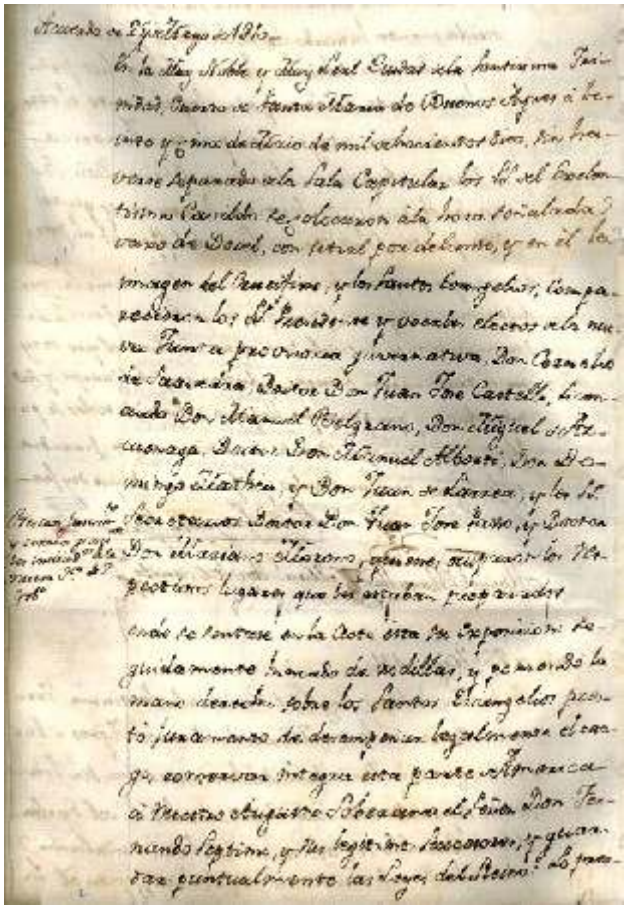
INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

PAMPERO

R E V I S T A VÍA CORREO ELECTRÓNICO - SECRETARIA H. C. D.

AÑO I **EDICION DEL BICENTENARIO DE LA PATRIA** **N º 6**



ACTA DEL NACIMIENTO DE LA PATRIA
25 DE MAYO DE 1810

EDITORIAL

LA PATRIA VIEJA REVIVE EN LA NACION JOVEN

Atrás quedaron los lejanos años de la Colonia, felices para unos, sufridos para muchos, pero heroicos para todos. Fue el origen de la Patria Azul y Blanca, fundada por la cruz y la espada y las ideas de la igualdad, la justicia y la libertad.

Allá, en el pasado, quedaron los sueños y luchas, iniciados en las jornadas de Mayo de 1810. Después un siglo de desencuentros, de corajes soberanos, de injusticias mayúsculas, pero también de inmigración, organización y trabajo, para hacer de nuestro país, en esos días, el modelo de progreso y civilización para la América del Sur.

A inicios del siglo XX, en una Argentina del Centenario, de salud pública y educación gratuita, el progreso de Europa llego con el desafío de la aeroestación. Luego con las maquinas aladas de los primeros aviadores de Francia, Italia y Alemania. Entonces fue novedad, deporte y coraje y la aparición de nuestros pioneros, cuyos nombres están escritos en el bronce del recuerdo y la admiración.

Los records, los raids, las alas rotas y caídas, la epopeya de los héroes del aire. Los intentos de los primeros correos y transportes aéreos. Después la producción nacional de aeronaves, el desarrollo, sobre tierras y aguas, de la aviación civil y militar argentina. Finalmente las aerolíneas del país, la creación de la Fuerza Aérea Argentina, la presencia activa de la aviación de la Armada, Ejército y Fuerzas de Seguridad. Asimismo, porque olvidarlo, la exploración de la frontera vertical con cohetes y vehículos de diseño nacional.
Pero todo esto no hubiese sido tan importante, si no hubiese existido la falange alegre y silenciosa, esforzada y vital de decenas de aeroclubes y cientos de pilotos civiles, junto a la presencia deportiva del vuelo sin motor, el paracaidismo y el aeromodelismo.

Así llegamos a lo que este año hemos festejado, el Segundo Centenario de la Patria, hoy una Nación Joven, de apenas 200 años. Con habitantes de todos las orígenes raciales y nacionales, que se transformaron en mas de cuarenta millones de argentinos. Una Patria-Nación que hoy, como en 1810 y 1910, busca esforzadamente su destino de felicidad y grandeza entre los pueblos del mundo.

Nosotros, *"los Newberianos",* en nuestro modesto accionar, nos hemos impuesto una misión: rescatar de los tiempos pasados las audacias, los heroísmos y los ejemplos de toda esa legión de mujeres y hombres, que dibujaron con su idealismo, pasión y sueños, las rutas del progreso en los cielos argentinos.
Por lo expresado, los miembros del Instituto, sienten que su misión también es importante, luchar contra el olvido histórico, para que el recuerdo vivo de tantos, sea herencia, orgullo y motivación para los muchos que emprenden, año tras año, el mismo camino alado.

Secretario Presidente

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

UNA HISTORIA QUE TIENE 35 AÑOS

El **Instituto Nacional Newberiano** fue creado en el ámbito de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación por Decreto 468/97 del 22 de mayo de 1997. Su carácter nacional fue la continuación de la *Asociación Civil* ***" Instituto Argentino de Historia Aeronáutica "***, un organismo privado fundado el 27 de mayo de 1975, con Personería Jurídica Nº C-6744 de la Inspección General de Justicia.
En reconocimiento a su fecunda trayectoria fue transformado en un órgano oficial nacional.

El Art. 3º del citado decreto fija como responsabilidad la organización de los actos oficiales de homenaje al Fundador de la Aeronáutica Argentina, ***Ingeniero Jorge Alejandro NEWBERY*** el día 27 de mayo de cada año, fecha de su nacimiento; el 1º de marzo, de su fallecimiento; y el 24 de noviembre, aniversario de su histórico primer doble cruce aéreo del Río de la Plata, acaecido en el año 1912.

El I. N. N. está conformado por un **CUERPO ACADEMICO** integrado por un total de cuarenta (40) Miembros de Número, que son elegidos por el Honorable Consejo Directivo y por los Miembros Fundadores, Vitalicios, de Número y Correspondientes en el país y en el extranjero. (Art, 6º). Existen, asimismo, de Honor y Eméritos.

El Instituto es dirigido, administrado y representado por un **HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO** compuesto por doce (12) miembros y por una **COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS** compuesta por dos (2) miembros; con mandato de cuatro (4) años, pudiendo ser reelegidos; y por un **CONSEJO ASESOR** integrado por los señores ex – titulares del *Instituto Argentino de Historia Aeronáutica* que han sido distinguidos como Presidentes Honorarios Vitalicios (Art. 7º).

El Presidente del I. N. N. es designado a propuesta de la Secretaria de Cultura por el Poder Ejecutivo Nacional, surgido de una terna proveniente de la elección que, por simple mayoría, realiza la **Asamblea Ordinaria** compuesta por la totalidad de los Miembros de Número en sus diversas categorías (Art. 8º).

El I. N. N. celebra su aniversario el 27 de mayo de cada año, fecha de fundación del *Instituto Argentino de Historia Aeronáutica* coincidiendo con el natalicio del Ingeniero J. A. Newbery (Art. 15º).

TAREAS ASIGNADAS POR EL PEN AL

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

1. Promover el conocimiento, la investigación, el estudio y la difusión de la Historia Aeronáutica y Espacial Argentina.
2. Difundir en el país y en el extranjero la vida, obra e ideario del Fundador de la Aeronáutica Argentina, Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, y demás hombres y mujeres que hicieron posible su desarrollo.
3. Contribuir a la formación y a la consolidación de la tradición y de la cultura aeronáutica y espacial, impulsando la realización de investigaciones históricas, sobre bases científicas y documentales, en forma integral, en sus diversas manifestaciones y en todos los campos de actuación aeronáutica.
4. Difundir la Historia Aeronáutica y Espacial a través de publicaciones y la organización de actos académicos, conferencias, ceremonias conmemorativas, congresos, exposiciones, cursos, etcétera, en centros de cultura y en establecimientos educacionales civiles y militares del país y del extranjero.
5. Vincular y apoyar la labor de los investigadores históricos aeronáuticos y espaciales del país y del extranjero.
6. Otorgar distinciones a benefactores y a calificados colaboradores del Instituto, y a personas de destacados conocimientos o actuación en historia aeronáutica y espacial, y premios, en los concursos específicos que organice.
7. Promover la formación de museos, archivos y registros documentales, bibliográficos, iconográficos, numismáticos, filatélicos, etcétera, referidos a la historia aeronáutica y espacial.
8. Propiciar la erección de monumentos que perpetúen la memoria de figuras destacadas de la Aviación Nacional, en todo el territorio nacional y en el extranjero.
9. Colaborar con las autoridades nacionales, provinciales y municipales e instituciones oficiales y privadas, en temas de su competencia respecto fidelidad histórica de los hechos.

CATEGORÍA DE MIEMBROS

Miembros de Número Fundadores Ex Instituto Argentino de Historia Aeronáutica. Los ex presidentes en condición de Presidentes Honorarios constituyen el **Consejo Asesor**

Miembros de Número 40 integrantes, nombrados por el **Honorable Consejo Directivo.** Constituyen el **Cuerpo Académico** y en Asamblea General Ordinaria eligen cada cuatro años el Honorable Consejo Directivo y la **Comisión Revisora de Cuentas.** Al **Presidente** del INN lo designa por Decreto el P. E. N.

Miembros de Número Vitalicios (mayores de 70 años).

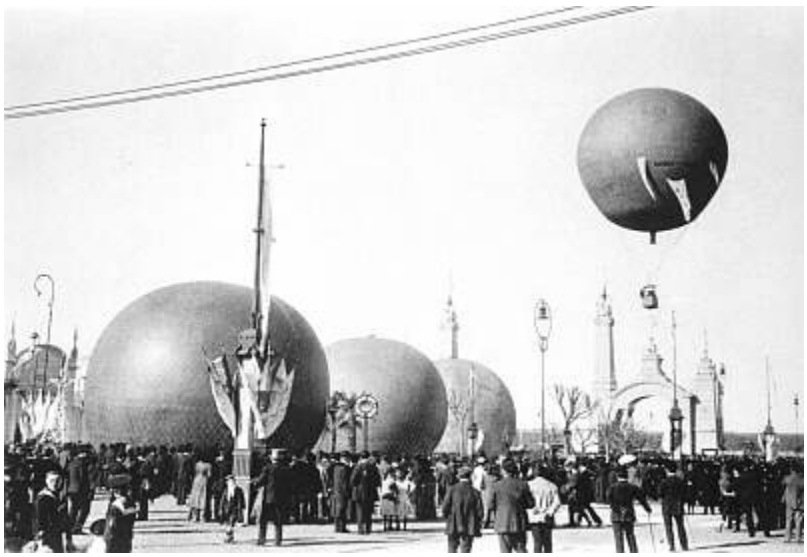
Miembros de Número Correspondientes en el país (domicilio en provincias)

Miembros de Número Correspondientes en el extranjero (residencia en el exterior).

Miembros Honorarios - por méritos destacados -

Miembros Honorarios **-** por Cargo Institucional, mientras dure su mandato -

Miembros Eméritos - por servicios o personalidad destacada –



Carrera de globos – Buenos Aires 1910

PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARÍA DE CULTURA

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Decreto P. E. N 468/1997 - B. O. 28655 - 27/05/97

HONORABLE CONSEJO DIRECTIVO

Mandato desde el 14 de julio de 2010 hasta el 13 de julio de 2014

Presidente: **Salvador Roberto MARTINEZ**
Decreto P. E. N. Nº 815 del 10 / 06 / 2010 - Boletín Oficial Nº 31.923

Vicepresidente Primero : **Aldo Jorge BERARDI**
Vicepresidente Segundo : **Algerio Pedro NONIS**

Secretario : **Roberto Jorge MARTINEZ**
Pro secretario : **Eugenio Francisco LIMONGI**

Tesorero : **Luis Jorge RODRIGUEZ**
Pro tesorero : **Mario Alberto BATTAGION**

Vocal Primero : **José Antonio ALVAREZ**
Vocal Segundo : **Santiago CHERVO**
Vocal Tercero : **Juan CERRUTTI**

Vocal Suplente Primero : **Juan José MEMBRANA**
Vocal Suplente Segundo : **Walter Néstor TRAVAGLINI**

COMISIÓN REVISORA DE CUENTAS

Revisor de Cuentas **Daniel Alberto PAREDI**

Revisor de Cuentas **Rafael CORNEJO SOLÁ**

CONSEJO ASESOR

M. N. Presidente Vitalicio Honorario **Oscar FERNÁNDEZ BRITAL**

Miembro de Número Emérito Vitalicio **Raquel Esther ZULOAGA**

SUBCOMISIÓN DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS AERONÁUTICAS Y ESPACIALES

Director Coordinador **Eloy MARTIN**

El Honorable Consejo Directivo ha creado una Subcomisión, que tendrá como función el desarrollo y la coordinación de investigaciones, estudios y archivo documental de interés, para el cumplimiento de las funciones por las cuales fue creado el I. N. N.

Tareas a realizar

1. Asesorar a la HCD y proponer acciones en temas vinculados con su área específica.
2. Propender al desarrollo y afianzamiento de la investigación científica como metodología y principio rector del INN.
3. Colaborar con investigadores en temas inherentes con la metodología de la investigación científica.
4. Por pedido del HCD del INN colaborar y/o asesorar a organismos, instituciones e investigadores externos al INN.
5. Reunir, identificar y clasificar material de carácter histórico recibido por el INN.
6. Establecer y afianzar vínculos con archivos documentales nacionales y extranjeros.
7. Promover el intercambio académico de información documental con organismos e instituciones nacionales y/o extranjeras.
8. Colaborar en la elaboración de documentos y/o publicaciones de carácter histórico promovidos por el INN.
9. A requerimiento de la HCD representar al INN en actividades específicas de su área.

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
Avda. Leandro N. Alem 719 1º piso
(1001) Ciudad Autónoma de Buenos Aires Teléfono / Fax 5166 – 0714 / 0942
newberiano @ yahoo.com.

Boletin 2010

FEDERACION IBEROAMERICANA DE

ESTUDIOS HISTÓRICOS AERONÁUTICOS Y ESPACIALES

PROYECTADA EN BUENOS AIRES EN 1995
FUNDADA EN SANTIAGO DE CHILE EL 2 DE JULIO DE 1996

Presidencia Pro Tempore
INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERU
PRESIDENTE
Tte. Gral. FAP José Zlatar Stambuk

Secretaria Permanente
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
PRESIDENTE
Cte. My. GNA. Prof. Lic. Salvador Roberto Martínez

INSTITUTOS / ACADEMIAS / ASOCIACIONES / MIEMBROS

ARGENTINA - INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
INSTITUTO DE HISTORIA AERONAUTICA Y ESPACIAL EDUARDO OLIVERO
ACADEMIA SANTOS DUMONT DE ARGENTINA

BOLIVIA - INSTITUTO BOLIVIANO DE HISTORIA AERONÁUTICA

BRASIL - INSTITUTO HISTÓRICO CULTURAL DA AERONÁUTICA

CHILE - INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

COLOMBIA - ACADEMIA COLOMBIANA DE HISTORIA AEREA

ECUADOR -DIRECCIÓN DE HISTORIA DE LA FUERZA AEREA ECUATORIANA

ESPAÑA - SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS

HONDURAS - FUNDACIÓN MUSEO DEL AIRE DE HONDURAS

MEXICO - ASOCIACIÓN MEXICANA DE CULTURA E HISTORIA AERONÁUTICAS

PANAMA - ACADEMIA DE LA HISTORIA DE LA AVIACIÓN PANAMEÑA

PARAGUAY - INSTITUTO PARAGUAYO DE HISTORIA AERONÁUTICA "SILVIO PETTIROSSI"

PERU - INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS AEROESPACIALES DEL PERU

PORTUGAL - COMISSAO HISTORICO – CULTURAL DA FORCA AEREA PORTUGUESA

URUGUAY - ACADEMIA DE HISTORIA AERONÁUTICA DEL URUGUAY

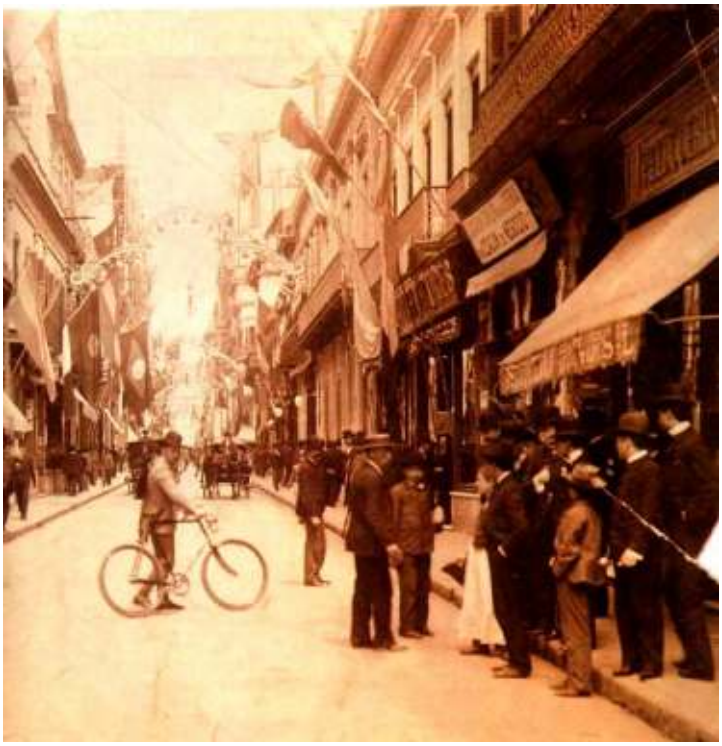
REPUBLICA DOMINICANA - DIVISIÓN DE OPERACIONES DE LA FUERZA AEREA

VENEZUELA - DIVISION DE ACERVO HISTÓRICO AVIACIÓN MILITAR VENEZOLANA

JORGE ALEJANDRO NEWBERY

El texto del presente artículo ha sido tomado del sitio www.revisionistas.com.ar

Jorge Alejandro Newbery nació en Buenos Aires, el 27 de mayo de 1875. Fue el segundo descendiente del matrimonio formado por Ralph Newbery y Dolores Malagarie, celebrado el 26 de julio de 1873, tres años después del arribo a nuestro país de aquel joven dentista más apasionado por la aventura que por la profesión. Pues un constante afán por los riesgos llevó a Ralph Newbery a luchar por la abolición de la esclavitud, enrolándose muy joven en el ejército de Grant –apenas contaba dieciséis años- para recibir al cabo de su actuación junto a los federados, una condecoración premiando su valor. Ese coraje fue tal vez la herencia más preciada que los Newbery recibieron de su progenitor en especial Jorge y Eduardo, dominadores netos sobre el resto de sus hermanos.



CALLE FLORIDA INICIOS DEL SIGLO XX

Jorge Newbery nació en la primitiva casa paterna, que estaba ubicada en el 251 de la actual calle Florida; un par de años más tarde la familia se trasladó a una vieja casona en la calle Libertad, entre Charcas y Santa Fe (lugar donde nació Eduardo, en 1878). En esa casa inició Jorge su primera aventura, decididamente alentado por la opinión favorable de su padre: pese a las prevenciones maternas, el pequeño viajó a Nueva York para visitar a sus abuelos, cuando apenas contaba… ¡ocho años!

A su regreso curso estudios primarios en el Colegio San Andrés y a los dieciséis años se recibió de Bachiller en el Colegio Nacional. Ese mismo año, su padre decide el traslado de la familia a una finca del barrio de Belgrano (hoy calles Moldes y Blanco Encalada) ubicada sobre una esquina que fue demolida en la década del 50.

Luego de obtener su título secundario, Jorge Newbery marcó una marcada inclinación hacia la mecánica, razón por la cual viajó nuevamente a los Estados Unidos con el propósito de cursar estudios superiores en la Universidad de Cornell, donde permaneció dos años. Luego, atraído por las últimas invenciones eléctricas, pasó al Drexel Institute, de Filadelfia, teniendo entre sus profesores a Tomás Alva Edison.

Después de cinco años en Estados Unidos, Newbery vuelve a su país con el flamante título de Ingeniero Electricista. Recién acaba de cumplir 21 años, cuando se lo nombra jefe en la Compañía Luz y Tracción del Río de la Plata. Dos años después ingresa a la armada y al poco tiempo es asimilado al cargo Subinspector Electricista, actuación en la Marina es tan destacada, como poco conocida. En esa época viajó a Europa, con el encargo de adquirir equipos destinados a los buques de guerra de la época y a las unidades de defensa de nuestras costas. Eximio nadador, a poco se convierte en profesor de natación de la Escuela Naval.

NEWBERY OFICIAL DE LA ARMADA

En el año 1900 Adolfo Bullrich, a la sazón Intendente Municipal, con el previo consentimiento de la Armada Nacional que le otorga la baja, lo nombra Director General de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, cargo que ocupó hasta su muerte.

Newbery fue dueño de una personalidad muy definida. Tal vez la herencia paterna, en ese aspecto, haya recaído sobre él como sobre ninguno de sus hermanos:

- Jorge era observador, calculador, matemático… Todo lo hacía mediante el cálculo previo de las posibilidades – memoraba tiempo atrás el capitán Alfredo Maranesi, cuñado de Eduardo, quien distinguía a ambos con esta sentencia:

- Eduardo era todo lo contrario. Se lanzaba a la aventura sin meditarlo.

De buen físico, simpático y arrogante, Jorge Newbery fue definido por sus contemporáneos como “un hombre alegre, decidido y formal”. Algunas historias pretenden

exagerar su figura, haciéndolo aparecer como un “playboy” de la época. Jorge Newbery, al igual que muchos personajes famosos de cualquier época, debe haber protagonizado apenas la mitad de las historias que se le atribuyen.

La marcada inclinación hacia todos los deportes, le mereció el calificativo de “poeta de la energía”. Y tal aseveración se impone al considerar que, independientemente de su definida pasión por la altura, Newbery fue vencedor en los concursos boxísticos organizados por los clubes Athletic y Sherman Gymnasium de Londres en 1899 y años más tarde vencedor de otros asaltos que se organizaron en el Jockey Club y en el Club de Gimnasia y Esgrima. En este último, obtuvo el primer premio en el torneo sudamericano de florete de 1901 y en 1907 superó a Berger, campeón francés de espada, en una prueba realizada en el Jockey.

INGENIERO ELECTRICISTA, DEPORTISTA, FUNCIONARIO, AVIADOR

Apasionado por el remo, acompañó a Juan Mouras en una prueba de “clinkers” de dos remos largos, contra los hermanos Müller, estableciendo poco tiempo después el record de velocidad, en un bote de cuatro remos largos, acompañado por Lanusse, Van Praet, y Varas. En lucha grecorromana también se destacó y el 9 de octubre de 1903, en Gimnasia y Esgrima, venció al profesional Zavattaro. Tres años más tarde –en 1906- ganó la regata organizada por el Tigre Sailing Club, con el cúter Sprapper. El automovilismo no estuvo ausente entre sus preferencias deportivas y en un Brasier de 120 HP, desafió a Ignacio del Carril, superándolo a una velocidad de más de 133 kilómetros por hora.

EL INICIO ANCHRENA Y NEWBERY EN EL “PAMPERO”

El 25 de diciembre de 1907, Jorge Newbery y Aarón de Anchorena partieron del “gasómetro de los ingleses” a bordo del “Pampero”, un globo de seda de 1.200 m3 que este último acababa de traer de Francia. Estas experiencias aerostáticas que fueron acompañadas por el éxito y por el entusiasmo de sus cultores, hizo que en los primeros días del año siguiente se fundara el “Aero Club Argentino”. Esta institución se constituyó desde entonces en la vanguardia de la aeronáutica civil argentina y como señalara en una oportunidad el brigadier general Angel María Zuloaga, *“fue el seno fecundo que dio vida a la aviación de las fuerzas armadas”.*

El éxito de los primeros vuelos alentó a Eduardo Newbery a acometer la empresa de realizar un raid en globo para llegar más allá de la Pampa y así se inició la aventura del “Pampero”, que partió de los terrenos de Tornquist (Hoy Luis María Campos y Maure) el 17 de octubre de 1908 y del cual nunca más se tuvieron noticias. Un mes más tarde

Newbery le envía una carta a su amigo Aarón de Anchorena en la cual, luego de exponerle su teoría respecto a las causas del accidente de su hermano, le manifiesta su decisión de renunciar al Aero Club Argentino, cuya presidencia ejercía por entonces, y le comunica su inminente boda con Sara Escalante, una hermosa muchacha perteneciente a una antigua y prestigiosa familia tucumana, hija del ministro de agricultura Wenceslao Escalante y Javiera Reto.

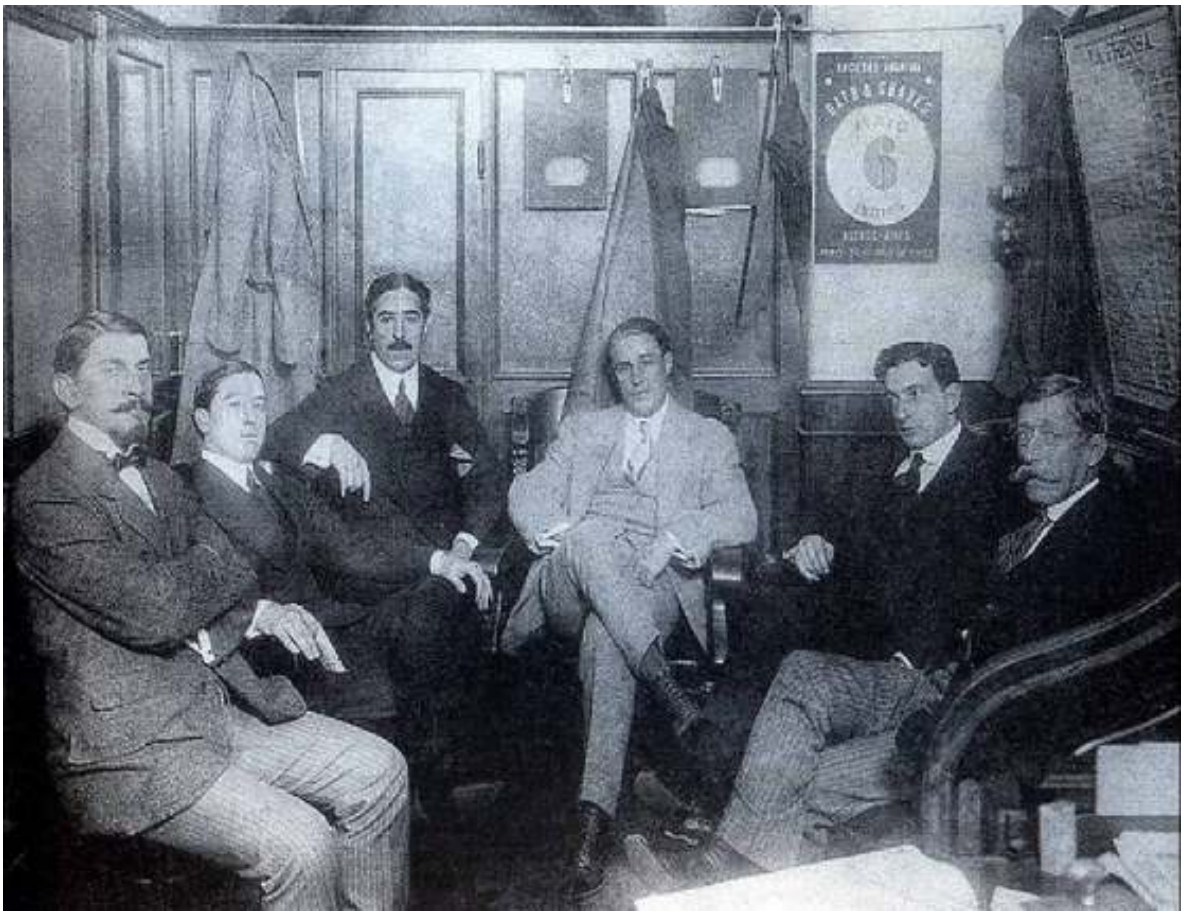
Gracias a la energía de su carácter fue posible mantener el entusiasmo de los deportistas de la época y a tres meses de la desaparición del "Pampero", el 24 de enero de 1909, Newbery partió de "Los Ombúes" a bordo del globo "Patriota", de 1.200 m3, adquirido en París por el ingeniero Horacio Anasagasti y donado por éste al Aero Club. Con ese globo llegó a Marcos Paz, en la provincia de Buenos Aires y meses después entrevistó al doctor Alfredo Lorenzo Palacios (1880-1965): *"Nadie quiere oír hablar de globos, doctor, desde la desaparición de mi hermano"* –le dijo al cabo de una prolongada entrevista-"*Si usted sube, se hará un movimiento favorable. Se borrará la impresión dramática de los actuales momentos. Necesito un hombre como usted"* – fueron en síntesis sus palabras.

Por aquellos días, el doctor Palacios iniciaba como diputado su campaña socialista. Se entendieron y éste logró su objetivo. En un día nublado, ambos se encontraron en la barquilla del "Patriota", junto a Lisandro Billinghurst:

"Yo sabía lo que era una nube" –refería tiempo después el doctor Palacios-" *pero nunca la había tocado. Y cuando nos hallamos a pleno sol y la sombra del globo resbalando sobre las nubes, asistí a un maravilloso espectáculo que jamás viera ni imaginara. Todo envuelto en silencio, un silencio poético, suave, un silencio de nubes serenas. Llegamos a los tres mil metros, iniciamos el descenso y bajamos en la estancia de la familia Correa. Algunos campesinos, alarmados, creyeron en el retorno del "Pampero. Nuestro descenso se produjo cuando la familia Correa se disponía a tomar el té. Se nos invitó y fuimos realmente, unos invitados caídos del cielo".*

Luego de realizar otros vuelos en el "Patriota" y en el "Huracán" que no hacen más que acrecentar en sus detractores la idea de llamarle "el loco de los globos", Jorge Newbery acarició la idea de realizar algo que conmoviese el sentir nacional y estimulara a su vez a la juventud a volcarse a la aventura de volar. Para ello fue necesario preparar, tras muchos meses de estudio, una excursión de largo aliento. De allí que se dedica a equipar pacientemente al "Huracán" y luego de experimentar la frustración de varias jornadas, en que los vientos no son favorables a la ascensión planeada, el 27 de diciembre de 1909 se embarca, llevando como únicos compañeros de esta nueva aventura varios aparatos de precisión. En la barquilla del "Huracán", solamente está él; abajo, suena el río en la espesa negrura de la noche… Tiempo después, el mismo Newbery contaba su experiencia:

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



NEWBERY PRESIDE UNA DE LAS REUNIONES DEL AEROCLUB ARGENTINO

Luego de un rato, la aparición del faro de la isla de Martín García le devolvió la calma y al cabo de las horas se encontró muy cerca de la ciudad de Río Negro, en el Uruguay. Su libreta de apuntes registra entonces una secreta confesión dirigida a su hermano: *"Eduardo, ¿dónde estás? ¿En qué capa de nubes te escondes, en qué lugar de este cielo inmenso te has perdido, en qué galaxia has puesto tus pies, tu coraje, tu sonrisa de niño?"* (R. Larra – El Conquistador del Espacio – Año 1960.

El globo sigue ascendiendo, sobrepasando los tres mil metros y un fuerte viento lo impulsa a más de cien kilómetros por hora. El termómetro marca tres grados bajo cero. Calcula que a sus pies está Bagé, pegada a la frontera con Brasil, lo que significa que ha atravesado el Uruguay. Casi lleva trece horas de vuelo cuando se decide a concluir la excursión. Y baja en un parque, entre la algazara de quienes se acercan a recibirlo. Hay abrazos y vítores para la Argentina y para el Brasil. La noticia trasciende y llega a Buenos Aires: *"Jorge Newbery ha batido el record de tiempo y distancia en Sudamérica volando, durante trece horas, 550 kilómetros".*

A su regreso a la Argentina, el Aero Club Argentino le entrega una medalla y un diploma: la hazaña lo ubica en el cuarto lugar del mundo, en tiempo de suspensión y en la sexta ubicación, respecto a la distancia recorrida. Jorge Newbery suma así un nuevo lauro a su vida deportiva.

El 8 de enero de 1911 vuelve a superar el record de distancia, recorriendo 660 Km., y el de altura, a la vez, elevándose a 3.400 metros. Ambas hazañas las realiza a bordo del "Eduardo Newbery", un globo construido en Francia y adquirido por el Aero Club Argentino. La distancia recorrida entonces fue la de Belgrano a Maciá, en la provincia de Entre Ríos, acompañado por Frank Lavalle Cobo. Meses más tarde, en setiembre, le ofrece al Ministerio de Guerra intervenir en las maniobras militares de Campo de Mayo, para lo cual utiliza el "Patriota". El feliz término de la ascensión merece la felicitación del teniente coronel Agustín P. Justo, director por entonces de la Escuela de Tiro de Campo de Mayo y del ministro de Guerra, general Gregorio Vélez.

Hasta que finalmente y sin proponérselo, bate el record de altura a bordo del "Buenos Aires", alcanzando los 5.100 metros el 5 de noviembre de 1912, acompañado por el teniente primero Raúl E. Goubat y por el teniente de navío Melchor Z. Escola.

A este hombre de coraje que fue Jorge Newbery, a quien se liga invariablemente con el deporte, la aviación civil o militar, no puede divorciárselo de sus actitudes públicas e ideológicas, que lo llevaron a destacarse en su momento como un ciudadano útil y un funcionario eficiente. Director del Servicio de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, su nombre se asoció a las discrepancias de principios del siglo XX, cuando en el ámbito de la Capital surgió la idea de municipalizar los servicios de alumbrado con total prescindencia de la Compañía Primitiva de Gas, empresa extranjera que usufructuaba de la concesión. Su trabajo de entonces "Consideraciones generales sobre la municipalización del servicio de alumbrado", fue publicado en los Anales de la Sociedad Científica Argentina luego de su viaje a Estados Unidos, donde participó del Congreso Internacional de Electricidad, realizado en San Luis, en el que fue designado vicepresidente de la Sección Transmisión de Fuerza y Luz.

En aquel trabajo, Newbery se mostró contrario a las concesiones liberales de los servicios públicos, sosteniendo que *"la delegación del derecho de explotar los servicios que incumben a una ciudad, a empresas particulares, es decir, a agrupaciones parciales que lanzan su capital reunido en busca de intereses, debe ser siempre objeto del más profundo estudio por parte de quien las otorga, si no se quiere contravenir a las obligaciones que impone la administración de los bienes comunales".*

Durante el tiempo que estuvo a cargo de la Dirección de los Servicios de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Jorge Newbery realizó otros trabajos tendientes a mejorar los servicios afines a su especialidad. Así realizó un estudio titulado "Locomoción y tráfico en la ciudad de Nueva York", en los que publicó conclusiones que podían ser aprovechadas en Buenos Aires. También publicó un trabajo breve, llamado "Sistema telefónico de Nueva York", donde quedó expresado que "el desarrollo del teléfono, como el del tráfico o sea del sistema del transporte o traslación, son un importante factor de crecimiento". Tiempo después, en los Anales de la Sociedad Científica Argentina publica un estudio sobre la fabricación de la lamparilla eléctrica, que titula "La lamparilla eléctrica incandescente llamada zirconium y otras a filamentos metálicos".

LA PLAZA DE MAYO ILUMINADA PARA EL PRIMER CENTENARIO

A su afán investigador se debe también un trabajo de casi trescientas páginas, titulado “El Petróleo”, donde se trata la historia, orígenes, geología, química, exploración, explotación, comercio, monopolio y legislación del “oro negro”, inspirado tras la feliz aparición del 13 de diciembre de 1907, en Comodoro Rivadavia. El trabajo en cuestión fue realizado con la colaboración de Justino C. Thierry, profesor de química del Colegio Militar de la Nación y jefe del laboratorio de la Dirección General de Alumbrado de la Municipalidad porteña, y fue presentado como un aporte importante a las deliberaciones del Congreso Científico Internacional Americano, celebrado en Buenos Aires en 1910.

El número de ascensiones en globo, que superó las treinta en los últimos tres años, no logró satisfacer las constantes ansias de aventuras que dominaron la existencia de Jorge Newbery. El cruce del Río de la Plata, del territorio uruguayo, el alcance del suelo brasileño y las marcas de distancia y altura, conseguidas en las últimas ascensiones, solamente le servían de estímulo para alentar una empresa de mayor envergadura: el cruce de la cordillera.

La posibilidad de que tal cometido pudiese ser alcanzado por los chilenos dominaba a Newbery a tal punto, que terminaba por convertirse en obsesión. En febrero de 1911 viaja a Chile y desde allí estudia la posibilidad de cruzar los Andes desde Santiago hacia aquí, considerando que los vientos que deberían regular las maniobras de su globo serían más favorables en ese sentido, que en el trazado desde Mendoza hacia Chile. Luego de realizar un prolijo análisis regresó a Buenos Aires decidiendo abandonar la empresa que sólo años más tarde, en 1916, habrían de llevar a cabo Bradley y Zuloaga.

Ante el abandono de su idea, nadie pudo pensar otra cosa distinta a la realidad. Y esa realidad lo mostró a Newbery dispuesto a exhibir su condición de piloto aviador que había obtenido en mayo de 1910 con un monoplano Blériot Auzan 35 HP, en el cual cumplió con la vuelta de pista reglamentaria en el Aeródromo de Villa Lugano. Su diploma llevó el número 8 en la lista de aviadores argentinos de la Federación Aeronáutica Internacional.

Apoderado por esta nueva pasión, recibe, tiempo más tarde, en su condición de presidente del Aero Club, a todos los pilotos extranjeros que arriban a nuestro país, estimulando así la actividad aérea. El impulso de dicha actividad, que destaca su nombre, como el de Fels, Castaibert y Mascías, entre otros, induce al Poder Ejecutivo Nacional a suscribir un decreto el 10 de agosto de 1912 (1) por el cual se crea la Escuela de Aviación Militar. La dirección técnica de dicha escuela es confiada a Jorge Newbery, y a los tenientes coroneles M. J. López y Enrique Mosconi.
Empero, la idea de adquirir una flotilla de aviones para alimentar el deseo de aquellos primeros aviadores argentinos, encontró una lacónica respuesta: no hay dinero oficial para ello. Surge entonces la iniciativa del mayor Arturo P. Luisoni. Y Jorge Newbery la sostiene. Debe apelarse al pueblo, mediante una suscripción popular. Se constituye la Comisión Central Recolectora de Fondos para la Flotilla Aero Militar Argentina, de la que es vicepresidente. Un millón y medio de postales alegóricas son puestas en venta y cuando se busca el concurso de los militares, el colaborador más activo es el teniente coronel Enrique Mosconi, que años más tarde dirigiera Yacimientos Petrolíferos Fiscales.

La gestión se concreta favorablemente también con el apoyo de empresas privadas. El 25 de mayo de 1913 el público que se congrega en el desfile patrio en el Hipódromo Argentino asiste al paso de la primera escuadrilla militar que surca el cielo de la Capital. Al frente de esos cuatro aviones, dirigiendo el vuelo, iba la máquina conducida por Jorge Newbery. El vuelo inicial estaba previsto para seis máquinas, pero a último momento debieron desistir los tenientes Brihuega, Zanni, Biedma, Jiménez Kramer y Teodoro Fels. Los cuatro monoplanos fueron conducidos por los tenientes Goubat y Agneta, y por los ingenieros Newbery y Mascías, a quien acompañaba Jiménez Lastra.
En tanto Jorge Newbery no abandona su acariciada esperanza de atravesar la cordillera y a título de ensayo con el "Centenario", un Blériot Gnome de 50 HP, cruza el Río de la Plata y aterriza en Colonia, concurre al cumpleaños de Anchorena..
El conscripto Fels sale de El Palomar, sin permiso de las autoridades y llega a Montevideo, batiendo el record mundial de vuelo sobre agua. La audacia de Fels le vale el arresto que le impone el teniente coronel Mosconi por volar sin permiso, más, el mismo militar le concede al día siguiente las jinetas de cabo, que premian su hazaña sin precedentes.
A bordo de un Blériot Newbery alcanza en vuelo una altura de 2.400 metros. Apoyándose en la marca, adquiere en Francia un Morane Saulnier, con motor Gnome, de 80 caballos de fuerza, con el que se dispone a superar la marca de Sudamérica. Sus 37 años lo muestran en plenitud mental y física, que lo decide a viajar a Mendoza. Previamente a su partida hacia la provincia cuyana sufre un accidente automovilístico en la Avda. Alvear y se fractura un brazo. Apenas recuperado, bate la marca sudamericana alcanzando la altura de 4.075 metros y unos días después eleva esa marca a 4.178 metros. Sin embargo su satisfacción no es total. Para superar la cordillera, en vuelo, debe sobrepasar los cinco mil metros, altura que espera lograr antes del mes de marzo, dado que según sus estudios meteorológicos es el más favorable para el cruce. Aún restan seis meses para la gran empresa.

Tiempo antes de intentar el cruce de los Andes, Jorge Newbery decidió viajar a Europa con el propósito de divulgar todo lo hecho en nuestro país en materia de vuelos. Su condición de presidente del Aero Club Argentino avala sus exposiciones y sus extraordinarias condiciones son puestas a prueba cuando participa del raid Reims-París, integrando una flotilla con Garrós, Legagneaux y Morane. Asimismo, visita el aeródromo de Hendon, en Inglaterra; el de Johanistal, en Alemania y varios de Francia.

Gana amigos y distinciones en su itinerario europeo. España le confiere la cruz del mérito militar, mientras que el Aero Club de Francia solicita para él los cordones de la Legión de Honor.

El 14 de enero de 1914, Newbery arriba al puerto de Buenos Aires a bordo del Lutetia, enterándose de inmediato que el chileno Clodomiro Figueroa ha desistido de intentar el cruce de la cordillera, lo que lo impulsa más que nunca a acometer la empresa. Llega con él, Paul Gailly, un mecánico francés a quien le encomienda la tarea de adaptar a su Morane un motor Le Rhone.

Finalmente el 10 de febrero, a las cinco de la mañana, el aparato parte desde las pistas de El Palomar, llevando a su bordo al intrépido piloto. Deja atrás Hurlingham, luego Morón y en media hora es un punto perdido en el espacio. Allá arriba está el héroe, enfundado en su saco de cuero forrado, notando una aceleración impropia en los latidos de su corazón, percibiendo un intenso dolor de cabeza y sobre todo, experimentando una desagradable sensación de frío. Un frío muy intenso que termina por agarrotarle los dedos. Y que apenas le deja ver, en el barógrafo, que ha alcanzado los cinco mil quinientos metros de altura. Piensa que puede ascender más aún y no se entrega. En su íntima reflexión sabe que la altura de la Cordillera ya ha sido superada, pero intenta algo más de su máquina. Y ésta responde, hasta llegar a ¡6.225 metros! Al tocar tierra, todos lo abrazan y lo rodean. Y aunque su marca no es homologada por la comisión internacional, dado que la reglamentación impone la necesidad de superar por lo menos en ciento cincuenta metros el récord mundial –Legagneaux poseía una cifra inferior en setenta y cinco metros- el reconocimiento moral de todos se manifiesta elocuentemente. Ya la cima de los Andes, está más cerca de sus aspiraciones. El día está próximo; la gloria, más cercana…

El domingo 1º de marzo de 1914, a las siete de la tarde, en el Club de Gimnasia y Esgrima se recibió un llamado telefónico informando que en un potrero de la finca del señor Luis Ruiz de la Paña, situado en el límite de esa capital con el departamento Las Heras, había caído un aeroplano tripulado por dos personas, una de las cuales había muerto y la otra estaba gravísima:

El Carnaval porteño se vio interrumpido de improviso. La noticia procedente de Mendoza fue ampliada con la celeridad que imponen las grandes tragedias: *"En un accidente de aviación ocurrido en Mendoza, murió el ingeniero Jorge Newbery. Su acompañante, Benjamín Jiménez Lastra presenta heridas de carácter reservado que obligaron a su inmediata internación".*

¿Qué había pasado? ¿Cuál fue la razón de la muerte de Newbery?

El 22 de febrero, Jorge Newbery había viajado a Mendoza en compañía de Tito Jiménez Lastra, siendo recibidos en la provincia cuyana por su amigo Teodoro Fels, que se hallaba

realizando exhibiciones con su aeroplano. Requerido por los periodistas locales manifestó que utilizaría en la empresa un aparato Morane Saulnier de 80 HP que habría de traer desde Buenos Aires, razón por la cual volvería a la Capital en un par de días.

Luego de ultimar algunos detalles, en la noche del sábado 28 Jorge asistió a una velada en el Teatro Nuevo, donde fue objeto de calurosa ovación. Su decisión era tomar el tren nocturno del día siguiente, por lo que telegrafió a su hermano Ernesto para que procurase algunos elementos para el avión, con el cual pensaba regresar a Mendoza el martes por la tarde. Al día siguiente, asiste con Teodoro Fels y Jiménez Lastra a un almuerzo que el gobernador Rufino Ortega les ofrece en su finca. Al regreso del mismo, donde ha disipado la incredulidad del anfitrión por los riesgos de la empresa, se encuentran con unas familias amigas en el vestíbulo del hotel.

En su trabajo, el biógrafo Raúl Larra ha descrito un diálogo mantenido por Fels, Jiménez Lastra y el mismo Newbery, ante la requisitoria femenina por ver volar a este último. Jiménez Lastra trató de disuadir a las jóvenes, sosteniendo que el aparato no estaba en Mendoza; Fels hace lo propio, recordando que el suyo debe haber sido desarmado, mas, la fatalidad quiere que ante una breve como rápida comunicación, se sepa que el mecánico Bordone no lo ha hecho aún. Entonces Jorge ordena que el técnico vaya con la máquina hacia Los Tamarindos, e invita a Jiménez Lastra para que lo acompañe. Fels le advierte que el día anterior un ala de su Morane " tiraba un poco" Newbery le asegura que lo ha de comprobar. Una de las niñas le entrega una medalla de la Virgen de Lourdes y al guardarla, Newbery repara que no tiene consigo el retrato de su madre. Será la primera vez que volará sin él.

SERA EL ÜLTIMO VUELO, ASI LO IMAGINO EL AUTOR DE ESTA ILUSTRACION

Todo esta listo. Son casi las seis y media de la tarde; se inicia el ascenso. El monoplano cabretea hacia la izquierda. Newbery trata de enderezarlo y cobra un poco más de altura. Ordena a su acompañante que se agarre bien y el Morane no le responde. Quiere mantenerlo, mas, la máquina sigue perdiendo altura. Hasta que da en tierra, tremenda… fatalmente. Son las seis y cuarenta y cinco…

El domingo 1º de marzo de 1914, a las siete de la tarde, un aviso telefónico recibido en el Club de Gimnasia y Esgrima de Mendoza comunicó la muerte del ingeniero Jorge Alejandro Newbery, en un accidente de aviación. Entre sus efectos, una cigarrera de oro, una fosforera, un relicario… y una medalla de la Virgen de Lourdes.

Los primeros en llegar al sitio del accidente fueron el ingeniero Banacci y Teodoro Fels, quienes se dieron de inmediato a la tarea de extraer los cuerpos del aparato destrozado. En tanto Newbery yacía sobre el asiento, reclinado sobre la derecha, Jiménez Lastra sufría dolores intensos a causa de la fractura de un brazo y la luxación de una muñeca. Ambos fueron trasladados a la Asistencia Pública local, donde los doctores Ruiz, Day y Funes, entre otros, atendieron al herido y dispusieron lo necesario para embalsamar el cadáver de Jorge Newbery. Los doctores Jorge Aubone y Carlos Segura Walrond procedieron a embalsamar el cuerpo, informando que la muerte se produjo instantáneamente.

LOS RESTOS DE LA MAQUINA AEREA, INICIO DEL RECUERDO Y LA GLORIA

La llegada de los restos a la Capital se produjo el martes 3 a las 8,45 hs. Una inmensa muchedumbre esperó los mismos en el andén de la estación Palermo, del ferrocarril Pacífico desde donde fueron trasladados hasta el local de la Sociedad Sportiva Argentina. El Ministro de Guerra dispuso que allí se encontraran a disposición del jefe de la Escuela de Aviación Militar, dos oficiales y 70 hombres de tropa con fusiles y traje de gala. Durante toda la noche la población de Buenos Aires desfiló incesantemente por el local de la Sportiva y al día siguiente una verdadera multitud tomó ubicación en la avenida Alvear para seguir el trayecto de la comitiva hasta el cementerio de la Recoleta. Frente a aquel local se colocaron cuatro aeroplanos de El Palomar, con los cuales rendía honores el destacamento de conscriptos y los pilotos tenientes Edgardo Benavente y Elisondo Pissano. A lo largo de la avenida se encontraba el avión de Newbery, con el cual debía cruzar la Cordillera. Atado a la hélice, se destacaba el gallardete del aviador, con un largo crespón. Junto a la máquina, el mecánico Paul Gailly.

Al llegar a la Recoleta, la policía ordenó el cierre de sus puertas debido al gentío y los restos fueron depositados en la bóveda de la familia del doctor Juan Antonio Fernández, cerca del paredón que da a la calle Vicente López.

Antes de cumplirse el mes de la tragedia, llegó a Buenos Aires Benjamín Jiménez Lastra, único testigo y protagonista a la vez del accidente fatal que costó la vida a Newbery. Recuperado de las heridas sufridas en aquel momento, Jiménez Lastra, dio su versión del suceso: *"al hacer el decolaje, el aparato perdió el equilibrio, inclinándose sobre el ala izquierda, en forma tan brusca que Newbery sacó un brazo afuera, tomándose de la "gabaute" para sujetarse y no ser lanzado fuera de la navecilla. En ese momento y pese a que Jorge logró restablecerlo, me di cuenta del peligro que corríamos. Continuamos subiendo con el aparato completamente cabreado; a los seiscientos metros se inició el primer viraje. Me gritó que me tomase bien e hizo el viraje sobre el ala izquierda. Me tomé de los alambres del fuselaje, porque presentí la caída. El aparato siguió yéndose sobre la izquierda, completamente perpendicular hacia el suelo, siempre sobre el ala. Jorge picó para corregir la marcha; dos o tres veces estuvo a punto de hacer el "looping", pero debido a su sangre fría pudo mantener el aparato en sentido perpendicular. Cuando por última vez pretendió corregir el ángulo de caída, ya era tarde. Estábamos cerca de la tierra. De lo demás, no recuerdo nada".*

SU MAUSOLEO EN EL CEMENTERIO DE CHACARITA

Los restos de Jorge Newbery permanecieron en el cementerio del Norte (Recoleta) hasta el 2 de mayo de 1937, ocasión en que fueron trasladados a la Chacarita y depositados en el monumento que costeado por una suscripción popular, realizó Hernán Cullen.

Referencia

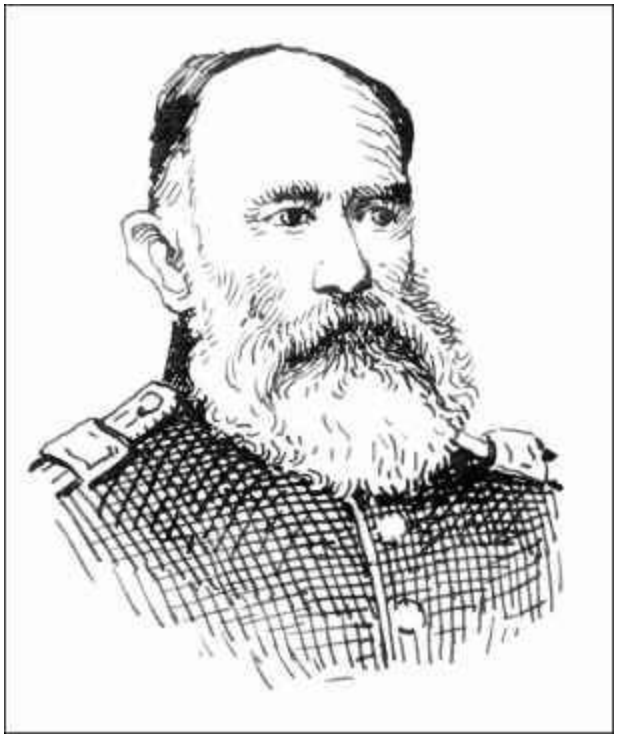
(1) Por tal motivo, el 10 ha sido consagrado el Día de la Fuerza Aérea Argentina

Fuente

Efemérides – Patricios de Vuelta de Obligado.
Ceres, Hernán – Jorge Newbery, paladín de nuestro tiempo.
Todo es Historia – Año XII, Nº 132, Mayo de 1978.
www.revisionistas.com.ar

Robert Adolfo Chodasiewicz

Por Eloy Martín



Nació en Wilna (ó Vilna), Polonia el 29 de febrero de 1832, hijo de Simón Choda-siewicz y Filipina Ravené, una familia descendiente de los con-des de Habdang. Ese año su padre, que había participado de una insurrección contra el Zar Nicolás I en 1931 en procura de obtener la libertad de Polonia, fue confinado por las autoridades. En esas circunstancias obtuvo un trabajo como administrador de una colonia agrícola en cercanías de Staraia. (Departamento de Novogorod) con la condición de que sus hijos varones de 9 a 11 años ingresaran al Colegio Militar.

Esta circunstancia adversa para su patria y su familia no fue obstáculo para que Simón Choda-siewicz cultivara una educación familiar fundada en las tradiciones polacas y el amor a su tierra. Mantuvieron el idioma (solo hablaban ruso ante extraños) y buscaron siempre aglutinar y proteger a compatriotas en su misma situación para protegerlos del tratamiento casi vejatorio de los rusos.

Guerra de Crimea

Durante el transcurso de 1853 Rusia y Turquía entraron en conflicto por el dominio de la región de Crimea (1853-1856); en esta contienda, por diferentes motivos se vieron involucrados también Francia y Gran Bretaña que el 28 de marzo de 1854 le declararon la guerra a Rusia. Robert A. Chodasiewicz, con el grado de Teniente con mando de tropa, estaba asignado al Regimiento Tarutino que fue movilizado a la zona de conflicto. Allí

desarrolló misiones de tipo científico y de inteligencia, orientadas fundamentalmente al campo de la ingeniería (relevamientos topográficos, obras de fortificación, etc). La naturaleza de estas actividades fue la que con la experiencia de guerra acumulada y las diferentes tareas particulares desarrolladas en campos afines, adquiriese el título y especialización como ingeniero.

El 20 de septiembre de ese año participó la ba-talla de Arroyo Alma con un brillante desempeño, razón por la cual le fue otorgada la "Orden de San Vladi-mir". Luego, bajo la dirección del Ingeniero alemán Todleben entre el 25 de septiembre y el 3 de noviembre, parti-cipó en la planificación y ejecución de las fortifi-caciones de Sebastopol, que franceses e ingleses comenzaron a atacar a par-tir del 17 de octu-bre de 1854.

Participó en el combate en la ciudad de Balaklava donde alcanzó la fama la carga de la Caballería Ligera al mando del Conde de Cardigan cuando acudió al centro de la posición enemiga, en repliegue, cargando contra ella y sufriendo una innecesaria cantidad de bajas .
El 5 de noviembre combatió en la batalla de In-kerman, donde Chodasiewicz fue herido de bayoneta en la mano izquierda durante un asalto enemigo a sus posiciones. Por esta acción fue promo-vido al grado de Ca-pitán y co-misionado a la aldea de Churgun a efectuar el relevamiento topográfico de las fortificaciones británicas en Balak-lava.

La situación de conflicto que alentaban en el pueblo de Polonia sus esperanzas de independencia sumadas a las agresio-nes de que fue ob-jeto por sus ca-maradas rusos por ser nativo, provocaron que el 25 de marzo de 1855 decidiese pasarse al bando enemigo en ese frente (Ba-laklava). Luego de atravesar el campo de batalla a medio día se presentó a Sir Colin Campbell (Comandante de las tropas inglesas estacionadas en el lugar).

Inicialmente fue sospechado de espía fue detenido 10 días por el jefe de las tropas británicas James Henry Somerest Fitzroy, más tarde, Lord de Raglan (1788-1855) y fue afectado a diferentes misiones técnicas. Su extraordinaria capacidad técnica lo orientaron a proponer la formación de una unidad de inteligencia. Organizó el De-partamento de Inteligencia Secreta (Secret Intelligent Departament), al que se le agregó una ofi-cina de intérpretes a cargo del Sr. Jackson. Desde entonces organizó opera-ciones detrás de las líneas rusas, lo que le permitió, además, hacer espionaje sobre el correo militar y mantener co-rrespondencia con el ayudante del comandante en jefe ruso, príncipe Gorcha-koff.

También llevó a cabo trabajos que le permitieron volar los polvorines y laboratorios de Sebastopol, incendiar los al-macenes de Bakchi-sarai (Comisaría de Bakchiropol). Fue tal la eficiencia del servicio de inteligencia organizado por Chodasiewicz y los daños infringido que el príncipe puso una recompensa de 10000 rublos por su vida y comisionó al Capitán Arvalid para que haciéndose pasar como desertor, se infiltrase con el solo objeto de asesinarlo.

Viaje a Inglaterra

Trasladado a Londres con un pasaporte extendido a nombre de Robert Hadasevich (ó Hodasevich), esta diferencia probablemente se deba a que en polaco la "ch" se pronuncia como "ha". El 26 de julio de 1956 publicó un trabajo titulado "La voz de los muros de Sebastopol" ("A voice within the walls of Sebastolpol") con relatos de la guerra de Crimea

y diferentes planos de las batallas de Alma, Inkerman y Sebastopol. El escrito fue traducido por Jackson, su camarada de la oficina de traducciones. Du-rante 1856 recorrió Europa a excepción de Alemania y Austria. Respecto de estos países Choda-siewicz tenía reservas de que fuese arrestado y entregado a Rusia.

Se incorporó al Regimiento de Dragones y Cosacos constituido por pola-cos con uniformes tradicionales de ese país (usaban fez en lugar de los clásicos cascos) que ser-vían en Turquía. Allí desarrolló actividades durante 5 años y particularmente vinculadas a la ingeniería como el levantamiento topográfico e hidrográfico de dos islas ubicadas en la desembocadura del río Danubio que en 1856 pasaron bajo el dominio otomano.

Viaje a los EE.UU. de América Alrededor de 1862 viajó a Estados Unidos donde ofreció sus servi-cios al Ejército de la Unión, unos meses antes del último levantamiento de Polonia contra Rusia en 1863.

En 1863 fue dado de alta como aspirante en el Regi-miento de Artille-ría de Sitio estacionado en Fuerte Lincoln. Su primera misión fue el releva-miento de 53 posicio-nes ubicadas al norte de Washington, un complejo sistema de posiciones unidas entre sí por trincheras. Desarrolló trabajos de zapa en varios fuertes.

A partir de marzo de 1864 participó con una destacada actuación, en la campaña ofensiva ini-ciada por el Grl Ulysses Simpson. Grant (1822-1885) en mayo de 1864 contra las fuerzas del Grl Robert Edward Lee (1807-1870). Durante estas operaciones dirigió la construcción de obras de fortificación en Pittsburg, Virginia y participó en la voladura de un fuerte enemigo el 30 de julio. El 19 de agosto de ese año obtuvo su baja del ejército y pasó a desempañarse como Ingeniero en las minas de carbón de Blackmine, Pennsylvania durante 8 meses y luego en el Departamento de Ingenieros de Nueva York.

Viaje a la Argentina

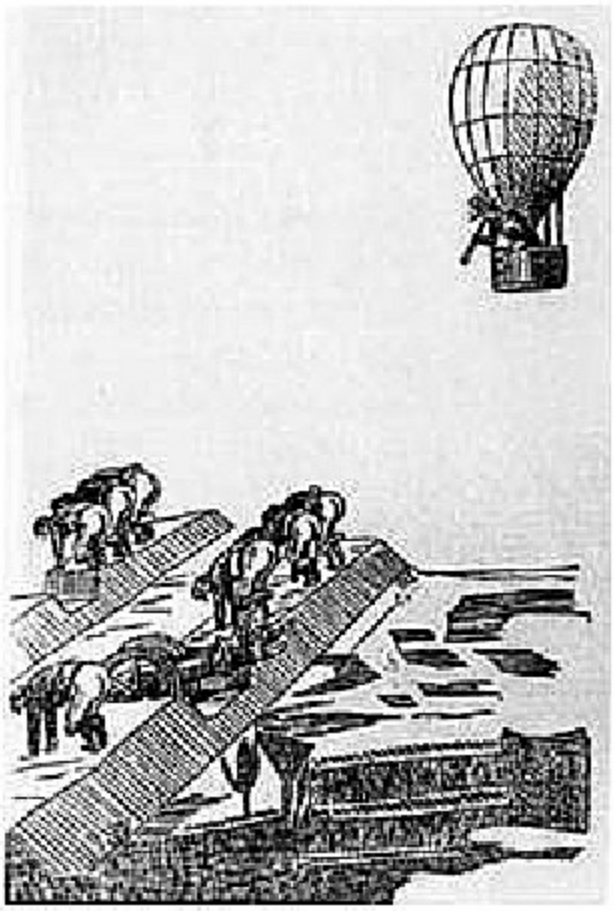
En 1865, enterado de la guerra de la Triple Alianza, tomó con-tacto con el Ministro plenipotenciario de la República Argentina ante el gobierno de los Estados Unidos, Domingo Faustino Sarmiento (1811-1888) que se desempeñó como tal en el período 1864-1868. En ese entonces tenía 33 años y 13 de actividad militar, reunía antecedentes de significativa importancia y acreditaba una notable foja de servicios con especial aptitud para tareas específicas de ingenieros (topografía, confección de planos, construcción de puentes, caminos y obras de fortificación, etc.), misiones vinculadas a la inteligencia militar y la artillería.

Llegó a Buenos Aires en octubre de 1865, fue dado de alta en el Ejército Argentino el 5 de diciembre con el grado de “Ca-pitán a Guerra” en el cuerpo de Ingenieros; y asignado al campamento de Ensenada, unos 30 km al Noreste de la capital de Corrien-tes, donde llegó el día 22 de diciembre. En este período los aliados orientaban su actividad en los reconocimientos, preparación de sus efectivos, reabastecimientos, elección del punto de desembarco, y la preparación del material necesario para el franqueo del curso de agua.

Las fuerzas aliadas estaban compuestas de la siguiente forma:
Argentina: 24000 hombres: 36 Batallones de Infantería (11 de Línea), 33 piezas de artillería y 25 unidades de Caballería.

Brasil: 33000 hombres: 41 Batallones (14 de Línea), 2 Regimientos de Caballería, 15 Cuerpos de Caballería (Guardia Nacional), 1 Regimiento de Artillería a caballo, 2 Batallones de Artillería a pie (48 piezas) y 1 Batallón de Ingenieros
Uruguay: 2847 hombres: 4 Batallones, 4 Regimientos de Caballería y 1 Escuadrón de Artillería (6 piezas).
Reserva: Estacionada frente a Itapúa. 14000 hombres: 6000 de Infantería, 7000 de caballería y 26 piezas de artillería.
Armada: En conjunto la fuerza naval aliada se componía de 4 acorazados y 25 unidades de diferente tipo.

La actividad desplegada por Chodasiewicz fue intensa, interesante e importante su excelencia y profesionalismo lo hicieron merecedor de la confianza y simpatía de los más destacados militares de nuestro Ejército Argentino y Brasileño.



El 29 de septiembre de 1869 con-trajo enlace con Con-cepción Livieres, so-brina del ex Go-bernador de Corrien-tes Eva-risto López de cuyo matrimo-nio nacie-ron 6 hijos (4 mujeres y 2 varones).
El 30 de abril de 1870 recibió la carta de ciudadanía argentina, por gestiones realizadas en el consulado de Asunción. Se radicó en Asun-ción del Pa-raguay donde de-sempeñó el cargo de Director de Ferroca-rril hasta 1876. Luego fue con-tratado, por 10 años, en el Departa-mento de Topo-grafía de la pro-vincia de Corrientes hasta 1887. En esa provincia mantuvo polémicas discusiones sobre la propiedad rural.

En 1887 se radicó en la ciudad de Buenos Aires; el 21 de abril fue reincor-porado al Ejér-cito Ar-gentino y destinado a la 4ª Sec-ción (Ingenieros) del Es-tado Ma-yor General. El 1º de diciembre de 1890 as-cendió a Teniente Coronel de Línea. Fue profesor de la Escuela de Ingenieros Militares.

Dedicó su tiempo a estrechar lazos con compatriotas de la colectividad polaca y estimular tareas de índole social. El 23 de enero de 1890, en ocasión de conmemorar un nuevo aniversario de la insurrección polaca de 1863; con un grupo de compatriotas formó la Sociedad Democrática Polaca, destinada a restituir la historia de ese país; y colaborar con los compatriotas que llegaran a estas tierras.

En 1894 fue de-signado Director interino de la Fábrica de Pólvora. Este incansable militar, anciano y con 63 años, fue retirado del servicio activo sin pensión militar, lo que sumió a Chodasiewicz y su familia en una infortunada situación económica.
Las condecoraciones obtenidas por el Teniente coronel Chodasiewicz desde la incorporación al Ejército Argentino fueron las siguientes: Uso del cordón de plata por su participación en la Batalla de Tuyutí; Escudo de Metal por el asalto a las trincheras de Curupaity; Medalla por la terminación de la Guerra, Cruz de Bronce y Orden Imperial de la Rosa, ambas otorgadas por el gobierno de Brasil.
El Teniente coronel Chodasiewicz falleció en la ciudad de Buenos Aires el 17 de agosto de 1896.

El primer intento de empleo aerostático

En esta contienda se inició el camino práctico de la con-quista del aire con fines militares en Sudamérica a tra-vés del empleo de aerós-tatos de obser-vación y le cupo a las fuer-zas armadas brasileñas la ini-ciativa de adqui-rir material aé-reo para tal fin.
Luego de algunos intentos frustrados realizados en 1866, el gobierno del Brasil inició gestiones con el aeronauta norteamericano Thaddeus Sobieski Constantine Lowe (1832-1913) para adquirir globos y contratar personal especializado para llevar a cabo operaciones de observación aérea en la Guerra de la Triple Alianza. Después de analizar las diferentes propuestas del profesor Lowe el gobierno de Brasil adquirió dos globos (uno grande y otro más pequeño) y un equipo de producción de gas hidrógeno. Finalmente se concretó la compra de dos globos con envoltura de tela de algodón barnizada y el equipamiento necesario para su inflado. Para instruir a los oficiales aliados, por propuesta de Lowe se contrataron los servicios de los hermanos James y Ezra S. Allen. En ese entonces, la observación aliada estaba circunscripta a una improvisada línea discontinua de mangrullos de unos 15 metros de altura o al contacto entre las trincheras de las avanzadas; en ambos casos las tropas se veían permanentemente expuestas dentro del alcance de las armas paraguayas.
El primer vuelo aerostático, realizado para demostrar la operación del globo, fue protagonizado por James Allen y el Sarg My Robert A. Chodasiewicz el 24 de junio de 1867. El primer vuelo de observación militar se llevó a cabo el 8 de julio de ese año, fue en el po-trero Piris y estuvo a cargo de Chodasiewicz. Durante la Guerra de la Triple Alianza se desarrollaron 20 ascensiones, de la cuales por lo menos 12 fueron tripuladas por Chodasiewicz.

ALFREDO PALACIOS
Precursor de la Aeronáutica

No hay episodio importante en la vida argentina, de esos que significan la irrupción del país, en el que no esté presente Palacios. Ahí está entre los pioneros de la aeronáutica nacional.

El accidente de Antonieta Silimbani -tenía 21 años de edad- que murió ahogada en el Río de la Plata el domingo 13 de marzo de 1904, esto es, el día que Palacios fue elegido diputado nacional, paralizó las pruebas totalmente hasta que Aarón de Anchorena, por entonces secretario de la Legación argentina en París, luego de ser invitado por el ingeniero brasileño Alberto Santos Dumont a una ascensión aerostática, se incorporó al Aero Club Francés, recibió instrucción de Paul Tissandier y adquirió el globo "Pampero".

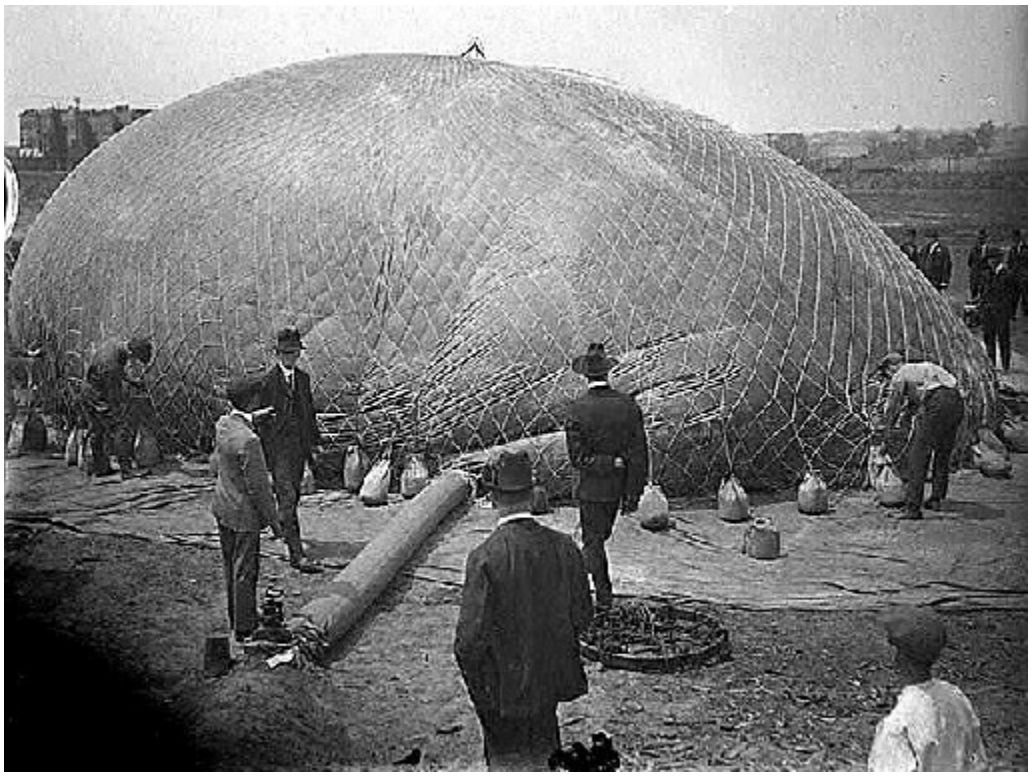
Anchorena invitó a Jorge Newbery por entonces Director de Alumbrado de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires -cargo desde el cual defendió la municipalización de los servicios de electricidad- e hicieron el ascenso, que fue el duodécimo de Anchorena y el octavo de éste con el "Pampero", el 25 de diciembre de 1907. Pocos días más tarde, el 13 de enero de 1908 fundaron -con 40 propulsores más- El Aero Club Argentino.

El "Pampero" vuelve al cielo en nueve oportunidades más, la primera el 7 de febrero de 1908 con Jorge Newbery -segunda para él- y la última el 17 de octubre de ese mismo año con Eduardo Newbery, su hermano desapareciendo sin dejar más rastros que una paloma mensajera en Río Santiago y restos de un salvavidas en Las Flores.
Cunde el desánimo. El Aero Club se extingue. Muchos de los propulsores se alejan. Pasan unos meses -se ha traído al país otro globo- y Newbery recurre a Palacios: *"Nadie quiere oír hablar de globos desde la desaparición del "Pampero". Si usted sube se gestará un movimiento favorable y se borrará la impresión dramática de los actuales momentos. Necesito una persona como usted".*

Palacios accede: el 2 de abril de 1909, soltado desde Los Ombúes -hoy Luis María Campos y Olleros-, el globo con Jorge Newbery, el escribano Lisandro Billinghurst y Alfredo L Palacios durante cuatro horas y treinta minutos pasea en el cielo argentino para descender en Suipacha. Así lo recordará el mismo Palacios una mañana casi primaveral de agosto de 1939:

"Fue un día nublado Yo sabía lo a una nube, pero jamás la había palpado El globo ascendió llevándonos a Jorge, a Billinghurst y a mi. Horadamos las nubes. La tela del

globo se mojó. Luego, nos encontramos a pleno sol. La silueta del globo, hecha sombra, resbalaba por aquel enorme monte de algodón y un inmenso arco iris la acompañaba. Yo veía las nubes desde arriba. Como el sol... ¡Qué espectáculo! No lo olvidé jamás. El globo ascendía envuelto en silencio Llegamos a tres mil metros de altura Ni el mas leve ruido. Silencio hondo, meditativo.
"Comenzó el descenso. Atravesamos las nubes de regreso y arrojarnos el ancla. Billinghurst le hacia señas a unos campesinos alarmados que la sostuvieran. Al fin los hombres se decidieron a hacerlo. Cuando bajamos nos sorprendió la pregunta: ¿Es el "Pampero"? Fue un instante dramático. Se nos arrugó el corazón y se hizo silencio, un silencio diferente de aquél que habíamos palpado... El descenso se produjo en la estancia de una familia Correa, la cual en esos instantes se disponía a tomar el té. Fuimos unos invitados caídos del cielo..." Por una curiosa circunstancia y como un símbolo, ese globo se llamaba "Patriota".



LA AEROESTACION ARGENTINA, DEPORTE Y CORAJE

La popularidad de Palacios contribuye al renacer de la actividad de aerostación. Vocal de la segunda y nueva comisión del Aero Club Argentino que preside Jorge Newbery, Palacios vuelve al cielo en varias oportunidades, con el "Patriota" y con el "Huracán". Pero son épocas le grandes luchas sociales en las que Palacios participa en la tribuna y en la calle. Es entonces cuando un grupo de aficionados a la aeroestación, que forma parte de la alta sociedad porteña, decide silbarlo. Jorge Newbery se entera y les dice. *"Cuidado con lo que hacen. Silbar a Palacios es como silbarme a mi y no lo voy a permitir".* La amistad entre Newbery y Palacios es cada vez más estrecha.

"Lo que procuraba Jorge Newbery fue logrado. Las ascensiones fueron cada vez más frecuentes y me entusiasmé con ellas. Cierto es que teníamos que luchar contra el desconocimiento y la incomprensión. Cada vez que ascendíamos, las ventanas de las

casas se abrían y nos gritaban ¡Locos!. Siempre los de vanguardia parecieron locos... Me acuerdo que pronto se realizó una carrera en la que intervenían dos globos. Antes de la partida se probó la dirección del viento y Jorge Newbery observó que los seis globitos lanzados al espacio, a cierta altura, tomaban dirección al río. Yo no sabia nadar, de manera que no estaba muy tranquilo ante la perspectiva de morir abogado. Jorge se me acercó para decirme Palacios, usted no va a subir porque el viento lleva al río. Yo le contesté: ¿No subir habiendo tantas damas? ¡Prefiero ahogarme! Se hizo la carrera. Al llegar a la capa de aire que conducía al río, comencé a arrojar lastre. El globo adquirió mucha velocidad, traspasó esa capa y se encontró con otra más arriba que llevaba en sentido opuesto". Y remató: "Fue la salvación del globo... y la mía".
"-¿Y por qué después no prosiguió en los aviones?
-No. Ya se trataba de una cosa más compleja: requería un aprendizaje técnico y no tenía tiempo para eso ni me llamaba tampoco. El globo era más romántico; además el avión no tiene silencio..."

La tribuna y la cátedra

La pérdida de la banca parlamentaria no disminuye la tarea política del tribuno. Por el contrario, sin abandonar la defensa de los trabajadores, es permanente su y presencia en las manifestaciones proletarias.
La F.O.R.A. organiza, el 1º de mayo de 1909, una concentración de trabajadores en la plaza Lorea, la que debe trasladarse más tarde hasta la plaza Mazzini. Allí cinco años antes, en igual fecha y con igual conmemoración, la represión había dejado un saldo de 2 muertos y 24 heridos.
Simultáneamente; una columna de 20.000 personas marcha desde la concentración socialista de plaza Constitución hacia la plaza Colón. Llega hasta ella la noticia de la masacre de la plaza Lorea. Caen las banderas y se convierte en silenciosa marcha fúnebre. Ya en la plaza Colón ocupan a tribuna Enrique Dickman, Alejandro Mantecón y Alfredo L. Palacios. Propone la huelga general como desagravio a la clase obrera, que es aclamada por los presentes.
El martes 4, unos 8.000 trabajadores esperan frente a la .Morgue la salida de los cuerpos de sus camaradas asesinados. Mediante una estratagema la policía impide el cortejo fúnebre, pero cuando los restos llegan a la Chacarita otra multitud encabezada por Palacios los espera. El tribuno dice; *"No haya aplausos. No haya manifestaciones hostiles en la mansión de la muerte Reservemos nuestras energías para cuando termine este acto. Será necesario luchar sin desmayos ni claudicaciones. Afirmemos aquí que, más tarde o más temprano la victoria será nuestra".*
En noviembre de 1910 Palacios es designado profesor suplente de Filosofía del Derecho en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, disciplina de sexto año que comenzará a dictar en 1911. La Vanguardia del día 17 lo celebra.
Aquella intolerancia que Palacios había señalado al comentar el rechazo de su tesis doctoral, reaparece con motivo de su designación como profesor suplente. El profesor Vicente Fidel López (h) renuncia como suplente de Derecho Administrativo: *"Considero tan trascendental ese nombramiento del líder del Partido Socialista, que debo interpretarlo como un cambio completo de ideas en la enseñanza de esa Casa. Me basta considerar que el distinguido catedrático no ha renunciado a su Partido y que en esa materia debe enseñar el régimen de la familia y la propiedad...".* Palacios le contesta: *"...Nuestra facultad de Derecho recibió a Ferri, socialista extranjero... ¿Cree acaso el distinguido catedrático renunciante que deben ponerse trabas a mi legítima aspiración porque soy argentino?".*

El viernes 19 Le Courrier de la Plata dice al respecto *“No sabemos cuáles pueden ser las cualidades del señor Palacios como profesor de Filosofía del Derecho y no queremos tampoco discutir sus méritos, pero si afirmar que su entrada en la Facultad nos es muy simpática...”*
No tan simpática debió parecerle al doctor Rómulo Etcheverry, profesor titular de Derecho Civil, que también renunció a su cátedra: *"No puedo continuar un día más compartiendo la enseñanza del derecho con profesores socialistas que van, a su vez, a enseñar según sus doctrinas de rebeldía contra el orden existente... El socialismo no es la democracia: es su baba y su espuma.”*
Antonio Dellepiane, Carlos Octavio Bunge, Rodolfo Moreno, Juan José Díaz Arana, Virgilio y Alberto Tedín Uriburu, Juan Agustín García y José Enrique Rodó, entre otros, se solidarizan con Palacios haciendo la defensa de la libertad de cátedra.

Vuelve con Justo

Las elecciones del 7 de abril de 1912 consagran diputado nacional a Alfredo L. Palacios, que regresa a la Cámara acompañado por el doctor Juan B Justo La diferencia de votos, como siempre, es notable: 32.000 para Palacios y 23.000 para Justo. Pero ya no estará solo.
Así como la tesis doctoral marcó el rumbo definitivo del tribuno en su conducta, en su coraje y en su ideal, en sus cuatro primeros años de acción parlamentaria quedaron trazadas las grandes líneas de una labor socialista que sólo concluirá con su muerte.

Por eso es que, en 1912, a partir de su reincorporación a la Cámara de diputados, la historia -en gran medida- se repite.
Como en mayo de 1904, el 31 de mayo de 1912, debe replantear la cuestión del juramento, que pide realizar con una fórmula distinta a la que establece: el reglamento. Palacios y Justo juran por la Patria.
Como en mayo de 1906, en la misará sesión Palacios impugna los diplomas de los diputados electos en la provincia de Buenos Aires: Antonio Santamarina, Carlos Saavedra Lamas, Rómulo S. Naón, entre otros.
También impugna en la sesión. del 1 de junio, los diplomas de los diputados por San Luis, lo que provoca la reacción de uno de los electos, Alberto Arancibia Rodríguez, que llama a Palacios "gestor de negocios ajenos"
“¡Como gestor de negocios ajenos, no! ¡Como gestor de intereses del pueblo! ¡Para rechazar diplomas que vienen viciados, como el del señor diputado, que no debe entrar en esta Cámara!", le remacha Palacios.

El 12. de agosto se opone a que el ex presidente José Figueroa Alcorta sea representante argentino en el Centenario de. las Cortes de Cádiz: *"...Voy a oponerme, señor presidente, a que nuestra representación sea la misma del Poder Ejecutivo. Las razones casi no habría necesidad de enunciadas Todos tenemos la convicción de que ese hombre no puede representar al Congreso Argentino. El doctor Figueroa Alcorta, que es la persona designada deprimió al Congreso como entidad, expulsó a los legisladores de su propia casa con la gendarmería; rompió el equilibrio de los Poderes; se atribuyó facultades extraordinarias, desacató los fueros y vejó una investidura inviolable por la Constitución”.*Por supuesto que Figueroa Alcorta encabezó la delegación.
Palacios es designado, junto con el diputado Adrián C. Escobar, para redactar la Carta Orgánica del Departamento Nacional del Trabajo. La Cámara de Diputados aprueba el

proyecto el 30 de septiembre, convertido en ley 8.999. Un mojón más en el nuevo derecho de los trabajadores.

Un total de 44 acciones parlamentarias jalonan la actividad de Palacios durante el año 1912, año de su retorno a la Cámara.
El presidente Roque Sáenz Peña esta enfermo y pide al Congreso una licencia por 60 días; que este le acuerda en septiembre de 1913 y prorroga luego por igual término. El 7 de febrero del año siguiente, Sáenz Peña solicita nueva licencia por tiempo indeterminado. Ha llegado la oportunidad para forzar su renuncia y trabar la nueva aplicación de su ley, que ha dado como frutos, en 1912 el Ingreso a la Cámara de radicales y socialistas. El Senado -donde domina el "régimen"- limita la licencia hasta el 30 de abril, pero Diputados la otorga en la forma solicitada por el presidente enfermo. Al fundar su voto, dice Palacios:
"Voy a votar la licencia al primer magistrado, porque la: creo justa y buena y porque con ella quiero significar mi protesta contra el viejo régimen que como ave agorera parece cernirse sobre el lecho del enfermo, contra los que en el Senado ;se levantan ahora en actitudes airadas, olvidando que el presidente de la Nación nunca quiso humillarnos con órdenes vejatorias; quiero dar mi voto contra los manumitidos, raza de serviles, como aquellos que inundaron la Roma de la decadencia y merecieron el apóstrofe de Escipión Emiliano".
Alguna vez dirá, como síntesis de su propia. conducta: *"Nunca pude distinguir entre lo político y lo moral, y siempre he creído que la política debe ser una disciplina moral".*

Los duelos

A Palacios le gustan los deportes, y si ellos constituyen un enfrentamiento leal, mucho más. Es un buen esgrimista. Comenzó practicando con Carlos Delcasse y luego continuó por muchos años con el profesor Aniceto Rodríguez. Los asaltos se hacen en el sótano o en el pasillo ancho de su biblioteca, improvisadas pedanas de la casona de la calle Charcas 4741.
En las fotografías se ve que le gusta practicar esgrima con el pecho desnudo, sin protección de ninguna naturaleza. Cuando su contrincante lo "toca", el pinchazo le arranca un "carajo" de protesta que se oye en toda la casa. Sobre la mesa redonda del salón reposan caretas, espadas, sables y floretes esperando la práctica deportiva o los preparativos de algún duelo que, tratándose de Palacios. nunca faltan.
Palacios tiene su propio concepto del honor y del duelo, que no es el de su Partido. Mientras éste repudia los lances caballerescos, pareciera que Palacios tiene Una especialísima predilección por ellos.
A poco de constituirse como Partido, el Comité Ejecutivo provisorio mocionó al Congreso Obrero Internacional de Londres, que se iba a reunir en 1896. para que condenara la práctica del duelo *"como una costumbre absurda y bárbara".* En el Congreso Constituyente de 1896 se Incluyó como articulo 61º del primer Estatuto que ningún afiliado podía aceptar el juicio de las armas para resolver cuestiones personales, porque de hacerlo seria "separado del Partido". Esta disposición pasó a ser en 1901, con leves modificaciones, el articulo 41º.
En junio de 1912. Palacios acepta el reto del diputado Luis Agote, pero la Mesa de la Cámara da por finalizado el incidente. En agosto del mismo ano, acepta el desafío del diputado Estanislao S. Zeballos pero los representantes de ambos dan por terminada la cuestión. Esta solución no Satisface a Palacios que pide una reparación por las armas a

sus padrinos, Fermín Rodríguez y Mariano Beascochea, cambiando con el primero dos disparos sin resultado.
Pero los duelos de Palacios que han generado reacciones en el seno del Partido son fundamentalmente dos: con Manuel Ugarte. en noviembre de 1913, que no se pudo realizar y costó la expulsión a Ugarte -aliado ideológico de Palacios-, separado por su Centro, y con Carlos Silveyra, el 30 de julio de 1914, en el que Silveyra recibió dos heridas incisas, una en la frente y otra en el labio.

Entre esos dos duelos, el XII Congreso Ordinario del Partido -XIII Congreso Nacional-, realizado en Rosario los días 23 a 25 de mayo de 1914 yen el que Mario Bravo invitó a ponerse de pie en homenaje a la Revolución de Mayo y Alfredo L. Palacios propuso se llevara la bandera argentina en las manifestaciones socialistas, se trató el "Duelo Palacios-Ugarte". así como una propuesta de modificación del por entonces articulo 48, que no sólo fue rechazada sino que se suprimió el artículo.
Clausurado el Congreso, Justo esperó a Palacios en la puerta del hotel y le dijo: *"Ud. ha triunfado. Ha sido un caso clavado de sugestión verbal",* a lo que Palacios respondió: *"Si es así, Ud. me hace el mejor elogio".*
Pero producido el duelo con Silveyra, el Centro de la Sección 1a. Nueva Pompeya, en asamblea realizada el 6 de agosto de 1914, aprobó pedir al Comité Ejecutivo someter la actitud del afiliado Palacios a un voto general y solicitar a la Comisión de Estatutos la reinclusión del articulo 48.
Si hacía pocos meses que un Congreso, autoridad máxima del Partido, había suprimido el articulo, no aparecía muy claro replantear la cuestión Realizado el voto general, con un resultado discutible, se reincorporó el articulo.

Expulsión y renuncia a la banca

El 2 de junio de 1915 se produce un grave enfrentamiento entre el diputado radical Horacio Oyhanarte y la bancada socialista, lanzando aquél duros y graves cargos morales contra los diputados nacionales y los legisladores provinciales socialistas. Palacios sale en defensa de sus compañeros de bancada *"aún cuando no he sido aludido" haciéndole notar al señor diputado Oyhanarte que mi responsabilidad es amplia y llega hasta la violación de los Estatutos, cuando se trata de defender los ideales del partido al que yo quiero con toda mi alma...".*
"He visto que mi discurso -dice Oyhanarte-, *que no ha tenido, por cierto, el alcance de erguir penachos mosqueteros...", a lo que refuta Palacios: "Que son sostenidos, señor diputado, en cualquier momento".* Oyhanarte agrega, como para que no quede duda, *"como los míos: ya lo sabe usted perfectamente".*
Ya están dadas las condiciones para el ''lance", aunque el debate continúa. Como en un momento Oyhanarte dice: *"Todo el mundo sabe que el señor diputado Palacios está al margen del Partido Socialista",* éste se apresura a contestarle: *"Debo declarar que me solidarizo en absoluto con la actuación de mis colegas".*
La ratificación de Oyhanarte no se hace esperar. *"Perfectamente: aunque tendrá .que hacer hermenéutica porque puede ser que este duelo que él parece desear y que yo no temo, por cierto, haga que sus amigos lo echen del partido".*
Finalizado el debate, el intercambio de padrinos es mediato. Marcelo T. de Alvear y Leopoldo Melo, lo son de Oyhanarte; Luis Maria Drago y Julio A. Roca (h), de Palacios.
La reacción del grupo parlamentario nacional, muchos de cuyos integrantes son "la razón del duelo", no se demora, y con fecha 5 de junio da un comunicado "al Partido Socialista" en el que expresa la más absoluta condenación y "absoluto repudio del honor le los caballeros y de sus complementos inseparables, las actas o el duelo, sistemas de moral

propio de clases privilegiadas y corrompidas, contrarios a nuestro concepto del honor ya todo propósito de sana y sincera educación política del pueblo".

Los firmantes, que son Bravo, Cúneo, del Valle Iberlucea, Dickrnann, Giménez, Justo, Repetto, Zacagnini y De Tomaso. expresan la *"solidaridad que nos vincula",* y afirman: *"Es tan completo el desdén que profesarnos al valor teatral y declamatorio, que ni siquiera nos parece disculpable... para dar una prueba de solidaridad...".*
Esto significaba la separación de Palacios del grupo parlamentario socialista.
El mismo día se reúne el Comité Ejecutivo, en sesión a la que asisten seis de los nueve diputados. Dice el acta: *"Presente el diputado Alfredo L Palacios, y habiendo manifestado que efectivamente eran verídicas las publicaciones de los diarios referentes a la aceptación de padrinos, y auténticas las actas, el Comité acordó que por secretaría se comunique a las secciones afiliadas; que el ciudadano Alfredo L. Palacios ha dejado de formar parte del Partido Socialista, conforme a la disposición de los Estatutos que determina la eliminación de hecho del afiliado que acepte o envíe padrinos o intervenga en los llamados lances de honor".*

Palacios pide que se lleve su apelación al próximo Congreso. Sometida la propuesta a votación, es rechazada por el voto de Dickmann, Vidal, del Valle Iberlucea, Luoni, Iñigo Carrera, Bravo, Comolli y Cúneo. Solo votan a favor de Andreis y Grosso. El rechazo es "sin perjuicio de que el interesado ocurra directamente al Congreso del Partido".
Como la prensa en general informa de la "expulsión" de Palacios, el Comité, con fecha 13 de junio dc 1915. y por circular número 17, comunica a los afiliados que lo que se ha producido es "una separación de hecho". agregando: "El Comité se limitó a constatar el hecho y la separación. que es su consecuencia inmediata...".
Del 9 al 11 de Julio se realiza el II Congreso Extraordinario -XIV Congreso Nacional-, que debe tratar la apelación que, por haberla negado el Comité, presenta de hecho Palacios, por escrito. En trámite borrascoso el Congreso en el cual no se le permite hablar- confirma el resultado del voto general por 4203 sufragios a favor. 983 en contra y 273 abstenciones, y no concede el recurso de apelación por 70 votos contra 53. El Congreso de su expulsión se ha realizado en "la Verdi" de sus jornadas gloriosas.

El 12 de Julio de 1915 no queda en el Congreso un espacio vacío. Barra, galerías, pasillos, corredores, cualquier lugar desde donde se pueda escuchar es bueno para las 3.000 personas que se apiñan en los alrededores del recinto de la Cámara de Diputados. Hasta un sacerdote de larga y negra sotana se ha hecho un lugar en el palco de periodistas parlamentarios, trepado en la base de una columna a la que se abraza para no caer.
Se oye el volar de una mosca cuando con voz firme y clara reclama Palacios: *"Pido la palabra".*
" -Vengo a este recinto con la misma emoción con que vine hace doce años, cuando proclamado por mi partido para defender sus ideales en el congreso nacional fui el primer diputado que en América levantó su voz en nombre y representación de los socialistas.
Nada ha variado mi Credo desde entonces hasta hoy; aperas si la lucha afanosa por la vida y el correr de los años atenuaron las pasiones juveniles de mi espíritu y me dieron un poco más de tolerancia, esa moderación inteligente, -santa tolerancia - que sin mutilar las energías, amplía los pensamientos y hace más buenos a los hombres, -bravos y aplausos en la barra -
-He luchado durante quince años por elevar el nivel moral y material de los que sufren, y, en nombre de mi partido, obtuve leyes que dignifican el trabajo y gravan el privilegio; que velan por la mujer obrera. para quien yo he deseado ardientemente la igualdad ante la

fuerza y la belleza, con respecto a las mujeres de las otras clases; leyes que suprimen la tortura de los niños en las .fábricas y que amparan a los pequeñuelos sin madre, huérfanos de todo afecto, que todavía no han caído, y cuyo único delito es el de no haber conocido nunca la dulzura de una caricia materna.
Y amo mi obra imperfecta, realizada en este congreso y de ella me siento orgulloso, porque no tengo. la fiebre de la perfección inasequible, en la que reside, según un maestro de la juventud, la clave de la insensatez de aquel viejo escultor, Apolodoro, de quien la fama cuenta que, acabado cada uno de sus mármoles, no demoraba un punto en destrozarlo a golpes de martillo.
Una disidencia en materia de honor me separa del partido al que di los mejores años de mi vida, y debo irme. Mí honor, señores diputados, es mi dignidad exteriorizada en el conjunto de actos que forman mi conducta. Y nada hay más subjetivo que la dignidad: no he de discutirla.

Y con un dejo de amargura, en su único reproche, dice:
-En el congreso socialista, al que fui con la esperanza de ser escuchado, vi a algunos camaradas que antes se agitaban batiendo palmas para aplaudir mi acción, levantarse con ademán airado; y me retiré de la sala de sesiones donde se proclamara por primera vez mi candidatura en 1904 y de donde se me acababa de expulsar, como me retiro de este recinto, sin que un solo agravio, sin que un solo rencor manche mi espíritu, reafirmando, señores diputados, mi profunda fe socialista, no obstante el prejuicio caballeresco, que no he podido arrancar de mi alma, porque me viene de la raza, porque lo tengo en mi sangre criolla v castellana! -¡muy bien! ¡muy bien! aplausos-; *prejuicio que, como socialista, no puede avergonzarme; lo tuvo Lasalle, el maestro, a la vez que caballero sin tacha; lo tuvo Jaurés, apóstol de la paz y de la democracia moderna, lo tiene Van der Velde, el sabio y austero compañero nuestro, hijo de la Bélgica inmortal.*
Llevo el mismo amor a la libertad que traje: no he admitido nunca la imposición para pensar, para sentir, para querer, y me ha molestado siempre el movimiento isócrono del paso del rebaño. Llevo, en cambio, más tolerancia, que en mi no es escepticismo, porque tengo todavía mucho entusiasmo, que es poderoso propulsor, y porque sigo sintiendo aversión por el prudente de que nos habla Lucrecio, que gozaba viendo desde lo alto de su templo, tranquilo, cómo erraban los hombres por el mar agitado...
Señores diputados, adversarios míos en ideas; os he combatido con energía, pero con lealtad, y puedo, por eso, haceros un pedido al retirarme: la ley de accidentes del trabajo está a la orden del día; traedla pronto al debate, para reemplazar la arcaica culpa aquiliana por la moderna teoría del riesgo profesional.
Y así, dando seguridad a la familia obrera, habréis trabajado noblemente por la patria.
Señores diputados de la más extrema izquierda, camaradas de ayer: aun fuera del partido que fue antes para mi una escuela de democracia y contra el que jamás levantaré mi voz; mi acción y mi pensamiento estarán siempre al servicio de los trabajadores, de los cuales tengo el orgullo de haber sido su primer representante en esta cámara.
Podéis afirmar con tranquilidad de espíritu, que el diputado que se sentó en esta banca, defendió siempre con lealtad los ideales de la agrupación política a que pertenecéis y cooperó a la solidarización de los hombres y a la organización de las fuerzas obreras, que constituye una garantía del engrandecimiento de la patria, cuyos intereses, antiguos camaradas, no debéis olvidar por un solo instante! -¡muy bien! muy bien! aplausos-.
Señor presidente: presento mi renuncia indeclinable del cargo de diputado nacional. - Prolongados aplausos en las bancas y en las galerías-
Palacios abandona su banca, recorre el hemiciclo de izquierda a derecha, por detrás de las bancas, y se dirige al Salón de Pasos Perdidos acompañado por los aplausos y las ovaciones que le dedican desde las bancas, las galerías y los pasillos y que

ininterrumpidamente escucha hasta llegar a la calle, marchando erguido y con paso firme entre la doble fila que lo flanquea. 20.000 personas lo esperan en la plaza del Congreso para escucharlo y acompañarlo.
La Cámara rechaza su renuncia, pero él insiste el miércoles 14 de Julio porque *"sólo por el voto de mis conciudadanos en el comicio, podría volver a esa banca".* La renuncia es aceptada. Nunca -a pesar de los agravios- levantará la voz contra el Partido.

Palacios en el recuerdo de un negro del Congreso

Un "negro del Congreso" -los ordenanzas negros formaron parte de su tradición desde 1868 en que Adolfo Alsina presidió el senado- que publica sus Memorias en 1924,. dedica -además de uno especial a "los socialistas"- un capitulo a Palacios Bajo el titulo de D'Artagnan, en el que dice:

"Deliberadamente, no me he preocupado del doctor Alfredo L. Palacios al tratar el grupo de socialistas que convivió con él desde 1912 hasta 1915, año en que resolvió su eliminación por resultarle intolerable sus maneras educadas, sus actividades caballerescas y sus sentimientos de patriota...
"Entró a las antesalas de la Casa Vieja, calado el "chapeo", alta el ala, desafiantes los mostachos, fruncido el ceño, hosco el semblante, penetrante y dura la mirada, desenvuelto el ademán, y en actitud de requerir la espada por un quítame esas pajas. Los primeros amigos en quienes se recostó, fue a nosotros los negros. A la demás gente de la casa ni siquiera se dignaba mirarla... Poco nos duró la exclusividad de la relación. Algún tiempo después, empezamos a ver que se juntaba con los empleados. y no tardó mucho tampoco en trabar relaciones con sus colegas.
Su postura de mosquetero cuidadosamente mantenida, comenzó a hacerse popular y sus diarias peloteras en el recinto dieron que hablar a todo el mundo. Ya sabemos lo que vale el arito en cualquiera de sus manifestaciones, para las conquistas amorosas"
Y agrega, zumbón.
"Las perfumadas misivas, rebasaban las bandejas de los ordenanzas que se las alcanzaban, con sonrisitas de inteligencia.
"Oh tiempos aquellos! Dirá. con nosotros también el doctor Palacios.
"No sin alguna tristeza debo confesar una desilusión. Cierto día, fui yo el encargado de la correspondencia. Al entrar la que para nuestro amigo había llegado, y con la confianza a que me daba derecho la cordial relación existente entre ambos, creí el caso colocar una bromita, que me pareció que encerraba mucho ingenio.
-Doctor -le dije- está Ud. dejando de ser D'Artagnan (todos habían comprendido cuál era su tipo modelo) para convertirse en Aramis.
"¡Más bien no se lo hubiera dicho!
"Se volvió furioso sacudiendo la melena, y acompañando sus palabras con un inequívoco ademán, me respondió en esta forma:
Vea so negro insolente, otra vez que se permita Ud. dirigirse a mi en ese tono, le abollo la trompa de un moquete.

"...No he de ocuparme en detalle de la obra de legislador cumplida por el doctor Palacios. Ella fue vasta y eficaz. Los que tengan interés en conocerla, que la busquen en los tomos correspondientes del Diario de Sesiones.
"...Sólo diré a ese respecto, que por los sentimientos patrióticos y humanitarios que revela, no puede tener inconveniente en aplaudírsela; y en hacerse solidario con ella, el más exigente de los hijos del país.

Después de enumerar varias leyes "Que llevan su nombre": mujeres, menores, jornada de trabajo, represión de la trata de blancas, el "negro del Congreso", que firma Mamerto Fidel Quinteros, se pregunta:

"¿Y las negras?
¡Cómo se ve que no ha tratado nunca con algunas negritas que ha conocido su seguro servidor!".

Palacios en el tango

La labor de Palacios es trascendente. Tanto lo es que el tango, que incorpora la letra entre fines de la década del 10 y principios de la del 20, al recoger las inquietudes populares, es vehículo de la protesta social y contribuye a la difusión de hombres, partidos y sucesos de relevancia política, entre ellos Palacios, el Socialismo y sus luchas y triunfos parlamentarios.

El Socialista, Tango No. 8, dedicado "Al Dr. Alfredo L. Palacios, Diputado Socialista Argentino", por Juan M. Mallada. El Socialista Argentino, por Luis Loiello -los dos con gran retrato del tribuno socialista, en el primero dedicado a Mallada-. El Diputado, por Armando Maristany -con una caricaturizada escultura del diputado socialista entre las de otros legisladores-. Barullo en la barra, por Juan Marini -titulo referido al incidente entre Palacios y Oyhanarte, caricaturizados en la tapa-. Espiante... que viene Palacios, ya citado, en cuya tapa se ve una mujer conversando con un hombre maduro, en tanto se acerca Palacios con un rollo de papel en el que se lee “Ley Palacios”, en una mano, y con una espada, en la otra.

CELEBRAN 85 AÑOS DEL PRIMER VUELO ENTRE ESPAÑA Y ARGENTINA

Buenos Aires, 9 de febrero 2011 (TELAM)

El 85 aniversario del primer vuelo transatlántico entre España y Argentina, que realizó el hidroavión "Plus Ultra" en 1926, será celebrado mañana con un acto en la Embajada de España, organizado por el Instituto Nacional Newberiano y la Agregaduría Aérea de esa Delegación diplomática.

El encuentro será presidido por el embajador español, Rafael Estrella, con la participación del agregado aéreo de España, Miguel Ángel Pérez Herrero, y el presidente del Instituto Nacional Newberiano, Salvador Roberto Martínez, informó este organismo, dependiente de la Secretaría de Cultura,

El Plus Ultra es un hidroavión Dornier Wal, que llegó a la ciudad de Buenos Aires el 10 de febrero de 1926 tras haber partido de España el 22 de enero anterior, con un total neto de vuelo de 59 horas y 30 minutos, a una velocidad promedio de 172 kilómetros por hora.

La nave estuvo tripulada por el comandante Ramón Franco, el capitán Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Durán y el soldado mecánico Pablo Rada, todos españoles.
El vuelo fue histórico, por ser el primero entre ambos países, y contempló escalas en Las Palmas (España), Porto Praia (Cabo Verde), la isla de Fernando de Noronha (Brasil), Pernambuco, Rio de Janeiro y Montevideo.

De esa manera, explicó a TELAM el presidente del Instituto Nacional Newberiano, realizó vuelos de 1.300 kilómetros, en 8 horas; 1.745, en 9; 2.305, en 12 y 40 minutos; 540, en 3 y 38; 2.100, en 12 y 15; 2.060, en 12, y 220, en 1 hora y 11 minutos.

La travesía total fue de 10.270 kilómetros y se extendió durante 19 días, que fueron ocupados *-al margen del tiempo de vuelo- "en descanso de la tripulación y mantenimiento del avión",* agregó Martínez, aviador retirado de Gendarmería y profesor universitario de Relaciones Internacionales.

EL PLUS ULTRA SOBREVUELA LA AVENIDA DE MAYO

El Plus Ultra fue recibido en Buenos Aires *"con una gloriosa acogida de la población, hasta el punto de que el mismo Presidente de la República, Marcelo Torcuato de Alvear, dejó sus vacaciones veraniegas en Mar del Plata para estar presente en la llegada del vuelo",* precisó el Instituto.

Como parte del recibimiento, se erigió un monumento en la costanera en su honor y hasta Carlos Gardel dedicó un tango al hidroavión, titulado "El vuelo del Águila". El rey Alfonso XIII donó el Plus Ultra a la Armada Argentina donde sirvió como avión correo hasta ser retirado del servicio, y actualmente se encuentra en el Complejo Museográfico Enrique Udaondo, de la ciudad bonaerense de Luján. Durante el acto de mañana, que comenzará a las 18.30 en Figueroa Alcorta 3102, se proyectará un vídeo sobre esta experiencia y se ofrecerá una conferencia sobre aspectos desconocidos del vuelo,a cargo del capitán de navío aviador Juan José Membrana, retirado y veterano de Malvinas.

Martínez comentó que este año se cumplirá también el 85 aniversario de otro vuelo histórico, el del hidroavión "Buenos Aires", que el 13 de agosto de 1926 unió por primera vez vía aérea Nueva York y la capital argentina, tripulado por Eduardo Olivero.

CLEOPATRA

SU DESTINO ERA EL CIELO

Día brillante, sin nubes, los once vehículos a más de 80 Km. por hora salieron de la ruta asfaltada y se internaron en un camino de tierra, en el cual rápidamente nació una larga estela de polvo. Era el **1º de febrero de 1970**, zona: Coronel Brandasen, una localidad a casi 100 Km. de la Capital Federal. Finalmente una tranquera abierta y más allá, extendiéndose hasta donde la vista alcanzaba, una verde y suave planicie, surcada de alambradas y algunas vacas de triste mirada.

Sólo algo insólito quebraba la tranquilidad y quietud del lugar: dos dedos metálicos apuntando al firmamento. Dos rampas de brillantes colores, en una de ellas se posaba un estilizado cohete sonda. A pocos metros una casamata emergía de la tierra seca y varias figuras vestidas de blanco se movían presurosas. Era el motivo por el cual la prensa se encontraba en el lugar, presenciar el experimento de mayor envergadura realizado por el ***ICTE***, la sigla que identifica al **Instituto Civil de Tecnología Espacial**, una organización privada vocacional de jóvenes pioneros, de la incipiente investigación aeroespacial de nuestro país.

Luego las explicaciones a los periodistas e invitados especiales presentes: el proyectil, totalmente fabricado con materiales argentinos, su carga útil electrónica (un diseño de avanzada), equipos de tierra, antenas de rastreo, etc. Pero el principal atractivo de la prueba era ***"Cleopatra"*** un pequeño mono hembra de sólo un kilo y medio de peso. El motivo: comprobar sus reacciones durante el vuelo y transmitir datos sobre ritmo cardíaco y respiratorio, además del comportamiento general *"Cleo"* fue colocada en su asiento anatómico y una vez puestos los sensores introducida en su cápsula "Centella" algo así como una nave Apolo de minúsculo tamaño. Luego el ensamble final del cohete con sus dos paracaídas, equipos de telemetría y control.

Eran las 10,15 horas cuando la cuenta regresiva llegó a su fin. Con una cola de llamas de más de diez metros de longitud el móvil se elevó vertiginosamente hacia los 20 Km. de altura. Blanca estela de humo, el sonido que se pierde en lo alto, y luego el mismo proyectil aeroespacial. Silencio, espera, tensión, en tierra el bip-bip de las ondas emergiendo de los receptores. Minutos que pasaron lentamente. Finalmente alguien que grita ¡allí está! ¡allí viene! Un puntito que se agiganta, un disco rojo que se abre para luego inmediatamente plegarse y ser arrastrado por los vientos. Y veloz como una saeta, algo que cae y zumba como esos Stukas que hemos visto en las películas sobre la última guerra. Después duda que luego dolorosamente se confirma. El paracaídas correspondiente a la cápsula ha fallado, un retardo de tiempo, la apertura se ha realizado a baja altura, se ha roto su amarre de sujeción. La micro "astronave" ha caído junto con su impulsor y con ella una pequeña e inconsciente mártir de la tecnología.

Cleopatra, la mona del norte argentino con vocación de astronauta, la que unos muchachos enamorados de la ciencia le habían fijado un destino de cielo yace a dos metros de profundidad junto a un cohete de 110 Kg. de peso. En ese instante y para siempre ingresa en el recuerdo de los jóvenes técnicos del *ICTE.* Pero ¿quiénes son estos *"fanáticos del espacio"* que dedican sus horas y esfuerzos a esta clase de estudios sin ninguna retribución económica? Creemos adivinar que en ellos sobrevive el espíritu de Konstantin Tziolkovski, Robert Goddard, Esnault Pelterie, Herman Oberth, Von Karmann, Sander, Riedel, Wiley Ley y otros. Sabemos que piensan como W. Von Braun que la astronáutica es mucho más que un nuevo mercado de sueldos, prebendas y negocios para grandes empresas; que es el nacimiento de una Nueva Era, de un Nuevo Pensamiento y de un Hombre Cósmico.

HACE CUATRO DECADAS: PASION JUVENIL POR LAS ACTIVIDADES ESPACIALES