

PARTICIPACIÓN DE LA AVIACIÓN MILITAR ARGENTINA EN LOS ACONTECIMIENTOS DEL 6 DE SEPTIEMBRE DE 1930

Por el Licenciado Luis Fernando Furlan

Introducción

La Revolución del 6 de septiembre de 1930, que terminó con el desplazamiento del gobierno del presidente Hipólito Yrigoyen, le permitió a la Aviación Militar Argentina participar, por primera vez en su historia, en un acontecimiento político interno de importantes consecuencias y proyecciones institucionales.

El trabajo se inicia con un panorama general de la breve y convulsionada presidencia de Hipólito Yrigoyen. De esta gestión de gobierno se destaca, de manera resumida, la particular manera en que el presidente condujo las relaciones con las Fuerzas Armadas, y sus consecuencias para las instituciones militares. En el ámbito específicamente castrense, se efectúa una descripción general de la Aviación Militar, y se mencionan los efectos provocados por la política yrigoyenista en materia de defensa.

Los aspectos señalados componen el necesario contexto en el cual se produce la Revolución del 6 de septiembre de 1930.

La ponencia que presentamos al II Congreso de Historia Aeronáutica Argentina describe la actuación de nuestra aviación militar en aquella jornada, y destaca cómo el empleo de medios aéreos contribuyó con el triunfo del movimiento revolucionario.

La segunda presidencia de Hipólito Yrigoyen (1928-1930)

Hipólito Yrigoyen era el veterano y carismático líder de la Unión Cívica Radical (UCR), un partido popular y de clase media que llegó al poder en 1916 gracias al voto universal, obligatorio y secreto establecido por la Ley Sáenz Peña, y que hacía de los valores cívicos y democráticos sus principales banderas.

Entre 1916 y 1922, Yrigoyen había ejercido por primera vez la Presidencia de la Nación. Seis años después, el 12 de octubre de 1928, a una edad avanzada y con problemas de salud, asumió nuevamente la primera magistratura del país. Su segundo mandato presidencial habría de desarrollarse en un clima sumamente difícil en lo económico, social, político e institucional.

La crisis económica que estalló en los Estados Unidos hacia fines de 1929 pronto adquirió dimensión mundial, y la República Argentina no tardó en sufrir sus efectos económicos y sociales, que se prolongaron hasta mediados de la década siguiente. Nuestro país comenzó a padecer así los efectos de la disminución del comercio exterior y de las exportaciones, la suspensión de préstamos e inversiones, y la desocupación.

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

La débil figura del presidente Yrigoyen, su capricho por revisar y controlar todo personalmente, y las luchas internas en su propio sector partidario provocaron la inercia y la parálisis de la gestión de gobierno, y la imposibilidad de tomar medidas firmes y eficaces para enfrentar los problemas económicos y sociales de la crisis mundial. Esta situación se agravó por la hostilidad de la oposición desde el Senado, donde era mayoría, lo que dificultó notablemente el trabajo legislativo.

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

Paralelamente, desde los inicios de la década del 20, nuevas ideologías, de corte nacionalista, se propagaban en distintos países europeos (en Italia el fascismo, en Francia el nacionalismo de Charles Maurras, en España las ideas de José Primo de Rivera). En Argentina, los grupos conservadores, principales adversarios políticos de Yrigoyen, y algunos intelectuales y oficiales del Ejército, se convirtieron en receptores y adherentes de aquellas corrientes ideológicas.

Las relaciones entre Hipólito Yrigoyen y las Fuerzas Armadas.

Un capítulo especial merece la situación de las Fuerzas Armadas en esta crítica presidencia. La política militar de Yrigoyen provocó algunas resistencias en las Fuerzas Armadas. Ya en su primera gestión, Yrigoyen había utilizado a las Fuerzas Armadas en política interna, y designó a civiles como ministros de Guerra y Marina. En su segundo mandato, el caudillo radical profundizó la penetración de la política en las filas militares, permitió la excesiva influencia de miembros de su gabinete (como su ministro del Interior) en decisiones militares, y, como en su primera presidencia, continuó con la costumbre de subordinar la conducción de los asuntos castrenses a consideraciones políticas o personales, por ejemplo, a través de reparaciones arbitrarias (reincorporación de personal dado de baja, promoción de retirados y ascensos especiales) que beneficiaban a oficiales que habían participado en levantamientos radicales o que simpatizaban con el radicalismo yrigoyenista, y la aplicación de relevos, cambios de destino y pases a disponibilidad para los opositores. Las actitudes del anciano presidente violaban con frecuencia las normas militares vigentes, y producían el debilitamiento de los valores castrenses, basados en la disciplina, la jerarquía y la moral.

Otro aspecto de la relación de Yrigoyen con las instituciones armadas en su segunda presidencia fue la tendencia a favorecer más al personal y a los individuos (que se manifestó con el notable aumento de los montos para el pago de retiros, pensiones y sueldos, más otros beneficios sociales), y el bajísimo presupuesto destinado a la compra de armamento y equipos y al mejoramiento de la infraestructura militar. Con dichas decisiones, se paralizaron los importantes programas de modernización, adquisiciones y construcciones iniciados en la presidencia de Alvear.

Los diferentes problemas políticos, económicos y sociales, y la actitud del gobierno hacia las Fuerzas Armadas generaron reacciones y descontentos de carácter profesional en un sector de la oficialidad del Ejército.

Hacia fines de 1929, comenzaron a perfilarse dentro del Ejército dos corrientes contrarias al presidente Hipólito Yrigoyen, que buscaban su desplazamiento y el fin de su gobierno. Dichas tendencias eran las siguientes:

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

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

La Aviación Militar Argentina en la segunda presidencia de Yrigoyen

La Aviación Militar permanecía dentro de la estructura del Ejército*, y se hallaba organizada como Dirección General de Aeronáutica. Dicha Dirección, creada el 4 de mayo de 1927¹, dependía del inspector general del Ejército. Era el órgano asesor del Ministerio de Guerra en todo lo referido a la Aeronáutica, y tenía como misión la organización y el empleo de los medios aéreos, el reclutamiento del personal y su instrucción y preparación para la guerra, la elaboración de los reglamentos, y la administración y adquisición del material.

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

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

En cuanto a las unidades operativas, existían dos Bases Aéreas Militares, creadas en 1929, una en El Palomar (en las cercanías de la ciudad de Buenos Aires), y otra ubicada en las inmediaciones de la ciudad de Paraná (provincia de Entre Ríos). En la Base Aérea Militar El Palomar tenía su asiento el Grupo N° 1 de Observación y una Escuadrilla de

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

¹ Decreto s/n publicado en Boletín Militar 2.ª Parte N° 2171, pp. 57-60.

Caza, mientras que en la Base Aérea Militar Paraná se encontraban el Grupo N° 3 de Observación y el Grupo N° 4 de Observación.

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

Finalmente, próxima a la ciudad capital de la provincia de Córdoba, se encontraba la Fábrica Militar de Aviones, inaugurada en 1927, y cuyos primeros trabajos consistieron en la construcción, bajo licencia, de los aviones Avro 504 K Gosport y Dewoitine D-21, y sus correspondientes motores (Gnome 100 C.V., Armstrong-Siddeley-Mongoose 125 C.V., y Lorraine-Dietrich 450 C.V.).

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

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

La escasa atención del segundo gobierno de Yrigoyen por las cuestiones de la Defensa afectó profundamente a la Aviación Militar, al punto de quedar prácticamente reducida a su mínima expresión*. El estado de la aviación era descripto como crítico, precario y en situación de estancamiento, y hasta se llegó a afirmar que no existía aviación nacional. Por ejemplo, se dejó de aplicar la Ley N° 11.266 de modernización y equipamiento de las Fuerzas Armadas, sancionada en la presidencia de Alvear, que preveía adquisiciones para la Aviación Militar.

Los escasos recursos redujeron drásticamente la capacidad operativa, y paralizaron la actividad industrial que desarrollaba la Fábrica Militar de Aviones. Una muestra de ello fue que el presupuesto asignado a la Aviación Militar en 1929 era el mismo que el de 1923. Debemos aclarar que en 1923 existía solamente el Grupo N° 1 de Aviación, y que en 1929 se contaba con los aviones y materiales adquiridos en la presidencia de Alvear, dos Bases Aéreas Militares, la Escuela Militar de Aviación, la Fábrica Militar de Aviones, tres grupos de Observación y una escuadrilla de Caza. En ese período, además, se habían ampliado las actividades de la Aviación Civil y Comercial.

La Dirección General Aeronáutica era considerada un organismo anémico por tener que funcionar con recursos desproporcionados respecto a su estructura y responsabilidades. En 1929, por ejemplo, el porcentaje del presupuesto del Ejército asignado a aviación era del

* Véanse las “Consideraciones Generales” contenidas en la *Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica correspondiente al año 1929* (fojas 76-89).

3%, mientras que las autoridades aeronáuticas consideraban que la proporción adecuada debía alcanzar el 8,1%.

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

Entre las prioridades señaladas por la Dirección General de Aeronáutica en el crítico año 1929, merecen destacarse las siguientes:

- * reactivar los trabajos de la Fábrica Militar de Aviones,
- * incluir en el presupuesto del Ejército a la Escuela Militar de Aviación y a la Fábrica Militar de Aviones,
- * adquirir y renovar el material con aplicación de la Ley N° 11.266,
- * formar campos de aviación.

La difícil situación que vivió la Aviación Militar en 1929 experimentó signos de mejoría al iniciarse el año siguiente, cuando, por ejemplo, se destinaron fondos para reactivar los trabajos de la Fábrica Militar de Aviones, que se encontraba paralizada en su funcionamiento y prácticamente cerrada.

Al comenzar el mes de septiembre de 1930, los principales cargos de la Aviación Argentina estaban ocupados por las siguientes autoridades:

- * Director General de Aeronáutica: coronel Jorge Bartolomé Crespo,
- * Secretario: mayor Antonio Parodi,
- * Comandante de la Aviación Militar: teniente coronel Pedro Zanni,
- * Comandante de la Base Aérea Militar El Palomar: teniente coronel Elisendo Pissano,
- * Comandante de la Base Aérea Militar Paraná: teniente coronel Alberto González Albarracín,
- * Jefe interino del Grupo N° 1 de Observación: capitán Victoriano Martínez de Alegría,
- * Jefe interino del Grupo N° 3 de Observación: capitán Juan Martínez,
- * Jefe del Grupo N° 4 de Observación: capitán Pedro M. Avilés,
- * Director interino de la Escuela Militar de Aviación: capitán Segundo Figueroa,
- * Director interino de la Fábrica Militar de Aviones: capitán Bartolomé de la Colina,
- * Director de Aeronáutica Civil: señor Salvador A. Bavastro.

La jornada del 6 de septiembre de 1930 y la participación de la aviación militar

Antecedentes. Preparativos. El papel de la aviación militar en los acontecimientos.

Desde julio de 1929, el coronel Luis J. García, miembro fundador y primer presidente de la Logia “General San Martín”^{*} y ex director del Colegio Militar de la

^{*} Organización creada hacia 1921 por oficiales del Ejército para defender el profesionalismo de las Fuerzas Armadas y evitar la intromisión de la política en sus filas. Fue una respuesta a la política militar encarada por

Nación, expresaba, desde su situación de retiro, su oposición y crítica a la política militar del presidente Yrigoyen, a través de durísimos artículos publicados en el diario *La Nación*². Las ideas del coronel García despertaron interés y adhesión entre algunos jóvenes oficiales de la Aviación Militar, como por ejemplo, los capitanes Pedro Castex Lainfor y Claudio Rosales, y el teniente primero Claudio Mejía, quienes lo visitaban en su departamento de la calle Uruguay N° 115, en la ciudad de Buenos Aires. Debemos mencionar igualmente al teniente coronel retirado Francisco S. Torres, piloto aviador civil y ex miembro de la Logia “General San Martín”, y también al teniente aviador militar Pedro R. Domínguez.

Por otra parte, entre los oficiales vinculados a la aviación que respondían al yrigoyenismo se encontraban el general Enrique Mosconi (no era aviador pero tuvo una brillante gestión como director del Servicio Aeronáutico del Ejército), el teniente coronel aviador militar Atilio Esteban Cattáneo, el teniente coronel Valentín Olaechea (ex inspector de Estudios y profesor de Observación de la Escuela Militar de Aviación), y el mayor retirado Raúl Barrera (no era aviador sino que se había graduado de ingeniero en construcciones aeronáuticas en Alemania).

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

La participación de la Aviación Militar en el movimiento contra el gobierno de Yrigoyen aparece mencionada en las propuestas para el plan militar revolucionario elaboradas por el teniente coronel Sarobe, y presentadas al teniente general Uriburu el 21 de junio de 1930³. Sobre el papel específico de la Aviación Militar, se le otorgaba a ésta una especial importancia como arma de ataque, recurso de gran efecto moral, medio de comunicación y elemento de propaganda, lo cual exigía y justificaba estudiar con profundidad su empleo en el marco de los siguientes principios generales: absoluta reserva en los preparativos, precisión y detalle en la organización, ejecución oportuna de todas las operaciones, y rapidez y amplia libertad de acción. Igualmente se buscó coordinar las actividades de la Aviación Militar con la Aviación Naval, e incluso con los elementos de la

Hipólito Yrigoyen en su primera presidencia. Considerando que había cumplido su misión, la Logia se disolvió por propia voluntad de sus miembros en 1926, durante la presidencia del doctor Marcelo T. de Alvear.

² Los diarios con los artículos del coronel García “*llegaban a los casinos de los cuarteles y bases aéreas, a los buques de la Armada y a las oficinas de institutos y reparticiones militares. Los jefes y oficiales los leían y releían con avidez y los comentaban con patriotismo. No les era difícil comprobar que todo cuanto decían se ajustaba a la verdad. Les constaba por otros conductos que las irregularidades y arbitrariedades no eran invención sino palpables realidades*”. Orona, J. V. *La Revolución del 6 de Septiembre*, p. 29.

* Véase la carta enviada por el teniente coronel Torres al teniente general Uriburu fechada el 4 de mayo de 1929. En: García Molina, F. y Mayo, C. (Comps). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y ejército/1*, pp. 106-107.

³ Las propuestas del teniente coronel José María Sarobe figuran como Anexo N° 7 en su libro *Memorias sobre la Revolución del 6 de Septiembre de 1930*, pp. 262-264.

Aviación Civil obtenidos por requisa o voluntariamente incorporados. También se prestó mucha atención al alistamiento del mayor número posible de oficiales aviadores. La aviación debería utilizarse, por ejemplo, para lanzar manifiestos revolucionarios en el momento oportuno, y también para distribuirlos en el interior del país; de esa manera, las aeronaves podrían servir como un valioso instrumento de proyección y extensión del movimiento.

Posteriormente, la Aviación Militar se menciona nuevamente en la Orden de Operaciones preparada por el Estado Mayor del teniente general Uriburu⁴ para el movimiento que se proyectaba iniciar el 30 de agosto, que se frustró por acontecimientos de último momento y por cierta incertidumbre. En aquella Orden se establecía que los aviones de la Base Aérea Militar El Palomar deberían efectuar vuelos de demostración sobre la ciudad de Buenos Aires, sin hacer fuego, excepto, en caso de ser atacados, y mantener en todo momento contacto con el jefe del movimiento; paralelamente, las escuadrillas de la Base Aérea Militar Paraná deberían realizar también vuelos de demostración de fuerza sobre Buenos Aires. Dichos vuelos eran el anuncio de que el movimiento había comenzado. Todos los aviones militares tendrían como centro de operaciones a la Base de El Palomar.

Como podemos apreciar, la Aviación Militar constituía un instrumento de gran valor para los revolucionarios y era considerada clave para el desarrollo y éxito del movimiento. Su empleo contemplaba diferentes misiones y variantes, especialmente de propaganda y de acción psicológica, aunque también las tradicionales de comunicación y enlace, y potencialmente de bombardeo, en casos de extrema necesidad.

El 2 de septiembre de 1930 renunció el ministro de Guerra, teniente general retirado Luis Dellepiane, que estaba al tanto de las maniobras de Uriburu, por negarse el presidente Yrigoyen a adoptar medidas de defensa para sofocar el golpe contra el gobierno. Tres días después, por razones de salud, Hipólito Yrigoyen delegó el mando presidencial en el vicepresidente, doctor Enrique Martínez, que inmediatamente decretó el estado de sitio en la ciudad de Buenos Aires.

El mismo 5 de septiembre, los revolucionarios ajustaron los últimos detalles para iniciar finalmente el movimiento al día siguiente, y dispusieron que los aviones de El Palomar comenzarían sus vuelos a primera hora de la mañana, que se extenderían sobre las unidades militares cercanas a Buenos Aires (Campo de Mayo, San Martín y Ciudadela), las existentes en la ciudad (Palermo) y también sobre la zona céntrica de la Capital. Todos estos vuelos serían la señal del inicio de la revolución.

Los aviones arrojarían proclamas contrarias al gobierno yrigoyenista para ganar adhesiones, y su presencia serviría para incitar a los oficiales comprometidos de aquellas guarniciones a convencer a sus camaradas y a las tropas para que se sumaran al movimiento; además, los aviones debían evolucionar sobre los buques de la Marina de Guerra fondeados en Puerto Nuevo (Buenos Aires), a manera de saludo y solidaridad hacia las tripulaciones que simpatizaban con la revolución. También se previó la participación de la Aviación Civil para ampliar y complementar las acciones de la Aviación Militar, y la obtención de bombas en el polvorín *Sargento Cabral*, cercano a Campo de Mayo, para aumentar el armamento de las escuadrillas de El Palomar. Durante los preparativos del movimiento, los oficiales aviadores destinados en El Palomar demostraron “*un espíritu*

⁴ Fue reproducida por Sarobe en sus *Memorias sobre la Revolución del 6 de Septiembre de 1930* (Anexo N° 4, pp.255-257), y también por el coronel Juan V. Orona en su libro *La Revolución del 6 de Septiembre* (Anexo F, pp. 204-206).

*encomiable y estaban todos seguros de intervenir en la acción. Era realmente estimulante su actitud y no menos entusiastas sus votos por el éxito final*⁵.

Gracias al apoyo del gobernador antipersonalista de la provincia de Entre Ríos, los revolucionarios también lograron extender sus actividades a la Base Aérea Militar Paraná, cuya adhesión se obtuvo con bastante anticipación. Como la iniciativa de las operaciones estaría a cargo de los efectivos militares de las guarniciones cercanas a la ciudad de Buenos Aires, se resolvió que las unidades del interior que se plegaran al movimiento permanecerían en sus cuarteles a la espera de órdenes. Es así que la Base Aérea Militar Paraná debería estar alerta para dirigirse hacia Buenos Aires apenas llegara la comunicación correspondiente*.

Las misiones confiadas a la Aviación Militar para la jornada del 6 de septiembre se apoyaban, en líneas generales, en las propuestas del teniente coronel Sarobe y en la Orden de Operaciones del Estado Mayor revolucionario.

Los sucesos en la Base Aérea Militar El Palomar

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

En la noche del 5 de septiembre** el director general de Aeronáutica, coronel Jorge Crespo, había convocado a una reunión con los oficiales de la Base para felicitarlos por la

⁵ Sarobe, J. M. *Memorias sobre la revolución...*, ob. cit., p. 153. El teniente coronel Juan B. Molina, integrante del Estado Mayor revolucionario y mano derecha del teniente general Uriburu, afirmó que en la “*Base Aérea de El Palomar, gran parte de la oficialidad era igualmente nuestra*”, y destacó la “*voluntad inquebrantable de los oficiales subalternos de la Base del Palomar en el sentido de ir hasta solos al movimiento*”, y la firmeza y decisión de la Escuela Militar de Aviación de “*llevar las cosas adelante*” (“*Recuerdos personales del Teniente Coronel Juan B. Molina sobre la Revolución del 6 de septiembre. I y II parte. Año 1932*”). En: García Molina, F. y Mayo, C. (Comps.). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y Ejército/2*, pp. 165, 170 y 183).

* Sobre las gestiones y los preparativos para ganar la Base Aérea Militar Paraná, véanse los relatos del nacionalista Juan E. Carulla y de los tenientes coroneles Álvaro Alsogaray y Juan B. Molina, sobre sus respectivas actuaciones en la revolución del 6 de septiembre de 1930. En: García Molina, F. y Mayo, C. (Comps.). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y Ejército/1 y /2*. Cuenta el teniente coronel Alsogaray que si el oficial enlace de los revolucionarios en la 3.^a División del Ejército (con comando en Paraná) “*aceptaba entrar en la revolución debía tomar contacto de inmediato con el jefe de la Base Aérea de Paraná, quien ya estaba comprometido*” (García Molina, F. y Mayo, C. (Comps.). *Archivo del general Uriburu...*, ob. cit., tomo 1, p. 125).

** El testimonio que presentamos a continuación nos indica que existió una reunión anterior, que se realizó en la noche del 4 de septiembre: “*La obra de conquistar adeptos se había realizado con tal precaución, que, dos días antes del estallido, no se sabía en El Palomar cuáles eran los oficiales comprometidos. Solamente el 4 de septiembre, a las 22, se realizó en la habitación del teniente Guaycochea la primera reunión general de los comprometidos, y fueron muchos los que se asombraron al verse reunidos por una misma aspiración, dado que muchos de los que algunos compañeros habían dudado se encontraban presentes. En esta reunión se procedió a la distribución de los cargos que cada cual ocuparía en el momento de la acción*”. *La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo. Sus hombres. Su gobierno. Apuntes para un capítulo de la historia nacional*, p. 48. [La negrita es nuestra].

tranquilidad, obediencia y disciplina de la unidad con motivo de recientes disturbios, y para exhortarlos a apoyar al gobierno de Hipólito Yrigoyen. A poco de finalizada la reunión, y retirado ya el coronel Crespo, los oficiales comprometidos con el movimiento efectuaron otra reunión. En ese nuevo y último encuentro, se confirmó que los dirigentes del movimiento en la Base Aérea Militar El Palomar serían los capitanes Claudio Rosales y Pedro Castex Lainfor, mientras que el teniente primero Edmundo Sustaita actuaría como oficial de enlace con el teniente general Uriburu. Se definió que al amanecer del día siguiente comenzaría la revolución, especificándose el horario y la señal convenida, se designó al personal para detener a los oficiales de la Base que no aceptaran acompañar el movimiento, y se impartieron estrictas instrucciones para los puestos de guardia. Todas estas acciones debían efectuarse con decisión, energía y rapidez.

Durante la noche del 5 y la madrugada del 6 se vivieron momentos de incertidumbre, nerviosismo y cierta frustración en la Base de El Palomar. Oficiales llegados de Campo de Mayo comunicaron que las unidades comprometidas no podrían levantarse por estar rigurosamente vigiladas por tropas leales al gobierno. Esta noticia fue confirmada por oficiales venidos de San Martín, quienes, por otra parte, aseguraron que el Colegio Militar de la Nación, en pleno, se pronunciaría en favor del movimiento. A las 2 del día 6, llegó a la Base el general Elías Álvarez, comandante de la 2.^a División del Ejército (Campo de Mayo) para realizar una inspección, que finalizó rápidamente al no encontrar novedades. Para aumentar la tensión, no se tenían noticias del teniente primero Sustaita, enviado a media noche para una comisión; ese oficial recién llegó a El Palomar a las 5.45, luego de permanecer detenido por unas horas en una comisaría de la zona.

No obstante las incidencias señaladas, todo el personal de la Base (oficiales, personal subalterno, mecánicos, armeros y soldados), se dedicó, con intensidad, silencio y entusiasmo, a alistar y poner a punto los aviones, con su correspondiente armamento (ametralladoras de “torrecilla” y de “capot”, y lanzabombas), además del combustible*. Las aeronaves que habrían de intervenir en los inminentes acontecimientos fueron los Avro 504 K Gosport, Breguet XIX, Dewoitine D-21, Dewoitine D-25, y Bristol F-2B Fighter (no se encontraron referencias sobre la utilización de los Junkers F-13 y Curtiss Fledgling). Todo ese trabajo se realizó prácticamente a oscuras, ayudado apenas con las luces de linternas de mano y con el oportuno aviso de imaginarias adecuadamente distribuidos. Si bien los aviones militares ya tenían sus misiones claramente asignadas, es interesante advertir que el alistamiento de aquellas aeronaves respondió igualmente a la necesidad de contrarrestar posibles ataques terrestres, e incluso aéreos, de elementos leales al gobierno, contra la Base de El Palomar.

A eso de las 6.30 del 6 de septiembre, un agudo y prolongado toque de la sirena utilizada para llamar al personal para el trabajo, anunció que, desde la Base de El Palomar, se daba inicio formal al movimiento revolucionario. De inmediato, todos corrieron a sus puestos. La oficialidad, con la asistencia de suboficiales y soldados, se preparó para neutralizar a los oficiales reacios; los pilotos y mecánicos sacaron los aviones de los hangares y los alinearon en la pista, listos para entrar en acción; y los comandantes de las

* El general de brigada Eduardo Fernández Valdez, amigo del general Agustín P. Justo y simpatizante de la revolución, opinó que “*con la Aviación no podía contarse sino como una fuerza moral, porque carecía de ametralladoras y de bombas y que la instalación de los elementos adecuados requeriría mucho tiempo*”. Bravo Tedín, M. “Dos revoluciones. Dos testimonios. Testimonio del general Manuel [sic] Fernández Valdez sobre la revolución de 1930”. En: Revista *Todo es Historia*, N° 222, octubre de 1985, p. 54.

compañías hicieron formar a sus tropas en línea frente a los hangares y las arengaron para excitar los ánimos.

Los oficiales contrarios al movimiento fueron detenidos y alojados en un pabellón elegido con anticipación, donde se colocó la correspondiente custodia. La nómina de aquellos oficiales es la siguiente:

- coronel Jorge Crespo (director general de Aeronáutica),
- teniente coronel Elisendo Pissano (comandante de la Base),
- mayor Antonio Parodi (secretario de la Dirección General de Aeronáutica y profesor de la Escuela Militar de Aviación),
- capitán Victoriano Martínez de Alegría (jefe interino del Grupo N° 1 de Observación),
- capitán Segundo Figueroa (director interino de la Escuela Militar de Aviación),
- capitán Aníbal Barros (aviador militar),
- capitán Enrique Bartrons (no figura como aviador),
- capitán Juan Elíes (aviador militar),
- teniente primero Héctor Grisolia (aviador militar y profesor de la Escuela Militar de Aviación),
- teniente primero Justo Ossorio Arana (aviador militar),
- teniente primero asimilado doctor Matías Calandrelli,
- teniente Horacio Lagos (alumno de la Escuela Militar de Aviación),
- teniente Raúl Barrenechea (piloto militar),
- subteniente Pedro V. Mórtola (alumno de la Escuela Militar de Aviación)*.

Paralelamente, la segunda compañía de la Base fue puesta a disposición del teniente coronel Pedro Rocco, y colaboró activamente en la exitosa operación que logró, luego de un corto tiroteo, la adhesión de la Escuela y las tropas de Comunicaciones** (que se

* En el proceso de neutralización de aquellos oficiales, al parecer, se vivieron ciertos momentos de tensión. “Un subteniente joven, César R. Ojeda, en puertas del ascenso y pospuesto por el conocido desequilibrio de cosas, adscripto al personal del primer grupo de observación, fue el encargado de vérselas con el subteniente Pedro V. Mórtola [...]. Ojeda exigió la rendición de Mórtola pistola en mano. Este no ofreció resistencia. Poco después el coronel Crespo era herido de un balazo, según las referencias del mismo Ojeda, a raíz de que se negara a facilitar la salida de los aviones, los cuales fueron ocupados por todos los pilotos como si se tratara de alguno de los tantos ejercicios diarios que se realizaban en el campo de El Palomar”. *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. En: Archivo General de la Nación (AGN). *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos (5-10 de septiembre de 1930)*.

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

“Al verlo, el mayor Parodi se dirigió a éste y le dijo:

-Pero, capitán, ¿qué están haciendo ustedes? Están colocando la aviación por el suelo.

-No; mi mayor-contestó el capitán Castex Lainfor. Esta es la única vez que la aviación está en el aire”. *La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo. Sus hombres. Su gobierno...* ob. cit., p. 50.

Otra versión indica que “al tener noticia del estallido, el mayor Parodi, según nos manifestó, se dirigió inmediatamente a El Palomar para plegarse al movimiento, pero su colaboración no fue aceptada por haber manifestado en conversaciones particulares que no consideraba llegado el momento oportuno para apelar a la fuerza como recurso extremo para terminar con la situación anormal del país, no obstante reconocer la responsabilidad del gobierno...” *La Nación*, 8 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos (5-10 de septiembre de 1930)*.

** Durante esta operación se produjo un hecho tragicómico cuando, en medio del tiroteo para reducir al director de la Escuela, mayor Brito Arigos, y a otros oficiales, aterrizó un avión de procedencia desconocida,

asentaban en la Guarnición de El Palomar). Dicha compañía estuvo al mando del teniente Carlos Insua, quien fue acompañado por los subtenientes César Raúl Ojeda, Eduardo Chueca y Federico Ruíz (todos alumnos de la Escuela Militar de Aviación). Los efectivos de Comunicaciones se dirigieron luego a San Martín y se incorporaron al Colegio Militar de la Nación.

El grueso de los efectivos de la columna revolucionaria, que marchó a la ciudad de Buenos Aires al mando del teniente general Urriburu, lo integró justamente el Colegio Militar de la Nación. Es de notar que en dicho Instituto se encontraban destinados dos oficiales con antecedentes aeronáuticos, que acompañaron al movimiento. Uno de ellos, el teniente coronel José Baldomero De Biedma (profesor de topografía y dibujo), se había diplomado de piloto de globo y piloto aviador civil internacional en 1913 y de aviador militar al año siguiente; el otro era el capitán Valentín Campero (comandante de la Compañía de Ingenieros y profesor de topografía y explosivos), quien poseía el diploma de piloto aviador civil internacional desde 1917.

Cuando el Colegio Militar comenzó su movilización, se le facilitaron tres aeronaves militares para su protección y para mantener el enlace con la sede del Instituto. Por otra parte, efectivos de las compañías de aviación de la Base de El Palomar marcharon hacia Buenos Aires con la columna revolucionaria que integraban el Colegio Militar de la Nación y Comunicaciones, y le brindaron seguridad⁶.

También debemos mencionar que en horas del mediodía, el teniente Pedro R. Domínguez, el sargento primero Avelino Agüero y un soldado efectuaron un audaz golpe de mano terrestre con un camión de la Base de El Palomar sobre el Polvorín *Sargento Cabral*, y lograron sacar ochenta bombas que luego fueron colocadas en los Breguet XIX.

Diferentes actividades y misiones aéreas de la aviación militar de El Palomar

Los vuelos desde la Base Aérea Militar de El Palomar se iniciaron a eso de las 7.30 y se extendieron de manera casi ininterrumpida, con pocas intermitencias, durante todo el día, hasta las últimas horas de la tarde. Los aviones sobrevolaron la ciudad de Buenos Aires, Puerto Nuevo y distintas unidades del Ejército de la Capital Federal y de algunos puntos de la provincia de Buenos Aires (Campo de Mayo, La Plata, Mercedes). Inicialmente, en previsión de posibles ataques desde tierra, los aparatos volaron a una altura que oscilaba entre 1300 y 1500 metros. Sus misiones consistieron, como quedó dicho, en anunciar el comienzo de la revolución, arrojar proclamas revolucionarias*, y efectuar evoluciones y algunas demostraciones de fuerza para incitar y convencer a la población civil y a las tropas a que se plegaran al movimiento. Las aeronaves debían, además, facilitar las comunicaciones y la transmisión de informes e instrucciones entre la Base de El

cuyo piloto, apenas pisó tierra fue violentamente interrogado y al final expulsado, a punta de pistola, por uno de los oficiales de la compañía de la Base. El pobre piloto, a duras penas, pudo levantar vuelo, y se alejó del lugar. Luego se supo que ese piloto era el señor Echevaguren Serna, un aviador civil plegado a la revolución que voló a El Palomar para coordinar acciones con los aviadores militares.

⁶ La actuación de la Segunda y de la Tercera Compañía de la Base de El Palomar figura en la *Memoria Anual de la Base Aérea Militar El Palomar correspondiente al año 1930*, fojas 275, 281 y 282.

* El texto de la proclama fue publicado por el coronel Juan V. Orona, como Anexo G, en su libro *La Revolución del 6 de Setiembre*, p. 207.

Palomar, el comando revolucionario y las diferentes unidades adheridas, y brindar seguridad a la columna que marchaba hacia Buenos Aires.

Entre los vuelos iniciales, debemos destacar que un avión militar, procedente de El Palomar, aterrizó en el Colegio Militar de la Nación, donde los cadetes y el resto de los efectivos se preparaban para marchar hacia la Capital, a fin de comunicar que en aquella Base Aérea ya se cumplían con las instrucciones correspondientes. También resaltamos los vuelos sobre la importante guarnición de Campo de Mayo para lanzar proclamas e inclinar a las tropas a favor del movimiento.

Al producirse los primeros vuelos, el comandante de la 2^a División del Ejército general Elías Álvarez (que no se había plegado) solicitó al jefe de la Guarnición de El Palomar que se efectuara exploración aérea sobre el Bella Vista, Morón, avenida Rivadavia y Campo de Mayo; que trasladara con urgencia los aviones disponibles a Campo de Mayo; y que procediera a detener a un avión que lanzaba proclamas sobre esta guarnición militar. Ya avanzada la mañana, el Ministerio de Guerra (a cargo del ministro del Interior Elpidio González), ordenó al jefe de la Base Aérea Militar El Palomar que cesara el vuelo de los aviones y que se cerraran los depósitos de combustible; y lo mismo hizo con el Arsenal de Guerra, a fin de que no se facilitaran elementos de combate a la aviación. Ninguno de estos requerimientos fue satisfecho.

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

Cuando la situación de Campo de Mayo todavía no estaba clara para los revolucionarios, a media mañana se envió hacia allí un avión tripulado por el teniente primero Juan L. Garramendy, acompañado por el teniente Feliciano Zumelzú, para obtener información; la aeronave aterrizó en el Regimiento N° 2 de Artillería, e inmediatamente ambos aviadores fueron capturados por un grupo de soldados y conducidos como prisioneros a las instalaciones del Regimiento N° 4 de Infantería.

Más tarde, a eso de las 14, despegó de El Palomar un Breguet XIX piloteado por el teniente Eduardo Ruiz, que llevaba al subteniente Enrique Lafrenz como observador y artillero a cargo de las dos ametralladoras. La aeronave voló con destino a Mercedes (provincia de Buenos Aires), para entregar un parte del teniente general Uriburu al jefe del Regimiento N° 6 de Infantería, en el que se le solicitaba plegarse al movimiento y dirigirse hacia la Capital Federal. El teniente coronel Diego Mason, jefe de la unidad, acató de inmediato la orden, y horas después partió con sus tropas para Buenos Aires. En esta oportunidad se demostró la importancia de la aviación como instrumento para proyectar la revolución a fin de obtener, por ejemplo, el apoyo de unidades del interior.

Gracias a los partes lastrados arrojados por los aviones, los revolucionarios conocieron, por ejemplo, la organización de la columna del Colegio Militar, la marcha de los efectivos de Comunicaciones hacia San Martín para unirse a aquel Instituto, la obstinada resistencia de Campo de Mayo, y las alternativas del avance hacia Buenos Aires de los efectivos que dirigía el teniente general Uriburu. Uno de los líderes de los aviadores, el capitán Castex Lainfor, comentó que *“desde que la columna Colegio Militar, Comunicaciones, Aviación salió de San Martín, los Aviones, lo mantenían al tanto de toda*

novedad...”⁷. En uno de sus vuelos de enlace, el teniente primero Sustaita sufrió un accidente mientras piloteaba un Avro Gosport, del cual salió ileso, pero que provocó daños en la aeronave.

En Ciudadela (en el límite con la ciudad de Buenos Aires), el teniente coronel Francisco Bosch, con el Regimiento N° 8 de Caballería a su mando, apoyó al gobierno. Finalmente, dentro de la ciudad, los cuarteles de Palermo, el Regimiento de Granaderos a Caballo y el Arsenal de Guerra también decidieron sostener al gobierno.

Los vuelos sobre Buenos Aires se concentraron especialmente sobre los cuarteles de Palermo (sede del comando de la 1.ª División del Ejército), Plaza de Mayo-Casa de Gobierno, y Puerto Nuevo (donde se hallaba fondeada la flota), y alcanzaron a reunir hasta veintidós aeronaves militares, que se organizaron en distintas escuadrillas y formaciones aéreas. Distintos barrios de la ciudad de Buenos Aires fueron igualmente sobrevolados por las aeronaves militares⁸. En sus numerosas pasadas, los aviones inundaron con proclamas la zona céntrica de la ciudad, y de esa manera, contribuyeron a profundizar la desorientación y la confusión en que se encontraba el gobierno nacional, que fue víctima de una eficaz y eficiente propaganda revolucionaria y de una inteligente acción psicológica, que debilitaron los intentos de resistencia política y militar.

Con sus evoluciones, combinadas con alguna que otra demostración de acrobacia aérea, y el ronquido y el zumbido de los motores de sus aeronaves, los aviadores generaron una extraordinaria atracción entre la población de Buenos Aires, que no tardó en manifestar vivamente su admiración y adhesión hacia los hombres del aire*. Ello pudo ayudar a

⁷ Castex Lainfor, P. “Resumen de la participación de la Base Aérea Militar de El Palomar en los sucesos de los días 6 al 8 de Septiembre 1930”. En: Memoria Anual de la Base Aérea Militar El Palomar correspondiente al año 1930, foja 71. Otros testimonios (por ejemplo, del teniente coronel Emilio Kinkelín, secretario de Uriburu) mencionan que en algunos momentos, especialmente en las primeras horas del movimiento, las informaciones facilitadas por los aviones fueron algo contradictorias y provocaron cierta incertidumbre (véase Sarobe, J. M. *Memorias...*, ob. cit., pp.155-156). Con el correr de las horas, las comunicaciones entre el comando revolucionario y la aviación militar se hicieron más fluidas (“Luego, las comunicaciones con el jefe de la revolución se hicieron frecuentes y los informes e instrucciones se sucedían a cada instante. En cumplimiento de esas instrucciones las máquinas continuaban volando sin descanso”.. En: *La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo. Sus hombres...*, ob. cit., p. 50).

⁸ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos (5-10 de septiembre de 1930)*.

* “... grandes escuadrillas aéreas patrullaban el cielo de la ciudad [...] causando general asombro. La mayoría de las personas miraba atónita semejante despliegue de fuerzas aéreas”. *La Crítica*, 6 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos*, ibídem.

“Más avanzada la tarde [...] dejaron oír los potentes ruidos de sus motores varios aeroplanos inconfundiblemente militares, que evolucionaron sobre el Congreso, la plaza y los alrededores, a veces con verdadera audacia, al punto de que se producían algunas corridas del público varias veces creyéndose que determinados aparatos iban a aterrizar en la avenida Callao. Tal era la escasa altura a que volaban, apoyados sobre un ala. Fue un espectáculo impresionante y que demostró la pericia de nuestros aviadores militares”. *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos*, ibídem.

“los aviones mantuvieron la expectativa de la población volando a tan escasa altura que en ocasiones apenas superaban la de los edificios más elevados. Los aparatos pudieron ser entonces observados en todos sus detalles, divisándose claramente su armamento, constituido por la ametralladora situada en la torre que rodea el asiento del observador y los lanzabombas...

... el raudo paso de las máquinas constituyó el espectáculo que con más insistencia y más llamativamente solicitó el interés de la población. Tan pronto como la silueta de los aviones aparecía en un punto determinado la gente invadía las azoteas y los balcones y los peatones se detenían a contemplarlos hasta que

inclinarse al elemento civil a mostrar su simpatía por los acontecimientos que se desarrollaban (según el general Fernández Valdez “*Buenos Aires fue sorprendido por el vuelo de numerosos aviones militares*”). Estaba claro que las exhibiciones aéreas no eran extrañas para los porteños, quienes, ya desde mediados del siglo XIX, y sobre todo a partir de la primera década del siglo siguiente, se concentraban con entusiasmo e interés para presenciar aquellos espectáculos maravillosos, audaces y llenos de adrenalina, cuya dosis de exotismo se conservó en el imaginario social de la Buenos Aires de la época. La aviación demostraba, una vez más, su importancia como instrumento de acción psicológica sobre la población civil.

Los sucesos en la Base Aérea Militar Paraná

En la madrugada del 6 de septiembre, llegó a Paraná en avión el coronel Enrique Pilotto (ex presidente de la Logia “General San Martín”), quien se entrevistó con el gobernador de la provincia de Entre Ríos y con el comandante de la 3.^a División del Ejército⁹.

Por la mañana, luego de un mensaje enviado por el jefe de la revolución, el comando de la 3.^a División del Ejército informó a El Palomar que la Base Aérea Militar Paraná manifestaba su adhesión y el reconocimiento al mando revolucionario. El personal de la unidad se plegó por iniciativa del teniente aviador militar Alberto Ferrazzano. Poco después, el capitán Castex Lainfor confirmó al comandante de la Base de Paraná que el jefe supremo de las tropas revolucionarias era el teniente general Uriburu. Como ya señalamos, dicha Base había manifestado su compromiso con el movimiento con bastante tiempo.

La Base de Paraná recibió instrucciones de mantenerse en alerta a la espera de órdenes, e inició enseguida un intercambio de radiotelegramas con la Base de El Palomar, Campo de Mayo y San Martín para conocer la situación en Buenos Aires y sus alrededores, y coordinar acciones. Durante esa comunicación, el encargado de la estación radiotelegráfica de Campo de Mayo (el sargento primero Alfredo Tachini, plegado al movimiento), fue sorprendido por el teniente coronel Atilio Cattáneo (aviador militar leal al gobierno), quien lo presionó para que suspendiera todo contacto con Paraná y con los revolucionarios, e incluso intentó, sin resultado, hacerle transmitir mensajes falsos firmados

se perdían de vista. La correcta formación de las escuadrillas y las arriesgadas maniobras de los aparatos [...] que pasaban a menudo casi al ras de los edificios provocaban en todas partes comentarios admirativos. Poco antes de mediodía los Breguet desaparecieron del centro de la ciudad, pero poco después hicieron su aparición varios monoplanos Dewoitine, de caza, [...], que llegaron a la Plaza de Mayo y evolucionaron a lo largo de la costa, ejecutando uno de ellos algunas maniobras acrobáticas con admirable precisión”. La Nación, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos, ibíd.

“... con sus vuelos a baja altura, levantaron el espíritu de la población [...] para que se plegaran al movimiento”. La Razón, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos, ibíd.

El teniente coronel Sarobe recordó que al aparecer los aviones en Buenos Aires en la mañana del 6 de septiembre, “*los transeúntes se lanzaron a la mitad de la calle para observarlos y pocos segundos después, personas que se veía, por su indumentaria, se habían levantado del lecho y los contemplaban regocijados...*” (*Memorias...* ob. cit., p. 154).

⁹ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos, ibíd.

por el teniente general Uriburu, que informaban sobre el fracaso de la revolución, a fin de frustrar el apoyo de la Base de Paraná*.

Al ser interceptadas las comunicaciones radiotelegráficas por las autoridades de Campo de Mayo, recién en la tarde, luego de las 16, partieron desde Paraná, rumbo a El Palomar, dos Breguet XIX de la escuadrilla de exploración del Grupo N° 4 de Observación; dichas aeronaves eran la N° 29 (piloto teniente Alberto Ferrazzano) y la N° 32 (piloto teniente Luis Brizuela), que llevaban como pasajeros al capitán Oscar R. Silva (enlace de los revolucionarios en la 3.ª División del Ejército) y al señor A. Zimmermann (secretario privado del teniente general Uriburu). Como se carecía de informaciones precisas sobre la situación y el desarrollo de los acontecimientos, y ya se acercaba la noche, los aviones aterrizaron en Baradero, donde permanecieron el resto del día en espera de órdenes.

Actuación de la aviación civil

En los preparativos del movimiento revolucionario estaba prevista la participación y cooperación de la aviación civil, para actuar de manera conjunta y coordinada con la aviación militar.

El ya nombrado teniente coronel (R) Francisco S. Torres fue el encargado de concretar y dirigir aquel apoyo. Este oficial estuvo destinado en la Escuela Militar de Aviación como comandante de la compañía y también como alumno (1916), se graduó como piloto aviador civil internacional (brevet otorgado por el Aero Club Argentino), y poseía experiencia en materia de aviación civil, ya que trabajó en la organización del Departamento de Aviación Civil del Servicio Aeronáutico del Ejército (1922), y fue jefe del Departamento Aviación Civil y Meteorología de dicho Servicio (1924-1925). Al crearse la Dirección General de Aeronáutica, se lo designó en 1929 como jefe de Líneas Aéreas de la Dirección de Aeronáutica Civil.

Al comenzar la revolución, el teniente coronel Torres asumió el mando de la Aviación Civil, cuya base se estableció en el aeródromo “Presidente Rivadavia”, ubicado en Morón.

Los pilotos civiles acompañaron a los aviadores militares en las demostraciones aéreas que se realizaron sobre Buenos Aires y Campo de Mayo. Entre los aviadores civiles revolucionarios se destacó el señor Guillermo Hillcoat, que había alcanzado renombre y prestigio por su famoso raid entre San Fernando y Lima (Perú), efectuado a fines de 1924 como adhesión a los festejos por el centenario de la batalla de Ayacucho.

* Son interesantes los detalles de esta discusión, y las advertencias del teniente coronel Cattáneo al sargento primero Tachini. El coronel Juan V. Orona reprodujo los textos de aquellos mensajes y también las palabras de Cattáneo, que le fueron relatadas por dicho sargento: “... recibió [Tachini] un radio de Paraná para la Base Aérea de El Palomar comunicando que dos aviones habían decolado para dicha Base. Terminaba de retransmitirlo cuando lo sorprendió nuevamente el teniente coronel Cattáneo y le arrebató el despacho. Díjole luego que <<no había tal revolución; que sólo se trataba de esos cuatro gatos de aviación y de comunicaciones y de esos pobres chicos del Colegio Militar>>”. Como el sargento se negó a transmitir los comunicados falsos, Cattáneo le dijo, para convencerlo: <<Vea, en sus manos está la salvación de esos pobrecitos aviadores que vienen a una muerte segura>>” (*La Revolución del 6 de Setiembre*, ob. cit., p. 74).

Un trágico acontecimiento

Es de recordar que las unidades de Campo de Mayo comprometidas con la revolución no podían plegarse al movimiento porque eran contenidas por las tropas leales al gobierno, que estaban al mando el coronel Avelino Álvarez, director de la Escuela de Infantería, quien a su vez contaba con los efectivos de la Escuela de Artillería.

Es por ello que la Aviación Militar de El Palomar realizó evoluciones aéreas sobre Campo de Mayo para incitar a las unidades a plegarse y doblegar la actitud de las reacias e indecisas.

A los fines mencionados, poco después de las 15, las aeronaves militares de El Palomar dirigidas por el capitán Claudio Rosales y las civiles encabezadas por Guillermo Hillcoat, efectuaron una importante demostración aérea sobre Campo de Mayo. Al culminar la operación, quedó solamente en vuelo el Dewoitine D-25 que piloteaba el capitán Rosales y que llevaba como acompañante al mecánico Leopoldo Atenzo. En una de sus pasadas sobre el Regimiento N° 2 de Artillería, el avión, por causas indeterminadas, perdió altura y cayó entre las instalaciones de aquella unidad. La aeronave se incendió y ambos tripulantes murieron carbonizados*.

Dicho acontecimiento fue un duro golpe para el personal de la Base Aérea de El Palomar, y para los aviadores militares, en particular, significó la pérdida de uno de los líderes del movimiento.

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

Medidas defensivas del gobierno contra la aviación

Para oponerse al avance de la comuna revolucionaria, a partir de las 13.30, se organizó en Palermo (sede del Comando de la 1.ª División del Ejército) un importante núcleo de resistencia con los Regimientos N° 1 y N° 2 de infantería. Estas tropas se distribuyeron en una línea de defensa que se extendía desde la estación y el terraplén del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (sobre la avenida Santa Fe y la actual avenida Intendente Bullrich) hasta la avenida Alvear (actual Del Libertador), que permitía controlar las avenidas Cabildo y Luis María Campos, los cuarteles del N° 1 de Infantería y los corralones municipales de Palermo. Para contrarrestar la acción de los aviadores, se emplazaron armas antiaéreas. Poco después, escuadrillas de aeroplanos efectuaron vuelos

* El accidente pudo ser provocado por fallas del motor, aunque algunas referencias periodísticas de época señalaron que el avión chocó con el techo de un edificio del cuartel porque realizó una maniobra a muy escasa altura, lo que determinó su caída mortal (*La Nación* del 7 y 8 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos*, ibíd. Véase también el comentario sobre el accidente publicado en *La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo. Sus hombres...*, ob. cit., p. 50). En el accidente fueron heridos por las llamas dos soldados del Regimiento N° 4 de Infantería.

de reconocimiento sobre aquella zona (los soldados del 1 de Infantería “*les apuntaron con sus armas antiaéreas, aunque con la orden estricta de retener el fuego hasta el último momento*”¹⁰).

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

Cerca de allí, sobre la avenida Luis María Campos, tenían sus sedes la Escuela Superior de Guerra del Ejército y el Regimiento de Granaderos a Caballo. Aquel Instituto estaba comprometido con la revolución, en tanto que Granaderos permanecía fiel al gobierno y se contenían los intentos de algunos de sus integrantes por adherirse al movimiento. En esos momentos los aviones sobrevolaron la zona. Ante esta situación, el jefe del Regimiento (“*muy adicto al gobierno*”, según el teniente coronel Sarobe) dispuso se colocaran ametralladoras en las puertas de la unidad, en dirección a la vecina Escuela Superior de Guerra, y sobre las partes altas del cuartel (aquí, “*para hacer con ellas fuego a los aviones*”¹¹).

Para repeler las actividades de los aviadores militares, el gobierno solicitó también la colaboración de la Aviación Naval, pero esta medida no se puso en práctica¹².

La defensa de la Base Aérea Militar El Palomar

La principal amenaza para la Base Aérea Militar El Palomar fueron las tropas de Campo de Mayo que comandaba el coronel Avelino Álvarez, que manifestó su decisión de atacar y tomar la Base¹³. Para esta audaz operación, la Escuela de Artillería debía comenzar las acciones con un bombardeo, y luego de ello, la Escuela de Infantería tendría a su cargo avanzar para ocupar las instalaciones.

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

En las últimas horas de la tarde, llegó a El Palomar el comandante de la Aviación Militar, teniente coronel Pedro Zanni, quien se encontraba de licencia por haber contraído matrimonio. Este oficial se enteró tardíamente del inicio de la revolución, pero apenas

¹⁰ *La Nación*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos*, ibíd.

¹¹ Sarobe, J. M. *Memorias...* ob. cit., p. 156. Respecto a la defensa antiaérea establecida en Granaderos, este autor recordó que los oficiales comprometidos “*habían sacado a las ametralladoras algunas piezas esenciales, para que las armas automáticas no pudieran funcionar sin la voluntad de ellos*” (p. 156).

¹² *La Nación*, 10 de septiembre de 1930. En: AGN. *Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos*, ibíd.

¹³ El teniente coronel Álvaro Alsogaray (plegado al movimiento) recuerda el siguiente diálogo con el coronel Álvarez: <<*Te advierto que en el caso de que quieras tomar cualquier medida, la Aviación cumplirá con los órdenes que tiene*>>. *Me contestó que él se adelantaría a echar mano de la Base Aérea del Palomar*” (“Relato del teniente coronel [Álvaro] Alsogaray, sobre hechos referentes a la revolución del 6 de septiembre de 1930”. En: García Molina, F. y Mayo, C. (Comps.). *Archivo del general Uriburu...*, ob. cit., tomo 2, p. 150).

conoció los hechos se dirigió a El Palomar, asumió el mando, y procedió a organizar la defensa de la Base junto con el capitán Castex Lainfor. Para ello, se alistaron las aeronaves para operaciones de bombardeo aéreo y se ubicaron ametralladoras en sitios clave¹⁴.

La situación de incertidumbre y tensión que se vivió en El Palomar se extendió durante la noche, e incluso en la madrugada siguiente (según referencias de época, “*las tropas de Campo de Mayo [...] constituyeron la pesadilla de los aviadores militares*”^{*}). En ese contexto, se informó que la Aviación Militar debía estar lista para bombardear, en las primeras horas del 7 de septiembre, a las Escuelas de Infantería y de Artillería, si ambos institutos no se entregaban o plegaban al movimiento¹⁵.

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

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

A eso de las 18, el teniente general Urriburu entró a la Casa de Gobierno y se reunió con el vicepresidente doctor Martínez, quien todavía ejercía el cargo presidencial delegado por Yrigoyen. Como el doctor Martínez se negó reiteradamente a renunciar, Urriburu lo presionó con la amenaza de realizar un bombardeo aéreo sobre el Arsenal de Guerra y el Departamento de Policía. Finalmente, luego de unos minutos de reflexión, el doctor Martínez entró en razones, firmó su renuncia, y se retiró de la Casa de Gobierno. Poco después, antes de las 20, Hipólito Yrigoyen se dirigió a la ciudad de La Plata, y presentó su renuncia ante el jefe del Regimiento N° 7 de Infantería. A las 20.30, se rindió el Arsenal de Guerra.

En la noche del 6 y en las primeras horas del día siguiente, tropas del 4 de Infantería se plegaron al movimiento y se dirigieron a la Base de El Palomar para reforzar su defensa, aún cuando la revolución ya había triunfado. Ello quebró la obstinada ofensiva del coronel Avelino Álvarez, quien finalmente fue tomado prisionero en la madrugada (según fuentes periodísticas, el coronel Álvarez fue detenido por dos oficiales aviadores, y traído a Buenos Aires bajo la custodia del capitán Castex Lainfor¹⁶).

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

¹⁴ Sobre la defensa de la Base de El Palomar y la actuación del teniente coronel Zanni y del capitán Castex Lainfor, véase *La Razón*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos, ibid. También, *La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo...*, ob. cit., p. 50.

* *La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo...*, ob. cit., p. 50. Sin embargo, el capitán Castex Lainfor afirmó que “*por la noche hubo la falsa alarma, de que la Escuela de Infantería atacaría la Guarnición de El Palomar, cosa que no pasó de tal*” (“Resumen de la participación de la Base Aérea Militar de El Palomar en los sucesos de los días 6 al 8 de Septiembre 1930”. En: *Memoria Anual de la Base Aérea Militar El Palomar correspondiente al año 1930*, foja 71).

¹⁵ *La Razón*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos, ibid.

¹⁶ *La Razón*, 7 de septiembre de 1930. En: AGN. Presidencia de la Nación. Recortes periodísticos, ibid.

La Dirección General de Aeronáutica luego del 6 de septiembre

Una vez establecido el nuevo gobierno presidido por el teniente general Uriburu, se produjeron diferentes cambios en el personal de la aviación militar, que reflejaban la actitud de los oficiales respecto a los recientes sucesos. Veamos algunos ejemplos:

- *teniente coronel Ángel María Zuloaga: nuevo director general de Aeronáutica,
- *teniente coronel (R) Francisco S. Torres: interventor de la Dirección de Aeronáutica Civil,
- *coronel Jorge Bartolomé Crespo (ex director general de Aeronáutica): pasó a disponibilidad,
- *mayor Antonio Parodi (ex secretario de la Dirección General de Aeronáutica y profesor de la Escuela Militar de Aviación): pasó a la Dirección General de Personal del Ejército,
- *capitán Victoriano Martínez de Alegría (ex jefe interino del Grupo N° 1 de Observación): pasó a la Dirección General de Personal del Ejército,
- *capitán Segundo Figueroa (ex director interino de la Escuela Militar de Aviación): pasó a la Dirección General de Material del Ejército y poco después revistó en disponibilidad,
- *mayor Raúl Lavandeira y tenientes primeros Carlos Manni y Héctor Grisolia: fueron separados de sus cargos de profesores de la Escuela Militar de Aviación,
- *teniente Heraclio Ruival (observador militar y alumno de la Escuela Militar de Aviación): pasó al Regimiento N° 8 de Infantería Montada.

Conclusiones

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

Según el coronel Juan V. Orona, “*la suerte de la revolución no se decidió el 6 de septiembre en sangriento campo de batalla ni en las históricas aguas del Plata, sino en un poblado y verde triángulo geográfico [Colegio Militar-Campo de Mayo-El Palomar] al cabo de repetidos vuelos de aviones, inmenso tráfico de partes radiotelegráficos y no interrumpido desplazamiento de tropa*”¹⁷. Para el historiador estadounidense doctor Robert Potash, el éxito del movimiento “*debe atribuirse no a su fuerza material [...] sino a su influencia psicológica sobre el público en general y el resto de la organización militar, y a la parálisis de sus opositores*”¹⁸. Son igualmente interesantes las apreciaciones militares del

¹⁷ *La Revolución del 6 de Setiembre*, ob. cit., p. 71.

¹⁸ *El Ejército y la política en la Argentina (I). 1928-1945. De Yrigoyen a Perón*, pp. 71-72.

general de brigada Eduardo Fernández Valdez, quien, por ejemplo, destacó la importancia de aplicar los principios de iniciativa, sorpresa y rapidez en las operaciones, los cuales estuvieron presentes cuando se emplearon las aeronaves militares¹⁹.

Durante el desarrollo de las actividades aéreas, nuestros hombres del aire demostraron sus excelentes condiciones de pilotos, las cuales generaron la admiración de la población civil, y que, de alguna manera, contribuyeron a inclinar a la misma a manifestar su simpatía respecto al movimiento.

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

En otro plano, la revolución del 6 de septiembre de 1930 fue la primera vez en que la aviación militar argentina participó en un acontecimiento de política interna. Prácticamente la totalidad de sus efectivos acompañó aquella aventura revolucionaria, una experiencia que les permitió a los aviadores un contacto más cercano y una mayor conciencia respecto a la realidad política nacional y a los distintos problemas del país y de sus Fuerzas Armadas.

Empleo de medios aéreos en conflictos regionales de la época

Finalmente, queremos advertir que la participación de la aviación militar argentina en la revolución del 6 de septiembre de 1930 no fue un hecho aislado. Dicho acontecimiento se produjo en un contexto de creciente inestabilidad y convulsión que afectó a varios países de Sudamérica, en el que encontramos, como fenómenos comunes, quiebres políticos e institucionales internos, problemas económicos y sociales derivados de la crisis mundial, y conflictos interestatales. Varias de estas situaciones desembocaron en enfrentamientos de distinta magnitud en los que, muchas veces, las distintas partes involucradas recurrieron al empleo de medios aéreos (cuya utilidad militar había demostrado la Primera Guerra Mundial) para explotar todas sus posibilidades (exploración, reconocimiento, acción psicológica, propaganda, comunicaciones, enlace, abastecimiento y apoyo a las fuerzas terrestres y navales, bombardeo, combate aéreo); de esa manera, los aviones contribuyeron para alcanzar los objetivos y obtener la victoria.

En el Paraguay, durante la guerra civil de 1922-1923, tanto el gobierno como los militares revolucionarios utilizaron aviones y pilotos extranjeros contratados.

En los conflictos internos que sufrió el Brasil en 1922, 1924, 1930 y 1932, la aviación estuvo presente junto al gobierno y también del lado de los rebeldes, y cumplió numerosas misiones en escenarios diversos.

En septiembre de 1931, se produjo en Chile la sublevación de la escuadra. En esa ocasión, la recientemente creada Fuerza Aérea Nacional, que respondía al gobierno,

¹⁹ Bravo Tedín, M. "Dos revoluciones. Dos testimonios. Testimonio del general Manuel [sic] Fernández Valdez sobre la revolución de 1930". En: Revista *Todo es Historia*, N° 222, octubre de 1985, p. 59.

bombardeó a los buques amotinados, los cuales se defendieron con su armamento antiaéreo. Poco después, la Fuerza Aérea, liderada por el comodoro del aire Marmaduke Grove, tuvo una participación relevante en la instauración de la fugaz “República Socialista de Chile” (1932).

En la intrincada zona de la Amazonia, la disputa por el territorio de Leticia enfrentó entre 1932 y 1933 a Perú y Colombia, conflicto en el que igualmente la aviación fue empleada por ambos contendientes.

Durante la guerra del Chaco entre Bolivia y Paraguay (1932-1935) las aviaciones militares de los dos países desarrollaron una intensa actividad sobre un teatro de operaciones tan vasto como hostil.

El Uruguay fue amenazado, a principios de 1935, por un movimiento revolucionario. En ese incidente interno, el gobierno utilizó a la Aviación Militar en acciones de reconocimiento y bombardeo, que permitió la dispersión y derrota de los revoltosos.

Fuentes consultadas y bibliografía

Fuentes

Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina (Buenos Aires).

**Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica correspondiente al año 1929.*

**Memoria Anual de la Base Aérea Militar El Palomar correspondiente al año 1930.*

**Memoria Anual de la Base Aérea Militar Paraná correspondiente al año 1930.*

**Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación correspondiente al año 1930.*

Archivo General de la Nación (Buenos Aires).

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

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

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

“El 6 de Septiembre fue un día memorable para la Aviación Argentina. El triunfo de la revolución”. En: Revista *Aero*, año I, N° 9, septiembre-octubre de 1930.

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

GARCÍA MOLINA, Fernando y MAYO, Carlos (Comps.). *Archivo del general Uriburu: autoritarismo y ejército/2*. Biblioteca Política Argentina 162. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, 1986.

La revolución del 6 de septiembre de 1930. Su motivo. Sus hombres. Su gobierno. Apuntes para un capítulo de la historia nacional. Buenos Aires, 1931.

“Nuestra aviación militar no contó con suficiente estímulo”. En: *Revista Aero*, año I, N° 8, julio-agosto de 1930.

ROTTJER, Enrique I. “La revolución del 6 de septiembre desde el punto de vista militar”. En: *Revista Militar*, año XXX, N° 357, octubre de 1930. Buenos Aires, Círculo Militar.

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

Bibliografía

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

ARANDA DURANO, Oscar L. *El murciélago. La verdadera historia de un aviador. Brigadier general Don Antonio Parodi.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2004.

ARANDA DURANO, Oscar L. *Y la guerra contaminó los cielos.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2008.

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

DOMÍNGUEZ KOCH, Santos A. *Historia de la Fuerza Aérea Argentina*, tomo VII. *Promociones del Cuerpo de Comando 1912-2001.* Buenos Aires, Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina, 2002.

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

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

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

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

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

PICCIUOLO, José Luis. "Pensamiento militar argentino después de la 1.^a Guerra Mundial (1919-1939). Influencia alemana y francesa. El mariscal Colmar barón Von der Goltz". En: *Revista de la Escuela Superior de Guerra*, N° 513, abril-junio de 1994.

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

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

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