un relieve alusivo al acto realizado, el nombre y la fecha “Abril 13 de 1918”.”<sup>30</sup>

Pronto apareció su Memoria de la primera travesía de la cordillera de los Andes en aeroplano. Buenos Aires, Compañía Argentina de Tabacos, 1918. 127 páginas.

Ya citada en notas (a partir de la n. 12) cuando más oportuno pareció. En ella, cinco líneas de Benjamín Matienzo:

*“Yo no te envidiaré, ni tú me envidiarás  
 “¿Qué tú pasarás los Andes? ¿Y qué?  
 “¿No quedan acaso el Himalaya o el Océano?  
 “¿No están un poco más allá la Luna y el Sol?  
 “Hasta el infierno iré con tal de superarte”.*

Escritas en respuesta a una carta de Candelaria, meses antes de que ambos se iniciaran “en el vuelo mecánico”. Matienzo, comentaba Candelaria, “con permiso de volar en el Parasol, nunca lo hizo”.<sup>31</sup>

A diez meses, el 28 de mayo, volaría Matienzo hasta la Historia en el Nieuport con que aterrizó y capotó a 4.500 metros de altura, acaso -como su amigo creyó- luego de haber cruzado el límite internacional y, ya sin combustible, verse rechazado al suelo argentino por el fuerte y constante viento del oeste.

Entretanto, el teniente 1º chileno Dagoberto Godoy, cuya marca de marzo en los 4.800 metros ya apuntamos, había pasado frente al Tupungato y aterrizado cerca de El Plumerillo el 12 de diciembre de 1918; sobre un Bristol.

También fue Bristol el avión con que el teniente 1º chileno Armando Cortínez cruzó por la misma ruta el 5 de abril de 1919, y la repasó el 16.

Al mismo tiempo, Candelaria, entre el 29 de marzo y el 27 de abril, tres veces experimentó cuán apropiado había sido el juicio expresado a propósito de la caída del teniente Zanni en febrero de 1917, al comando del Morane Saulnier de Newbery. No era máquina adecuada para las más altas cumbres.

<sup>29</sup> *La Razón*, Viernes 17 y lunes 20 de mayo de 1918.

<sup>30</sup> VÉLEZ, O.G.: “Venciendo al coloso andino... pp. 285-287.

<sup>31</sup> [CANDELARIA, L.C.]: *Memoria de la primera...* 1918. p. 14.

*¡Si no pudo salir airoso él mismo, acompañó los esfuerzos de los demás. [...] Atendió el telégrafo para recibir los partes meteorológicos los días de 1920 en que Zanni y Parodi realizaron la doble travesía sin aterrizaje. [...]*

*[...] En 1922, siendo capitán, en acto de servicio se desbarrancó con una mula en la Quebrada de Agua Salada. Salva su vida pero queda muy maltrecho y debe retirarse de la vida militar por incapacidad física. En la década del 30 al 40 se radica en San Rafael, Mendoza. Hasta que en 1955 aparece en Tucumán, donde instala su residencia y se dedica a pintar óleos. Los temas de sus cuadros están relacionados curiosamente con la Cordillera, con su país, con sus altas cumbres nevadas. Y siempre hay un cóndor con las alas extendidas que pareciera tocar las crestas montañosas. En 1962, al cumplirse los 44 años [sic: en 1963... 45] de su famoso cruce, una delegación aeronáutica se traslada hasta su domicilio, en un barrio apartado de la ciudad, para rendirle el homenaje de la Fuerza Aérea. En ese grupo viene su fiel mecánico Miguel Soriano, coautor de su hazaña, a quien no veía desde hacía 25 años.*

*Ambos se abrazan muy emocionados. Y mientras una escuadrilla de aviones Mentor sobrevuela su casa, el comodoro Alvear le entrega una medalla recordativa y le informa cómo es el trabajo de los aviadores de este tiempo.*

*El héroe del primer vuelo en aeroplano sobre la Cordillera fallece en Tucumán el 25 de diciembre de 1963. En su última disposición pide ser enterrado en Zapala y que sobre su tumba se inscriba solamente: "13 de abril de 1918". La fecha gloriosa de su travesía. Hoy Zapala reverencia a su héroe. La pujante población patagónica hecha inmortal por la audacia e intrepidez de un joven aviador, guarda a su memoria su cariño y su admiración más acendrada.<sup>32</sup>*

Que ha de seguir especialmente vigente en la "Escuela N° 3 de Frontera (Tte. Aviador Luis C. Candelaria)".

A teniente 1° ascendió el 25 de febrero de 1920; en el Instituto Geográfico Militar cumplía destino desde el 15 de junio de 1920, cuando sufrió el accidente por el que pasó a retiro. Capitán en 31 de diciembre de 1923.<sup>33</sup>

Lamentamos no hallar su nombre en conocida obra que, pese a lo general de su título, se dedicó especialmente a militares. Ni en su primera edición, ya transcurridos veinte años de la hazaña; ni en la segunda, truncada a mediados del siglo<sup>34</sup>.

Tampoco tiene entrada propia en el más amplio repertorio biográfico argentino, donde no lo encontramos sino citado en la bibliografía perteneciente a:

MATIENZO, Benjamín. (Tucumán, 1891-ca. Las Cuevas, 1919). / [...] "Teniente Benjamín Matienzo. Prólogo del Capitán Luís C. Candelaria"<sup>35</sup>.

Cita excesivamente formal en vez de:

CANDELARIA, Luis Cenobio: *Teniente Benjamín Matienzo*. [Impr. López, Perú 662-68, 1929]. *Este folleto no se vende*. 95 p.

<sup>32</sup> LARRA, Raúl: *Desafío a los Andes*. Buenos Aires, Ánfora, 1978. pp. 99-100.- cf. FRANKE, A.: *op .cit.* p. 64.

<sup>33</sup> *Boletines Militares, 1° Parte*, Nos. 5532; 5617 y 5759, respectivamente.

<sup>34</sup> YABEN, Jacinto R.: *Biografías argentinas y sudamericanas*. Intr. de J.B. Terán. Buenos Aires, Metrópolis, [1938-40?].- YABEN, J.R.: *Biografías 2*. ed. Buenos Aires, Ed. Históricas Argentinas, [1952-54?].

<sup>35</sup> CUTOLO, V. O.: *Nuevo diccionario biográfico argentino (1750-1930)*. Buenos Aires, Elche, 1971. v. 4, p. 471.

Como aparece en los catálogos de la Biblioteca Nacional y de la Biblioteca del Congreso; pues a dicho capitán pertenece en más de sus dos terceras partes:

- Luego de su “A manera de prólogo”, pp. 2-4, aparecen otras colaboraciones:
- Simón P. Bayona, pp. [7]-8.- Juan B. Terán, p. 9.- Julio Díaz Usandivaras, pp. 9-11.
- Juan José de Soiza Reylly, p. 12.- Malvina Rosa Quiroga, pp. 12-13.- Alejandro A. Roveda, pp. 14-15.- Jorge J. Manni, pp. 15-16.
- Con la misma firma del prologuista: “El sorteo”, pp. [19]-20.- “Un tirabuzón”, pp. 21-24.
- Otro relato de Oscar J. Pabón, pp. 25-32.
- “La quinta travesía de los Andes en aeroplano” (28 de mayo de 1919), pp [35]-58: Expone cómo Matienzo, luego de superar el límite internacional, se habría quedado sin combustible y el viento del oeste impulsó al aparato hasta 150 m. dentro del suelo argentino.

Y también de Candelaria:

- “Un poco de historia”, pp. [61]-76. y “Cuatro palabras a los niños argentinos”, pp. [79]-95; en éstas, p. 81:

*Dios tenga resuelto que en cada uno de vuestros pechos anide el corazón de un Matienzo, pues entonces sí que sobrarán las cárceles para los argentinos y cada arma de la patria estará bien empuñada, hasta que llegue el día feliz en que podamos transformarlas en arados, porque una humanidad más buena y más idealista habrá hecho del planeta entero una sola patria, el supremo ideal que cabe cumplir al hombre actualmente.*

En el mismo sentido, en *Memorias de la travesía*:

*Hago votos para que los bravos y decididos pilotos de éste y del otro lado de los Andes quieran aceptar la ardua y honrosa tarea de establecer, por sobre la cordillera, una corriente segura de intereses y de afectos para bien de las dos patrias y modelo de fraternidad para tod el mundo.<sup>36</sup>*

El héroe y su hazaña, sí fueron reconocidos en obra de carácter general y anterior publicación:

*CANDELARIA, Luis G. [sic]. Biog. Aviador militar. Se recuerda su nombre por la travesía aérea de la cordillera de los Andes el 13 de abril de 1918 por Neuquén. Partió de Zapala en un aparato Morane-Parasol de 80 C.V. y llegó a Cunco, en Chile.<sup>37</sup>*

Antes aún, con foto y epígrafe correspondientes a la época:

*Tte Luis C. Candelaria, el primer aviador que cruzó en vuelo, la cordillera de los Andes. El 13 de Abril de 1918, salió de Zapala, Neuquén, y dos horas y media después descendió en Cunco, Chile. En 1919 lo intentó por Mendoza, sin éxito.<sup>38</sup>*

Será justicia dejar asentadas las sucesivas distinciones de las otras muy notables travesías de los Andes en aeroplano:

- Primera por las más altas cumbres, “sobre el Paso del Portillo, frente al Tupungato”, por el teniente Dagoberto Godoy Fuentealba del Ejército de Chile (12 de diciembre del mismo año 1918).- Liberado “de todo servicio para que dispusiese su empeño sólo en entrenarse”<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> Cit. en POCKORNY, F. G.: *op. cit.* p. 71.

<sup>37</sup> ABAD DE SANTILLÁN, Diego: *Gran enciclopedia argentina [...]*. Buenos Aires, Ediar, 1956. v. 2, pp. 93-94.

<sup>38</sup> APOLD, Raúl Alejandro: *La aviación militar argentina*. Buenos Aires, Compañía Argentina de Electricidad, 1937. sin paginación.

- Primer doble cruce de los Andes (del 5 al 16 de abril de 1919), por el teniente 1º chileno Armando Cortínez.
- Primer cruce de costa a costa: El Palomar-Viña del Mar, con escala forzosa en Los Tamarindos (22 a 30 de julio de 1919), “Teniente del Ejército Italiano D. Antonio Locatelli de la Escuadrilla Militar Aeronáutica en la Argentina”. Transportó correspondencia.
- Tercer cruce por las altas cumbres: Los Tamarindos-Tulaza, al SE de Ovalle (10 de febrero de 1920), el teniente Fernando Prieur, de la Misión Militar Francesa en la Argentina.
- Doble cruce por las altas cumbres, sin descanso: Mendoza-Santiago de Chile-Mendoza: capitanes Antonio Parodi y Pedro Zanni (9 y 16 de marzo de 1920, respectivamente).
- Primer cruce nocturno: capitán Vicente Almandos Almonacid (29 de marzo de 1920) Los Tamarindos, 17.50-Viña del Mar, 19.30).
- Primera travesía realizada por una mujer: Adrienne Bolland (01 de abril de 1921).
- Primer correo aéreo internacional a través de los Andes (20 de agosto de 1921) por quien, en 1913, fuera pionero en intentar la aventura: el aviador civil chileno Clodomiro Figueroa<sup>40</sup>.

Todas meritorias... y ¿cuántas más? Como es natural, todas procuraron sumar algo, algún detalle o aspecto nuevo que las diferenciara de las anteriores. La primera travesía aérea absoluta, reiteramos, fue la del aviador civil y subteniente de reserva Eduardo Bradley con el capitán Ángel María Zuloaga... y la única a que basta agregar “en aeroplano”, es la del teniente de ingenieros Luís Cenobio Candelaria; del mismo Ejército Argentino.

Pero nuestro vencedor de los Andes, además de aquella *Memoria...* de 1918 y de su homenaje a Matienzo en 1929, [...] es autor de una gran cantidad de artículos periodísticos y folletos: en algunos de éstos incursiona en los acontecimientos políticos nacionales de las épocas que le toca vivir; a través de su lectura es posible profundizar en el pensamiento de este gran precursor, [...].<sup>41</sup>

De lo cual trataremos, seleccionando algunos párrafos:

#### ADVERTENCIA

*La República Argentina es de todos los argentinos, humildes o adinerados, sin excepción. Y todos tenemos el derecho y el deber de intervenir en los asuntos de la República. Por eso doy a publicidad este folleto, tosco en su estructura y generoso en su finalidad, ejerciendo un derecho. / Capitán LUIS C. CANDELARIA / [...]*

*“En la madrugada del 20 de Enero [de 1930] se había producido un recio e injustificado tiroteo contra la esquina de mi casa [en Mendoza], al mismo tiempo que yo auyentaba unos ladrones del interior y, persiguiéndolos, concurro hacia la esquina de mi casa y doy a boca de jarro, al abrir un balcón, con un grupo sospechoso, del cual uno me grita: “cierre esa ventana” y otro ¡Viva Yrigoyen!, al mismo tiempo que todos me daban frente. Respondí con un disparo de rifle al aire...” / [...].*

*Un amigo que se interesó por mí siempre y fue al Ministerio de Guerra a informarse del estado del expediente de pago de haberes atrasados, me escribe con fecha 19 de agosto [de 1930] lo siguiente:*

*“Fui al Ministerio a indagar por ti y allí me encuentro con un telegrama tuyo al Sr. Ministro “y un recorte de Crítica que transcribe otro que mandaste a Entre Ríos y que se me presentan “como respuesta a mi pedido”.*

<sup>39</sup> “(Si se recuerda que el teniente Candelaria debió realizar su cruce por Zapala, con gastos a su cargo, y en forma clandestina, sin apoyo alguno, se advertirá la distinta importancia que se asignaba al cruce por parte de las autoridades de ambos países)”. cf. LARRA, R.: *op. cit.* pp. 88-89.

<sup>40</sup> VÉLEZ, O.G.: “Venciendo al coloso andino” [...]. pp. 287-305.- *Aviadores chilenos y argentinos tras el cruce...*

<sup>41</sup> FRANKE, A.: *op. cit.* p. 65.

*“El Ministro sólo ha sentido pena de que tú, a quien estima le hayas salido con este Domingo “7.” / [...]*

*“¿Es posible que te creas dentro del Ejército el único militar sensato para guardar una postura “como lo haces?” / [...].*

*Veo también a los yanquis y a otros de su laya cantar loas a la revolución triunfante, con vistas a concesiones y privilegios comerciales que les estuvieron vedados por el gobierno depuesto, y que siempre obtuvieron de los gobiernos de los afortunados. ¿Siempre soñarán con nuestro petróleo? / [...].*

*Créanme mis camaradas que quiero despertar más civismo en el pueblo, no otra cosa, aunque ahora otra vez se me pregunte, como lo hizo un amigo antes de la revolución: “¿Es posible que te creas dentro del Ejército el único militar sensato?” Y yo respondo: No me creo el más sensato, ni miro, ni trato estas cosas como soldado. Soy esencialmente ciudadano de una democracia que debe ser poderosa, incontrastable y yo luché para que lo sea, y lucharé siempre por ello, aspirando a dar la nota del más alto civismo, por lo mismo que soy soldado. / [...]*

*El gobierno provisional, inmediatamente de asumir el mando por imperio de la fuerza, dio una terrible nota de fuerza, no tanto por el decreto del estado de sitio, sino por un bando que lo complementaba y lo aclaraba, y que demuestra, por sí sólo que tenía conciencia de que la revolución debía sostenerla la fuerza, porque no la sostendría el pueblo que había contemplado impávido la escena. [...] / [...].*

*¿No se pudo acaso disponer que, en vez de actuar omnimodamente un oficial, actuase y ordenase las sanciones un Consejo de Guerra por barrio, por regimiento o por localidad, labrando las actas correspondientes? / [...].*

*Todo aquí se basa en la buena fe que inspiran, a quienes se aventuran a creer en ellos, los miembros del Gobierno Provisorio, cosa que yo pongo en cuarentena. Y te pregunto, mi humilde lector amigo: ¿Se llama democracia esto?*

*¿Qué dirían los unitarios de hace un siglo, ellos que sentaron en el banquillo a Dorrego, “por mi orden”?*

*Dirían: “Estos son de los nuestros, harán la unidad a palos, y los palos serán para esa chusma de radicales”.*

*¿Y recuerdas tú lector, cómo contestó la chusma hace un siglo?*

*Le decían: “¡Viva Lavalle!” y contestó: “¡Viva Don Juan Manuel!”, y entonces, como ahora, nadie se acordaba de la democracia.*

*Descartaron al enemigo y gritan ¡Viva Uriburu!, y si Uriburu demora un rato en irse gritará la chusma. ¿Y qué gritará la chusma? ¿Lo que le indique Moscú?*

*Se dirá que todo esto no son sino exageradas inquietudes mías. ¡Dios lo quiera así! Pero yo lucharé para que las masas populares no le quiten la vista de encima a los gobiernos. La democracia lo exige. / [...].*

*Colaboraré con este gobierno, como ya lo dije, para lo único que él debe hacer: convocar a elecciones, y para que esas elecciones sean una realidad de civismo es que trato de formar opinión independiente, como ya vengo expresando, puesto que de la opinión embanderada no tenemos hasta ahora más que desengaños. Por eso lucho. / [...].*

*En el reportaje [al general Dellepiane] arriba reproducido aparece una vez más en evidencia el doctor Yrigoyen. Ahora todos los tiros se van concretando contra él, y él está preso y aislado entre cielo y agua. “Fácil es dar un puntapié al león muerto”, dijo Hindenburg, el gran mariscal alemán, reprochando a alguien que atacaba al ex kaiser. Yo, desde mi modesta graduación, seré más enérgico y les digo: “Es cobardía atacar al adversario maniatado”. Y a Yrigoyen lo maniataron quemándole su archivo y la hoja de publicidad que podía defenderlo, alejándolo, declarando el estado de*

sitio y persiguiendo a sus partidarios para intimidar a sus huestes electorales. ¿No es que fue popular la revolución?<sup>42</sup>

*Estuve en Dolores en 1926 y ya era cosa vieja mi propósito de saneamiento moral del país y de lucha contra la falsía y el egoísmo humano, propósito que yo encaré siempre desde un riguroso punto de vista cristiano, pero cristiano en su más recto y puro sentido, sin dogmas, connivencias ni acomodados. [...] / [...].*

*Leamos este suelto de “La Libertad” de Mendoza: / [...] La posición espectable ganada con cabales merecimientos, tiende a desnaturalizarse en una “arrebatiña del presupuesto con la conscripción y la aparcería de cuanto parásito familiar o de “círculo vegeta adherido a los dirigentes políticos.”*

*Esto es exactamente lo que yo venía diciendo en “Rebeldía Cívica”, logrerismo y logrerismo, ayer lo fue de la **chusma**, hoy lo es de la **gente bien**.*

*La gente bien decía que venía a regenerar, pero se olvidaron que los más necesitados de regeneración son ellos mismos, que deben curarse de su egoísmo y su prejuicio de casta y ansias de privilegios.*

*No se provoque la reacción violenta de la **chusma**, que el barrido que hará entonces de gente bien será doloroso y definitivo. Y se la provoca cuando se la dan esos ejemplos despreciándola de paso, y cuando se impide hablar a los que, como yo lo hago, expresan con valentía la verdad fomentando el patriotismo y la altivez cívica en quienes necesitan de ella, ya sean los de arriba o los de abajo.*

*Por patrotismo, mi General Uriburu, pídele moderación en sus expresiones, en sus actos y en los de sus amigos, que si no, de seguir así, a todos les tentará el diablo. Y ya estamos oliendo azufre. / Chacra de Coria, Octubre 29 de 1930.<sup>43</sup>*

Como esto, mucho más puede espigarse “en el pensamiento de este gran precursor”. ¿Ninguna sanción? ¿Ninguna advertencia?

En el Archivo General del Ejército, informan que su Base de Datos nada tiene acerca de Luis Cenobio Candelaria. El excelente libro del coronel Abelardo Figueroa, editado por el Servicio Histórico del Ejército, ha sido lo único que éste pudo presentar.

En la “Fuerza Aérea Argentina / Secretaría General / Dirección de Estudios Históricos”, con tal encabezamiento, una “Biografía...” de tres hojas mecanografiadas en carpeta A. 1/0001 [c.7], de documentación y datos pertenecientes a Candelaria, Pablo Castañer y Atilio Esteban Cattaneo; nos dice:

*[...] El 12 de mayo de 1924 con el grado de capitán, pasó a retiro, varias veces modificado.*

*Comisiones de honor para juzgar sus publicaciones.- “Rebeldía Cívica” y “Mi Ingenuidad Cristiana”--, la falta de cobro de sus haberes, un juicio de insanía, fueron hitos que lo abatieron pero no lo destruyeron. Vivió con dignidad y pobreza*

<sup>42</sup> CANDELARIA, L.C.: *Rebeldía cívica. Setiembre de 1930*. Mendoza, Impresores Best, [1930]. pp. [3], 10-11, 22, 26, 31, 33-34, 45, 63, 75-78. (En pp. 37-38: Texto del telegrama dirigido el 10 de setiembre al renunciante Decano de la Facultad de Derecho: “Reciba mi aplauso de patriota y compañero contra todo lo que sea opresión y dictadura y negación de la democracia. Salúdalo” y la respuesta del Dr. A.L. Palacios: “Gracias por sus palabras llenas de nobleza, que han atenuado la amargura producida por los últimos acontecimientos”).- En su “Bibliografía de la revolución de 1930”, Roberto Etchepareborda registra la obra en: a) “Antecedentes del movimiento / Notas críticas al gobierno radical”; c) “El gobierno de la revolución / Crítica a las actitudes regresivas del gobierno de facto”. cf. *Revista de historia*. Buenos Aires. N° 3, *La crisis de 1930*, (1er. trimestre de 1958). pp. 157 y 168.

<sup>43</sup> CANDELARIA, L.C.: *Mi ingenuidad cristiana. Octubre de 1930...* Mendoza, Impr., Best, [1930]. pp. 29, 52-53.

*cumpliendo con su deber a través de la prensa, en defensa de un país donde la justicia y la educación del pueblo llevasen al gobierno a los hombres más idóneos y honestos.*

*Falleció en Tucumán el 25 de diciembre de 1963, a los 71 años. Se había casado con Francisca Angela Rapone, con quien tuvo una hija: María Luisa.*

Frente al encargo, a fines de 2009, de preparar una de las habituales exposiciones del Instituto de Historia Militar Argentina, aproveché la oportunidad para tratar de aclarar aquellos errores al comienzo mencionados. Cumplí el 23 de agosto de 2010. Permanece inédito.

Entonces fue ante un auditorio reducido y (me incluyo) no tan plenamente interesado como el de este Congreso; cuya convocatoria incitó que renovara, ampliara, el debido homenaje a quien, y en más de un sentido, fue un “gran precursor”.

#### FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

ABAD DE SANTILLÁN, Diego: *Gran enciclopedia argentina [...]*. Buenos Aires, Ediar, 1956.

*AEROespacio*. Buenos Aires.

APOLD, Raúl Alejandro: *La aviación militar argentina*. Buenos Aires, Compañía Argentina de Electricidad, 1937.

*Aviadores chilenos y argentinos tras el cruce de los Andes, 1913-1922*. Sociedad Histórica de la Aviación Latinoamericana, (Document created: 21 sept. 2006). Consulta: 22 de agosto de 2010.

*Boletines Militares*.

BRADLEY, Eduardo; CANDELARIA, L.C.: *Hazañas argentinas. Memorias de las primeras travesías aéreas de los Andes*. Buenos Aires, “Aviación”, 1937.

[CANDELARIA, Luis Cenobio]: *Memoria de la primera travesía de la cordillera de los Andes en aeroplano*. Buenos Aires, Compañía Argentina de Tabacos, 1918.

--: *Mi ingenuidad cristiana. Octubre de 1930. Este folleto no se vende*. Mendoza, Impresores Best, [1930].

--: *Rebeldía cívica. Setiembre de 1930*. Mendoza, Impresores Best, [1930].

--: *Teniente Benjamín Matienzo*. [Buenos Aires, Impr. López, Perú 662-68, 1929].

*La Nación*. Buenos Aires

*La Prensa*. Buenos Aires

*La Razón*. Buenos Aires, 4ª. Edición

*La Unión*. Buenos Aires

LARRA, Raúl: *Desafío a los Andes*. Buenos Aires, Ánfora, 1978.

RODRÍGUEZ, Oscar Luis; MARTÍN, Eloy: *La aviación en el ejército argentino. Crónica histórica y catálogo*. Buenos Aires, (c1991).

UDAONDO, Enrique; PICCIRILLI, Ricardo; y otros: *Grandes hombres de nuestra patria*. Buenos Aires, Pleamar, (1968).

VÉLEZ, Oscar Gregorio: *Historia general de la Fuerza Aérea, Desde sus orígenes hasta 1922*. Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos]. 1997-2000. (Historia de la Fuerza Aérea Argentina, Dir. R.L. Quellet, 1).