

COMODORO OSCAR LUIS ARANDA DURAÑONA

EL MURCIÉLAGO

La Verdadera Historia de un Aviador

**DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
2004**

Fecha de catalogación:

Está prohibida la reproducción total o parcial. No puede ser reproducido ni transmitido, en ningún medio electrónico o mecánico, incluso las fotocopias, grabaciones o cualquier sistema de acumulación y reproducción de información, sin autorización por escrito del editor.

Hecho el depósito que determina la Ley 11.723

2004, Editorial Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica
Paraguay 748 - Piso 3.º - Capital Federal
Impreso en Argentina

ÍNDICE

Prólogo.....	9
Introducción	13
CAPÍTULO I.....	15
El Hombre.....	15
El Militar.....	17
Curso de Aviador Militar	19
1915, Piloto de Aeróstato y Piloto Aviador Civil	20
1916, <i>Brevet Superior de Aviador Militar</i>	26
CAPÍTULO II.....	29
Récord en Navegación Nocturna.....	29
Récord Sudamericano de Vuelo con Pasajero	35
Récord sobre Agua	41
Éxitos en el Apoyo al Tiro de Artillería.....	43
CAPÍTULO III.....	47
El Desafío de los Andes	47
Récord de Velocidad Ascensional	49
<i>Raid El Palomar - Zapala - Temuco</i>	49
Correo Aéreo a Través del Plata.....	53
Primer <i>Looping</i> y Maniobras en Entre Ríos	55
Récord Sudamericano de Altura.....	57
CAPÍTULO IV.....	61
Nueva Tentativa de Cruzar la Cordillera	61
Benjamín Matienzo	65
Misiones Aeronáuticas Extranjeras	69
Los británicos	69
Las restantes delegaciones	71
CAPÍTULO V.....	75
Doble Cruce de la Cordillera	75
Los alistamientos.....	75
El cruce de Antonio Parodi.....	78
El cruce de Pedro Zanni.....	85
El regreso a Buenos Aires	86
Los homenajes	88

CAPÍTULO VI	97
Piloto de Caza	97
La acrobacia aérea.....	97
El instructor	101
Grupo N° 1 de Aviación.....	105
Primera escuadrilla de caza argentina	107
La realidad	112
CAPÍTULO VII	115
Los Vuelos de Aplicación de 1922	115
Las previsiones	115
La partida.....	118
Carmen de Patagones - Trelew.....	119
Trelew - Comodoro Rivadavia.....	121
Comodoro Rivadavia - Puerto Deseado.....	122
Puerto Deseado - Puerto Santa Cruz.....	124
Puerto Santa Cruz - Río Gallegos.....	125
El vuelo de regreso	129
CAPÍTULO VIII	135
En Tiempos de la Escuela Superior de Guerra	135
La Experiencia para Seleccionar Material.....	136
En Paraná	137
CAPÍTULO IX	151
La Revolución del 6 de Septiembre.....	151
CAPÍTULO X	159
Comandante de la Aviación Militar	159
Aviación Civil.....	164
Líneas Aéreas del Estado	166
La Producción Intelectual	169
Comisiones al Exterior y Aeronáutica Independiente	172
Distinciones Recibidas	176
Epílogo.....	177
Créditos de Fotografías	179
Agradecimientos	179

PRÓLOGO

Sean mis primeras palabras de agradecimiento al comodoro Aranda Durañona por otorgarme el honor de prologar esta obra, que no exagero en atribuirle la cualidad de excepcional. Avalo esta calificación puntualizando el respeto que me inspira por su fecunda trayectoria como narrador y, sobre todo, por su constante y callada dedicación a la práctica y al aprendizaje de la literatura, y al estudio de la historia de nuestra institución.

En el libro que hoy me ocupa, el autor, a sus brillantes dotes de escritor, ha sumado una notable inteligencia y capacidad para investigar. Dedicado hasta el momento a la narrativa de ficción, género en el que ha obtenido premios y menciones de jurados de probada imparcialidad, este trabajo sobre el brigadier general Parodi es su primera producción histórica. Al respecto, puedo asegurar que, si de acuerdo con lo definido por el diccionario de la Real Academia, biografía es la historia de una vida humana, el comodoro ha logrado formidablemente ese objetivo.

Para acercarnos al hombre que rigió los destinos del Arma de Aviación del Ejército Argentino en los años de mayor expansión (1937 a 1941), en *EL MURCIÉLAGO - La Verdadera Historia de un Aviador*, el comodoro Aranda Durañona nos propone un sendero por demás interesante. A lo largo de diez capítulos subdivididos en elocuentes títulos, a la manera de señales camineras, se marcan las etapas y las realizaciones de uno de los pilotos con más horas voladas en los primeros treinta años de la aviación militar argentina.

El sendero arranca con los antecedentes familiares de Antonio Parodi y con los sucesos de la infancia que forjaron su forma de ser. Luego de explicar cómo fue su inicio en el Arma de Infantería, detalla cronológicamente la carrera militar, entre 1916 y 1946, explayándose en cada hito que jalonó la exitosa y, por qué no decirlo, azarosa trayectoria como aviador hasta su retiro del servicio activo. A través de la lectura, nos enteramos que Antonio Parodi fue, además de una gran persona, un militar cabal y un eximio piloto.

Entusiasta mecánico, convencido de que en el estudio yacía la clave del crecimiento, ascendió todos los escalones, y experimentó todas las especialidades de la profesión: piloto de globo y de aeroplano, *recordman* y acróbata, piloto de caza y de transporte, instructor y probador de aviones, doctrinario y ensayista, diplomático y comandante máximo de la Aviación. Con relatos amenos, el autor se detiene en los logros más resonantes y, con gran habilidad narrativa, nos pinta los escenarios físicos y vivenciales en donde se desarrollaron los hechos que le dieron notoriedad.

La objetividad absoluta para describir los actos de un tercero es una tarea ímproba y hasta considerada ilusoria. Y, en este caso, es evidente que el autor no ha salido ileso del proceso de búsqueda al que se sometió para realizar la tarea. Antes bien, como él mismo confiesa, a medida que progresó en el trabajo fue experimentando una mezcla de admiración y afecto por el personaje investigado.

El comodoro Aranda Durañona es un escritor que ha tomado partido y no oculta su simpatía por la personalidad biografiada, y lo hace con un entusiasmo contagioso. Un sentimiento que, enseguida, compartí al sumergirme en la lectura y conocer con precisión la formidable trayectoria del “Sordo” Parodi. Un hombre, a quien el grado de brigadier general le llegó tarde y, sin lugar a dudas, le quedó chico para reconocer el verdadero aporte efectuado en la consolidación de los cimientos de nuestra querida Fuerza Aérea.

El libro finaliza casi abruptamente en 1946. Como lector, sentí que esa interrupción me colocaba en la cima de una colina desde la que contemplaba los reflejos dorados de un interminable trigal maduro, con la misma sensación que se tiene frente a una obra terminada. En efecto, del largo período posterior a su retiro y de las múltiples actividades desarrolladas por el brigadier general Parodi, el comodoro sólo hace un comentario al pasar; como si, saciado con el relato que acaba de cerrar, sintiera que cualquier añadidura es superflua.

A lo expresado, debo agregar que la información consultada para redactar esta biografía llega de fuentes primarias. Gracias a la

generosidad de los descendientes del brigadier general Parodi, que enriquecieron con los recuerdos familiares el archivo de la Dirección de Estudios Históricos (DEH), el comodoro Aranda Durañona tuvo acceso a valiosos documentos que le permitieron fundamentar los datos y las inferencias.

Para terminar, ahora, en carácter de presidente de la Asociación Amigos de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica, deseo manifestar mi gran satisfacción al prologar este libro, escrito por uno de sus asociados. Con el logotipo del Círculo de Oficiales de la Fuerza Aérea Argentina, la obra será publicada por la incipiente editorial que hemos constituido.

BRIGADIER GENERAL CARLOS CONRADO ARMANINI

INTRODUCCIÓN

La aproximación al conocimiento histórico se asemeja al estudio del confuso entramado de las calles, plazas, parques y avenidas que conforman una gran urbe. Utilizar una guía para desplazarse con seguridad en una ciudad desconocida resulta indispensable o por lo menos saludable. El mapa es el mejor auxiliar del viajero urbano, y no le conviene prescindir de él hasta que los trayectos aprendidos estén interrelacionados en su mente y le permitan abarcar el plano en su totalidad. Habrá llegado, entonces, al final de un largo proceso en el que seguramente descubrió ciertos edificios o monumentos que, sobresaliendo por sus dimensiones, constituyen referencias obligadas para orientarse.

Del mismo modo, no bien se analizan las líneas de sucesos que unen el origen con el estado actual de una institución como la aeronáutica militar, ante la mirada atenta del investigador, con la fuerza de un faro sobresalen acontecimientos y personalidades que marcan los llamados puntos de inflexión del devenir histórico. Un antes y un después de ellos. Si se focaliza el análisis en las personas, se puede decir que éstas son las figuras emblemáticas, las que conforman el reducido grupo de *hacedores*. Por la incidencia que tienen, se los define como los hombres y las mujeres que, por vocación y convicción, poseen la energía moral e intelectual suficiente para señalar rumbos a los restantes miembros de la organización.

La aviación militar argentina nació el 10 de agosto de 1912, gracias al empuje de un grupo de esclarecidos ciudadanos, y creció por obra de la generosidad de un pueblo que intuía la trascendencia del avión inventado en 1903. Tras la iniciación de las actividades en el campo de vuelo de El Palomar el 8 de septiembre de 1912, evolucionó hasta constituirse en la quinta arma del Ejército. En 1944 alcanzó el rango máximo de Comando en Jefe de Aeronáutica con la misma jerarquía que las fuerzas terrestres, ambos directamente subordinados al titular de la cartera ministerial.

El 4 de enero de 1945, se creó la Secretaría de Aeronáutica con todos los medios, humanos y materiales, de la aviación militar del Ministerio de Guerra. La nueva estructura integró, en una simbiosis perfecta, adecuada a los recursos escasos del país, las responsabilidades de gobierno, administración y conducción de la aviación civil, de la comercial y de la Fuerza Aérea Argentina transformada en tercera fuerza armada de la Nación.

Un año después, un pionero de la aeronáutica militar, uno de los grandes aviadores de su época, uno de los *hacedores* que señaló caminos allá donde estuviera, uno de los que más había contribuido para profesionalizarla y engrandecerla, el brigadier Antonio Parodi fue pasado a retiro luego de treinta y siete años de actividad.

Por los servicios prestados a las alas de la Patria, Antonio Parodi constituye un verdadero paradigma del aviador militar y un referente ineludible para estudiar la historia de la aeronáutica argentina.

CAPÍTULO I

EL HOMBRE

En el folio 53 del Tomo 1, Nacimientos, del Registro Civil de San Martín (antiguo Pueblo de Santos Lugares de Rosas), consta que Antonio Parodi nació el 25 de mayo de 1890, en su domicilio, Belgrano 191, ubicado en el cuartel primero de ese partido. Hijo de Ángel Parodi, italiano, de cuarenta y tres años, y de Josefa Torres, argentina,¹ de treinta y seis. La coincidencia de haber visto la luz en una fecha patria, como si fuera un presagio, se repitió en otro guiño del destino cuando, a los dos años de nacer, en las cercanías de su casa se inauguró el Colegio Militar de la Nación (actual Liceo Militar General San Martín).

Una desavenencia matrimonial alejó a don Ángel del hogar. Se instaló en otra casa, formó otra familia. Aunque siempre apoyó y mantuvo una excelente relación con sus hijos, desde la más tierna edad Antonio quedó bajo la guía y protección de esa gran mujer que fue su madre.

El 23 de abril de 1901, doña Josefa quiso eliminar una colonia de caracoles que se había desarrollado en el aljibe. Siguiendo una costumbre, roció las paredes y el fondo con querosén. Esa noche, se acercó con un sol de noche a verificar el resultado. Los gases del combustible, confinados en aquel pozo, deflagraron y le abrasaron los pulmones. Antonio tenía sólo once años cuando, de la mano de sus hermanos mayores, marchó detrás del ataúd de su mamá.

La muerte de Josefa Torres conmovió a San Martín, y fue sentida especialmente por los pobres. A diario, frente a la casa de los Parodi, largas colas de indigentes habían recibido alimentos de sus manos. Tesorera de la Sociedad de San Antonio de Padua fue, sin temor a exagerar, su cooperadora más incansable. El

¹ Si bien, en la Partida de Nacimiento de Antonio, su madre figura con nacionalidad italiana, en el Acta de Matrimonio con María Celia Rigou (folio 54 del libro Matrimonios del Registro Civil del Partido de General Sarmiento), Parodi declaró que, fallecida para ese entonces, era argentina. Por otro lado, Josefa Torres era hija de Tomás Torres y Carlota Podestá, apellidos de origen netamente español.

altar erigido a San Antonio en la Catedral de San Martín, inaugurada en 1874,² fue obra suya casi exclusiva. Al sepelio asistió una concurrencia numerosa que demostró de manera elocuente el respeto y el cariño que se había ganado en vida.

Después de semejante pérdida, los seis hijos de Josefa tuvieron que reordenar sus vidas. Los más chicos quedaron bajo la tutela de los hermanos mayores. Andrés Julio tomó las riendas de la vieja casona de la calle Pellegrini 37,³ y María, por estar casada, fue nombrada tutora legal de los menores. Junto a ellos, Antonio vivió hasta su ingreso al Colegio Militar.

En muchos niños, la tragedia o la desarticulación del hogar quedan grabadas como una llaga que les debilita la personalidad. En otros, actúa a modo de catalizador que acelera la madurez del carácter y los fortalece. Éste debió de ser el caso de Antonio. Durante la juventud mantuvo una distante, aunque fluida, relación con su padre, que se hizo cargo de los estudios en el Colegio Salesiano Pío IX de San Martín. De él heredó la férrea voluntad que lo trajo a buscar mejores horizontes en estas tierras. De su madre criolla, mujer emprendedora, fervorosa creyente y alma caritativa, recibió la devoción mariana, el amor a la Patria, la adhesión a los valores que la gestaron y engrandecieron y, sobre todo, una sensibilidad muy especial por los subalternos.

Además de los datos consignados, existe escasa información de la niñez y adolescencia de Antonio. Deficiencia atribuible, en parte, a esa propiedad tan saludable que tiene la memoria de borrar los episodios tristes. De todos modos, no es arriesgado concluir que los golpes recibidos forjaron en él esa forma de ser parca que se le conoció, tras la que ocultaba un corazón bondadoso y cordial. Esta impresión la ratifican las descripciones ofrecidas por los descendientes y conocidos y, principalmente, el análisis de sus fotografías y escritos.

² La Catedral fue demolida en 1979 por disposición del Obispado de San Martín.

³ Nota de redacción: en la modificación de la jurisdicción del Partido se le cambió el nombre y la numeración de la calle.

Los trazos seguros de su caligrafía inglesa. La contextura baja, pero atlética. Las manos grandes, fuertes, del constructor. La mandíbula recia. La nariz prominente del águila. Los ojos claros, habituados a buscar destinos más allá del horizonte. La postura desafiante, pulgares enganchados en el cinto, una pierna adelantada; y la risa fácil, la expresión distendida que sólo adquieren las conciencias limpias. Estos rasgos nos hablan de un hombre seguro de sí, cuyas convicciones tienen la solidez de una roca; un hombre que, persuadido de haber obrado bien, no dejó diarios ni memorias que justificaran sus acciones.

Por otro lado, al leer su Foja de Servicios y los innumerables artículos periodísticos que difundieron sus actos, resulta muy simple inferir que, además del gran coraje genético, la educación hogareña le inculcó a Antonio Parodi tres o cuatro valores muy simples, pero muy consistentes, y que aplicó en toda su carrera: un acabado sentido de la responsabilidad; un deseo permanente de superarse por vía del estudio; la sobriedad como forma de vida; y, por último, su lealtad a los hombres y a los principios.

EL MILITAR

El 31 de julio de 1908, Antonio Parodi presentó la solicitud de ingreso al Colegio Militar como alumno pensionista agregado. Acompañaba al requerimiento, el certificado de nacimiento, el de buena salud y la aprobación de su padre. En este documento, además de consentir, don Ángel asumía el compromiso de abonar por trimestres adelantados la cuota mensual de sesenta pesos moneda nacional.

El 8 de agosto, el teniente coronel Pastor C. Marambio, director interino del Colegio Militar, recibió del Ministerio de Guerra la aceptación del candidato. Aunque parezca paradójico, el 10 de agosto de 1908, exactamente cuatro años antes de que se creara la Escuela de Aviación, el aspirante Parodi se incorporó al Ejército Argentino.

Tras aprobar el curso preparatorio, el 24 de febrero de 1909 lo dieron de alta como cadete becado en el arma de Infantería. En el Legajo Personal del brigadier general Parodi se conserva el solemne compromiso por el que se obligaba a servir como oficial

durante cinco años con posterioridad al egreso. Por ser menor de edad, en esa fecha Antonio tenía diecinueve, también firmaron el compromiso el padre, Ángel Parodi, y dos testigos, los señores Camilo Anschutz y J. Shaw.

Del paso de Antonio Parodi por las aulas del Colegio Militar sólo ha quedado constancia de que las notas más altas correspondían a las materias exactas y, especialmente, a las ciencias químicas y a las vinculadas con las aptitudes militares, condición enfatizada en el concepto de egreso por el mayor Martín J. López, jefe del Cuerpo de Cadetes. También se sabe que dominaba el francés, que era hábil esgrimista, ciclista y un entusiasta cultor del hipismo, pero que no sabía nadar.

El 8 de agosto de 1910, cuando cursaba el tercer año de estudio, fue ascendido a cabo cadete. El 31 de diciembre de ese año, por un decreto firmado por el presidente Roque Sáenz Peña,⁴ recibió el despacho de subteniente de la 35^{ta}. Promoción del Colegio Militar, en el orden de mérito 51 entre ciento sesenta camaradas.

El año de su graduación, fue también el del centenario de la Patria, el de los primeros vuelos mecánicos en la Argentina, el de los festejos, el de la inauguración del aeródromo de Villa Lugano, y el de la creación de la Escuela de Volación de la Compañía Aérea Argentina, en El Palomar. Allí, por primera vez, volaron los oficiales del Ejército y de la Armada. 1910 fue, en definitiva, el año en que el ronroneo de los aeroplanos llegados de Europa se volvió familiar para los porteños y, en especial, para los habitantes de San Martín.

Destinado, el 9 de enero de 1911, al Regimiento 8 de Infantería de Línea de Zárate,⁵ fue asignado como oficial de la 3^a Compañía. El jefe de unidad opinó del joven subteniente: “... *es un oficial trabajador de mucho espíritu y cariño a la profesión, se desempeña muy bien; me merece muy buen concepto*”. El 7 de octubre de 1912, al finalizar el periodo de reclutamiento, en el Parte de Inspección, el jefe del Regimiento manifestó que Parodi tenía condiciones de mando y conseguiría perfeccionarse porque era estudioso y trabajador.

⁴ BM N°292 - 1^a Parte.

⁵ BM N°6 - 1^a Parte.

Los conceptos elogiosos que recibió el subteniente en la primera etapa de su carrera no hacen más que ratificar las cualidades personales mencionadas. Palabras más, palabras menos, los distintos jefes que lo evaluaron a lo largo de los años coincidieron en el tenor de las apreciaciones. El 15 de enero de 1913, aún destinado en el Regimiento 8 de Infantería de Línea, Parodi ascendió al grado inmediato superior.⁶

Curso de Aviador Militar

El 8 de julio de 1914, días antes de que estallara la Primera Guerra Mundial, el ministro de Guerra argentino llamó a inscribirse en el tercer Curso de Aviadores Militares. Junto con Antonio Parodi se anotaron los tenientes primeros Mario J. Godoy y Ángel M. Zuloaga; los tenientes Alberto González Albarracín, Atilio E. Cattáneo y Julio García Fernández; y, por una resolución especial, el subteniente de reserva Eduardo Bradley.

La instrucción comenzó el 15 de julio. Los tenientes primeros Raúl E. Goubat, Aníbal Brihuega y Alfredo S. Agneta, y el teniente Pedro L. Zanni, alumnos del primer curso dictado por la Escuela en 1912, se desempeñaron como profesores. Las clases se dictaron más con entusiasmo que con medios adecuados. La enseñanza elemental, que aún consideraba mandataria la iniciación aerostática, se brindaba con el parque del Aero Club. Para el doble comando con aeroplanos, en cambio, se utilizaba el único “carrito” disponible, como le decían cariñosamente los cursantes al Henri Farman N°2 de 50 hp, construido en los talleres de El Palomar.⁷

En el reverso de una fotografía en la que aparece Antonio Parodi frente al Farman, escribió: “... los 50 hp, pero que en el 14 eran solamente teóricos, debían mover una hélice de paso constante de 1,60 metros a ochenta y dos pulsaciones. Debido a su desgaste, para mantener esa cantidad de revoluciones se llegó a reducirla a

⁶ BM N°3458 - 1ª Parte.

⁷ Comodoro Vélez Oscar G., *Tomo I, Historia General de la Fuerza Aérea (Desde sus orígenes hasta 1922)*, (“Historia de la Fuerza Aérea Argentina”), 1.ª Edición, Capital Federal, Dirección de Estudios Históricos, agosto de 1997, pág. 147.

1,30 metros. Era necesario correr más de 400 metros y si no había alguna brisa difícilmente se levantaba. Después, del 14 al 16, con estos aviones había que hacer verdaderos esfuerzos para levantar pasajeros, o sea, alumnos”.

Parodi, Zuloaga, González Albarracín y Cattáneo realizaron la primera ascensión en globo, el 1 de agosto de 1914. En el esférico Eduardo Newbery de 2200 m³, los alumnos acompañaron al instructor, teniente primero Raúl Goubat. Partieron a las 12.05 del parque aerostático de Los Ombúes, en Belgrano. Sobrevolaron Núñez y Martínez a 800 metros de altitud. Por precaución, ya que la corriente de aire los arrastraba hacia el río, descendieron a 200 y pasaron al oeste de San Fernando. Ascendieron nuevamente y cruzaron sobre Talar de Pacheco a 800. Una vez más, bajaron para evitar la fuerza del viento, en esta ocasión hasta escasos 30 metros o altura de *guide rope*⁸. En proximidades de la estación de Escobar, como la brisa había rotado al sur y los alejaba de la línea férrea, Goubat decidió aterrizar a las 14.45, dos horas y cuarenta minutos después de la partida⁹.

Las esporádicas ascensiones en globo se alternaron con las clases teóricas. Parodi fue aprendiendo los principios y las leyes físicas que gobernaban el difícil arte de volar. En todo momento, su actitud concentrada inspiraba confianza. Los profesores veían en él un alumno consciente y, por ende, al aviador de porvenir. Después de aprobar el examen con notas sobresalientes, bajo la eficaz guía del teniente primero Goubat, comenzó a pilotear el Farman; posteriormente, el Bleriot, con la misma destreza y seguridad que un aviador consumado.

1915, Piloto de Aeróstato y Piloto Aviador Civil

Antonio Parodi obtuvo el diploma de Piloto de Aeróstato N°29, el 5 de enero de 1915. Durante su entrenamiento realizó catorce ascensiones y voló alrededor de treinta horas. La elevación de

⁸ *Guide rope* o soga guía. Era una cuerda pesada que arrastraban colgando de la barquilla para tener una referencia de la altura precisa y para anclar el globo en caso de necesidad.

⁹ Información extraída de la copia fotostática autenticada de la página 6/153 del *Diario de a Bordo* de la Escuela de Aviación Militar.

mayor trascendencia la efectuó entre el 28 y el 29 de septiembre de 1914. La extensión del vuelo (17h 55min) le permitió contemplar la puesta y la salida del sol, y la lenta rotación de los astros en una tibia noche primaveral. Éste fue su primer *raid* nocturno, la primera evidencia de su tendencia a volar bajo el manto protector de las estrellas.

De esta travesía, además, debió de sacar como conclusión que la práctica de la aerostación no aportaba demasiado a la formación de los pilotos de aeroplanos. Una vez satisfecho el requisito instituido por la Dirección Técnica del Aero Club Argentino, se abocó exclusivamente al vuelo mecánico.

El 4 de febrero de 1915, Parodi terminó las prácticas y rindió examen. El 18 de ese mes, con el *brevet* N°68, fue habilitado por el Aero Club como Piloto Aviador Civil. Con esos títulos, era ya un piloto reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional, con sede en París. La próxima meta que se fijó fue el diploma superior de Aviador Militar.

Pero no todo dependía de las aspiraciones. En aquella época de guerra, la nafta de aviación importada era un insumo de lujo. La actividad aérea en El Palomar sufría altibajos inesperados: escasez de material, falta de combustible, condiciones climáticas adversas. Las dificultades que habían restringido el acceso al tercer Curso a sólo seis oficiales y un civil, se reflejaron en un desarrollo lento y entrecortado.

En ese ambiente de privaciones transcurrió gran parte de 1915. Las horas libres de los alumnos eran aprovechadas para enterarse de las noticias que llegaban sobre los combates aéreos en Europa y para avanzar en los estudios de la teoría del vuelo. En ocasiones, cuando las malas condiciones meteorológicas impedían realizar otra tarea, Antonio Parodi se internaba en los talleres de El Palomar, dirigido por el ingenio de Ambrosio Taravella. Bajo su guía, evidenciando una auténtica vocación por la mecánica, aprendió los secretos de la combustión interna de los motores de explosión y a desarmarlos hasta la última pieza¹⁰.

¹⁰ Jet (seudónimo), “Antonio Parodi, ejemplo de tenacidad y valor”, diario *Clarín*, 11-12 y 13 de diciembre de 1967.

A causa de las demoras, el 13 de marzo de 1915, las autoridades del Ministerio de Guerra prorrogaron, por seis meses más, la agregación de Antonio Parodi a la Escuela Militar de Aviación para realizar el Curso de Aviador Militar¹¹. En esta segunda etapa de su formación, el teniente primero Brihuega fue su jefe de curso; los tenientes Edgardo Benavente y Elisendo C. Pissano, y el ingeniero Carlos Irmscher, sus instructores de vuelo.

El 26 de julio de 1915, previo a solicitar el permiso del caso, Antonio Parodi voló su primer *raid* en aeroplano, con el Bleriot XI de 80 hp. Se trató de una navegación entre El Palomar y Zárate, preparatoria para el examen de Aviador. El vuelo alcanzó gran notoriedad y fue ampliamente cubierto por la prensa.

El corresponsal de *La Nación*, de Zárate, envió una nota que informaba el acontecimiento. Publicada en el número del 27 de julio, decía:

“Hoy, a las 3.20 de la tarde descendió en el campo de la feria rural el teniente Parodi y momentos después se vio rodeado por numerosos vecinos. Inmediatamente el volador realizó con toda corrección un corto vuelo que fue calurosamente aplaudido y después entregó al intendente una nota del director de la Escuela (teniente coronel Arenales Uriburu). Por la tarde, fue obsequiado con una copa de champagne por el Centro de Comercio y, por la noche, se sirvió un banquete en el Hotel del Globo (ofrecido por las autoridades)”.

El 28 de julio, el mismo periódico informó el regreso: *“El despegue fue presenciado por más de tres mil personas que aplaudieron frenéticamente al piloto. Un grupo de señoras y niñas de la sociedad de Zárate obsequió al volador con un gran ramos de flores y un pergamino firmado”*.

La cobertura periodística y la difusión que se dio a este vuelo marcaron el inicio de una vida pública, y de una larga relación entre los medios de comunicación y el joven teniente. Teniente de sólo veinticinco años que informó al director de la Escuela el cumplimiento del tema con términos más castrenses:

¹¹ BM N°4097 - 1ª Parte.

“... el 26 de julio del corriente año a las 2 y 17 minutos p.m., salí con rumbo a Zárate, aterricé en los campos de la Feria Rural a los 52 minutos del vuelo, sin novedad. Permanecí hasta el día siguiente, dejando el aparato tapado con una lona impermeable y asegurado con sogas, bajo la vigilancia de un destacamento de policía. El 27 del mismo mes y año, a las 2.10 p.m., tomé rumbo de regreso hacia Palomar, y llegué a los 45 minutos sin novedad.”

Las sucesivas hazañas de Antonio Parodi serían seguidas con gran atención por la prensa nacional e internacional. El piloto audaz, el acróbata aéreo, el aviador militar profesional, llegaría a ser, en los próximos treinta años, una de las figuras más respetada y consultada por los reporteros especialistas en aviación.

El 14 de septiembre de 1915, el Ministerio de Guerra prorrogó nuevamente la afectación de los integrantes del tercer Curso hasta la incorporación de la Clase 1895, accediendo a un requerimiento de la Escuela, fundamentado en que los alumnos aún no habían terminado las pruebas para obtener el diploma de Aviador Militar.¹²

Después de volar cerca de ciento setenta salidas, de muy corta duración (quince minutos de promedio) y reunir sesenta horas de vuelo, el 23 de agosto de 1915 Parodi completó los requisitos, determinados en la Instrucción Reservada del 10 de septiembre de 1914,¹³ para acceder al diploma superior de Aviador Militar. Sin hesitar, solicitó ser sometido a la evaluación pertinente.

La primera y, quizás, más difícil de las pruebas consistía en volar un triángulo de 250 kilómetros, con la sola ayuda de la brújula. Ninguno de los lados debía medir menos de 70, seguir líneas férreas, caminos importantes ni cursos de agua. Para satisfacer la segunda había que volar dos horas sin descenso, como mínimo, en un circuito cerrado, a una altura no inferior a 1000 metros. La siguiente cláusula establecía que se debía planear desde 500 metros con el motor detenido y tocar el suelo en un círculo prefijado de 200 de diámetro. Por último, para graduarse de Aviador Militar, los alumnos previamente debían obtener el

¹² BM N°4245 - 1ª Parte.

¹³ BM N°829 - 2ª Parte.

diploma de Piloto Aviador Civil y de Piloto Aeronauta, y participar como piloto u observador en ejercicios militares o maniobras.

Antonio Parodi propuso a las autoridades de la Escuela cumplir la primera evaluación en el triángulo El Palomar, San Antonio de Areco, Navarro, El Palomar, el 24 de agosto de 1915, pero debió aguardar el permiso hasta septiembre, cuando se aprobó la prórroga de su permanencia en el curso. Una vez autorizado por el teniente coronel Arenales A. Uriburu, intentó realizar la prueba el 2 de octubre a bordo del Bleriot de 80 hp.

En el legajo personal de Parodi se conserva la faja del barógrafo N°63.599 que, instalado en el avión, fue rubricada por el teniente primero Brihuega, jefe de curso y supervisor del examen. Las evidencias permiten inferir que la navegación no tuvo el desarrollo normal que tanto el alumno como el instructor esperaban. Por el contrario, ciertas incidencias indujeron al examinador, la misma tarde en que finalizó, a ordenarle por escrito al alumno que informase las novedades al Director.

“En cumplimiento del decreto que antecede informo a Ud. que el estado brumoso del día no permitía una observación a mayor distancia de 8 a 10 kilómetros. Por lo cual, hallándome a la hora y ocho minutos de viaje sobre una población no registrada por la carta y de importancia mayor que Solís, creí que mi situación era motivada por una desviación producida por el efecto de la masa del motor sobre la brújula. Como dudaba de este efecto, resolví abandonar la dirección de marcha y reconocer el pueblo por las referencias. Los datos que me eran conocidos, tales como que era el único pueblo con dos iglesias, una planta urbana grande, el río en el costado NO y unos arroyos en el lado N, me convencieron de que era San Antonio de Areco. En el aterrizaje, me di cuenta de lo contrario (estaba en San Andrés de Giles). En la revisión del aparato hallé un caño de aceite que tenía la rebaba rota, siendo el motivo de que despidiera aceite y me ensuciara continuamente los anteojos, llegando a ser una preocupación continua. La carta no registra todos los pueblos que encontré a mi paso y varios accidentes naturales, lo que dio lugar a que me inspirara poca confianza. Es cuanto puedo informar. Palomar, octubre 04 de 1915.”

Con su lenguaje escueto y conciso Parodi dio cuenta de los inconvenientes que lo habían hecho fallar en el primer intento. La supuesta frustración que sentiría por haber confundido los pueblos se agudizó al verse obligado a permanecer en Giles, hasta el 3 de octubre, esperando que le reparasen la pérdida de lubricante. No obstante, el descargo fue aceptado por el Director, quien autorizó que repitiera la experiencia en noviembre, la que se planificó en sentido inverso al triángulo original: El Palomar-Navarro-San Antonio de Areco-El Palomar.

El diario *La Prensa* el 4 de noviembre de 1915 narró con lujo de detalles la nueva navegación. Con el mismo Bleriot de 80 hp, Parodi comenzó el *raid* a las 6.55, en una mañana despejada y con una visibilidad prácticamente ilimitada. Después de volar cuarenta y cinco minutos en línea recta cubriendo 120 kilómetros a 500 metros de altura, aterrizó en Navarro a unas diez cuadras de la plaza central. Las autoridades y gran cantidad de habitantes, avisados de antemano se acercaron a felicitar al piloto.

A las 8.40 despegó de Navarro con proa a San Antonio, adonde llegó a las 9.20. En los pagos de Areco, le recargaron el tanque de combustible y fue agasajado con un almuerzo por las autoridades. Tras permanecer varias horas, recibir saludos y homenajes, a las 16.40 emprendió el vuelo de retorno. Ahora sí, a las cinco de la tarde arribó triunfante a El Palomar. A esa hora del 3 de noviembre de 1915 terminó de sortear la valla más severa que lo separaba de las alas de aviador militar.

Al vencer el plazo reglamentario para el ascenso, el teniente coronel Arenales A. Uriburu escribió que Parodi *“tenía mucho amor por la aeronáutica a la que se había dedicado con gran empeño, que era buen piloto y correcto camarada”*. En concordancia con esa opinión, el jefe del Regimiento N°8 de Infantería, además de ratificar las aptitudes militares, añadió que había demostrado audacia y arrojo en los vuelos. Al finalizar 1915, Antonio Parodi fue promovido a teniente primero.¹⁴

¹⁴ Decreto S/N° del 31 de diciembre de 1915 - 1ª Parte BM N°4333.

1916, *Brevet Superior de Aviador Militar*

Entre enero y julio de 1916, Parodi volvió a Zárate, al Regimiento 8 de Infantería. Tras presentarse, debió ponerse al frente de una modesta sección de la 6ª Compañía. Muy pronto, sin embargo, el 29 de julio, recibió el primer comando de su carrera y asumió la jefatura de la subunidad.

En los últimos días de marzo, fue autorizado a viajar a El Palomar y completar las exigencias para obtener el diploma de Aviador Militar. Ajustándose a las prescripciones reglamentarias, realizó un vuelo de 2h 20min, a una altura que osciló entre 1300 y 1500 metros. Lo finalizó con un planeo magistral desde 700 metros hasta tocar tierra en el centro del círculo indicado con antelación.

En vista de un rendimiento tan sobresaliente, Parodi obtuvo las calificaciones más altas del curso. El 1 de abril recibió el *brevet* de Aviador Militar N°9,¹⁵ luego de completar doscientos noventa y siete vuelos y reunir 91h 51min en el aire.

De los ocho *brevets* anteriores a Parodi, los dos primeros se entregaron a los instructores y directores técnicos del Aero Club Argentino, ingenieros Jorge A. Newbery y Alberto R. Mascías, en reconocimiento de los servicios prestados. Los seis siguientes, a los oficiales que aprobaron el primer y el segundo Curso (1912 y 1913): teniente primero Goubat, tenientes Zanni y José B. de Biedma, teniente primero Brihuega y tenientes Benavente y Pissano.

Después de una corta estadía en su destino primario, en la quincena inicial de julio, con las alas de aviador todavía sin estrenar, Parodi fue autorizado a alejarse temporalmente del Regimiento 8 para adiestrarse en El Palomar. El teniente primero viajó en ferrocarril. Asomado a la ventanilla con el mentón apoyado sobre un puño, mirando vagar a las nubes por el cielo tal vez anheló recuperar los tres meses en tierra.

Si la escena descrita no se ajusta a la realidad, fue muy parecida puesto que, no bien llegó a la Escuela, solicitó un avión

¹⁵ Decreto S/N° del 6 de abril de 1916 - 1ª Parte BM N°4418.

y despegó. En los doce días siguientes voló en veinticuatro oportunidades; ocho, en la víspera del aniversario de la Independencia. Los vuelos efectuados entre el 16 y el 18 de julio entraron en la historia.

CAPÍTULO II

RÉCORD EN NAVEGACIÓN NOCTURNA

Como parte de los festejos del primer centenario de la Declaración de la Independencia en 1916, el Poder Ejecutivo solicitó al Aero Club Argentino que organizase una serie de actividades para reflatar el interés por la aviación argentina, bastante olvidada en ese entonces. Para solventar los gastos se disponía de un presupuesto de 10.000 pesos. Encabezada por el ingeniero Mascías, se constituyó una Comisión Deportiva *ad-hoc* de civiles y militares que propuso realizar un festival aéreo y una carrera entre Buenos Aires y Mendoza.

El 7 de julio se cumplió la primera cita. En el estadio de La Sportiva, ante una concurrencia que llenaba las gradas del campo de polo, presidido por el ministro de Guerra, general Ángel Allara, comenzó un concurso de bombardeo de precisión. Intervinieron los uruguayos, teniente Boiso Lanza y subteniente Esteban Cristi; el chileno, teniente Luis Castro; y los argentinos, tenientes primeros Zanni y Parodi, teniente González Albarracín y subteniente de reserva Martín L. Pico.

En el centro de la pista, se colocó como blanco una lona circular con los contornos marcados por banderolas. El subteniente Pico se adjudicó el primer puesto al impactar a 24 metros del blanco. González Albarracín salió segundo con 33 metros de error; Parodi, tercero con 50; y cuarto, el chileno Castro con 150. Después de este bombardeo de supuesta precisión, se realizó una demostración con la que se esperaba lograr mayor realismo.

Castro y Parodi fueron los audaces que se ofrecieron a simular una situación de guerra arrojando desde mayor altura dos bombas de estruendo. Las aletas estabilizadoras, la geometría de las ojivas, la balística de caída eran estudios sobre los que existían nociones muy someras. El artefacto de Antonio causó una gran conmoción al explotar en la Avenida Alvear (actual Libertador). El explosivo del chileno fue más lejos, cayó del otro lado de la avenida y alteró la siesta de los “pura sangre” del Hipódromo Argentino. Pese a la alarma, no se lamentaron daños. Entretanto, Pedro Zanni, con el Morane Saulnier Parasol, y

Virgilio Mira, con un monoplano construido por él, efectuaron pasajes y maniobras de máxima *performance* sobre la pista.

La última y más importante competencia consistió en una carrera aérea hasta Mendoza. Ampliamente difundido por la prensa, el programa comprendía una largada simbólica desde el Campo de Polo de Palermo, una escala técnica en El Palomar, donde los pilotos debían revisar y reabastecer las máquinas, y decidir si continuaban hasta la primera etapa: Junín. Las autoridades de la Escuela desplegaron apoyo técnico y combustible a esa ciudad, a Rufino (Santa Fe), a Villa Mercedes (San Luis) y a La Paz (Mendoza). En líneas generales, se dispuso que la carrera duraría cien horas, lapso suficiente para arribar a la meta. Al cabo de ese tiempo, se neutralizaría el progreso de los vuelos y resultaría ganador el participante que hubiese recorrido mayor distancia.

Se inscribieron los más afamados pilotos argentinos y de otros países sudamericanos. La partida se programó para la tarde del 16 de julio. La ceremonia, que revistió un carácter solemne, fue presidida por el Dr. Victorino de la Plaza. Asistieron los ministros de Guerra, de Hacienda y de Obras Públicas; y representantes del cuerpo diplomático. Los delegados de Chile, Brasil y Uruguay mostraban particular interés porque participaban aviadores de esas nacionalidades.

El acto comenzó con un desfile terrestre. Los pilotos rendían honores frente al palco marchando delante de sus aeroplanos que rodaban empujados por soldados de El Palomar. Encabezaba el pasaje el teniente primero Zanni con el Morane Saulnier Parasol que había pertenecido al extinto Jorge Newbery; en segundo término, desfilaba el capitán Brihuega con el Morane Saulnier Parasol "Mendoza"; seguido del teniente primero Parodi con un Bleriot XI Tandem. Más atrás, venían los pilotos chilenos Dagoberto Godoy con un Bleriot; el suboficial Castro con un monoplano Depardussin; y el suboficial Verscheusé con un biplano Sánchez Besa. Cerraba la columna el teniente uruguayo Cesáreo Berisso con el monoplano Castaibert.

Terminado el desfile terrestre, mecánicos y soldados alinearon las máquinas a un costado del palco. En esa posición, los pilotos

al lado de las cabinas, fueron revistados por el presidente De la Plaza acompañado por el director de la Escuela, teniente coronel Obligado, y por el presidente del Aero Club, ingeniero Mascías. Al concluir la inspección, mientras las autoridades ocupaban nuevamente el palco, los conscriptos trasladaron las aeronaves al extremo del estadio lindante con la calle Dorrego, donde se había marcado la línea de partida. Los pilotos ocuparon las carlingas y, a las 15.45, un trompeta tocó la orden de arranque. Los motores tosieron nubecillas de humo blanco; después, con un ronroneo parejo, se pusieron en marcha.

Un capitán de fragata, con una banderilla, actuaba de comisario de partida. Con dos minutos de intervalo, les daba la señal y anotaba el horario de salida de cada competidor. Por cortesía, se le dio precedencia a los extranjeros. El teniente chileno Godoy despegó en primer lugar. A las 17.30 estaban todos aterrizados en El Palomar. Luego de una ceremonia agotadora, los pilotos decidieron aguardar hasta el día siguiente.¹⁶

Amaneció gris, ráfagas huracanadas del sur causaron estragos en las frágiles aeronaves y desbarataron los planes de vuelo de los competidores. Algunos, no bien despegaron, derivaron hacia Villa Lugano; otros, hacia el Río de la Plata, en búsqueda de alturas con corrientes de aire más convenientes. Pese a los esfuerzos, la mayoría apenas consiguió alejarse 180 kilómetros del punto de partida y aterrizar en diversas localidades.

Hubo otros, como Zanni, Brihuega y Verscheusé, que resolvieron dejar pasar otro día en El Palomar. El teniente chileno Godoy, uno de los que consiguió despegar, llegó hasta Pilar, pero con tan mala suerte que chocó contra unos cables de telégrafo y destrozó el avión.

El teniente primero Parodi aguardó pacientemente que amainara el vendaval y sólo despegó a las 16.35. Enterado del accidente del piloto trasandino, se dirigió al lugar del incidente, adonde llegó a las 17.50. Visitó a Godoy en el hospital de Pilar, comprobó el buen estado de salud y esperó la hora de cenar. En ese momento, al constatar que el viento aún soplaba con

¹⁶ Comodoro Vélez Oscar G., *Tomo I - Historia General de la Fuerza...*, pág. 187 a 189, op. cit.

demasiada intensidad, comunicó a la Escuela su intención de pernoctar.

Sin embargo, al cerrarse la noche, una espléndida luna llena se alzó en el horizonte. El viento había calmado y ahuyentado hasta la última de las nubes. A las 23.30, Antonio Parodi despegó y puso proa a Rufino. Gracias a su anterior incursión noctámbula en globo, tendría conciencia de la posibilidad de volar con referencias visuales en noches de buena visibilidad.

A los cinco minutos, sobrevolaba Manzanares; a las 23.40, Open Door; a las 23.51, Cortina; a las 23.55, Goldney; y alcanzaba Mercedes a las 0.10, cuando ya había cambiado el día. Desde la estación ferroviaria mercedina, que al igual que toda la línea del Ferrocarril del Pacífico debía mantenerse alerta, enviaron un telegrama al centro coordinador instalado en El Palomar. El despacho informaba que, en esos momentos, el zumbido de un motor daba vueltas encima del lugar.

Durante largos minutos, Parodi orbitó eligiendo un campo adecuado. Aún lo buscaba, cuando le pareció identificar el ramal que iba hacia Junín. Alentado por la diafanidad de aquella noche espléndida, desistió de aterrizar y continuó. El reflejo de la luna sobre los rieles le señalaba el sendero y lo invitaba con su brillo seductor. Sin iluminación, sin una lectura precisa del oscilante compás magnético, el piloto cometía la misma equivocación que sus camaradas Berisso y Castro, y se montaba sobre la vía del Ferrocarril Oeste, que une Buenos Aires con La Pampa, en lugar de hacerlo sobre la del Ferrocarril del Pacífico.

Este trayecto también fue seguido por los telegrafistas de las estaciones de Chivilcoy (0.53), Bragado (1.51) y, minutos más tarde, 9 de Julio. A las 2.30, Parodi, desorientado y prácticamente sin combustible, asomó la cabeza y descubrió una angosta franja de terreno, iluminada por el resplandor que despedían unos hornos de ladrillos. Auxiliado por aquella luminosidad rojiza, creyendo hallarse cerca de Rufino, aterrizó en Carlos Casares, a 180 kilómetros de Mercedes. Es de imaginar la contrariedad al detener el avión y comprender el error. No obstante, este inusual recorrido a la luz de la luna se

proyectó en la historia como la primera navegación nocturna americana.

A las 9 del 18 de julio, despegó hacia el norte, y buscó las vías del Pacífico. Guiado por la brújula, las escasas referencias visuales y la deficiente cartografía de la época, si bien apuntó hacia Rufino, no pudo evitar que el viento oeste lo empujase hacia el este. En dos ocasiones debió bajar y recargar combustible. Finalmente, llegó a Vedia, a mitad de camino entre Junín y Rufino, a 150 kilómetros de Carlos Casares. Había perdido un tiempo valiosísimo.

Durmió unas horas y, el 19, habituado ya a la oscuridad, quiso recuperar posiciones. Despegó antes del amanecer con rumbo a Rufino, un destino que, a dos días de haber partido, le parecería inalcanzable. Aterrizó a las 6, antes de la salida del sol. Intentó seguir de inmediato a Villa Mercedes, pero una falla técnica lo obligó a perder otra noche.

Mientras Parodi aguardaba la reparación del avión y, contrariado, reflexionaba que los riesgos de los vuelos nocturnos habían sido vanos, aterrizó su gran amigo, el teniente primero Pedro Zanni. Ambos camaradas se confundieron en un abrazo. Zanni consoló a Parodi por las equivocaciones y se divirtió oyéndolo narrar las aventuras por las noches pamperas.

Con el tanque rebosante de nafta, Zanni se despidió y quiso continuar, pero el motor se negó a arrancar. Inútiles fueron los esfuerzos de dar pala. “*Parece empacado*”, dijo decepcionado, y decidió abandonar. Parodi, se acercó, lo convenció de que no renunciara y se trepó al Morane. Mecánico ingenioso, con su habitual tenacidad revisó pieza por pieza el motor Le Rhone. En un par de horas solucionó el desperfecto. Así, gracias a la generosidad y a los conocimientos técnicos de su camarada, Zanni pudo continuar a Mendoza.

Quien debió resignarse y pasar la noche del 20 de julio en Rufino fue Antonio Parodi que, a pesar de haber perdido la carrera, no recibía más que felicitaciones. A esta altura de la competencia, sus andanzas noctámbulas habían trascendido. Su récord ya se festejaba en todo el país. El pueblo rufinense y las autoridades, orgullosos de contarlos entre ellos, aprovechando la falla del

Bleriot, le ofrecieron una cena y le obsequiaron un simpático pergamino dedicado al Murciélago.

Antonio Parodi, sinceramente agradecido, con posterioridad envió al doctor Rufino F. Basavilbaso una fotografía tomada en el campo de aterrizaje. En la imagen, el aviador posa junto al Bleriot. Lamentablemente, sólo se conserva una copia. La fecha es ilegible, no así el texto que expresa:

“Cuando los hombres, dentro de su pensamiento, crean alas de ilusiones, al contemplar esa inmensidad desconocida, y después de mucho luchar llegan a surcar ese espacio, todo cielo y todo luz, alejándose de todo este materialismo que nos rodea, para acercarse más y más al ser infinito, y hacer soñar el alma o idealizarla, es entonces cuando necesitan y deben llegar hasta ellos, como aleteos suaves de golondrinas pasajeras, el aplauso, el aliento y la fuerza, para que sus espíritus templados y bautizados en lo infinito permanezcan firmes y enteros en la lucha, en honor y gloria a la que pertenecen.”

A la medianoche del 20 de julio, los mecánicos terminaron de reparar las averías del Bleriot. No obstante saberse perdedor, pues la carrera expiraba a las 11 del 21, Parodi despegó con destino a Villa Mercedes a las 7.40. A esa hora de la mañana, aislados bancos de neblina retenidos en las zonas más bajas, como manadas de ovejas, preanunciaban las condiciones ideales para la cerrazón. La naturaleza confirmó las predicciones de la ciencia. Los rayos primerizos del sol invernal agitaron el aire con una brisa que, instantáneamente, unió la temperatura ambiente con la del punto de rocío. Sobre las vías del Ferrocarril del Pacífico la neblina se compactó, se hizo niebla impenetrable. A las 8, imposibilitado de seguir, Antonio Parodi descendió como pudo en la estación Rosales, antes de Laboulaye. En el aterrizaje, se dañó la hélice y, únicamente en ese momento, se rindió.

En definitiva, nada más que dos aviones finalizaron la accidentada competencia del centenario de la Independencia. El teniente uruguayo Berisso, con el monoplano construido por Pablo Castañer, ocupó el primer puesto. Segundo llegó Zanni, que cubrió 1084 kilómetros en 8h 55min, después de vencer

innumerables obstáculos y gracias al auxilio providencial de Parodi en Rufino.¹⁷

Finalizada la carrera internacional, el prestigio del ya popular Murciélago creció y avaló la calificación que lo había ubicado en el primer puesto del curso superior de aviador. La dedicación y el esfuerzo de Antonio Parodi fueron debidamente reconocidos por sus jefes. El 31 de agosto de 1916 se resolvió que abandone definitivamente la unidad de Infantería, y fue dado de alta en la Plana Mayor de la Escuela Militar de Aviación¹⁸.

RÉCORD SUDAMERICANO DE VUELO CON PASAJERO

En plena guerra mundial aún no se había desatado la carrera por la conquista de récords con la intensidad que caracterizaría la década siguiente. Sin embargo, cada nueva marca continental o mundial de altura, velocidad, permanencia o distancia que superase a la anterior, era ampliamente recogida por los medios de comunicación y constituía un motivo de orgullo, no sólo para el aviador que la lograra sino para la aviación de su país. Por esa causa, los mandos de la Escuela Militar de Aviación, en la medida que lo permitía la disponibilidad del material, se ocuparon de programar distintas conquistas aún pendientes. En cada caso, seleccionaban a los pilotos más capaces.

En noviembre de 1916, llegó a El Palomar un biplano Voisin L de 140 hp de origen italiano, adquirido en Roma por la misión que encabezada el capitán Brihuega, a un valor de 40.000 francos. Al considerar que era el primer avión de la Escuela con un motor que superaba los 100 hp, su director, teniente coronel Obligado, se lo asignó al teniente primero Zanni para que, en vuelos locales, determinara la aptitud de la máquina para llevar a cabo el proyecto “Cruce de los Andes”.

El aparato de diseño francés, usado con gran éxito por el ejército galo en los comienzos de la guerra como explorador de largo

¹⁷ El relato de la competencia ha sido armado sobre la base de la información publicada en el diario *La Prensa* entre el 17 y el 21 de julio de 1916, y sobre los datos recopilados por el comodoro Oscar G. Vélez en el *Tomo I - Historia General de la Fuerza...*, op. cit.

¹⁸ Disposición S/Nº del 31 de agosto de 1916 - 1ª Parte BM N°4529.

alcance, era un aeroplano de inusuales dimensiones para la época: 15 metros de envergadura y 8 de largo. Después de varios ensayos, Zanni lo encontró excesivamente pesado y lo rechazó. Si la pesadez lo inhabilitaba para alcanzar grandes alturas, el Voisin reunía otras características interesantes. Además de la potencia del motor y de la solidez de su estructura, poseía un voluminoso tanque de combustible que le otorgaba la respetable autonomía de cuatro horas, con una carga útil de 450 kilogramos.

Ante el informe negativo de Zanni, el director de la Escuela le asignó la máquina al teniente Parodi para que la evaluara en un vuelo de largo aliento a Posadas, donde nunca había aterrizado un avión. El objetivo de la misión era determinar las características del biplano como avión de guerra y realizar un levantamiento fotográfico de las localidades que sobrevolaría.

Durante tres meses Parodi se familiarizó con el aparato y planificó el itinerario. En línea recta, la ciudad misionera distaba 1050 kilómetros de El Palomar. Aprovechando la generosa capacidad del Voisin, se previó efectuar el vuelo con un pasajero y en una jornada. Eligió como acompañante a uno de sus alumnos, el teniente Valentín Campero, un joven oficial recién incorporado al primer Curso. En el vuelo, Campero se desempeñaría como observador y, gracias a la suerte de haber tenido a Parodi como instructor, participaría en uno de los viajes en aeroplano más importantes realizados en el país y en América del Sur.

En el amanecer del 9 de marzo de 1917, después de recibir en la posición de firmes algunas instrucciones del teniente coronel Obligado que había acudido a despedirlos, el teniente primero Parodi junto con su observador ocuparon los asientos en el Voisin. Tras arrancar el motor, despegaron a las 5.55, iluminados por la claridad rojiza del crepúsculo. Instantes más tarde, el pesado aparato se elevaba lentamente y cobraba altura avanzando en línea recta hacia el norte.

Los tanques estaban repletos. Ante la posibilidad de recalar en parajes solitarios, el piloto y su acompañante también habían completado sus alforjas con abundantes provisiones de boca.

Como era habitual en estos casos, desde que el biplano despegó de El Palomar y su silueta plumiza se dibujó en el espacio, los corresponsales de los periódicos, residentes en las localidades situadas a lo largo de la ruta, telegrafiaban los datos que obtenían sobre el progreso del *raid* (y los que no obtenían, los inventaban).

El avión arribó a Concordia a las 9.15, luego de sobrevolar Gualeguaychú, Colón y Concepción del Uruguay. El trayecto de 408 kilómetros fue cubierto en 3h 20min, a una velocidad promedio de 122 km/h, volando entre 1300 y 1500 metros de altura. Con esta primera etapa, Parodi ya había batido el récord argentino de vuelo con pasajero.

Luego de cargar el tanque, frente a una nutrida concurrencia de curiosos, a las 10.50, reanudaron el vuelo a Monte Caseros, donde aterrizaron a las 12.15. Habían volado 151 kilómetros a 106 km/h. Una vez más, autoridades y numeroso público les brindaron una calurosa bienvenida. Acogida que no fue suficiente para que Parodi disimulara su disgusto al enterarse de que no habían recibido el combustible y el lubricante, despachados el 3 de marzo desde Buenos Aires por ferrocarril. A media tarde, como aún no tenían noticias, cargaron el Voisin con una mezcla de nafta verde de automóvil con éter, en una proporción de 30 gramos por lata. A las 17.15 partieron rumbo a Paso de los Libres. Durante el tramo de 93 kilómetros —que hicieron en una hora— notaron un excesivo calentamiento del motor por la baja calidad de la nafta.

Al aterrizar en Paso de los Libres, a las 18.15, los voladores sufrieron una nueva desilusión: tampoco había llegado el combustible. Así, terminó aquel agotador 9 de marzo en el que Parodi había intentado arribar a Posadas en sólo un día. Causas ajenas a su voluntad frustraron el propósito. No obstante, los 652 kilómetros volados desde El Palomar le habían permitido batir las marcas anteriores.

Parodi y Campero, aguardando la nafta, permanecieron inactivos en aquella ciudad hasta el 13 a las 13.53, cuando despegaron con rumbo a Posadas. A las 15, en la pizarra del diario *El Pueblo* de la capital misionera, un empleado escribía con tiza:

“Aviadores salieron a las 2 de la tarde. Llegarán a ésa entre las 4 y las 5. Salúdale, García”. La noticia circuló como un reguero de pólvora por la población que por primera vez recibiría un aeroplano. Las principales autoridades del territorio, la banda de música municipal y alrededor de cuatro mil quinientas personas se convocaron en la chacra N°39, sitio previsto para el aterrizaje. Fue tan extraordinaria la movilización que en Posadas se agotaron los coches de alquiler y la policía se vio obligada a recurrir a la fuerza para despejar el perímetro reservado para el descenso.

Poco después de las 16, en el horizonte se perfiló un diminuto punto negro, que se fue agrandando y agrandando hasta que las líneas elegantes del biplano se distinguieron en todo su esplendor. Parodi dio dos vueltas, en descenso, sobre la ciudad y a las 16.18, después de una prolongada espiral, se posó en la tierra rojiza de Misiones. *“... no sufriendo sino insignificantes desperfectos el aparato, debido a las zanjas existentes en el lugar que tomó tierra...”*, informó el cronista de *El Pueblo*, en la edición del 14 de marzo.¹⁹

Una vez realizadas las presentaciones protocolares y colocado el aeroplano en un sitio seguro, Parodi y Campero se trasladaron en un coche descubierto al Hotel París, donde se alojaron, seguidos por una turba de chiquillos que no se cansaban de gritar sus nombres y aplaudirlos. En total, desde Buenos Aires, los pilotos volaron 1184 kilómetros en 8h 7min que, de no haber mediado la falta de combustible por incumplimiento del ferrocarril, podrían haber sido realizados en una sola jornada como estaba planificado.

En la capital misionera, los oficiales permanecieron ocho días. Recibieron agasajos como verdaderos héroes y efectuaron, en agradecimiento, numerosos vuelos de demostración, algunos con pasajeros del lugar. El rugido del motor Samalson de 140 hp del Voisin L conmocionó no sólo a los habitantes sino también a la riquísima fauna silvestre de la región.

¹⁹ En la Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación (1916-1917) consta que los daños fueron: rotura del eje de la rueda derecha y delantera del tren de aterrizaje, y torceduras de dos montantes.

Parodi y Campero emprendieron el retorno a El Palomar el 21 de marzo. Salieron de Posadas a las 5.40, nuevamente con la idea de volar los 1000 kilómetros en una sola jornada. En Monte Caseros, tras aterrizar a las 9, recargaron los tanques y se dirigieron a un extremo del campo para despegar. Al enfrenar el viento, un elemento cortante oculto entre los pastizales cortó uno de los neumáticos, por lo que demoraron la partida hasta el día siguiente.

El 22, despegaron a las 6.40 y aterrizaron en Concordia a las 7.55. La ciudad, que tan bien los había acogido en la ida, volvió a homenajearlos. Accediendo al pedido de las autoridades y de las fuerzas vivas de la zona, los aviadores permanecieron hasta el 23 a las 10.40, hora en que una verdadera muchedumbre los despidió con una salva de aplausos. Tres horas más tarde, luego de haber recorrido 408 kilómetros de un cielo encapotado con negras nubes de tormenta, volando bajo para aprovechar el viento norte, aterrizaron en El Palomar a las 14.

Treinta minutos antes, numerosos oficiales se habían convocado cerca de los hangares y los aguardaban controlando en sus relojes si se cumplía la estima recibida por telegrama. En el momento indicado, vieron aparecer en el norte la silueta, pesada e inconfundible, del Voisin L. Finalizaba, así, un periplo que se inscribía en la historia grande de los récords sudamericanos por ser el de mayor extensión con pasajero (2368 kilómetros). Por la hazaña, el teniente Antonio Parodi recibió el emblema especial de oro de Aviador Militar.

El corresponsal del periódico *La Argentina*, en Gualeguaychú, narró con una pluma muy florida las alternativas del vuelo. Su lectura ayuda a comprender el significado de la operación de Parodi para esa época. El periodista describió los riesgos de cernirse a 1500 metros de altitud y volar cuarenta y cinco minutos sobre las nubes, por encima de la confluencia de los ríos Paraná y Uruguay, donde una *panne*²⁰ del motor le hubiera sido fatal. Igualmente trágica hubiese resultado una falla en la vasta zona de pantanos y monte, alejado de toda población, que

²⁰ *Panne*: en francés, detención.

seguía hasta cubrir los 355 kilómetros que restaban hasta Concordia.

Según el redactor, el terreno se volvía más ingrato todavía a partir de Monte Caseros, 150 kilómetros más adelante, donde quedaba aún la parte central de la provincia de Corrientes, cuyo suelo, además de estar tapizado por la selva virgen e impenetrable, se hallaba dominado por el misterioso y fantástico Iberá. Textualmente afirmaba:

“Fácil es comprender el verdadero valor de la proeza realizada por los oficiales argentinos; máxime, teniendo en cuenta el peligro de muerte que corrían a la menor «panne» y donde ésta es hasta casi comprensible o admisible, debido a las mil perturbaciones que sufre un avión al cernirse en un medio enrarecido y donde la carburación del motor es, necesaria y forzosamente, deficiente.”

Con este vuelo, el teniente primero Parodi se acreditó el título de *recordman* de distancia y de duración, con pasajero, hasta ese momento en poder de Emilio Sauervein con el mecánico Luis Lafargue en el *raid* Buenos Aires - Rosario (308 kilómetros), en 1915. Entre los vuelos importantes de este género deben recordarse los realizados por Benjamín Jiménez Lastra con el piloto Julio Crespo Vivot, en 1913, a Rosario, con varias escalas; el del teniente Agneta con Taravella, a San Pedro en el mismo año; el de Lübe con Newbery, a Montevideo, igual que el regreso con el capitán uruguayo San Martín. Las demás pruebas fueron marcas de escasa importancia.

En un expediente, según lo establecía la reglamentación de la Escuela, el teniente primero Parodi informó el cumplimiento de los objetivos. Lamentaba no haber efectuado el *levantamiento* fotográfico ordenado, porque la Escuela carecía de una máquina adecuada. En reemplazo había llevado una Spido particular, excesivamente usada, por lo que había sufrido *“la rotura de la cortina del almacén al mudarse la placa, lo que fue la causa para velar las demás que habían sido impresionadas”*.

Con respecto a la aptitud del aparato para tareas bélicas, el aviador escribió: *“Desde el punto de vista militar, la velocidad normal del aparato es de 95 kilómetros por hora; el radio de acción 200 kilómetros y una carga útil de 230 kilogramos. Es*

estable, seguro y firme en el aire; excelentes condiciones de planeo, de cinco a seis veces la altura. El tren de aterrizaje, fuerte y seguro, apto para cualquier clase de terreno. Dado el gran velamen y el elevado ángulo de ataque, características suyas, y la serie de superficies pasivas que presenta de frente (2,50 metros cuadrados) hace que un viento en contra le reste mucha velocidad. El viento de cola, cuando es constante, aumenta la velocidad en forma proporcional; el viento en el mismo sentido, pero arrachado; ocasiona una reacción en sentido contrario que trae como consecuencia la «patinación» de la hélice y la pérdida de estabilidad en el aparato. Las componentes de costado y de cola del viento accionan tan decisivamente sobre los alerones que tienden a desequilibrar lateralmente el aparato, sintiendo su presión directamente sobre la palanca. A su vez, la acción sobre el timón trae como consecuencia un desplazamiento lateral que cuesta contrarrestar. Le cuesta ascender; el aparato se resiste a subir después de los 1000 metros. Velocidad ascensional: con carga completa, llega a esa altura en dieciocho minutos. Condiciones del motor: marcha regular y uniforme; muy sensible a las perturbaciones atmosféricas. El distribuidor se engrasa con facilidad lo que ocasiona algunos «rate» aislados. La guarnición del «caouchout» que obtura el espacio que hay entre el taladro para la bujía y la camisa refrigeradora, después de un cierto tiempo, pierde algo de su propiedad permitiendo un pequeño escape de vapor de agua que se percibe por una especie de silbido agudo.»

RÉCORD SOBRE AGUA

Para el 18 de agosto de 1917, Antonio Parodi previó sumarse a los actos conmemorativos del aniversario de la Constitución de Uruguay, realizando un vuelo sobre el estuario del Plata. Uniría Buenos Aires con Montevideo, ida y retorno. Pensaba evolucionar sobre la capital charrúa y dejar caer un mensaje de salutación en el Hipódromo de Maroñas. Batiría, así, el récord sudamericano de vuelo sobre agua.

El 9 de agosto, aprovechando que la meteorología se presentaba favorable, anticipó el *raid*. Partió a las 7.20 a bordo del monoplano Rumpler Taube “Paloma” de 100 hp, donado por la colectividad alemana a la Escuela Militar de Aviación. Después

de girar en círculos sobre el aeródromo militar alcanzó los 700 metros. Todavía ascendiendo, pasó sobre Caseros, Villa Devoto y Palermo. Siguió la costa del río hasta sobrepasar Quilmes. En ese punto, el más cercano a Montevideo, viró francamente hacia el este, rumbo directo a la capital uruguaya. Como explicó al regresar, se mantuvo entre 1500 y 2000 metros, a una altura en la que pudo absorber el fuerte viento de cola (del sudeste) y lanzarse a través del río a gran velocidad. En un momento dado, sobrevoló el buque de guerra “Rivadavia”, que informó de su pasaje, enviando despachos telegráficos a El Palomar.

Dos horas después del despegue, a las 9.30, desde la barra de Santa Lucía, con ayuda de un *largavistas* distinguieron el Taube de Parodi que se dirigía a la capital. Eran las 9.45 cuando el capitán uruguayo Boiso Lanza, del cuartel del Prado (cercano a Montevideo), ordenó que se transmitiera un telegrama: “... a una altura imposible de precisar, se avistó netamente un aparato de volación que llevaba las insignias del Ejército Argentino”²¹. Minutos más tarde, luego de planear con elegancia sobre varios sectores de la ciudad, Parodi orientó la proa hacia Buenos Aires.

Lamentablemente, el intenso viento que lo había ayudado a la ida confabuló en su contra al regresar. Sobre el río, Antonio Parodi, que controlaba su posición por referencias visuales, con gran preocupación se vio poco menos que detenido en el espacio. Sin éxito, cambió de nivel buscando atenuar su efecto. Cuando se encontraba cerca de la mitad del río, comprendió que el combustible no le alcanzaría para llegar. Resolvió regresar a Uruguay. Tampoco podía ya recalar en la capital, por lo que no tuvo otra alternativa que acercarse en línea recta hacia la costa y luego volar paralelo, en dirección al este. A las 11.10, casi con el olor de la nafta en sus tanques, aterrizó en la estación de Puerto Sauce, entre Colonia y Montevideo. Allí permaneció dos horas. Había volado 3h 50min, tiempo excesivo para esa clase de aparato, y que demostraba la fuerza del viento que había enfrentado.

Luego de cargar combustible, partió a las 13.05 con rumbo a El Palomar. Desafiando el viento, luchando contra la turbulencia,

²¹ Diario *Mundo Argentino*, 15 de agosto de 1917.

Parodi cruzó el Río de la Plata. Si se piensa que la velocidad promedio del Taube era 110 km/h y que soplaría un vendaval no inferior a los 60, es fácil comprender que el desplazamiento sobre aquel ancho mar en movimiento apenas superaría los 50, ritmo de avance de un ciclista medianamente entrenado.

Por esa causa, tampoco pudo llegar a destino y debió bajar en Santa Catalina, partido de Lomas de Zamora, 2h 45min después de haber salido de Puerto Sauce. Completó el tanque y despegó una hora más tarde. Ahora sí, hacia el aeródromo de origen. Arribó a las 17.50. Los directivos de la Escuela y sus camaradas, que habían seguido el progreso de su vuelo mediante telegramas, lo aguardaban reunidos en la plataforma, con la ansiedad dibujada en sus rostros.

Había volado, efectivamente, 6h 35min y recorrido 400 kilómetros continuos sobre el agua. El teniente primero Parodi fue el primer aviador que cruzó el estuario dos veces en el mismo día. Si bien no había conseguido batir el récord sudamericano como era su propósito original, con este viaje se adjudicó otra marca sudamericana.

ÉXITOS EN EL APOYO AL TIRO DE ARTILLERÍA

En 1917 se recibieron los primeros informes de los oficiales comisionados a Europa como observadores. El teniente coronel Alejandro García, agregado militar a la Legación Argentina en Londres, informaba que: *“... ya no solamente el agua y la tierra son los elementos que el hombre puede utilizar para combatir, sino que también puede disponer del aire, y se toman las medidas necesarias para establecer una tercera fuerza, llamada fuerza aérea, (...) Inglaterra es la primera potencia que ha dado un paso de esa magnitud”*²².

En otro expediente, el mismo García comentaba el *raid* alemán contra Londres con veinticuatro bombarderos Gothas y la escasa capacidad portante de los aeroplanos, por lo que los resultados materiales de los bombardeos habían sido insignificantes. Por esa causa, la mayoría de las conclusiones de los estrategas

²² Memoria Escuela Militar de Aviación, año 1916-1917.

indicaban que la razón de ser de la aviación era la observación aérea, tanto en su función de exploración y reconocimiento como la dirección del tiro de la artillería. Arma, esta última, que los ejércitos europeos consideraban como el medio más contundente para destruir las defensas y facilitar el asalto de la infantería.

Haciéndose eco de las experiencias que provenían del viejo continente, entre el 6 y el 26 de octubre de 1917, la Escuela de Tiro de Artillería de Campo de Mayo organizó una gran campaña con apoyo aéreo en Concordia. La Escuela Militar de Aviación destacó una sección comandada por el teniente primero Parodi.

Días antes de partir, se le encomendó a Parodi que bautizara con un vuelo en el Voisin L al director del Colegio Militar de la Nación, coronel Agustín P. Justo. La singularidad de esta anécdota, que no constituye ningún récord ciertamente, reside en lo fortuito de la circunstancia que unió a dos hombres de valía en la estrecha carlinga de un avión. Como una seña más de su destino, Antonio Parodi se vinculó con un decidido partidario del vuelo mecánico que, en un futuro próximo, tendría en sus manos los destinos del Ejército y del país.

A partir del 6 de octubre, el teniente primero Parodi, los tenientes Candelaria, Matienzo, Campero, Cano y Morel viajaron por ferrocarril a Concordia. Consigo trasladaban desarmados un Farman V de 50 hp y el Voisin L de 140 hp. Durante veinte días, realizaron vuelos de observación y de reglaje de artillería. Las dos aeronaves se alternaron en las misiones, con la salvedad de que Parodi fue el único que voló el biplano utilizado en la navegación a Posadas.

Las experiencias del operativo fueron compendiadas en un enjundioso informe de más de cuarenta y cuatro páginas, anexo a la Memoria Anual de la Escuela, 1916-1917. Como todas las obras de Parodi, el informe es tan minucioso y práctico que asombra. De por sí, es un verdadero manual para pilotos, observadores y artilleros sobre procedimientos de exploración y dirección del tiro de la artillería de campaña. Incluye, desde una evaluación de la región, y del comportamiento de las aeronaves y sus accesorios en los distintos regímenes de vuelo; hasta métodos para confeccionar croquis en vuelo para los artilleros, y

las correcciones de paralaje para medir distancias y ángulos de tiro. Cuando aún no existían las radiocomunicaciones, se ideó un ingenioso código de señales para intercambiar mensajes entre el avión y la batería:

1. *Una vez descubierto el blanco, así se halle colocado en cualquier posición, el aviador u observador hará un tiro de pistola que significa: “he descubierto la posición o el enemigo”, desde el puesto de observación se le hará la señal de «entendido» agitando una banderola blanca en los días claros, amarilla en los días oscuros.*

2. *Situado el aviador sobre el plano vertical del blanco, hará un disparo de pistola con cohete paracaídas regresando a retaguardia de su posición, siguiendo una ruta fuera de la dirección de nuestra batería.*

3. *El jefe de la Artillería hará la señal de “se va a abrir el fuego” izando una bandera roja.*

4. *El observador aéreo contestará con un disparo de pistola cohete simple significando “estoy listo para observar”.*

5. *Durante el fuego se harán las siguientes señales:*

- *Disparo corto: cohete rojo – gallardete rojo.*
- *Disparo largo: cohete blanco – gallardete blanco.*
- *En el blanco: cohete negro – gallardete blanco y colorado.*
- *Tiro a la derecha: cohete amarillo – bandera blanca.*
- *Tiro a la izquierda: cohete verde – bandera colorada.*

El incremento en la precisión del tiro de artillería, conseguida con el apoyo de los aeroplanos conducidos por Parodi, fue destacado por el coronel José L. Maglione, director de la Escuela de Tiro. En una nota dirigida a las autoridades de la aviación, consideraba “... de tanta importancia el reconocimiento y observación aérea que he informado a la superioridad que convendría que en todas las campañas de tiro de artillería hubiera dicho concurso”. Más adelante, destacaba “... la dedicación y

*entusiasmo con que han trabajado tanto el teniente primero Parodi como los S.S. oficiales a sus órdenes”.*²³

A menos de un mes de haber recibido el último reconocimiento público por el récord sudamericano de vuelo sobre agua, el Murciélagu, el que había batido la marca internacional de distancia de vuelo con pasajeros, quien era ya un mimado de la prensa, demostraba que, en su frente, los laureles no le enturbiaban la vista ni disminuían su entrega a la profesión de aviador militar.

²³ Felicitación fechada el 17 de noviembre de 1917, en la Escuela de Tiro de Campo de Mayo, y agregada en el Legajo Personal del teniente primero Parodi.

CAPÍTULO III

EL DESAFÍO DE LOS ANDES

El vuelo por encima de los Andes constituyó el gran reto de los aviadores argentinos y chilenos de la primera época. Igual que en las epopeyas de caballería, la hazaña requería de la combinación sinérgica de dos entidades de naturaleza diferente; sólo que, en este caso, la cabalgadura había sido sustituida por la máquina. El ingeniero Jorge Newbery y el trasandino Clodomiro Figueroa fueron los primeros jinetes del aire en aceptar seriamente el desafío. Los corceles adecuados, en cambio, aparecieron sólo cuando la ciencia inventó los motores de una potencia tal que no se suplía ni con la habilidad ni con el coraje.

Los parámetros del obstáculo a vencer los fijó el Congreso de Chile, estableciendo un premio de 20.000 pesos para quien cruzase la cordillera entre los 31° y 35° de latitud sur. La definición aumentó la complejidad de la empresa. Las máquinas no sólo tendrían que elevarse sobre los 4200 metros, altura del Cristo Redentor en el hito Bermejo del paso de Uspallata, sino que, también, deberían poseer autonomía suficiente para tomar altura y volar los 210 kilómetros aproximados de ancho de la cordillera en esa zona. Cuando quedó delimitado el objetivo, comenzaron los preparativos.

En Buenos Aires, el 20 de mayo de 1913, Newbery con un monoplano Morane Saulnier de 80 hp batió el récord sudamericano de altura y rozó el techo exigido, llegando a 4178 metros. El 14 de diciembre, Figueroa despegó con un Bleriot XII de 80 hp, desde el aeródromo Batuco en las cercanías de Santiago; fracasó, pero fue el primero en intentar la prueba.

El 10 de febrero de 1914, Newbery con su Morane Saulnier, ahora equipado con otro motor de 80 hp especialmente modificado en Francia, ascendió en Buenos Aires a 6110 metros y quedó a 10 de la marca mundial. Diecinueve días después, el 1 de marzo, la tragedia enlutaba a Los Tamarindos. Mientras hacía una demostración con el avión de su amigo Teodoro Fels, fallecía Jorge Newbery. Considerando su tenacidad y excepcional resistencia física, los cronistas de aquella época coinciden en sus

notas que, de no haberse interpuesto la fatalidad, hubiese sido el primero en cruzar la cordillera.

El ingeniero Mascías solicitó permiso a los herederos de Newbery para usar el Morane Saulnier modificado. Hizo despejar un terreno en Uspallata y se trasladó con el aeroplano desde Los Tamarindos. Pensaba tomar altura sobre el valle, siguiendo el cañadón del río Mendoza. La idea era buena, sólo que no preveía la exposición que sufriría a la turbulencia mecánica y a las corrientes descendentes. El 24 de marzo, cuando alcanzaba 2800 metros, un golpe de aire lo aplastó contra el terreno. Con gran pericia, aterrizó en una margen del río y salvó la vida.

Dos años más tarde, el 24 de junio de 1916, el capitán Zuloaga y el subteniente de reserva Bradley, a bordo de un “más liviano que el aire”, aunque no con menos riesgo ni mérito, fueron los primeros que vencieron al coloso por la zona establecida. Tras elevarse desde Santiago de Chile, aprovechando los vientos de altura, volaron por encima de las cumbres más altas de América y aterrizaron en la falda sudeste del Valle de Uspallata.

El 13 de febrero de 1917, el teniente primero Zanni intentó la hazaña, nuevamente, con el Morane Saulnier de Newbery. Despegó de Mendoza con la idea de llegar a la cuesta de Chacabuco, donde se celebraría el centenario de la batalla ganada por el general San Martín. Cuando volaba sobre Punta de Vacas, a 30 kilómetros de la frontera, una falla del motor lo obligó a aterrizar en un potrero. Días más tarde, solucionado el desperfecto, intentó continuar pero un golpe de viento, igual que si fuese de papel, estrelló el avión contra el flanco de un cerro.

El desenlace feliz del accidente llamó a la reflexión. Con los aeroplanos disponibles, el cruce por las altas cumbres, entre los 31° y 35° de latitud sur, correspondientes a Mendoza y a Santiago, por el momento era una empresa irrealizable. Una solución a mitad de camino era atravesar el cordón montañoso y sobrevolar los cerros más bajos a la altura de Neuquén, con una variante que añadiría dificultades y méritos: hacerlo en formación. Fue, entonces, cuando el teniente primero Parodi se sumó al grupo de aviadores designados por la Escuela Militar de Aviación para intentar la travesía de los Andes.

RÉCORD DE VELOCIDAD ASCENSIONAL

Si bien no han quedado documentos oficiales que avalen los datos, la información periodística de la época permite deducir que, en 1918, Parodi, con la anuencia de la dirección de la Escuela, planificó unir Zapala (Neuquén) con Temuco (Chile) y adherirse, en el país vecino, a los festejos conmemorativos del centenario de la Batalla de Maipú.

Con ese objetivo en vista, en los talleres de El Palomar, al Morane Saulnier Parasol “Mendoza” le adaptaron el motor Le Rhone de 80 hp, recuperado del Parasol de Jorge Newbery con el que se había accidentado Zanni. El “Mendoza” había sido donado por las Damas Mendocinas a la Escuela con la expresa finalidad de usarlo para cruzar la cordillera.

El 23 de febrero de 1918, Parodi salió a probar el Morane Parasol con el motor potenciado. Tras uno o dos vuelos de ensayo de corta duración, en una prueba programada y registrada con un barógrafo homologado, alcanzó 4125 metros en veintiocho minutos. Con esta marca se adjudicó un nuevo récord argentino, el de velocidad ascensional.

En una serie de notas publicadas en el matutino *Clarín*, en 1967, sin mencionar la fuente, se exponía la hipótesis de que Parodi, mentor de la iniciativa, tenía previsto cruzar a Temuco desde Zapala en el Morane Parasol “Mendoza”, pero razones de fuerza mayor lo habrían alejado del proyecto durante quince días. En su ausencia, el teniente Luis C. Candelaria solicitó al director de la Escuela tomar a su cargo esa máquina y reemplazar a Parodi en la prueba. Al regresar éste, visiblemente disgustado, habría modificado el proyecto original con el agregado de una navegación previa de Buenos Aires a Neuquén. Con esa finalidad, requirió el Rumpler Taube.

RAID EL PALOMAR - ZAPALA - TEMUCO

Cualquiera haya sido la tramitación preliminar, la expedición por los Andes neuquinos quedó planificada para ser cumplida con dos aeroplanos: el Taube, a cargo de Parodi; y el Morane Parasol, piloteado por el teniente Candelaria. Antes del cruce, Parodi debía batir el récord de distancia en veinticuatro horas, que no

había logrado el año anterior en el *raid* a Posadas, y llegar a Neuquén el mismo día de la partida. Candelaria, por el contrario, que solamente tenía ordenado sobrevolar la cordillera, trasladó su avión hasta Cañuelas y desde allí, por ferrocarril, hasta Zapala. En el tren, también, viajaron el mecánico y el apoyo técnico de Parodi.

El diario La Nación del martes 9 de abril de 1918 publicó las previsiones:

“El teniente primero, instructor, Antonio Parodi ha resuelto realizar un raid hasta Zapala (Neuquén) y de allí trasladarse a Temuco (Chile), volando los 208 kilómetros que separan estos dos puntos en línea recta. Usará en la prueba el monoplano Rumpler Taube Endecker de 100 hp. (Paloma), con el cual cumplirá la primera parte de un viaje hasta Zapala (1280 kilómetros) para luego lanzarse a través de la cordillera. En ese punto está el volador teniente Luis C. Candelaria con el monoplano Morane-Saulnier, tipo Parasol, 80 hp, disponiéndose a intentar la peligrosa aventura. El lugar por donde los pilotos esperan transponer las cumbres es conocido como «Cordillera de los Vientos». La oficina meteorológica argentina está especialmente interesada en conocer las impresiones de los dos oficiales, pues ha hecho observaciones sobre las altas y bajas presiones que exigen una rectificación experimental. El raid del teniente primero Parodi se dirige en primer término a este objeto. Hasta ayer por la tarde, las noticias de Candelaria informaban que en Zapala reinan fuertes vientos. Los dos pilotos se hallarán en breve en un punto a 1028 metros (Zapala), que contempla al frente al volcán Samuco de 2335 metros sobre el nivel del mar.

“En viaje hacia Temuco, hallarán después la Pampa Lonco Loan que baja a 1200 metros y asciende en Cerro Pichi Lonco Loan a 1595. Cruzarán la frontera por el lago Aluminé, embalsado a 900 metros entre el Pichi y el Tricanao de 2054. Los cerros Rocohan de 2054 y Cheñi de 2050 serán cruzados en demanda de Paso Quelahué, que está más bajo, a 1490 metros. Queda, al fin, la última gran valla constituida por el nevado de Sollipulli a 2244 metros. Casi a pique termina allí la cordillera propiamente dicha. Antes de llegar a este punto deben pasar los ríos Allipen y Tumuncutú. En realidad, el peligro más inminente no está en la

topografía del lugar, sino en los cambios meteorológicos y atmosféricos.

“El aspecto irregular de la cordillera provoca ventisqueros y corrientes contrarias sumamente peligrosas, sobre todo para aparatos cuyos motores no son de suficiente poder para vencer la oposición de los elementos. Corresponde alcanzar cuanto antes alturas superiores a 3200 metros donde es posible hallar capas atmosféricas más tranquilas. En cuanto a los aparatos, éstos no son los más indicados para raids de larga distancia y duración. Cualquier falla en el funcionamiento del motor provocará un aterrizaje extemporáneo en plena nieve de las cumbres. Esto podrá amortiguar los efectos del descenso, pero no evitará que el volador se halle a merced de los elementos naturales, sin esperanzas de una ayuda inmediata. El vuelo transcordillerano durará, normalmente, dos horas. En esta semana es probable que se realicen las aspiraciones de los dos pilotos. El teniente primero Antonio Parodi saldrá mañana, a las 5 a.m., del aeródromo de El Palomar, rumbo a Zapala.”

El raid de Antonio Parodi a Temuco preveía comenzar uniendo Buenos Aires con Neuquén (1194 kilómetros) en un solo día. Con esa meta partió de la Escuela a bordo del Rumpler Taube, el 10 de abril de 1918, antes del amanecer. Después de un magnífico vuelo descendió en Pringles, a causa de algunos desperfectos del motor.

Una vez solucionados, reinició el vuelo y descendió en Médanos, cerca de Bahía Blanca. En esta ciudad permaneció hasta el 17, demorado por el fuerte viento. Ese día despegó a las 6.10. Llegó a Algarrobo (Buenos Aires) a las 7.20 y volvió a elevarse en dirección a Río Colorado (Río Negro). Antes de llegar a este último punto, una falla en el tanque de nafta dañó el motor y debió aterrizar de emergencia, a dos kilómetros del destino, sobre un terreno formado por un gran monte. Un golpe de viento lo aplastó contra un álamo, la hélice se partió, el aparato se estrelló contra el piso y quedó bastante destrozado. Parodi sufrió sólo ligeras contusiones. Las autoridades y parte del pueblo se trasladaron al sitio del accidente y felicitaron al piloto por haber salvado la vida. En vista del contratiempo, envió un telegrama a su mecánico que lo esperaba en Zapala, y le ordenó que se

trasladara hasta Río Colorado, a fin de hacer transportar el aparato por ferrocarril a Buenos Aires.

Esto ocurrió el 17 de abril, cuatro días después del cruce del teniente Candelaria que, con gran esfuerzo, había aterrizado en la ciudad chilena de Cunco. Por la hazaña, Candelaria recibiría, junto con el *brevet* de Aviador Militar, un emblema especial de oro, en vez del reglamentario, conferido por decreto presidencial el 23 de mayo de 1918.

El *raid* de Candelaria del 13 de abril de 1918 dio lugar a interpretaciones suspicaces de las que se hicieron eco los periódicos. Si bien la mayoría le reconoció el mérito de ser el primer piloto en cruzar en vuelo el macizo andino, muchos le restaron importancia porque realizó la travesía por el paso de Zapala, cuyo pico más elevado tiene sólo 2100 metros.

Un columnista no identificado aseguró que: *“... con extrañeza, pues, se supo que el teniente Candelaria, que retiró del Palomar el Morane-Saulnier tipo Parasol 80 hp, partió hacia Cañuelas y que ahí, desarmado, lo embarcó rumbo al sur, Bahía Blanca, para después, por Neuquén, volar hasta Zapala, pasar la cordillera por su punto más accesible y asociarse en Chile a los festejos de la batalla de Maipú. El raid para un monoplano de esa categoría, no tiene más importancia que la de un vuelo de aeródromo que se realiza a 3000 metros. El teniente Parodi con ese mismo aparato alcanzó en menos de treinta minutos 4125 metros, sobre El Palomar, de modo que volar sobre cumbres de 2100 metros es cuestión de escasa importancia”*. Más adelante ironizaba aseverando que el verdadero desafío era: *“Por Uspallata; allí está el Gallardete, y sea quien fuera quien cruzare los Andes por ahí, llevará los lauros del triunfo. Lo demás es vuelo de aeródromo...”*

Otros medios, incluso, llegaron a hablar de una actitud desleal de Candelaria hacia su instructor Zanni, por haberle impedido tener el mérito de volar primero sobre los Andes, después de que éste último casi pierde la vida en la tentativa; o, hacia Parodi, por no haberlo esperado para hacer la travesía en formación como estaba ordenado.

Si bien los halagos de la fama son malos consejeros, cuesta creer que existiera egoísmo y falta de camaradería entre aquellos

aviadores militares formados bajo la sabiduría del código de honor sanmartiniano. En El Palomar, compartían codo a codo los sinsabores de la conquista del aire con las precarias máquinas de los comienzos. Estos hombres, acostumbrados a jugarse la vida en cada vuelo, conocían en carne propia el dolor de la pérdida del amigo y, más de una vez, habían oído la falaz sonrisa de la muerte. Pero más allá de cualquier especulación moralista, resulta obvio que Candelaria no realizó el vuelo por su cuenta, sino que debió contar con la aprobación del director de la Escuela. Por otro lado, jamás recibió un reproche de sus camaradas.

Ocho meses después de esa proeza, el 12 de diciembre de 1918, la competencia por la conquista de las cumbres más altas de los Andes, usando un lugar común, experimentó una nueva vuelta de tuerca: el teniente chileno Dagoberto Godoy unió Santiago de Chile con Mendoza, por encima del Cordón del Plata. Unos meses más tarde, otro chileno, el teniente Cortínez, realizó el mismo *raid*, con el agregado de que, tras permanecer unos días en la capital cuyana, voló a Santiago de regreso.

Los chilenos habían empleado un Bristol de 110 hp, superior a la más potente máquina de El Palomar. El avión había sido entregado por el gobierno británico, al terminar la Gran Guerra, para compensar, en parte, la enajenación —efectuada en astilleros británicos en 1914— de dos acorazados adquiridos por Chile, el “Almirante Latorre” y el “Almirante Cochrane”.²⁴

El triunfo de los trasandinos descendió como una llovizna helada sobre el ánimo de los aviadores argentinos que, a pesar de seguir aguardando los aparatos adecuados, durante ese año y medio no habían permanecido con los brazos cruzados.

CORREO AÉREO A TRAVÉS DEL PLATA

Pablo T. Fels, ex cabo conscripto, amante de la aviación y héroe consagrado en 1912 por su audaz y desautorizado cruce del estuario del Plata, había recibido de la colectividad francesa un aeroplano Deperdussin monocasco, motor Gnôme Lambda de 80

²⁴ Comodoro Vélez Oscar G., *Tomo I - Historia General de la Fuerza...*, pág. 287, op. cit.

hp. Con esta máquina, en 1917, Fels propuso a las autoridades competentes establecer el primer correo aéreo internacional a Uruguay. Próximo a la fecha de inauguración del servicio, su avión sufrió una avería, irreparable en lo inmediato. El contratiempo, que le impedía cumplir el compromiso, lo indujo a solicitar el apoyo de antiguos camaradas de la Escuela Militar de Aviación, entre los que gozaba de absoluta confianza. Los directivos del instituto no dudaron en facilitarle el Bleriot XI Tandem 80 hp N°1.

El domingo 3 de septiembre de 1917, Fels voló a Montevideo en el Bleriot, con la correspondencia. Tanto la partida y el aterrizaje en una playa cercana a la capital uruguaya como el subsiguiente intercambio de sacas postales fueron seguidos con gran atención por el público y por la prensa, que reconocían las implicancias comerciales que se abrían hacia el futuro. En Montevideo, el apoyo terrestre no fue del todo eficiente. El combustible no fue provisto con la debida celeridad y le resultó imposible obtener, para recambio, una pieza fallada del avión. Si bien no era privativa de vuelo, se consideraba imprescindible para regresar con seguridad.

Fels envió un telegrama en el que solicitaba el auxilio de los aviadores militares de Buenos Aires. El miércoles 6, se trasladó a un campo de Puerto Sauce, cerca de Colonia, para estar más cerca de la Argentina y aguardar el repuesto. El director de la Escuela de El Palomar le preguntó al teniente primero Parodi si se encontraba en condiciones de transportarlo en el Taube.

Con un gesto de reconocida hidalguía, el Murciélago no dudó en arriesgarse a cruzar el río. A las 9.40 de ese día, despegó del aeródromo militar. Voló todo el trayecto a gran altura contra un fortísimo viento norte. A las 11.23 aterrizó en Puerto Sauce y estacionó junto al Bleriot XI de Fels, que le había marcado el terreno con grandes lienzos blancos. Ambos pilotos eran mecánicos experimentados. Trabajaron durante esa tarde y el día siguiente, desde el amanecer hasta entrada la noche. Solucionado el desperfecto, pernoctaron y se propusieron regresar juntos a El Palomar con las primeras luces del viernes.

Teodoro Fels salió de Puerto Sauce el viernes 8 a las 10.10; quince minutos después, Antonio Parodi. A bordo de aquel aeroplano liviano y de cimbreadas alas elípticas parecidas a las de una paloma, el Murciélago atravesó un manto de nubes bajas, desgajadas. Encima de ellas, tropezó con un fuerte viento del oeste. Guiado más que nada por su instinto, descendió debajo de la capa y, a brazo partido, luchó contra la turbulencia, conservando la derrota sin referencias externas, con el solo auxilio de la brújula. Para no desviarse, observaba los bancos de arena que afloraban de las aguas tranquilas del río en plena bajante. A las 11.45 aterrizó en El Palomar.

Entretanto, Fels había regresado a Puerto Sauce por falta de lubricante. Subsanao el inconveniente, despegó a las 14.15. Tomando altura, apuntó resueltamente hacia la otra orilla del estuario que divisaba con nitidez. El rumbo era adecuado no así el nivel elegido. No advirtió que el viento lo frenaba de tal modo que apenas pudo llegar a Quilmes. Luego de recargar combustible, se dirigió a El Palomar, adonde arribó a las 16.20.

En la pista lo esperaba el director, teniente coronel Obligado; su compañero de aventura, el teniente Parodi; un enviado especial del director general de Correos y Telégrafos; el cuerpo de oficiales y numerosas familias. En el comedor de oficiales se sirvió un refrigerio y, en un sencillo acto, Teodoro Fels le entregó al jefe del correo argentino el saco con correspondencia uruguaya y una carta del director de la oficina de Montevideo. En agradecimiento por el apoyo que le permitió cumplir con el compromiso, Fels obsequió el Deperdussin a la Escuela Militar de Aviación.

La nota discordante de esta histórica muestra de hermandad rioplatense fue la queja interpuesta por los colegas uruguayos. La diplomacia del país charrúa objetó el aterrizaje de un avión de guerra pilotado por un aviador militar argentino, realizado libremente, sin cumplir ninguno de los requisitos protocolares que demandaba la presencia de una fuerza extranjera.

PRIMER LOOPING Y MANIOBRAS EN ENTRE RÍOS

Durante un año, la máquina obsequiada por Fels permaneció fuera de servicio, mientras la reparaban en el taller de El

Palomar. El 4 de septiembre de 1918, estuvo lista para volar después de haberle adaptado un motor Gnôme Lambda de 80 hp y revisado convenientemente la estructura.

El teniente coronel Obligado le pidió a Parodi que saliera a probar el Deperdussin. Aprovechando la versatilidad del avión y, según la tradición oral, los refuerzos que éste le había hecho colocar en connivencia con su amigo Taravella, después de ascender a 2000 metros, lo picó hasta los 1000 y lo cabreó con energía cerrando un rizo perfecto de 300 metros de diámetro. La impecable maniobra, según consta en su Foja de Calificaciones el 5 de septiembre de 1918, le significó un arresto de quince días *“por no cumplir la disposición que prohíbe hacer acrobacia (looping) (sic) con elementos de la Escuela y en el aeródromo de la misma”*.

Al escuchar el descargo de Parodi, la superioridad lo facultó para repetir y enseñar las acrobacias que, a su juicio, exigía el entrenamiento de los pilotos de combate. Prácticas a las que, desde hacía tiempo, Antonio deseaba desentrañar los secretos de su ejecución, leyendo publicaciones especializadas o interrogando a cuántos se ponían a su alcance. A fin de este año, recibió desde París una carta del capitán Aníbal Brihuega, fechada el 26 de diciembre, que constituye un valioso testimonio de su inquietud y constante búsqueda de información.

El antiguo jefe de curso de Parodi lo felicitaba por el *looping*, pero no por el veraneo en clara alusión a la sanción. Además, le recomendaba: *“Sea prudente y sobre todo con materiales que no podrán resistir esas pruebas, repetidas un cierto número de veces. Sobre todo vuele alto, así siempre dispone de tiempo para que su aparato pueda maniobrar. Enterado de su pedido de teoría de acrobacia, hasta hoy no he encontrado nada de ello. Sólo un número de L’Illustration que mandé, da algunos detalles. Busco siempre novedades para enviarles, pero hasta ahora se producen pocas”*.

La carta continuaba con noticias de los aviones que gestionaba comprar u obtener en Europa. Brihuega lamentaba los trámites que debía realizar para visitar fábricas, por pertenecer a un país neutral; preguntaba si era cierto el cruce de los Andes por un

piloto chileno con un aparato inglés (Dagoberto Godoy); y se despedía con una fórmula llena de afecto y simpatía: “*Deseándole muchos triunfos femeniles y aviatorios, cuente siempre con la verdadera estima de su gran amigo. A. Brihuega*”.

Después de desafiar la pampa en plena noche y los ignotos esteros del Iberá, el Murciélago, volando cabeza abajo, había ampliado su dominio de los cielos. Él fue el primer aviador militar argentino que realizó esa maniobra terminantemente vedada, hasta entonces, por la reglamentación de la Escuela.²⁵

Un mes después de recibir la sanción, el teniente primero Parodi, al frente de una de las tres flotillas organizadas con personal y material de la Escuela, entre el 6 y el 22 de octubre de 1918, participó en las grandes maniobras anuales de Entre Ríos.

En el hipódromo de Concordia, de 555 metros de largo por 257 de ancho, se instaló el *vivac* del aeródromo de campaña. Las malas condiciones meteorológicas y el deficiente estado de los aeroplanos atentaron contra el cumplimiento de los apoyos requeridos por los bandos. Sólo se efectuaron contados vuelos de observación. El 18 de octubre, el teniente Otón A. Mantovani sufrió un gravísimo accidente del que resultó con lesiones permanentes.

RÉCORD SUDAMERICANO DE ALTURA

Al terminar la Primera Guerra Mundial el 11 de noviembre de 1918, numerosas delegaciones de los estados beligerantes salieron a recorrer el mundo. Además de difundir y defender la actuación de sus propios países, procuraban beneficiarse con la

²⁵ Las primeras acrobacias en la Argentina se efectuaron el 20 de febrero de 1914. El suizo John Domenjoz, con un Bleriot, Gnôme de 60 hp, realizó una exhibición en el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina. En esa oportunidad, ejecutó distintas maniobras, incluido el *looping the loop*, que repitió en días sucesivos con gran éxito. En abril de ese año, se presentaron el teniente paraguayo Silvio Pettirossi con su Deperdussin T, Gnôme de 60 hp y el italiano Bartolomé Cattáneo con un Bleriot XI, adaptado especialmente. El primer argentino en concretar un *looping* fue el aviador civil Benjamín Jiménez Lastra, copiloto de Jorge Newbery en el accidente fatal en Los Tamarindos. El 23 de junio de 1914, Jiménez Lastra concretó la hazaña sobre El Palomar, con el Bleriot de Domenjoz.

experiencia, comercializar los excedentes bélicos y, más que nada, ganar mercados para esa promisoría industria que acababa de nacer, gracias al vertiginoso avance conseguido por la aviación bajo el influjo del conflicto.

A comienzos de 1919, el gobierno francés donó a la Escuela de El Palomar tres modernos cazas. Dos de ellos pertenecían a la última versión del famoso Bébé Nieuport, el modelo C.28 con motor rotativo Gnôme de 165 hp; el otro, era un SPAD modelo VII de 180 hp. Los aviones tiraban a través de la hélice con dos ametralladoras Vickers de calibre 7.65 milímetros, sincronizadas mediante un excelente dispositivo desarrollado por el ingeniero suizo Mark Birkigt.

El 15 de febrero de 1919, Parodi voló el Nieuport C.28 de 165 hp, todavía con la matrícula francesa 6339. Asimismo, ensayó las armas contra un blanco levantado en Campo de Mayo y evaluó la fantástica maniobrabilidad del aparato que, a no dudar, aún conservaría el sudor de los combates europeos. El piloto se familiarizó enseguida con este avión. La potencia generosa y la excepcional velocidad ascensional, seguramente le recordaron el compromiso de superar a los chilenos en los Andes.

El sábado 8 de marzo de 1919, Antonio Parodi, con el corazón y la mente puestos en la cordillera, despegó de la Escuela con su Nieuport. Al cabo de una hora y media aterrizó, después de tocar los 6480 metros, batiendo así el récord sudamericano de altura de 6250, en poder del malogrado Jorge Newbery desde 1914.

La edición vespertina de *La Razón* del 9 de marzo de 1919 comentó la hazaña. El día anterior, cuando Parodi se había elevado para intentar la empresa, quienes presenciaban el vuelo en El Palomar palpitaron el éxito. Vieron al piloto instalarse en su carlinga, lleno de entusiasmo, confiado en la máquina que ya había respondido en una primera prueba. Después de arrancar el motor y comprobar el funcionamiento, provisto de tubos de oxígeno y de ropa adecuada para defenderse del frío de las alturas, el aviador gritó “¡Larguen!”, a las 7.46.

Desde tierra, los testigos lo vieron remontarse rápidamente y, caras alzadas, siguieron los zigzagueos que describía el Nieuport mientras ganaba altura y se desdibujaba, con el resplandor,

internándose en las regiones desconocidas para los aviadores de entonces. El ascenso insumió escasos minutos en los primeros 2000 metros. A partir de ese nivel, “*la lucha contra la gravedad y contra el aire menos denso se hizo ardua*”.

Sereno, sintiendo el palpitar de los ciento sesenta caballos del motor que respondían con nobleza, Parodi siguió elevándose: 3000, 4000, 5000 metros. El frío era intenso, el Murciélago hundía cada vez más la cabeza, se desprendía el hielo de las antiparras, la vista fija en la aguja del altímetro que se movía con mayor lentitud; 6000 metros, el récord estaba al alcance de las manos. Con un esfuerzo supremo continuó hasta que un malestar le hizo temer que perdería el sentido y resolvió iniciar el descenso.

En el campo de vuelo, el nerviosismo creció cuando los presentes observaron que el Nieuport descendía con excesiva rapidez. Sin embargo, el aterrizaje fue perfecto, igual que el de una pluma. Los asistentes ya se arremolinaban tratando de ver el altímetro, cuando Parodi aún no había abandonado el asiento: “*seis mil cuatrocientos ochenta*” —gritó alguien— y un “*¡hurra!*” simultáneo atronó el aire saludando al *recordman* sudamericano.

CAPÍTULO IV

NUEVA TENTATIVA DE CRUZAR LA CORDILLERA

En mayo de 1919, el capitán Pedro Zanni, el teniente primero Antonio Parodi y el teniente Benjamín Matienzo se trasladaron a Mendoza con los dos Nieuport de 165 hp y el SPAD de 180 hp donado por los franceses. Para aumentar las dificultades del *raid* y superar a los chilenos, a los argentinos no se les ocurrió mejor idea que, además de desafiar los Andes y sus cumbres nevadas en invierno, cruzar los tres juntos, volando formados en “V”.

El primer intento lo realizaron el 3 de mayo. A las 6.30, encabezados por Zanni, partieron con sesenta segundos de intervalo entre avión y avión. A los veinte minutos del despegue, Matienzo regresó por falla del motor. Momentos después, Parodi enfrentó una situación más complicada: se le plantó el motor por una obstrucción en la cañería de nafta. Planeando desde los primeros contrafuertes de la cordillera, retornó a Los Tamarindos. Zanni, al darse cuenta de que sus camaradas habían vuelto, aterrizó en Tupungato y, por telegrama, indagó sobre la suerte de ellos. Al enterarse de que estaban en Mendoza, también volvió al punto de partida.

Desde Chile, el capitán Dagoberto Godoy le envió a Zanni un despacho. Le decía que lo habían esperado, solícitos y sinceros, durante todo el día y que lo felicitaban por su actitud de regresar cuando supo de las fallas de Parodi y de Matienzo. El telegrama finalizaba con augurios de un pronto arribo, al que aguardarían con los brazos abiertos.

El 5 de mayo hicieron una nueva tentativa, pero no alcanzaron a despegar porque les llegó la información meteorológica que indicaba que Santiago de Chile se encontraba bajo un manto de niebla impenetrable. Salieron el 10 de mayo, pero una vez más debieron regresar. En esta oportunidad, desde el valle de Uspallata, donde constataron que los pasos estaban nublados por completo.

El 28 de mayo de 1919, finalmente, coincidieron las buenas condiciones del tiempo con el perfecto funcionamiento de los

aeroplanos. Esa mañana, despegaron a las 6.40. Antonio Parodi, por la rotura de un pistón, a los veinte minutos ya estaba de regreso en Los Tamarindos. Zanni, a la hora y ocho minutos de la partida, había nivelado a 4000 metros, pero sólo se encontraba en el fondo del valle de Uspallata. En ese momento decidió volver, pues antes de partir habían calculado que, para asegurarse el arribo a Santiago, transcurrida una hora de vuelo debían encontrarse, por lo menos, a mitad de camino, en Punta de Vacas. Cómo sería de fuerte el viento que, en el retorno hasta Los Tamarindos, Zanni empleó tan sólo catorce minutos.

Matienzo, que volaba a siete minutos detrás de él, continuó. Las oficinas telegráficas del Ferrocarril Central vieron pasar el avión, a las 8.20, por Puente del Inca; a las 8.30, por Las Cuevas; y a las 8.35, muy alto en la zona limítrofe del cerro Tolosa. A partir de ese punto nadie más lo vio. El capitán Zanni afirmó que, probablemente, Matienzo había cruzado la frontera a las dos horas y cuarto de vuelo y, luego, desviado 15 kilómetros al norte de la línea ferroviaria²⁶.

En un estudio efectuado por el teniente Candelaria, a pedido del director del diario *Los Andes* y publicado el 10 de junio de 1919, calculaba que la velocidad de crucero de 170 km/h del Nieuport, a causa del viento en contra, apenas habría llegado a los 70 km/h en términos de desplazamiento terrestre (en números redondos había volado 140 kilómetros en dos horas).

Le restaban a lo sumo diez minutos de autonomía. Si se considera la distancia de planeo sin motor, en ese tiempo hubiera podido llegar a Santa Rosa de Los Andes, en territorio chileno. Pero, evidentemente, Matienzo había apuntado hacia otra dirección.

La desaparición del aviador causó una gran conmoción, sobre todo en Mendoza, y enlutó a un país tan adicto a los duelos populares. Una vez más, la prensa escrita (no existía otra) fue el foro donde se debatió el tema. Se cuestionó el proyecto, el exceso de amor propio de los aviadores argentinos, la irresponsabilidad por tratar de cruzar la montaña en invierno, la inferioridad de

²⁶ Zanni Pedro, diario *La Nación*, Buenos Aires, 22 de junio de 1919.

esos aviones de escasa potencia. Más aún, leyendo los comentarios de aquella época, minuciosamente conservados por el brigadier general Antonio Parodi, en la actualidad cabe la pregunta si no existiría una cierta rivalidad entre los pilotos más antiguos (Parodi y Zanni) y los más jóvenes (Candelaria y Matienzo).

Pero, una vez más, conviene dejar de lado las especulaciones mezquinas y registrar los hechos tal cual fueron: tanto Zanni como Parodi, vivamente conmovidos, a riesgo de su propia integridad física, se ofrecieron para integrar los equipos del Ejército y de la Policía de Frontera que saldrían a buscar a su camarada desaparecido.

El diario *Los Andes* del 14 de junio informó que el grupo en el que se hallaba Parodi, en la zona chilena, había remontado la garganta del río Blanco hasta el cerro El Tordillo. En ese punto no tuvo más alternativa que retroceder, cercado por una cerrada tormenta de nieve. Alrededor del 20 de junio, el manto blanco terminó de bloquear los pasos. Las patrullas se guarecieron en los refugios, y se suspendió la búsqueda hasta la primavera. Los aviadores militares pospusieron los proyectos de cruzar los Andes, al menos por este año.

Antonio Parodi, sintió la pérdida de Matienzo igual que la de un hermano. Como prueba, a continuación se transcribe una carta que le envió el joven tucumano en enero de 1919, a pocos días de haberse presentado en el Batallón 5 de Ingenieros de Tucumán:

“Estimado Gringo: Ya instalado, pongo a tu disposición ésta, mi casa en el 5. Desde que me vine, nada sé de esa Escuela que en paz descansa. Me imagino, te estarás preparando para el viaje a Italia juntamente con Zanni y ¿Albarracín? Aprovechá, que si esta vez no ligás, no ligarás nunca. Francamente me alegro que seas, vos, el que vaya, por el prestigio de nuestra aviación. ¿Qué tal los nuevos monstruos?²⁷ Supe que volaste el Deperdussin. ¿Qué tal? Escribí. Saludos a todos.”

²⁷ Nota de redacción: seguramente se refería a los Nieuport que estarían llegando.

El tono intimista de la carta revela el sentimiento fraternal que unía a Matienzo con Parodi. Sentimiento que era mutuo y que permite imaginar la angustia que habrá embargado el corazón del Murciélagu mientras caminaba por la montaña en pleno invierno, buscando al amigo extraviado. Sentimiento que, a meses de la desaparición, lo indujo a escribir este discurso:

“Señores: La muerte, al elegir sus victimas, comete injusticias imperdonables; sólo quien pueda penetrar los misteriosos arcanos del destino encontrará justificación al trágico fin del héroe que nos abandona envuelto en la aureola del martirio y de la gloria. Conoci a Matienzo muy joven, tan joven que pudiera llamarse niño, desde que siguiendo los impulsos de su noble corazón abrazara la carrera de las armas; lo seguí luego paso a paso en el derrotero que se había trazado y del que jamás se apartó. Su vida toda fue una sucesión de obras buenas y nobles. Oficial de cualidades superiores, su paso por las distintas unidades del Ejército dejó marcas inconfundibles.

“En los hechos evidenciaba sus condiciones de inteligencia y carácter, a la par que, en la comunión de la vida diaria, acreditaba sus cualidades de compañero y caballero sin tacha. Aviador luego, hacía ya tiempo que había dejado de ser una esperanza para transformarse en palpable realidad. Mucho había ya dado de sí, más esperábamos aún de él. La muerte lo sorprendió en plena marcha ascendente de su gloriosa carrera.

“Matienzo, querido amigo, difícil, bien difícil me resulta, al despedirte, dar expansión a mi espíritu cuando las lágrimas pugnan por salir y la emoción ahoga la voz en mi garganta. Volviendo con la imaginación unos meses atrás, te veo aún hoy partir, sereno, con la seguridad del triunfo y la confianza en ti mismo que sólo es patrimonio de los fuertes. Cuán lejos de mí, de que esa partida sería la última, que el leve saludo que con la mano al partir cambiamos sería el eterno adiós de despedida.

“Vinieron luego las primeras noticias que aseguraban el éxito de tu empresa y un solo sentimiento grande, muy grande, desbordante de alegría inundó el pecho de todo argentino, mas ¡ay!, bien pronto habríamos de cambiar la efímera alegría por honda pena. El coloso de granito había triunfado una vez más de aquel otro

coloso de cuerpo de hombre y alma de gigante. Triunfado, sí, pero para ello fue necesario la conjunción de todos los elementos y adversidades: el huracán, el hombre, la nieve; ...

“Sucumbió el héroe en lucha desigual, titánica, luchando a brazo partido con la muerte, sin desmayos, sin desfallecimientos. Murió el Titán. Muerte digna de tan digna vida. Doblen las campanas cuyo eco plañidero llevará al corazón de todo argentino el sentimiento de su trágico fin y el recuerdo imperecedero de su ejemplo. Bajen las frentes, murmuren los labios la oración que llegue para él hasta el Cielo, pues que sólo en el Cielo tienen cabida los buenos, los nobles y los héroes.”

BENJAMÍN MATIENZO²⁸

La muerte del teniente Benjamín Matienzo, por descender de una tradicional familia tucumana y por su juventud, fue un golpe sumamente difícil de asimilar por la sociedad. Excelente piloto, a pesar de haber sido elegido por Parodi, en 1918, para adiestrarse en acrobacia, la superioridad había dispuesto su traslado al Batallón 5 de Ingenieros. En un esfuerzo por recuperarlo para la aviación, el profesor de Vuelo de Oficiales (capitán Zanni) lo convocó, a comienzos de 1919, para incorporarse a la elite que volaría sobre la cordillera con los Nieuport recién recibidos.

Para aproximarse a la personalidad de este gallardo aviador, que a los veintiocho años entregó su vida en pos de un ideal, nada mejor que cederle la palabra a su compañero de promoción, el teniente Candelaria, que el 9 de junio escribió:

“El señor director de «Los Andes» me ha pedido mi opinión profesional acerca del último vuelo de mi amigo Matienzo y lo ha hecho sabiendo el dolor y la indignación que me dominan. Debo hacer un verdadero esfuerzo para satisfacer serenamente ese

²⁸ Nota de redacción: la reconstrucción de la trágica muerte del teniente Matienzo sólo ha sido posible gracias a los innumerables recortes periodísticos, prolijamente pegados en un cuaderno de tapas duras, que fue conservado durante años por el brigadier general Antonio Parodi, en su archivo personal, y entregado por las herederas (sus hijas) al Archivo Histórico Documental de la DEH, para custodia permanente. Esta actitud de humilde veneración de un gran hombre a la memoria de otro gran hombre nos permite entrever la grandeza de espíritu que los animaba.

pedido y tratar el asunto en su parte técnica lo más sencillamente posible. Obligado me veré, por otra parte, a mostrar a Matienzo tal cual era y a estudiar su vuelo con la severa moral del soldado. Juntos ingresamos en la Escuela Militar de Aviación, el 18 de septiembre de 1916, y juntos terminamos nuestro curso el 18 de septiembre de 1917, siendo clasificado Matienzo el segundo en la parte práctica y el tercero en la parte teórica. Modesto a la par que destacado, siempre respetó las aspiraciones ajenas y si alguna vez las suyas propias hubieron de ser obstáculo a las del prójimo, buscó conciliación satisfactoria y, de no obtenerla, prefirió ser generoso, siempre que su bondad no fuese mal interpretada. Altivo por herencia de sangre, amante de lo grande y de lo bello por instinto y educación, siempre le oí, para los esforzados, un aplauso sincero; para los fracasados, una frase amable; y para sus propios esfuerzos, una feroz condenación. Soñador y poeta, creyente sincero de un más allá, merecía sin duda más amplio escenario. Y para su gloria y la nuestra debía haber actuado solo. Fue generoso hasta en eso, hasta en juzgar a los demás a su altura, aún exponiéndose a ser juzgado en el montón. Temperamento de Hernán Cortés, no sólo capaz de quemar sus naves sino, también, de navegar sin ellas. Sintió el dolor y sufrió el escarnio de ser paciente, ante la infamia ajena motivada por suponersele un temor que no sentía. Nunca un fin utilitario guió sus actos y por ello, quizá, vivió retraído en un ambiente en que hasta los nulos brillan. Solamente su ideal de patria y de progreso lo trajo a esta frontera. Desde fines de 1918 no pertenecía a la Escuela Militar de Aviación y prestaba, en el Batallón 5 de Ingenieros,²⁹ los difíciles y generosos servicios que, sin bombos ni platillos, nuestros oficiales prestan en los cuerpos de línea. Interrogado en febrero de este año si mantenía sus viejas aspiraciones de cruzar la cordillera, contestó afirmativamente y entonces se le cedió un Nieuport 165 hp, para formar entre otros dos. Y vino en comisión, al peligro por el peligro mismo, lleno de resolución firme e invariable, tan bien expresada en las siguientes

²⁹ Nota de redacción: del mismo modo que había ocurrido con Antonio Parodi, al no existir un escalafón ni destino para los aviadores militares, al terminar el curso superior de vuelo, excepto aquellos que eran nombrados profesores, todos los oficiales regresaban a las unidades de las armas originales. Periódicamente retornaban para adiestrarse en El Palomar.

frases no cumplidas de un piloto chileno. «Paso las nevadas cumbres o ellas serán mi tumba» (...) Pensad, ahora, si Matienzo fuera la víctima elegida por la mole inmensa para vengar sus derrotas. Imaginadlo allá lejos, en la altura, sobre las heladas cumbres, sufriendo lo indecible, muriendo sin más testigos que los cóndores, muriendo sin más pesar que ser tan joven, muriendo lentamente, mientras piensa largamente en el bien patrio. Piensen también, los malvados que aquí existen, que para ellos sólo tuvo una blasfemia, la única, la de Cristo: «Perdonad la grave ofensa recibida». Si ha muerto, así lo ha hecho, pues era muy bien nacido y bien plantado, con empuje de guerrero y alma de niño». Candelaria concluía su emocionado alegato pidiendo a las madres y mujeres argentinas: “Rogad vosotras y enseñad a vuestros hijos a rogar por él, que está abandonado en tierra extraña”.

Todo hace suponer que no se habría cumplido la predicción de Candelaria. Matienzo, en el límite de la autonomía, en vuelo prácticamente estacionario, en lugar de seguir hacia el suroeste por el territorio chileno que ya tendría a la vista, viró hacia el norte. Habría procurado así ganar velocidad con viento de cola y aterrizar de emergencia en la vertiente argentina como lo habían hecho, con suerte, Zanni y el ingeniero Mascías.

Seis meses después del accidente, al comenzar el deshielo, el 18 de noviembre de 1919, a 20 kilómetros de Las Cuevas, muy cerca de un refugio minero, un arriero halló el cadáver que había pasado ese tiempo cubierto por la nieve. Presentada la denuncia ante la comisaría de Las Cuevas, la noticia circuló por el país con la velocidad del rayo. De inmediato, se montó una impresionante operación de rescate. Las expresiones de duelo y las honras fúnebres se multiplicaron. El héroe fallecido, liberado del sudario blanco de los Andes, por fin descansaría en la paz del jardín de su Tucumán natal.

El cadáver estaba sentado, inclinado hacia atrás sobre el costado derecho, al pie del cerro El Morro, entre el paso de los Contrabandistas y el cerro Tolosa, en territorio argentino a 1000 metros de la frontera. El cuerpo y las vestimentas se mantenían intactos. Los indicios hacían pensar que había aterrizado sin inconvenientes en alguna terraza desde la que descendió y

emprendió una caminata, de por lo menos quince horas, en dirección a Las Cuevas, dado el desgaste de las botas charoladas reglamentarias³⁰.

La opinión generalizada de los socorristas fue que cuando aún le faltaban seis horas de marcha para llegar a la comisaría de Las Cuevas, exhausto, Matienzo se habría sentado a descansar. En esa postura pacífica y relajada, se habría quedado dormido y, fallecido congelado sin darse cuenta. ¿Habría muerto soñando en el altillo donde lo encontraron? Así lo manifestaba la expresión serena del rostro. Los montañistas de esta expedición recordaron que, a las 8 de la mañana de aquel 28 de mayo, se había desatado un temporal de viento y nieve pocas veces visto³¹.

Un periodista del diario *La Montaña* de Mendoza narró la impresión que experimentaron los miembros del equipo de rescate: *“No hemos avanzado 60 metros y se nos presenta a la vista, sobre una loma próxima, el cadáver del infortunado y valiente teniente Benjamín Matienzo. Nos descubrimos respetuosos y se nos oprime el corazón y la garganta sin saber por qué... Difícil estampar en un concepto el ánimo de los viajeros: algunos llevan el pañuelo a los ojos y en todos nos corre una corriente fría, de un frío inmenso y penetrante”*.

Entre los objetos hallados en la cartera de Matienzo, habían un recorte de diario, ya amarillento, posiblemente de un periódico chileno, que decía: *“Cuando intentaron la prueba, los aviadores Godoy y Cortínez, los argentinos aseguraron que era cuestión de aparato. Hoy intentan la prueba los tres primeros aviadores argentinos con aparatos de gran potencia. Realmente, la cuestión es de aparato. ¡Pero de mucho aparato!”*

Los despojos del Nieuport C.28, matrícula N°6338 de Matienzo, fueron encontrados el 4 de febrero de 1950, a 4500 metros de

³⁰ En los registros oficiales la fecha del fallecimiento corresponde al 29 de mayo de 1919.

³¹ Nota de redacción: los detalles del hallazgo han sido resumidos de una nota publicada por *La Gaceta* de Tucumán, el 25 de noviembre de 1919, redactada a partir de un reportaje que le hicieron al teniente Carlos E. Sabella, del Batallón 5 de Ingenieros, que viajó con la expedición.

altura, en el faldeo que asciende a la cuchilla limítrofe, en territorio argentino, a escasos metros de la frontera³².

MISIONES AERONÁUTICAS EXTRANJERAS

Los británicos

Numerosas delegaciones extranjeras llegaron a Buenos Aires en el primer trimestre de 1919, prácticamente en coincidencia con el triste desenlace del intento del cruce de la cordillera. Encabezó la lista, el mayor retirado de la Royal Air Force (RAF) Frank Pilkington Scott, representante de la fábrica A.V. Roe Co-Ltd. A bordo del buque en que viajaba trajo un Avro 504 K “Gosport”. Los aviadores argentinos, a través de los informes recibidos de los observadores destacados en Londres, ya tenían noticias de este excelente adiestrador, de su avanzada concepción y del método de enseñanza que involucraba.

Obtenidos los permisos correspondientes, el mayor Scott se instaló con el material en El Palomar, ensambló la máquina de demostración y, el 2 de marzo de 1919, la presentó a las autoridades. Para hacer comprender la sencillez del manejo, solicitó un voluntario y se comprometió a enseñarle a pilotear en sólo treinta días. “*Prueba con el oficial*”, dijo el teniente coronel Alejandro Obligado (director de la Escuela), señalando al teniente Abel M. González López, inscripto en el Curso de Pilotos, pero que aún no se había subido a un avión.³³ Tras iniciar al novato con un vuelo de quince minutos, Scott invitó a volar al teniente primero Parodi.

En este caso no se trató de una simple vuelta de pista, sino de una prueba de alta acrobacia. El piloto inglés empezó con dos caídas sobre el ala, siguió con un rizo, con emocionantes deslizamientos, descensos en tirabuzón y caídas de cola. Finalizó con una última vuelta sobre el ala que frenó en la mitad del

³² Svares Manuel y Funes Oscar E. (suboficiales mayores), *Aeroespacio*, enero-febrero de 2004.

³³ Con posterioridad al vuelo de bautismo, con seis horas de doble comando en lugar de diez, el teniente González López hizo el vuelo solo y, después de veintidós días de enseñanza, estaba en condiciones de rendir el examen para obtener el *brevet* de piloto.

tramo descendente. A partir de allí, voló en línea recta con el aparato totalmente sobre el costado.

Al concluir la serie acrobática, Scott le pidió a su acompañante,³⁴ que volaba en el puesto del instructor, que repitiese las maniobras. Como una muestra más de sus dotes excepcionales, Antonio Parodi efectuó la serie a la perfección. Aterrizaron con un preciso deslizamiento, tras el cual, el teniente coronel Obligado los felicitó.

El mayor Scott terminó su misión en El Palomar el 16 de abril, cuando partió hacia el Uruguay con el Avro 504. Durante su permanencia, había convencido a los aviadores argentinos sobre las bondades del adiestrador y del programa Gosport. También había despejado las dudas que aún podía tener Antonio Parodi sobre las maniobras acrobáticas³⁵.

A fines de este año y comienzos de 1920, con la idea de montar una escuela de aviación civil, llegó a Buenos Aires la denominada Misión Handley Page que traía aviones de esa empresa y estaba integrada por pilotos veteranos de guerra de la RAF. Entre ellos, los ases Charles E. Wilmont y Robert Clowes, que permanecerían largo tiempo en el país para apoyar la presentación de la Misión Aeronáutica Británica y de otras fábricas de aviones ingleses. El 22 de diciembre de 1920, la Handley Page donó al director del Servicio Aeronáutico del Ejército, coronel Mosconi, un Bristol Fighter y un Avro 504 K.

Con este último, el capitán Wilmont impartió un curso para profesores del método Gosport, una vez que se había decidido adquirir el material. Para seguir el entrenamiento se designó a los aviadores con mejores aptitudes para desempeñarse como comandantes de escuadrilla o instructores. Los capitanes Alberto González Albarracín y Pedro Zanni; el teniente primero Antonio Parodi y el teniente Florencio Parravicini Diomira recibieron este adiestramiento de gran exigencia. Al terminar, el británico

³⁴ Los Avro 504 K Gosport estaban equipados con un novedoso sistema de intercomunicación entre instructor y alumno.

³⁵ El teniente López, en veintidós días de instrucción y seis horas de vuelo, distribuidas en diez lecciones, se encontró en condiciones de volar el “solo”.

recomendó a Antonio Parodi para ocupar el cargo de profesor de vuelo de la Escuela Gosport.

Fundamentado en principios desarrollados en los frentes de batalla, el método buscaba conseguir que los pilotos manejaran los aviones instintivamente, concentrados sólo en la tarea operativa. Era, además, un sistema progresivo para iniciarlos en la acrobacia. Mediante un programa gradual se empezaba con espirales en descenso y pérdidas de sustentación. Los próximos ejercicios incorporaban tirabuzones y caídas de ala. Siempre se insistía en la necesidad de dominar las viradas rápidas y las ascendentes; los planeos y los deslizamientos, que eran llevados hasta alcanzar el nivel de entrada al aterrizaje, casi a ras del suelo.

Las restantes delegaciones

En el ínterin, el 13 de marzo de 1919, a bordo del Tommaso di Savoia, había desembarcado en el puerto de Buenos Aires una nutrida delegación de la aeronáutica italiana, presidida por el gran mecenas de los aviadores argentinos, el infatigable barón Antonio de Marchi. Se instalaron en El Palomar y, para apoyar sus actividades, montaron una importante infraestructura que, al marcharse, donaron a la Escuela junto con dos aviones de caza SVA.

De todas las misiones que visitaron el país en 1919, la italiana fue la que permaneció más tiempo (seis meses). Tal vez por los lazos de sangre que la unía con los argentinos, desarrolló una actividad más fructífera y hasta humanitaria. Ayudó a los afectados por la gran inundación de la provincia de Buenos Aires, a mediados de año, y constituyó una comisión mixta para relevar con fotografías aéreas la laguna de Mar Chiquita y los esteros del Iberá. En condición de vocal, el teniente primero Parodi, junto con los capitanes González Albarracín y Zanni, integró la comisión formada el 1 de agosto de 1919.

El 10 de junio, el alférez de fragata argentino Mario Sarmiento, en un Caudron de 80 hp, chocó sobre El Palomar contra un SVA 10 que acababa de despegar, y que piloteaba el capitán italiano Enzo de Giovanardi, acompañado por el soldado

motorista Sartorelli. Los tres tripulantes perecieron en el acto. A menos de dos semanas de la desaparición de Matienzo, la tragedia enlutaba nuevamente a las alas argentinas.

Parodi y el as italiano Antonio Locatelli —condecorado por su país con la Cruz de Caballero de la Orden Militar de Savoia y, con tres medallas de plata y una de oro por el valor demostrado en combate— entablaron una relación profesional que, pronto, se convirtió en amistad. Ambos intercambiaron experiencias. Parodi aprendió la esencia de la formación de los pilotos de combate. El italiano recibió los secretos de la cordillera.

El 5 de agosto de 1919, Locatelli despegó de Santiago de Chile con un Ansaldo SVA 5. En siete horas y media llegó a Buenos Aires. Parodi se enteró de la noticia por telégrafo. Tras estimar la hora de arribo, salió a su encuentro al frente de una patrulla de tres aviones. Lo localizó a unos 20 kilómetros de la llegada y lo escoltó hasta El Palomar. Es de suponer que detrás de la alegría de la recepción, Parodi consolidaba la determinación de vencer, sí o sí, al macizo andino. Aunque por el momento tenía otras prioridades impuestas por el servicio.

En la primavera de 1919, como una joya en la extensa lista de comisiones extranjeras, desembarcó la representación francesa. Un primer contingente, el 6 de septiembre, en el vapor Belle Isle. El 20 del mismo mes, a bordo del Samara, el resto de la delegación. Con ellos viajaba el coronel Maurice Precardin, comandante de la misión. Por la rampa de descenso, detrás del coronel Precardin, luciendo orgulloso sus galones de capitán y las condecoraciones ganadas en los cielos europeos, bajó el riojano Vicente A. Almonacid, que oficiaba de ayudante e intérprete. La comitiva presentó veinticuatro aeronaves. Entre tantas, sobresalían los cazas SPAD XIII y los bombarderos Breguet XIV.

Con uno de estos últimos, en noviembre, dos pilotos franceses participaron en la campaña de tiro realizada por el Regimiento 1 de Artillería, en Chascomús. Sin embargo, el objetivo principal de Francia era ganar espacio en el incipiente mercado del transporte aéreo (el 8 de diciembre se inauguró la Compañía Franco Argentina de Transporte Aéreo). El inusitado interés

extranjero por las rutas aéreas argentinas debió de actuar como disparador de decisiones en los responsables de la aviación militar nacional.

Igual que Locatelli, los franceses se involucraron en la lucha contra los Andes. El jefe de la delegación destinó para la empresa un SPAD XIII, que volaría Almonacid; y un bombardero Breguet XIV, a cargo del teniente Ferdinand Prieur. Por ferrocarril viajaron a Mendoza el personal y el apoyo técnico para alistar las aeronaves, incluido un hangar Bessoneau que quedó como obsequio en el campo de Los Tamarindos.³⁶

Como se puede apreciar, si la guerra europea había aletargado la actividad y el desarrollo de la aviación argentina, 1919 le impuso un ritmo vertiginoso. Fue un año signado por la fatalidad y la excitación producida por el contacto con las últimas novedades de la aeronáutica mundial. Al terminar el ciclo, las perspectivas que se le ofrecerían a Parodi en el futuro inmediato debían de ser apasionantes.

³⁶ El 10 de febrero de 1920 el teniente Prieur, tras extraviarse y destrozarse el avión al aterrizar en un campo no preparado, fue el cuarto piloto en cruzar las altas cumbres. Almonacid volaría sobre la cordillera, el 29 de marzo. Si bien Parodi y Zanni lo antecedieron, la novedad de la hazaña del riojano fue que la realizó de noche.

CAPÍTULO V

DOBLE CRUCE DE LA CORDILLERA

Los alistamientos

Tras la partida de la misión italiana, los capitanes Parodi y Zanni evaluaron los cazas Ansaldo SVA recibidos, y decidieron que había llegado el momento de vengar la muerte de Matienzo y tomarse la revancha con la montaña. Uno de los aviones era el modelo 5, monoplaza, motor SPAD de 220 hp; y el otro, el modelo 10, biplaza, motor Isotta Fraschini de 260 hp; potencias suficientes para sobrepasar las altas cumbres.³⁷ Al SVA 5 se le impuso el nombre de “Sartorelli” y al SVA 10, “Giovanardi”, en homenaje a los pilotos italianos fallecidos en la colisión aérea sobre El Palomar, en junio de 1919.

El director de la Escuela, teniente coronel Obligado, en un acto oficial, asignó los aviones para realizar el *raid* a los Andes. Al capitán Parodi, el SVA 5, utilizado por Locatelli en su vuelo directo de Santiago de Chile a Buenos Aires. El capitán Zanni recibió el SVA 10. A este último se le podía incrementar la carga de combustible, colocándole un tanque suplementario en el puesto del observador. Alcanzaba, así, las siete horas de autonomía del monoplaza. Los mecánicos, sargentos Tomás Quesada y Felipe Beltrame, se alternarían como acompañantes de Zanni.

La preparación del *raid* insumió cuatro meses. Los pilotos probaron los aeroplanos en altura y en dos navegaciones de largo aliento: el 22 de octubre a Junín; y, el 31 del mismo mes a Chascomús. Estas experiencias, poco habituales por su duración (alrededor de tres horas), fueron ampliamente difundidas por la prensa, pese a que los aviadores de El Palomar deseaban mantenerla en reserva, pues coincidían con el alistamiento de los franceses. Concluidos los estudios, se definió el recorrido y se fijó la fecha para marzo de 1920.

³⁷ Estos SVA, aunque no contaban con armamento, integrarían la dotación de la primera escuadrilla de caza en 1922.

La primera etapa consistiría en un vuelo de El Palomar a Los Tamarindos. Después, unirían Mendoza con Santiago de Chile. Luego de reaprovisionarse de combustible en la Escuela de El Bosque, aprovechando el viento del oeste, volarían directo a Montevideo para, posteriormente, volver al aeródromo de partida. Ambos pilotos debían realizar todo esto simultáneamente. Pensaban así, superar los récords establecidos por los aviadores chilenos Godoy y Cortínez, y por el italiano Locatelli.

A las 5.53 del lunes 2 de marzo de 1920, los capitanes despegaron de El Palomar. Mientras tomaban altura, hicieron un círculo sobre el campo contestando los saludos que les enviaban los mecánicos con los brazos en alto. En formación, como dos aves mañaneras se perdieron de vista, con la proa orientada hacia el poniente. El SVA 5 de Parodi, de mayor rendimiento, se adelantaba lentamente. Los jefes de las estaciones del ferrocarril, alertados, pasaban horas oteando el horizonte solitario. Con los oídos atentos, al menor zumbido, se precipitaban sobre el Morse y anunciaban, con minutos y segundos, las novedades de sobrevuelo. Gracias a esta red tan singular como efectiva, en El Palomar se enteraron casi en tiempo real que, a la altura de Rufino, la diferencia entre las máquinas se había ampliado de dos a tres minutos.

Hasta ese lugar, la velocidad media se había reducido a causa del intenso viento del oeste. A partir de Vicuña Mackenna, el desplazamiento se incrementó a 220 km/h. Circunstancia que pudo ser aprovechada únicamente por Parodi, pues Zanni, tres minutos atrás, debió descender de emergencia en Washington, 30 kilómetros después de Mackenna. Las bujías del SVA 10 se habían empastado. El motor rateó con tanta violencia que las trepidaciones soltaron los torniquetes de sujeción del capó. Éste cayó y se perdió en unos pajonales.

Mientras Zanni despoticaba contra su suerte, Parodi continuaba hasta San Luis. Allí debió elevarse a 3800 metros para volar por encima de una tormenta. En el tope de las nubes, esquivando las torres más altas, no pudo evitar que la turbulencia lo sacudiese como a un papel y le rompiese el contador de revoluciones. A partir de entonces, reguló la potencia por el sonido. Más allá del río Desaguadero, el cielo se

despejó y, sin otro percance, aterrizó en Mendoza a las 11.50, después de 6h 2min de vuelo. Los 1034 kilómetros de la primera etapa del gran vuelo fueron cubiertos a razón de 172 km/h.

Una vez en tierra, fue fiel a las órdenes recibidas. Respetó el compromiso contraído y esperó pacientemente que llegara su colega Zanni. Este último sólo pudo abandonar Washington el viernes 6 de marzo, cuando terminaron de reparar el motor. Despegó a las 6.30 y llegó a Mendoza a las 9.30.

Desde ese momento, bajo la supervisión del jefe del *raid*, capitán Francisco Torres, que aguardaba en Mendoza desde hacía quince días, mecánicos y pilotos se abocaron a revisar los aparatos. El trabajo quedó terminado el domingo 8. Con los motores a punto, tripulantes y personal de apoyo entraron en alerta y aguardaron las condiciones meteorológicas adecuadas.

El teniente Candelaria se instaló en las oficinas del 8° Distrito de Correos y Telégrafos de Mendoza. Dada su experiencia en la alta montaña, había recibido la consigna de reunir información y dar la voz de partida. Durante el desarrollo de la misión trataría de solucionar los imprevistos. El domingo a la tarde, advirtió que el tiempo mejoraba en la ruta y se lo comunicó al capitán Torres. Sin hesitar, este último ordenó partir con las primeras luces del lunes.

La noticia se inscribió con grandes letras en las pizarras de los diarios. No bien se supo que al día siguiente comenzaba la travesía, creció la expectativa general. La gente, reunida frente a la vidriera de *Los Andes*, devoraba los avisos con ansiedad, pendiente de un acontecimiento que los mantenía en vilo desde la muerte de Newbery, en 1914. A tal punto sentían los mendocinos que el vuelo era un reto al orgullo nacional, que muchos se trasladaron a Los Tamarindos para conocer los aparatos, presenciar las tareas de mantenimiento y, si era posible, también a dar una mano.

A las 2 del lunes 9, el jefe del 8° Distrito, señor Castro, y el teniente Candelaria continuaban recibiendo informes de que el cielo se mantenía despejado en la cordillera. Poco antes, Castro había armado una encomienda, con correspondencia y con diarios, que sería trasladada por el capitán Zanni. El peso de la

carga no debía superar 2 kilogramos. Al paquete le ataron una bandera argentina, firmada por los presentes; y otra, chilena, facilitada por el cónsul de Chile en Mendoza, Luis Torres Pinto, que colocó el sello consular sobre la estrella de su enseña patria. Entre los diarios, Antonio Ferrer, corresponsal de *La Nación*, puso un ejemplar del domingo con la siguiente inscripción: *“Ferrer, Mendoza, 9 de marzo de 1920. En nombre del diario que representa, envía votos de fraternal afecto a la prensa y pueblo de Chile. Va este mensaje en manos de un argentino que hace honor al ejército de su Patria.”*

Los pilotos argentinos habían decidido seguir la ruta planificada en la tentativa anterior del capitán Zanni: tomar altura sobre Mendoza y a 5000 metros volar en línea recta a Santiago de Chile. En el trayecto, preveían esquivar los picos más altos dejando a la izquierda, muy cerca, el Tupungato. En cambio, pensaban sobrevolar los cerros El Plata, Pelado y Juncal, todos superiores a los 5500 metros. Después de aterrizar en la Escuela de Aviación El Bosque, el plan consistía en entregar la encomienda, recargar combustible y volar a Montevideo.

El cruce de Antonio Parodi

El lunes 9 de marzo de 1920 amaneció limpio, sereno. El aire diáfano, enrojecido con un tajo en el horizonte, anunciaba que ése sería un día glorioso; que las montañas, aún en sombras, serían derrotadas; que el espíritu de Matienzo, caminando infatigable entre sus cañadas, por fin sería vengado. En Los Tamarindos, sólo escasos madrugadores se habían congregado. Entre ellos, se destacaban los italianos por los gestos ampulosos que, pese a los bostezos, no ocultaban el orgullo por la nacionalidad de los aparatos y por la ascendencia de los aviadores.

“Sólo esa parte de un pueblo ciclotímico, tan vehemente en los optimismos como en los pesimismos, se encontraba presente en la hora decisiva. Ausencia que, por otra parte, resultó favorable para las maniobras previas al despegue. La falta de aplausos, aliento y emoción permitió la tranquilidad de los pilotos en los prolegómenos”, escribiría Antonio Ferrer.

Después de una espera breve, un apagado murmullo de admiración recorrió la bruma en el momento en que se distinguieron las siluetas de Zanni y Parodi. Enfundados en los pesados trajes de altura, las cabezas cubiertas con gorras de piel de nutria, caminando con pasos lentos, pero decididos, hacia los aparatos. Como águilas al acecho, los SVA italianos aguardaban impacientes en la boca del hangar construido por la misión francesa. Algunos entusiastas del público habían colaborado en la tarea de sacar los aviones. Se los reconocía porque sus trajes claros presentaban amplias manchas de aceite. Por un segundo, pareció que el sargento Beltrame no tomaría parte de la misión porque medió un rápido cruce de palabras con Pedro Zanni, antes de vestirse de vuelo.

Finalizada la inspección visual, Zanni y Beltrame, con el paquete postal bajo el brazo, se ubicaron en la carlinga del SVA 10 "Giovannardi". Entretanto, Antonio Parodi se instaló en el SVA 5 "Sartorelli", asistido por un sargento. Los pilotos intercambiaron una mirada. A una señal de Zanni, las voces "*contacto, con*", "*contacto, sin*" rompieron el silencio y se sucedieron, al tiempo que los soldados auxiliares daban pala alentados por las exclamaciones de los presentes. Al final, cuando las frentes de los mecánicos brillaban de transpiración, los motores tosieron las habituales nubecillas de humo blanco y arrancaron. El de Zanni demoró más de lo normal. Parodi lo aguardó con paciencia. Por tratarse de una empresa en común habían acordado en que aquél debía rodar primero hacia un extremo del campo.

Los testigos vieron al SVA 10 de Zanni alejarse, girar y enfrentar la suave brisa. Sin transición, oyeron que el motor se aceleraba y que el sonido aumentaba al iniciar el despegue. Aún en contacto con la tierra, el piloto con un hábil golpe de timón esquivó un perro de gran tamaño que se había cruzado en la trayectoria. La partida se concretó, finalmente, a las 5.55. Tres minutos más tarde, despegó Parodi.

Los aviones ascendieron en un amplio giro sobre la ciudad. Pusieron proa al sur y continuaron tomando altura entre la capital y San Rafael. A esa hora tan temprana, el tronar desacostumbrado de los motores debió de hacer saltar en la

cama a los desprevenidos. Más de uno, en camisón, habrá salido al patio y, junto al aljibe, elevado una plegaria a la Virgen de la Carrodilla por la suerte de sus pilotos. Lo que no vieron los mendocinos fue que, al llegar a los 4000 metros, los SVA apuntaban resueltamente hacia la cordillera.

A las 6.15, en el 8° Distrito del Correo, Candelaria recibía el primer telegrama. Llegaba desde San Carlos y daba a entender que todo marchaba sobre rieles: *“En este momento dos aeroplanos cruzan la villa en dirección sur, volviendo uno de ellos al norte.”* A las 7, un segundo despacho informaba que: *“Se sintió el paso de aeroplanos sin poderseles distinguir por la altura; ambos van dirección cordillera”*. En el último informe era errónea la cantidad de aeronaves, pues una había regresado a Los Tamarindos. El mecánico de una bodega de los alrededores de Godoy Cruz, que lo oyó pasar con explosiones entrecortadas, ratificó la novedad.

Era el capitán Zanni que cargaba una nueva decepción sobre sus espaldas. En efecto, al rozar los 4000 metros, el piloto había notado que el aeroplano, como chocando contra un techo, se negaba a seguir el ascenso. Ante lo irremediable, demostró la sensatez habitual y resolvió regresar.

Mientras de este lado de la cordillera cundía la desazón por el retorno de Pedro Zanni, en la Escuela de Aviación El Bosque a las 8 ya se tenían noticias del despegue de los argentinos. El campo de vuelo se hallaba señalado con grandes círculos de paja pintada de blanco y con varias banderas, con el propósito de facilitar el aterrizaje. Oficiales de diversas armas, todos los aviadores y las autoridades de la Escuela esperaban la llegada. Tres pilotos despegaron con la intención de interceptarlos y escoltarlos.

Cerca de las 9, se escuchó un leve zumbido de motor que se perdió tres o cuatro minutos después. Las personas que los aguardaban en tierra pensaron que debía ser un argentino, pues ninguno de los suyos se había elevado a más de 1000 o 1500 metros y el aparato oído volaba, por lo menos, a 4000. Más tarde, un mecánico de la Escuela recién llegado desde Santiago declaró que, con ayuda de un *largavistas*, en la ciudad habían

distinguido el aparato en el horizonte que, altísimo, se alejaba rumbo a la Argentina. A simple vista, apenas se lo percibió como un punto negro. Efectivamente, se trataba de Antonio Parodi.

En El Bosque se tejieron las más insólitas conjeturas, extrañados porque el aviador no hubiese aterrizado. “*El capitán Zanni, ayer mismo solicitó telegráficamente que le señaláramos el lugar, ¡y ahora pegan la vuelta!*”, se quejó el oficial encargado de la logística. La actitud del argentino los había sorprendido porque deseaban agasajarlo. Cerca de las 11, recibieron la explicación: el capitán Parodi había volado en círculos sobre Santiago, a gran altura, arrojando volantes de salutación. Si bien los aviadores chilenos lamentaron que no hubiera bajado, reconocieron que el vuelo de ida y vuelta sobre la cordillera, sin aterrizaje, tenía más mérito.

Cierta prensa chilena, sin embargo, no se unió al beneplácito. La agencia de noticias Havas, por ejemplo, declaró que la experiencia no tenía valor oficial y no podía ser homologada porque no había sido supervisada por los veedores del Aero Club Argentino, representante de la Federación Internacional. El aserto carecía de fundamento, dado que el ingeniero Mascías fue uno de los primeros en avalar el vuelo mediante el envío de un telegrama de felicitación.

Más temprano, en Mendoza, al conocerse el aterrizaje de Zanni en Los Tamarindos, entre los interesados que seguían el *raid* había circulado un sentimiento de amargura y hasta algún gesto despectivo. Esa actitud cambió a las 9.30, cuando un despacho recibido de Chile los dejó atónitos: “*Desde las 9.20 vuela sobre Santiago un aeroplano argentino. Luego de realizar pasajes a una altura calculada entre los 2500 y 3000 metros, arroja volantes*”. Los impresos, cruzados por una banda celeste y blanca, llevaban la leyenda: “*El pueblo argentino al glorioso pueblo chileno. ¡Salud!*”. Los verdaderos patriotas aplaudieron, los escépticos creyeron; el júbilo desbordó las calles de Mendoza, se transmitió de boca en boca y hasta el más indiferente se asomó y miró hacia la cordillera aguardando el regreso del avión.

En coincidencia con los cálculos del capitán Torres, a las 10.20, encima del perfil discontinuo de los Andes, como una ínfima

perturbación en la majestad celeste de los cielos, se percibió la silueta oscura del biplano. Por el oeste, a gran altura, se acercaba con rapidez inusitada. Después de pasar sobre Mendoza, enfiló hacia Los Tamarindos, inició una “final” larga y planeada, y se posó con la elegancia de un cóndor. Los presentes rodearon el SVA 5. Mientras “carreteaba” lo ovacionaban y, al dejar de girar la hélice, lo condujeron en andas hasta el hangar.

Allí lo esperaba el capitán Zanni. Como si temiera ese encuentro, el público se apartó y, repentinamente enmudecido, formó un círculo alrededor. En el centro, los aviadores se enfrentaron. Sin decir una palabra, se miraron largamente a los ojos. De pronto, Zanni dio un paso decidido, ojos brillosos, mandíbula crispada; sin un atisbo de rencor, estrechó con un abrazo al amigo que acababa de triunfar. —*¡Qué momento!*— comentó el corresponsal de *Los Andes*, en tanto que la gente estallaba en aplausos.

En el automóvil del señor Alberto Arizu, Antonio Parodi se dirigió a la residencia del anfitrión, en Godoy Cruz, donde se alojaba la delegación. A su paso, el pueblo estacionado en las calles lo vitoreaba a él y al Ejército Argentino. En la mansión Arizu, Parodi se sustrajo de los agasajos y de los reporteros. Pese a los insistentes pedidos, se negó a recibir cualquier homenaje hasta que Zanni también cruzara los Andes.

El corresponsal de *La Nación* en Mendoza, Antonio Ferrer, despachó una extensa crónica sobre el doble cruce. Publicada en la edición del 10 de abril de 1920, el cronista no ocultaba su simpatía por los pilotos argentinos y se convirtió en un crítico acérrimo de sus colegas periodistas que, tal vez influidos por la prensa chilena, en los fracasos anteriores habían denostado a los aviadores del Ejército Argentino. Con respecto al retraimiento de Parodi, Ferrer aseguraba que esa modestia era legítima y no una simple postura artificial. A continuación, expresaba sus sentimientos:

“¡Qué distinta esta situación de Parodi a aquélla en que, juntamente con Zanni y el malogrado teniente Matienzo, fueron objeto de la befa solapada de ciertos espíritus pequeños! El vuelo del capitán Parodi sólo admite comparación con la hazaña de Locatelli. Para cumplir una y otra, eran necesarias, en grado igual,

arrojo, pericia y resistencia física. Ha triunfado el joven oficial argentino en una forma tan definitiva que confirma las esperanzas que suscitó en quienes le vieron partir de El Palomar: la tranquilidad reflejada en su sonrisa, la admirable fe en el éxito, expresada sin ambigüedades y sin ambages. Como vuelo sobre montañas, el realizado ayer no tiene igual en la historia de la aviación mundial. Han sido y son aún hoy frecuentes las excursiones de carácter análogo, en Europa, pero fácil es comprender, teniendo en cuenta la elevación de los Andes en Mendoza, superior a la de cualquier otra cadena de montañas, que no ofrecen ni con mucho las dificultades que ha debido vencer el piloto en su vuelo. De ahí, pues, que la hazaña de Parodi no admita comparación con otras dobles travesías de cordilleras efectuadas en el viejo mundo. El piloto argentino debió volar durante más de cuatro horas y media, siempre sobre terreno accidentado y luchando con un viento fortísimo; con corrientes de aire encontradas; remolinos violentos; y los llamados «pozos de aire» que, si son frecuentes y pronunciados en las primeras horas de la mañana, después de las nueve, se presentan más peligrosos y en forma casi constante. De aquí que la duración del vuelo tenga en empresas de esta índole tanta importancia. Exigen un esfuerzo continuado, que la temperatura terriblemente baja y la presión atmosférica grandemente disminuida tornan penoso y fatigoso. Y ha de comprenderse que si ofrece peligro el agotamiento físico de los pilotos al volar sobre la llanura, le presenta perspectivas de catástrofe de producirse sobre montañas, donde puede decirse que la muerte, minuto a minuto, acecha celosamente su presa.”

“Mendoza, 9. A las 8 p.m., en la residencia de Alberto Arizu, me entrevisté con Parodi, que no emprendió el vuelo a Montevideo porque el capitán Torres le solicitó la máquina para que el capitán Zanni realizara la travesía de los Andes, mañana. Parodi accedió gustoso. Lo felicité en nombre de La Nación, por el magnífico vuelo, superior a cuanto se ha hecho hasta ahora sobre las montañas. Después de solicitarme impresiones sobre el viaje me hizo saber diversas incidencias experimentadas durante la travesía:

—Salí de Mendoza —me dijo— a las 6 a.m. y, después de adquirir 4000 metros de altura, enderecé hacia la cordillera, llegando a

Tupungato a las 7; aquí noté que mi compañero Zanni había desaparecido; entonces, retrocedí y en su busca llegué hasta Tamarindos, donde el mismo Zanni por señas me hizo saber que se había visto obligado a regresar por una descompostura del radiador. Volví a la cordillera y una hora después estaba de nuevo en el Tupungato a 5000 metros de altura. Me interné en dirección a los Picnenes, dejándolo a la izquierda y teniendo a mi derecha el Tupungato. Ahí tomé rumbo a San Bernardo y llegué sobre Santiago a una altura de tres mil quinientos metros, desde donde arrojé boletines de salutación a Chile. En el vuelo empleé tres horas y media, a razón de 70 kilómetros por hora. Hice sobre la capital chilena algunos experimentos deportivos y emprendí el regreso, tomando rumbo norte por Espejo y entré por el sur de Santiago, con dirección al Aconcagua, treinta grados al noroeste. Alcancé luego el cerro del Juncal con rumbo al este y dejé a mi derecha el fuerte macizo de Polleras. Después crucé el cordón del Plata y aparecí en Luján de Cuyo a las 10.20, aterrizando en Tamarindos a las 10.30.

—¿Cuál ha sido la velocidad media del viaje de vuelta?

—Doscientos kilómetros por hora.

—¿Ha tenido contratiempos durante el vuelo?

—Los contratiempos naturales de estas empresas. Volaba a 5500 metros sobre el cajón de Tupungato, cuando una columna descendente me obligó a disminuir a 4500 la altura alcanzada, sin poder recobrarla. Este descenso se produjo en el término de diez segundos. Además, las nubes rodeaban los altos picos haciéndome casi imposible distinguirlos. Esto me obligó a viajar entre cajones, no sin dificultades, por las fuertes corrientes de aire que imprimían al aparato movimientos violentos. Estos efectos se notaron más al regreso.

—¿Qué altura media mantuvo en la mayor parte del vuelo?

—Seis mil metros.

—¿Cree, Ud., que hay posibilidad de establecer una línea regular aérea entre ésta y Santiago?

—No. Lo que se hace, es consecuencia de preparativos y circunstancias especiales, cosas que no podría determinar una seguridad en los vuelos que quisieran hacerse regulares. Además, se requerirán aparatos con capacidad para ascender a ocho mil metros de altura.

—¿Qué temperatura hubo de soportar?

—No lo sé, pero puedo decirle que a pesar de mi traje y gorra, hechos de cuero y piel, me abstuve de sacar la cabeza fuera del aparato. Tal era el frío que reinaba.

—¿Veinte grados bajo cero?

—Convengamos, treinta.

—¿Qué nota emotiva recogió en el viaje?

—A cuatro mil quinientos metros sobre el cajón de Maipo divisé la ancha faja del océano Pacífico magníficamente azul.

—¿Pensó trasladarse hoy a Montevideo?

—Ese fue el propósito, pero el capitán Torres me pidió la máquina para que Zanni repitiera el vuelo. No podía negarme al pedido de un compañero. Falta que el ministro de Guerra le acuerde el permiso correspondiente.”

“Parodi ofrecía un aspecto sencillo, pero resuelto, y ha despertado simpatías en todas partes. El gobernador Báez le pidió que aceptara la demostración, pero él la rechazó hasta tanto Zanni cumpliera sus propósitos.”

El cruce de Pedro Zanni

El capitán Zanni, el 16 de marzo de 1920, repitió la hazaña de Parodi en el SVA monoplasa. Despegó a las 6.10. Voló en línea recta hacia Tunuyán. Después, describió una gran espiral ascendiendo entre Tupungato y Luján de Cuyo. Con 5000 metros apuntó directamente a Santiago. Al cruzar la frontera el altímetro marcaba 6000. En ese momento, confesó sentir una opresión en el pecho; para sobrellevar lo que interpretó como *mal de altura*, apeló a un “amigo” no muy recomendable y bebió un trago (uno solo) de *whisky*.

Ya sobre el aeródromo chileno Espejo, a las 7.50, descendió a 2000 metros y voló hacia Santiago, al que pudo admirar gracias a la transparencia de ese día maravilloso. Igual que Parodi, aunque a bastante menor altura, arrojó miles de volantes sobre la capital. Después, voló unos minutos en dirección a Valparaíso y volvió a ascender con rumbo al este. Con 5500 metros, cruzó el límite entre el Aconcagua y Las Cuevas, y en el punto donde suponía que habían encontrado el cuerpo de Matienzo, rindió un postrer homenaje desde las alturas, cambiando el paso de la hélice.

El teniente Candelaria, que en esta ocasión se había instalado en Las Cuevas para rastrear mediante telegramas el derrotero de Zanni, recibió del jefe del puesto de carabineros de Los Caracoles la información del sobrevuelo, sólo cuando el piloto entró de regreso por el Portillo del Inca.

Desde Las Cuevas, Zanni traspasó el valle de Uspallata y puso proa a Mendoza, debiendo apurarse a perder altura por la gran velocidad. Comentó, más tarde, que veía con asombro cómo las últimas estribaciones de las montañas corrían rápidamente debajo del avión.³⁸ A las 9.30, el piloto saludó, con un pasaje bajo, a los habitantes de la ciudad que agitaban los brazos en las azoteas. Aterrizó a las 9.40. Había volado 600 kilómetros en 3h 30min, la mayoría a 6000 metros de altitud. ¡*Un verdadero récord!*, le dijo Parodi al abrazarlo en la puerta del hangar.

El regreso a Buenos Aires

Luego de cuatro días de abreviar en la fuente de la fama mendocina y compartir los laureles con más de un detractor de antaño, los capitanes Zanni y Parodi emprendieron el retorno a Buenos Aires el 20 de marzo. Zanni con el sargento Beltrame despegaron en el SVA 10 a la 7.15. Tres horas más tarde, a las 10.30, lo hizo el capitán Parodi. En este caso, presenciaron la partida el gobernador Báez, ministros de su gabinete y altos funcionarios policiales y administrativos, además de numerosas delegaciones de alumnos y familiares. Cerca de quinientas

³⁸ Se calculó que Zanni había volado a 260 km/h en el tramo de vuelta, por el tiempo empleado.

personas acompañaron el despegue de Parodi que, igual que el de Zanni, fue amenizado por los acordes de las marchas militares ejecutadas por la Banda del Regimiento 7 de Caballería.

Cinco minutos más tarde, cuando se retiraban risueñas, cerca de quinientas personas, incluido el gobernador, se estremecieron al constatar que el aeroplano de Parodi circulaba a baja altura sobre Los Tamarindos y, saltando entre los yuyos, aterrizaba en un extremo del campo. De vuelta en el hangar, el piloto manifestó que se le había roto el manómetro de aceite y que necesitaba repararlo antes de emprender la travesía hasta El Palomar. A las 12.20, esta vez sin marchas militares, testigos ni aplausos, el Murciélago alzó sus alas y decididamente voló hacia el este. Como única carga trasladaba tres hermosos racimos de uva que le servirían de almuerzo.

Los pilotos habían convenido llegar a El Palomar juntos. Para lograrlo, el capitán Zanni, que debía cargar combustible en Rufino, demoró el despegue hasta las 15.55. Minutos antes, desde Vicuña Mackenna, le habían avisado del pasaje de su camarada. Parodi sobrevoló Rufino a las 16.10.

En la Escuela Militar de Aviación, desde las 17 los aguardaba la oficialidad completa y alrededor de trescientos espectadores que no eran más debido a las noticias contradictorias difundidas sobre de la marcha del *raid*. A las 18.05, el público divisó a los aviones. Entre comentarios, los más entusiastas se fueron acercando a la pista. Como la noche ya extendía su manto y, por un momento, los aviones parecían girar desorientados, los encargados encendieron una gran fogata. La medida surtió efecto porque, enseguida, el SVA 10 de Zanni se posó tras un planeo perfecto.

El sargento Beltrame traía numerosos periódicos y revistas, y el avión venía adornado con flores que le habían atado las damas mendocinas antes de partir. Parodi, que había distinguido la fogata, voló diez minutos más para pasar y saludar a su querido pueblo de San Martín. A las 18.20, ya en tierra, un gentío delirante rodeó los SVA. Los más insistentes se apretujaban y procuraban estrechar las manos de los aviadores o, aunque más no fuera, tocarlos con veneración.

Así concluyó el Doble Cruce de los Andes, en aquel marzo de 1920, pródigo en otros acontecimientos de júbilo para las alas argentinas. En efecto, el 16 de marzo, en el mismo día que Zanni cumplía su hazaña, el teniente de fragata Marcos A. Zar, a bordo de un hidroavión Machi-Nieuport con motor Isotta Fraschini de 260 hp, finalizaba una histórica navegación por encima de los ríos mesopotámicos, uniendo Buenos Aires con Asunción en ocho horas y media de vuelo.

El 29 de marzo, el riojano Almonacid, capitán aviador del ejército francés, cruzó la cordillera en vuelo nocturno. Su aterrizaje, además de accidentado fue con mucha suerte, pues descendió sobre una playa cercana a Valparaíso que, gracias al azar o a su ángel custodio, encontró iluminada por los faroles de un regimiento de coraceros. En la oscuridad, Almonacid chocó contra uno de los postes de alumbrado. El SPAD XIII de la delegación francesa, a las 19.30, completamente destrozado, se mecía entre la espuma de los rompientes del Pacífico, con el honor de haber sido el primero en sobrevolar nocturno las enhiestas y traicioneras cumbres andinas.

Los homenajes

La doble travesía sobre los Andes tuvo gran repercusión nacional e internacional. Para Parodi constituyó la hazaña que le reportó mayor prestigio. Si bien, con su natural humildad y lealtad, había rechazado los homenajes hasta que su colega también los cruzara, tuvo el mérito de ser el primero y el que intuyó el valor militar de la operación. En síntesis, se trató de una misión que, tras despegar de Los Tamarindos, había arrojado volantes sobre Santiago y regresado a territorio propio sin aterrizar. Por ese motivo, a pesar suyo, el nombre de Parodi ocupó los titulares más notables.

En Mendoza, primero; en Buenos Aires, después; y en todo el mundo, más adelante, especialmente en Italia, se pronunciaron grandes discursos y escribieron páginas enteras ensalzando el doble cruce y la trascendencia para la aviación argentina. Trascendencia que se agiganta con el tiempo, no sólo por la audacia y por la eficiencia de la organización, sino porque, prácticamente sin apoyo estatal, con aviones obtenidos de favor,

la proeza elevó la autoestima de un pueblo y colocó el nombre del país a la par de los más avanzados. Una posición que no se compadecía con las decisiones políticas. A pesar de tener noticias ciertas del valor estratégico de una fuerza aérea bien equipada en el contexto de la defensa, los responsables de los destinos nacionales aún se negaban a invertir en aviación. Chile y Brasil, los oponentes en las hipótesis de conflicto de la época, hacía tiempo que habían asumido esa realidad.

En Mendoza los homenajes habían comenzado el mismo 16 de marzo cuando el capitán Zanni aterrizó de regreso de los Andes. Junto a Parodi, en un coche descapotado, encabezaron una caravana que se dirigió a la ciudad. Advertido, el público los aguardaba y fue sumándose en ruidosa procesión, camino a la casa de gobierno. Allí los esperaban los miembros del Ejecutivo cuyano y la mayoría de los empleados administrativos, que los acogieron con un aplauso sostenido en el momento en que los aviadores trepaban las escalinatas, con pasos resueltos, hacia la explanada donde estaba el gobernador.

Los Andes, el tradicional matutino de Mendoza, publicó un telegrama enviado por el jefe de la misión, capitán Torres, al diario *El Mercurio* de Chile. El texto del cable es un ejemplo elocuente del significado que los militares argentinos le atribuían a la doble travesía:³⁹ *“Permita el decano de la prensa americana, y del glorioso pueblo chileno, que un cuyano exteriorice su sentimiento del momento. Frescas están las impresiones de caricaturas y leyendas despectivas de cierta prensa chilena, que pretendió alcanzar a nuestra naciente aviación y a sus gestores. No culpamos ni hacemos cargos a la culta sociedad chilena ni a los distinguidos camaradas del ejército hermano, y para ellos sean los plácemes de que fueron portadores los capitanes Zanni y Parodi. Como jefe accidental de la escuadrilla enviada desde Mendoza, permitan los nietos de O’Higgins que recordemos a los descendientes de San Martín y de Las Heras, que nuestro pensamiento busca siempre las alturas y por eso aseguramos estar listos para aunar esfuerzos con el pueblo chileno, llegado el*

³⁹ Capitán Torres Francisco, diario *Los Andes* de Mendoza, 17 de marzo de 1920.

caso, como en otrora en Chacabuco, Maipo y Talcahuano. Hago votos, en nombre de los aviadores argentinos y en el propio, por nuevos y sonados triunfos de la aviación chilena.”

Los editores de periódicos de la primera mitad del Siglo XX acostumbraban a publicar fotografías de tarjetas autografiadas, con mensajes personales escritos de puño y letra por distintas personalidades. En el número de *Los Andes*, citado en el párrafo anterior, se incluyó un mensaje del capitán Torres, manuscrito con trazos grandes, que deja entrever las connotaciones de política interna de la doble travesía y el sentimiento de los hombres del Ejército: *“Después de los magistrales vuelos de Zanni y Parodi, sólo pedimos para nuestra Escuela Militar de Aviación, tres cosas: máquinas, máquinas y máquinas, que pilotos... ¡tal vez los tenemos!”*

A un costado de la tarjeta anterior, el editor de *Los Andes* añadió otra, en este caso firmada por los capitanes Antonio Parodi y Pedro Zanni, fechada *“9 y 16 de marzo”*, donde ambos pilotos expresaban sus sentimientos más íntimos, evocando al camarada muerto: *“¡Matienzo!, tus orgullosos vencedores, los picachos andinos, han sentido el látigo vengador de tus camaradas. ¡Todo sea por la Patria!”*

El 10 marzo de 1920, no bien Parodi concluyó con éxito el paso de la cordillera, el diario *Crítica* de Buenos Aires aseguraba que la empresa había constituido la obsesión de los aviadores argentinos, puesto que las hazañas de los chilenos los colocaba en situación de perdedores. *“Y no porque les faltase valor, sino porque la desgracia, con su sombra nefasta, parecía escoltar a los aeroplanos. Los Andes se habían llevado el espíritu audaz de Newbery cuando sus formidables alas se destrozaron contra las rocas. Matienzo, paralizado por el viento, descendió entre borrascas de nieve y en la imaginación de los aviadores vivos estaba fija la última visión que habrá tenido el joven tucumano en sus ojos estremecidos por el frío.”*

La adversidad persiguió los intentos posteriores de Zanni, de Parodi, de Mascías y de otros no menos dignos de mencionar. Todos ellos debieron resignarse y esperar una ocasión propicia; en tanto que, del otro lado de los Andes, los chilenos parecían

complacerse con cada inconveniente que paralizaba las máquinas argentinas.

El cronista de *Crítica*, desbordando patriotismo, aseveraba que el día en que Parodi cruzó los Andes, ida y vuelta sin aterrizar, fue una jornada de felicidad para las alas argentinas, porque había superado con creces las proezas anteriores. “... *tal cual correspondía a un capitán y a un argentino, había cruzado la cordillera, evolucionado sobre la capital chilena saludando sin ambigüedades a los vecinos trasandinos y, sin tocar otra tierra que la de su Patria, retornado al hangar de Los Tamarindos. ¡He ahí el valor de toda la raza, expresado en ese gesto!*”

El pueblo de Mendoza, que nunca había sido indiferente a los momentos de entusiasmo y de congoja, tras el regreso exitoso del capitán Zanni, el 17 de marzo por la noche comenzó a homenajear a los aviadores. La primera demostración, auspiciada por el Aeroclub Mendoza y presidida por el gobernador Báez, consistió en un gran banquete servido en el Club de Gimnasia. Asistieron más de doscientos representantes de las fuerzas vivas mendocinas. En una agotadora maratón de discursos, desde el gobierno hasta los empleados del correo se congratularon con el triunfo. Con sencillas palabras, el capitán Zanni agradeció en su nombre y en el de Parodi.

El 18 fue el turno del Jockey Club. Lo más granado de la sociedad local se citó en sus elegantes salones, engalanados con una profusión de flores, luces, guirnaldas y las damas más bellas. Tras descorcharse el champagne, el presidente de la institución, don Manuel A. Ceretti, ofreció el brindis:

“... Capitanes Zanni y Parodi, los mendocinos hemos seguido de cerca vuestros empeñosos esfuerzos, con cariño os hemos acompañado en vuestros contratiempos y contrariedades, que ninguna acción humana es triunfo ni es gloria, sin el ejercicio previo de la decisión y la tenacidad para vencer. Nosotros sabíamos de vuestra legítima ambición, de la tentación, de la atracción que ejercía sobre vuestra audacia ese más allá que se cierne por encima de donde se recorta la silueta afilada de las cumbres, en el azul infinito de los cielos. (...) Señores, por el

Ejército de la Nación, baluarte de nuestra nacionalidad y de nuestras instituciones; por Zanni y por Parodi. ¡Salud!”

El 19 de marzo de 1920, el día previo al regreso a Buenos Aires, organizado por la Asociación Progenie de Italia de Combatientes, Mutilados e Inválidos de Guerra, se sirvió un *lunch* en el Círculo Italiano. Por otro lado, la revista *El Auto Argentino* homenajeó con un almuerzo a los mecánicos, sargentos Tomás Quesada y Francisco Beltrame, en un restaurante del Parque San Martín. En las muestras de agradecimiento y afecto recibidas en la capital cuyana, los aviadores, como modernos paladines medioevales, hicieron gala de su caballerosidad y de su natural bonhomía. Ninguno intentó sacar el menor beneficio, más allá de la simpatía de alguna de las numerosas y agraciadas damas que se disputaron su compañía.

En Buenos Aires, el Aero Club Argentino organizó el homenaje a los aviadores Zanni, Parodi y Zar. La entidad civil, presente en esta ocasión como en tantas otras, gracias a la eficaz e infatigable acción de su presidente, ingeniero Mascías, preparó una serie de festejos que durante décadas permaneció indeleble en la memoria de los porteños. El programa, previsto para el 28 de marzo de 1920, se iniciaba con una concentración en la Plaza del Congreso. Desde allí partiría una caravana que, atravesando la Avenida de Mayo y la calle Florida, se dirigiría al Círculo Militar donde se desarrollarían los actos centrales.

A las 16 horas de ese día, la Plaza del Congreso ya se hallaba cubierta por una cerrada muchedumbre. En ese momento, la atención del público se elevó hacia el cielo, donde acababa de aparecer la silueta oscura de un Avro 504 K británico. Lo piloteaba el capitán inglés Wilmont, que al sobrevolar la multitud inició una extraña maniobra. A una velocidad desconcertante, el piloto viró sobre el ala derecha, colocó los planos perpendiculares a la tierra, y “*falto de todo apoyo lo dejó deslizar largo trecho mientras levantaba las manos en ademán de saludo*”, escribiría un periodista que cubrió los actos.⁴⁰ Se hizo, entonces, un silencio desconcertante porque el piloto, en lugar de nivelar la máquina, continuó descendiendo y, cuando todos calculaban el

⁴⁰ Diario *La Nación*, 29 de marzo de 1920.

sitio donde se estrellaría, lo niveló a no más de 100 metros, pero en vuelo invertido. Ya más bajo que los techos de los edificios que rodeaban la plaza, el inglés recobró la posición normal y apuntó el morro al cielo. Abajo, estalló la algarabía.

El espectáculo ofrecido por este acróbata, que en esa época instruía a los pilotos argentinos en el método Gosport, fue considerado el más importante realizado en Buenos Aires, y marcó el comienzo del festival aéreo con el que se homenajeó a los vencedores de los Andes. Después de Wilmont, volaron el argentino Molina y el alemán Holzem. Por último, un Breguet francés arrojó volantes con la leyenda: *“La colectividad francesa saluda con entusiasmo al gran pueblo argentino, adhiriéndose al homenaje a los pilotos Zanni, Parodi y Zar”*.

Finalizado el *show*, se organizó la columna. Al frente se colocó un escuadrón de seguridad, seguido por más de trescientos *boys-scout*; la banda de la policía; los abanderados del Aero Club; y por un coche victoria en el que viajaban los pilotos y donde ya estaban instalados el director del Servicio Aeronáutico, teniente coronel Mosconi, y el ex director de la Escuela, teniente coronel Obligado. A continuación, se ubicaron las sociedades italianas y las francesas, con trajes típicos; el club motociclista nacional y otras instituciones deportivas que se habían adherido.

A las 16.20, acompañados por el ingeniero Mascías, llegaron los tres homenajeados. Fueron recibidos con una prolongada ovación y, entre empujones, ocuparon los lugares reservados en el vehículo. En ese instante, cuando los héroes quedaron expuestos a la vista del público, hubo un comienzo de tumulto. Algunos jóvenes que se hallaban más cerca del coche desengancharon los caballos, se hicieron cargo de las varas y lo arrastraron. Con gran dificultad, arrancó la columna.

El entusiasmo fue indescriptible en la Avenida de Mayo. El público ocupaba completamente las aceras. Desde los balcones, las familias los saludaban con una lluvia de flores, aplaudiendo y vitoreando a los aviadores. Éstos, visiblemente emocionados, agradecían las aclamaciones, agitando sus gorras con los brazos levantados. Las manifestaciones populares se redoblaron en la calle Florida. Una verdadera alfombra de pétalos cubrió la

calzada. *“La participación de las damas y niñas fue particularmente entusiasta y conmovió a los agasajados hasta las lágrimas”*, diría el cronista de *La Nación*.

En los balcones del Círculo Militar los aguardaban el ministro de Guerra, el embajador de Italia, el intendente municipal, agregados militares y pilotos de distintas delegaciones (francesa, italiana y alemana). En la ceremonia central se renovaron los discursos y empezaron a reiterarse los conceptos vertidos en Mendoza, con la salvedad que, ahora, se añadía la presencia del teniente de fragata Marcos Zar.

En los más diversos sectores de la sociedad se brindó por el honor de los héroes. Entre los eventos de mayor repercusión figuró la función de gala organizada por los representantes de las artes en el Teatro Nuevo. Antes de iniciar el tercer acto de la obra, subió a las tablas el poeta y autor dramático cordobés, el gran Belisario Roldán.

Dirigiéndose a los aviadores Zanni y Parodi, ubicados en el palco *avant scène* ornado de flores y banderas argentinas, con la elocuencia que sólo prestan las musas, pronunció un discurso que ha quedado inscripto en los anales de la oratoria: *“Y he aquí que Buenos Aires abre los brazos para recibir al binomio triunfal de sus capitanes, que retornan empapados de azul, como quien dice, y cuyas casacas militares parecen refulgir con una luz nueva, cual si sus dueños acabasen de empenachar el cielo con sus quepis...”*

Más adelante, dijo: *“Bendita sea la raza nuestra, señores, que así forja corazones firmes como las rocas que vienen de cruzar y, cabezas nimbadas por el ensueño como las crestas aquellas por el casco de nieve que las cubre; bendita sea la memoria de los que sucumbieron en la empresa, jalonando con sus tumbas, desde Tamarindos para arriba, el derrotero de las águilas sobrevivientes; bendito sea, capitanes, el mensaje de concordia que acabáis de llevar, dejando tendido por los aires un arco de paz que apoyará uno de sus extremos en la alameda de Santiago y el otro en el corazón de la villa mendocina de donde partió el Libertador”*.

El poeta Belisario Roldán concluyó: “*Jóvenes soldados que traéis en las pupilas la pincelada serena de occidente y que al echar pie en tierra, entre los últimos gruñidos del pájaro cansino que los trajo, tuvisteis seguramente la sensación de que en ese instante trepabais más alto todavía, porque lo más alto de todo es la Patria (...) en nombre de ella, cuya representación asumo sin zozobra, porque siento dentro de mí su gran corazón materno, (...) capitanes, como en la antigua Grecia, os tiendo el gajo del laurel simbólico por cuenta y orden de su orgullo y su emoción...*”

En forma similar a Candelaria, el Congreso Nacional condecoró con el emblema especial de Aviador Militar (de oro, con un relieve alusivo a la doble travesía) a los capitanes Zanni y Parodi y los recomendó a la consideración del Ejército por el arrojo y la perseverancia demostrados al realizar, por primera vez y sin aterrizar, la travesía Mendoza-Santiago de Chile-Mendoza. El ministro de Guerra, doctor Julio Moreno, les entregó la condecoración el 8 de septiembre de 1920 en El Palomar. Ese día se festejaba con un festival aéreo el octavo aniversario de la creación de la Escuela.

Ampliamente cubierto por la prensa, el doble cruce mereció titulares en todos los idiomas. El pueblo vitoreó sus nombres, los poetas escribieron odas: “*Altivo cóndor que a los cielos subes*”, comenzaba una; “*Tu nombre, Antonio Parodi, no olvide nuestra memoria que llenaste de gloria a la Nación Argentina*”, decía otra. Ricardo Velasco, en el tango milonga “*Ida y Vuelta*”, cantó: “*por su Patria y por su dama se va jugando la vida*”.

Así, en plena *belle époque*, el Murciélagó, antes de cumplir treinta años y aún soltero, recibió los mimos de un pueblo que veía triunfar a un hijo de su propia sangre. En los salones, señoras y señoritas se disputaron su compañía con ardor. Con innata medida, manejó su popularidad naturalmente, como el aire que respiraba, pero antes que nada como una responsabilidad que lo comprometía aún más con el destino. A partir de ese día redobló su dedicación a la profesión de aviador militar. Sobre el manejo que hizo del acoso femenino, es preferible dejar caer un manto de discreción.

CAPÍTULO VI

PILOTO DE CAZA

La acrobacia aérea

Antonio Parodi fue, sin lugar a dudas, el primer aviador militar en interesarse profesionalmente por la práctica de la acrobacia aérea. Una actividad que, por carencia de máquinas apropiadas en los primeros seis años de la Escuela, estuvo estrictamente vedada a los militares. Sólo los pilotos, civiles y extranjeros, que poseían aparatos particulares preparados para ese fin, previa autorización de los directivos, podían realizar demostraciones. Demostraciones que, por otro lado, eran consideradas espectáculos circenses sin utilidad bélica.

A partir de 1917, cuando se recibieron los primeros informes de los observadores argentinos destacados en Europa, los aviadores tomaron conciencia de la evolución que había experimentado la aviación y la de caza en especial. El capitán Zuloaga, agregado militar en Francia, remitió una minuciosa descripción de la Escuela de Tiro Aéreo de Cazaux y de la Alta Escuela (de caza) de Pau. Entre otros conceptos, expresaba que la lucha aérea y la acrobacia eran una necesidad operativa. *“Había que combatir en el aire, como se hacía en el mar o en la tierra, por la sencilla y suprema razón de que el Comando necesita ver por sus propios ojos e impedir ser visto por los del enemigo”*, manifestaba textualmente.⁴¹

Esas ideas debieron de caer y germinar en el espíritu fértil de Antonio Parodi. Desde el comienzo de la lucha en Europa había mostrado un especial interés por los combates aéreos. Durante largo tiempo indagó y escribió cartas, averiguando técnicas, riesgos y misterios del vuelo acrobático. Por su cuenta, ejecutó el primer *looping* en septiembre de 1918, cuando tuvo en sus manos un avión suficientemente reforzado.

⁴¹ Informe anexo a la Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación, año 1918.

A comienzos de 1919 ocurrieron dos acontecimientos que catapultaron al Murciélago como acróbata. El primero tuvo lugar en febrero, cuando en El Palomar se recibieron dos cazas de pura sangre, los biplanos Nieuport C.28 donados por los franceses. El segundo, en marzo, cuando voló con el mayor de la RAF Frank P. Scott. El británico, a bordo del Avro 504 K que presentaba, con pocas palabras e indicaciones, le develó los secretos del dominio de la máquina en cualquier posición.

Repetir con el Nieuport las maniobras aprendidas con Scott fueron acciones casi simultáneas. En uno o dos vuelos, con la misma seguridad que caminaba, Parodi volaba cabeza abajo o apuntaba al cielo con velocidad cero o, de repente, se precipitaba a tierra mirando el torbellino de los campos en medio de un tirabuzón. Muy pronto, entre el biplano y el Murciélago se estableció una afinidad que sólo los pilotos pueden comprender.

El Nieuport C.28 fue el preferido para las acrobacias que lo hicieron famoso. En su retiro, la contemplación de las antiguas fotografías de ese avión le suscitaba al brigadier general Parodi sensaciones difíciles de describir. Afirmaba que había provocado accidentes por las vibraciones que se inducían en las bajas revoluciones. Sin embargo, *“... como siempre aterrizábamos a hélice calada, nunca tuvimos inconvenientes. Hermoso avión para acrobacia y el mismo con el que Matienzo hizo su último vuelo...”*, escribió en el reverso de una fotografía, para la que había posado siendo teniente primero.

A partir del momento en que el teniente primero Parodi se familiarizó con el caza francés, se convirtió prácticamente en el piloto oficial de exhibiciones, el elegido para demostrar el grado de progreso alcanzado por la aviación argentina. Los artículos publicados en la época, que se conservan en el Archivo Histórico de la FAA, dan testimonio de la habilidad y el dominio logrados como acróbata. Entre otros, los aparecidos en *La Razón* y *La Nación* comentan la admiración que despertaban sus maniobras.

El domingo 14 de julio, durante los festejos de la fiesta patria de la colectividad francesa, el Nieuport C.28 dibujó lucidas filigranas sobre la Plaza Francia y el pabellón de las Rosas en Palermo, donde se desarrollaron los actos. Al día siguiente, en

ocasión de inaugurarse el Curso de Suboficiales, los pueblos de Liniers, Morón y Ramos Mejía observaron con deleite las evoluciones del capitán. Tuvieron gran difusión, asimismo, las acrobacias que repitió el 16 y el 22 de julio, y el 2 de agosto, sobre el campo de El Palomar.

La demostración de mayor repercusión en la Capital Federal fue, tal vez, la que realizó el 24 de julio de 1919 junto con cuatro aeronaves italianas. Las máquinas formaron la escuadrilla que rindió honores a los extintos capitán Giovanardi y motorista Sartorelli sobre la Dársena Norte. Anclado en ese lugar, el buque de guerra “Pueyrredón” repatriaba los restos mortales de los malogrados voladores. Mientras los tres aviones más pesados (dos bombarderos Caproni y un Fiat R.2 de observación) hacían pasajes en formación, Parodi con el Nieuport y el piloto italiano Bo con un caza Balilla compitieron en audacia, realizando todo tipo de figuras sobre la cubierta del acorazado.

En una edición de agosto de 1919, la revista El Gráfico publicó una gran fotografía, en cuyo epígrafe informaba que el retrato pertenecía al *“teniente primero aviador Antonio Parodi de nuestra Escuela, y uno de los más inteligentes pilotos que recientemente se ha destacado por sus peligrosas y emocionantes pruebas de acrobacia sobre los edificios de la Capital”*.

Convertido ya en profesor de Vuelo de la Escuela y en verdadera leyenda popular, el 23 de mayo de 1920, ante más de diez mil personas, participó en la inauguración del Aeródromo de San Isidro.⁴² Los actos comprendían un festival aéreo al que habían sido invitados pilotos argentinos y los extranjeros que aún permanecían en Buenos Aires promocionando las aeronaves de sus países. La aviación militar nacional estuvo representada por una formación de seis Caudron; el biplano SPAD de 200 hp, del

⁴² La inauguración se debió a que, en los primeros meses de 1920, el Poder Ejecutivo había prohibido por decreto los vuelos comerciales desde El Palomar. En consecuencia, las líneas extranjeras buscaron sus propios terrenos. Algunas se establecieron en el aeródromo civil de San Fernando, recientemente habilitado; en tanto que la Franco Argentina de Transporte Aéreo y la inglesa River Plate Aviation construyeron su campo de aviación en el hipódromo de San Isidro.

capitán González Albarracín; y el infaltable biplano Nieuport C.28 del capitán Parodi.

Entre las 14 y las 16, se efectuaron pasajes, vuelos de bautismos y una pulida serie acrobática a cargo del inglés Clowes. A las 16.30, terminados los discursos, cuando parecían cubiertas las expectativas más exigentes, como cierre, despegó Parodi. A escasa altura, volando sombreros y despeinando a las señoras, realizó toda suerte de maniobras: caídas a pique, varios *looping the loop* y vueltas sobre ambas alas. Una vez aterrizado, fue aclamado y llevado en andas por la concurrencia.

Pero no sólo el público se impresionó por la acrobacia del aviador argentino. Por la "*pericia y destreza demostrada*",⁴³ el ministro de Guerra, que se encontraba presente, encomendó al director del Servicio Aeronáutico, coronel Enrique Mosconi, que lo felicitara y dejase debidamente asentado el hecho en el legajo personal.

A mediados de 1920, para fomentar la nueva línea aérea franco-argentina, visitaron el país varios representantes y aviadores franceses. Días antes del *show* aéreo en San Isidro, el 10 de mayo, el diario *La Nación* cubrió con una nota la recorrida efectuada por el piloto Pierre Levy, ex director del Campo de Aviación de Avord (Francia), a las instalaciones de El Palomar. Sin estar programado, el experto instructor francés observó las maniobras que hacía el capitán Antonio Parodi, probando un Caudron recién ensamblado. Levy, habituado a ver y examinar a cientos de pilotos, manifestó su asombro: "... *si hubiera actuado en la Primera Guerra, sin duda alguna, se lo contaría entre los ases*".

En septiembre, un grupo de ex combatientes del Ejército del Aire de Francia visitó la Argentina. Aceptando una invitación del director del Servicio Aeronáutico, la comitiva se presentó el 26 en El Palomar. Tirador infalible, con setenta y cinco victorias en su haber, el legendario capitán René Fonck era la estrella de la delegación, a quien acompañaban los pilotos de demostración Fronval, Perisse y Louber. En horas de la mañana, después de recorrer la Escuela, el capitán Fonck dictó una conferencia sobre

⁴³ Legajo Personal del capitán Parodi, periodo 1919 - 1924.

los combates aéreos en Europa. Los oficiales argentinos siguieron sus palabras embelesados y agradecieron su presencia con un aplauso prolongado.

A la tarde, el acróbata Fronval con un Morane Saulnier tipo Parasol, motor Le Rhône de 80 hp, efectuó una espectacular exhibición a muy baja altura que incluyó rizos, tirabuzones, vuelos invertidos, caídas de ala y toneles. Al finalizar, accediendo al pedido del público, despegó el capitán Parodi con su querido Nieuport, y repitió las maniobras de Fronval con una maestría que enmudeció a los franceses.

El instructor

El comienzo de la década del veinte señaló el arranque de una serie de grandes realizaciones para la aviación militar argentina. Asimiladas las experiencias de la Primera Guerra y recibidos los créditos para adquirir material aéreo, por azar o por visión de los mandos se creó el Servicio Aeronáutico del Ejército y se nombró director a un hombre del calibre del coronel Enrique Mosconi. Y para bien de la aeronáutica militar y de la Patria, en 1920, dos grandes profesionales ocuparon las posiciones claves del nuevo servicio: Mosconi, en el más alto nivel de conducción; y Parodi, ascendido a capitán⁴⁴ el 26 de febrero de ese año, en el más alto nivel de ejecución.

Dueño de una lucidez de estadista, Mosconi había comprendido, desde el inicio, la trascendencia del arma aérea en el concierto de la guerra y su inserción más adecuada en un país de gran potencial, pero de recursos escasos, como la Argentina. Desde el nuevo cargo de director, impulsó cambios de fondo. Una de las disposiciones fue designar al capitán Parodi como jefe general de pilotos y profesor de Pilotaje de la Escuela Militar de Aviación, quien retuvo, además, el dictado de las materias Táctica Aérea, Navegación y Teoría del Vuelo.

Con aprobación de la dirección del Servicio de Aeronáutica, Parodi rediseñó las exigencias para obtener los *brevets* de Piloto y de Aviador Militar, incluyendo en los programas el método

⁴⁴ BM N°5532 - 1ª Parte.

Gosport y las experiencias transcritas en los informes de los agregados y de las delegaciones extranjeras. Con una óptica enfocada exclusivamente en la aplicación militar del avión, estableció normas disciplinadas. Tanto en el programa básico como en el avanzado, incluyó la práctica de acrobacia, formación, combate aéreo, navegación, observación, y tiro y bombardeo.

Desde la incorporación a las filas del Ejército, Antonio Parodi había demostrado una especial predisposición para la enseñanza. No por otra causa, a meses de recibir el diploma de Aviador Militar, el 5 de octubre de 1916, fue elegido profesor de Teoría y Vuelos en Aeroplanos para el Curso de Suboficiales. Asumió el cargo en reemplazo del capitán Ángel M. Zuloaga que viajó a Francia como agregado militar.⁴⁵

En ese andarivel de la profesión de aviador, que transitó simultáneamente con otras actividades, Parodi trabajó con el ahínco que ya todos le admiraban. Bajo su férrea dirección, finalizó el dictado del primer curso de Conductor de Avión a suboficiales. Egresaron los sargentos Ramón Alderete y Segundo Gómez en tanto que el cabo primero Abraham Jalil falleció antes de graduarse.

Los nombrados y las siguientes camadas de suboficiales que asistieron a los cursos se transformaron en pilotos militares y en magníficos instructores, por iniciativa y proyecto de Parodi. Representa, ésta, otra constante en la carrera del Murciélagos. Desde los distintos puestos que ocupó, alentó y favoreció al personal militar subalterno, y gozó de gran simpatía entre ellos.

En un número de *La Razón* de la época, se comentaba que, cuando le presentaron a los suboficiales inscriptos para recibir adiestramiento aéreo, lo primero que hizo fue sacarlos a volar y seleccionar a quienes reunían las mejores aptitudes. Al mes de iniciada la instrucción, realizó una segunda evaluación y se quedó con un grupo reducido. El resultado fue notable y los exámenes finales fueron sobresalientes. La nota enfatizaba la actuación de los sargentos Méndez, Barrufaldi, Pedro Oyarzábal y Luis T. Romero. Y no sin segunda intención, el columnista

⁴⁵ En el Decreto S/Nº del 31 de octubre de 1916, BM N°4594 - 1ª Parte, se lo nombra con anterioridad al 5 de octubre de ese año.

aseguraba que no se había seguido un procedimiento similar con el personal militar superior: *“En la actualidad (1917) hay un número de pilotos (oficiales) de los cuales la mitad tiene verdaderas aptitudes para volador (...) los biplanos de éstos han ido, averiados, uno tras otro a los talleres”*.

El 9 de agosto de 1920, cuando aún vibraban los elogios del doble cruce de los Andes, se organizó la ceremonia de apertura de los cursos teórico-prácticos de Piloto y de Aviador Militar, suspendidos desde 1916. Presidió el acto, en representación del ministro de Guerra, el director general de Ingenieros, general Rodríguez. También se hallaban presentes, el director del Servicio Aeronáutico, coronel Mosconi; el director del Colegio Militar, coronel Justo; y numerosos jefes y oficiales.

Guiados por el director de la Escuela, mayor Jorge B. Crespo, los invitados recorrieron las aulas y gabinetes, y presenciaron la clase inaugural de Meteorología, impartida por el capitán Alberto González Albarracín. Pasadas las 11, la concurrencia se trasladó a la pista, donde asistieron a la exhibición de acrobacia, cada día más perfeccionada, del jefe de curso con el Nieuport C.28.

El capitán Parodi⁴⁶ fue nombrado profesor de instructores de la Escuela Gosport y máximo responsable de los aviadores de El Palomar, el 21 de octubre de 1920, cuando entraron en servicio los primeros Avro 504 K comprados a Gran Bretaña. Aprobaron las exigencias del curso de instructores de vuelo los tenientes Florencio Parravicini Diomira y Victoriano D. Martínez de Alegría; y los sargentos primeros Dante Ferrari, Próspero Sianja, Luis Barrufaldi y Liborio Fernández.

Antonio Parodi se abocó en un 100% a la instrucción en 1921. Para ese entonces, gran parte de los veintiún Avro 504 K “Gosport” adquiridos se habían terminado de armar. Además del cargo de profesor de Pilotaje para los alumnos del primer año, impartía la materia Táctica Aérea a los oficiales del segundo. Sobre un total de doscientas cincuenta y cuatro horas voladas por él en 1921, doscientas treinta y ocho fueron de doble comando. Su resistencia física y espíritu de vuelo agotaban al

⁴⁶ Orden del Día N°235, de la Escuela Militar de Aviación.

alumno más entusiasta. Basta saber que completó ochocientos veinte salidas en ese período. Es decir, si se consideran los días hábiles, un promedio superior a tres vuelos diarios.

Fue un verdadero pedagogo. Mediante incontables órdenes del día, que iba proponiendo al director de la Escuela, reguló la creciente actividad aérea. En sus *Consejos Generales Prácticos para Pilotos*⁴⁷ fijó una serie de normas que conservan su vigencia, aún hoy, en pleno siglo XXI. Instituyó la figura de “jefe de pilotos” (actual oficial de vuelo) que dependía de él y tenía autoridad delegada para controlar la actividad aérea.

A modo de ejemplo se transcriben algunos consejos:

- *No subir a los aviones si no está descansado y con buena disposición.*
- *La aviación exige una existencia reposada, calma y sobria.*
- *No subir jamás indispuerto o fatigado.*
- *Volar siempre con el cubrecabeza y antiparras, y cuando se debe hacer altura, precaverse contra el frío, principalmente las manos y los pies.*
- *Usar siempre el cinturón de seguridad y, en caso de accidente, no desabrocharlo hasta que se haya detenido el movimiento.*
- *Es necesario familiarizar el oído a la marcha del motor. El contador de revoluciones no debe servir sino para verificar lo que los oídos han aprendido.*
- *No ejecutar, en ningún caso, movimientos precipitados (con los comandos). Siempre hay tiempo para recobrar la posición normal de vuelo.*
- *Los pilotos deben personalmente inspeccionar sus máquinas antes de volar.*
- *Jamás tratar de forzar un aeroplano en desprendimiento (despegue); dejarle adquirir gran velocidad excedente y*

⁴⁷ Anexados a la Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación, año 1921.

levantarlo luego lentamente; de lo contrario se incurrirá en una caída de cola.

- *Picar el aparato punta abajo en cualquier accidente en vuelo o simple inseguridad o falta de confianza en sí mismo: es la maniobra más segura para salvar la vida.*
- *Sentir el aire es la cualidad capital de un buen piloto. Por la dirección del aire golpeando en su cara, el buen piloto determina si se desplaza de ala hacia dentro o hacia fuera.*

Con la sencilla sabiduría de los citados, Antonio Parodi llenó quince páginas que durante largo tiempo constituyeron el manual insustituible de los aviadores argentinos. Tarea que realizó con el exclusivo interés de transmitir la experiencia acumulada en seis años y de resguardar la vida de sus camaradas, en particular de aquellos que se iniciaban.

Para cerrar esta reseña de su actuación como instructor, es oportuno recordar que durante los tres años (1920 a 1923) que ocupó el cargo de jefe general de pilotos, cincuenta alumnos completaron el programa de vuelo, regulados por las normas y requisitos incorporados por él.

Grupo N°1 de Aviación

Otra de las iniciativas del coronel Enrique Mosconi, que se tradujo en acción efectiva el 23 de enero de 1922 a través de un decreto del presidente Hipólito Irigoyen, fue la disolución de la Escuela y la creación, en su lugar, del Grupo N°1 de Aviación. La norma llenó un vacío orgánico, largamente reclamado por los aviadores: contar con una unidad regimentable, donde pudieran prestar servicios una vez obtenido el título de aviador.

Además de la jefatura y de los organismos de apoyo, logístico y técnico, la estructura del nuevo grupo de aviación contemplaba cinco elementos operativos: tres escuadrillas (Caza, Observación y Bombardeo) y dos secciones aéreas de apoyo (Reconocimiento Fotográfico y Entrenamiento). El agrupamiento por funciones homogéneas resumía las misiones de la aviación y reflejaba las experiencias recogidas como doctrina en la Primera Guerra Mundial.

En este punto es preciso realizar una pequeña digresión. Desde el comienzo de las acciones en Europa, independientemente de la cantidad de aeronaves disponibles, los medios aéreos fueron asignados y comandados por las grandes unidades de batalla de la jerarquía ejército o, como máximo, cuerpo de ejército. A pesar de que hubo posturas que sostuvieron la necesidad de asignar unidades aéreas a las divisiones, en la práctica siempre fueron conducidas por el más alto nivel compatible con el radio de acción de los medios.

Asimismo, desde el inicio de las hostilidades se determinó que la menor unidad aérea operativa era la escuadrilla, constituida por un mínimo de cinco aeroplanos y un máximo de diez, con sus medios de transporte terrestre, pilotos, y apoyo logístico y técnico. Cuando fue necesario operar con más aviones, las escuadrillas se reunieron en grupos y éstos, en divisiones aéreas. Es decir, el Grupo N°1 de Aviación argentino fue concebido con el rango de regimiento; y las escuadrillas, con el de unidad de combate, equivalente a escuadrón o batallón.

El jefe del nuevo grupo asentado en El Palomar fue el mayor Jorge B. Crespo. Comandaron las escuadrillas: de Bombardeo, el capitán Elisendo C. Pissano; de Observación, el capitán Alberto González Albarracín; y de Caza, sin perjuicio de sus obligaciones como jefe general de pilotos, el capitán Antonio Parodi. En este último caso, pese a ser la unidad de mayor exigencia, no se tuvo en cuenta la antigüedad del comandante, sino la capacidad como aviador.

Con relación a la nueva estructura, el 26 de febrero de 1922, con motivo de la entrega de *brevets*, el coronel Mosconi expresó en su alocución: “... *al constituir el Grupo N°1 de Aviación, primer núcleo del futuro ejército aéreo, en la forma en que queda organizado, previendo todas las necesidades, desde el reclutamiento hasta el exacto cumplimiento de las diversas funciones de la aviación militar, (...) llevamos a cabo un evidente progreso en la preparación del Ejército. (...) Debe ser nuestra misión esencial, la preparación para la guerra con el costo mínimo posible, llenando misiones del tiempo de paz que importen progresos y ventajas económicas para el país*”.

Estas definiciones preanunciaban una nueva orientación en la carrera del capitán Antonio Parodi. Seguramente alertado por el interés de las empresas francesas e inglesas por explotar las rutas nacionales, los conceptos de Mosconi recogían el aluvión de noticias que llegaban de Europa y de los EE.UU. sobre construcciones aeronáuticas específicas para carga y pasajeros. En lo inmediato, entre el 25 febrero y el 15 de marzo de 1922, le significó al flamante comandante de la Escuadrilla de Caza un extenso periplo naval en compañía del jefe del Parque Aéreo, mayor Brihuega, a bordo del vapor “Asturiano”.

Primera escuadrilla de caza argentina

Al regresar del viaje, el 16 de marzo de 1922, el capitán Antonio Parodi asumió efectivamente el comando de la Escuadrilla de Caza, primer organismo operativo creado y equipado con la misión de disputar al enemigo la superioridad aérea. Si bien el material era inadecuado y el destino empujaba al Murciélago hacia otros horizontes, su designación al frente de esta unidad fue un acto de justicia para el aviador que más se había preocupado por aprender, teórica y prácticamente, el empleo del avión en combate. Es oportuno repasar los antecedentes que avalan este comentario.

Con la tinta de la firma aún fresca en su diploma de aviador, se lo vio participar audazmente en el concurso de bombardeo organizado como parte de los festejos del centenario de la Declaración de la Independencia, en 1916; y, al año siguiente, marchar al frente de una escuadrilla a las maniobras de Entre Ríos. Fue el primer aviador militar que cerró un rizo vertical, en 1918; y el primero que utilizó las ametralladoras de los Nieuport donados por Francia, en febrero de 1919.

Gracias a las enseñanzas recibidas del británico Frank Scott, en 1919 Parodi se convirtió en un excepcional piloto de acrobacia. En 1920, cuando la Escuela dispuso de una cantidad suficiente de aviones homogéneos como los primeros diez Avro 504 K “Gosport” más los siete Caudron adquiridos el año anterior, el capitán se ocupó de redactar y de enseñar el programa de aplicación militar que, por primera vez, incorporaba la práctica metódica de formaciones: virajes y cambios de dispositivos en

vuelo, formaciones de combate a baja altura, conducción de patrullas en ataque.⁴⁸

A bordo de un Caudron biplaza, con el teniente coronel Pita como observador, el 20 de diciembre de 1920 Parodi ejecutó el primer tiro nocturno, al cabo del cual, con ayuda de luces, Pita hizo reglaje de tiro de artillería.⁴⁹

Una muestra acabada de la concepción que tenía Antonio Parodi de la utilización de la acrobacia en combate se puede entender leyendo sus notas “Cómo se aprende a volar”.⁵⁰ Con la precisión de un experto, transmitía a los amantes de la aviación su experiencia de acróbata, y graficaba con claridad la ejecución de las maniobras y la aplicación en el combate aéreo.

Primero explicaba el “patinaje aéreo”. No podía hacerse en cualquier máquina pues, en muchos casos, el timón no soportaba la tensión.

Los alemanes fueron los primeros que emplearon esta maniobra en máquinas de construcción reforzada con cola de triple repuesto.



PATINAJE AÉREO

A continuación describía el “resbalamiento de cola”. Advertía que no debía intentarse con ningún aeroplano de aletas porque, en la caída, al recibir el viento por el borde de fuga, se podía tomar una posición atravesada y deformarse o romperse. Sólo era realizable con aeroplanos que tuvieran alas de construcción especial como el Morane Saulnier. Era una maniobra muy utilizada en combate para hacer sobrepasar a un atacante en la cola o desengancharse por falta de combustible o municiones.

⁴⁸ Memoria Anual de la Escuela Militar de Aviación, año 1920.

⁴⁹ Diario *La Prensa*, 21 de diciembre de 1920.

⁵⁰ Parodi Antonio, “Cómo se aprende a volar”, *Revista de Aviación*, diciembre de 1921.



RESBALAMIENTO DE COLA

Al referirse al “tonel”, Parodi aclaraba que cuando se ejecutaba rápidamente se lo llamaba “barrena horizontal”; aseguraba que la maniobra era espectacular, pero de escasa utilidad en el combate. Se podía hacer reduciendo la marcha del motor, tirando de la palanca y llevando a fondo el timón, volviendo enseguida los comandos al centro, con lo que el aparato se encabritaba, caía sobre el costado, se invertía y, al final, recuperaba la posición original. En aviones maniobrables como el SPAD, podía ejecutarse llevando la palanca a fondo, a un costado: la máquina se inclinaba rápidamente y hacía la vuelta completa alrededor del eje longitudinal, sin resbalar de ala.



TONEL

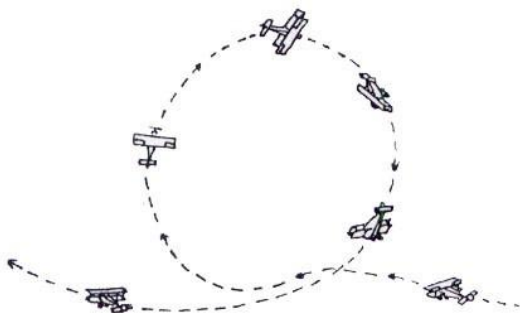
Los tres ejercicios que explicaba a renglón seguido no los recomendaba, porque implicaban pérdida de altura y de energía. Los aeroplanos adoptaban condiciones anormales en las que el

aviador estaba indefenso. El aparato quedaba sujeto a presiones peligrosamente exageradas o invertidas. Además, durante la ejecución, era posible que la cinta de la ametralladora se desarreglara y atorase, ofreciendo, para colmo de males, un excelente blanco al enemigo. Parodi los consideraba ejercicios de exhibición o ardidés para engañar al adversario, haciéndole creer que el aparato había quedado sin control.

La primera de estas maniobras era la “vuelta de Immelmann”, una treta notablemente eficaz que había salvado muchos pilotos en condiciones desesperadas, a punto de ser derribados. Afirmaba que no fue inventada por el aviador alemán de ese nombre, sino por el mayor inglés Gordon Bells que la empleó por primera vez. Se hacía cuando una máquina estaba tan cerca de la otra que un “deslizamiento de cola” no era bastante rápido para escapar o, cuando existía probabilidad de que el piloto perseguidor hubiese previsto la maniobra, y se necesitaba sorprenderlo. La mayor utilidad se daba en casos de tener, en la cola, máquinas más rápidas que la propia, y cuyos pilotos aguardasen maniobras corrientes.

La “vuelta de Immelmann” era semejante a la inversión, pero en vez de salir en dirección opuesta al movimiento, se continuaba hasta estar en la dirección primitiva, nuevamente. Era difícil de ejecutar y, reservada para pilotos muy entrenados.

Se la empezaba como la inversión, tirando hacia atrás la palanca; el aparato rápidamente subía y con un golpe de timón caía de costado, levantando la cola; entonces, cuando la posición era casi vertical, se restablecía en parte, centrando los pedales y llevando la



VUELTA DE IMMELMANN

palanca ligeramente hacia el costado del timón, lo que producía una media vuelta, suficiente para restablecer la actitud primitiva. Era importante usar los alerones porque si sólo se empleaba el

timón, como en la inversión, el movimiento resultaba demasiado lento y de escasa utilidad en la lucha.

El “resbalamiento de ala” se empleaba con frecuencia para el mismo fin; o sea, para que el enemigo pasara de largo y pudiera efectuar, de ese modo, un cambio de las posiciones. El piloto levantaba su máquina como si fuera a dar la vuelta de campana, pero en lugar de hacerla completa, la dejaba llegar hasta el punto en que el atacante estuviera en distancia de tiro, con un ángulo de elevación fuerte.



RESBALAMIENTO DE ALA

Para expresarlo con exactitud, la máquina no se deslizaba realmente hacia atrás sobre la cola, sino que se le dejaba caer la cabeza y hacía un descenso casi vertical, mientras el enemigo pasaba por encima. El piloto de la primera máquina, de acuerdo

con las circunstancias, quedaba en libertad de continuar el deslizamiento y escapar hacia tierra; o de enderezar y convertirse en perseguidor y atacante.

El “rizo” (*looping*) se ejecutaba empujando la palanca sin exagerar hasta ganar el máximo de velocidad. En ese momento se llamaba bruscamente, al tiempo que se cortaba el motor.



RIZO

En esas condiciones, el aparato se encabritaba, se invertía hacia atrás y caía cerrando el rizo. Al estar próximo a la posición normal, se arrancaba el motor y se centraba la palanca. El rizo exterior, o sea, picando el aparato

invertido, no debía intentarse por peligroso, como consecuencia de las presiones anormales que sufrían las alas y del efecto de la fuerza centrífuga que tendía a despedir al piloto del asiento.

La realidad

Como sucede a veces, la ausencia de medidas oportunas apartan los buenos propósitos de las concreciones. Para pesar de sus alumnos, las maniobras definidas teóricamente por Antonio Parodi no formaron parte del adiestramiento habitual de los cazadores.

En 1922, la Escuadrilla de Caza tenía asignados tres Avro 504 K “Gosport”, de adiestramiento; ocho cazas SVA 5 y un SVA 10 italianos; el traqueteado Nieuport C.28 de Parodi y el caza SPAD, donados por los franceses. Con esta dotación se podría suponer que, a la manera de las legendarias *escadrilles* que habían asombrado al mundo en la Primera Guerra Mundial, la unidad argentina tenía autonomía operacional y material suficiente para el efectivo de pilotos.

De aquel año no abundan registros de actuaciones en tareas específicas de combate. Sólo ha quedado constancia de dos hechos que atrajeron el interés público. El primero fue el magnífico desfile aéreo del 9 de Julio, en el que veintiún aviones del Grupo 1 de Aviación se encolumnaron detrás de dos patrullas de la Escuadrilla de Caza (de cuatro SVA 5, cada una), guiadas por el capitán Parodi. La segunda, la demostración de “circo de caza” o acrobacia en columna extendida, realizada por la escuadrilla completa el 29 de octubre, en ocasión de celebrarse en El Palomar la jura de la primera bandera de guerra del grupo de aviación.⁵¹ Salvo esas acciones, prácticamente de relaciones institucionales, los únicos documentos que se conservan son las deficiencias que se elevaron a fin de año.

Durante este período, el promedio diario de aviones en servicio no superó el 35/40%. En la Memoria Anual, el jefe de la Escuadrilla de Caza enfatizaba que debió modificar los programas por disponer, a lo sumo, de no más de un avión en servicio. Con

⁵¹ Diario *La Prensa*, 30 de octubre de 1922.

respecto a los SVA 5, se lamentaba diciendo que, si bien los italianos los habían usado para combate, en ese momento sólo servían para observaciones a gran radio de acción, como quedó demostrado en los *raids* finales. Asimismo, Parodi denunció la falta de aparatos para instrucción y de campo de tiro escuela.⁵²

Por la insuficiencia apuntada, la actividad aérea de la Escuadrilla de Caza, en el primer año de vida, fue de reducida a nula. Excepto el sargento primero Ferrari, que voló ciento treinta y ocho horas. Los restantes miembros no sobrepasaron las setenta anuales, de las cuales, el 30% fueron empleadas en las grandes navegaciones finales del ejercicio.

⁵² Memoria Anual del Grupo 1 de Aviación, año 1922, pág. 33.

CAPÍTULO VII

LOS VUELOS DE APLICACIÓN DE 1922

Las previsiones

Desde el comienzo de su carrera hasta 1920, el capitán Antonio Parodi acumuló una considerable experiencia en vuelos de gran alcance gracias a los *raids*. En algunos, se había orientado aplicando el método, jocosamente denominado, “*ferrodrómico*”. Utilizado aún hoy, consistía en volar *montado* sobre caminos o vías de ferrocarril. Sin embargo, la mayoría de sus navegaciones fueron hechas “*a la brújula*” o “*al compás*” que, en términos actuales, equivale a navegar a la estima pura, sin GPS⁵³ ni radioayuda, ni siquiera un primitivo equipo de radiogoniometría.

Así como en sus *Consejos generales prácticos para pilotos* daba prioridad al oído sobre el contador del tablero para conocer las revoluciones del motor, consideraba que el dominio de la “*navegación a la brújula*” era un conocimiento de absoluta prioridad para no extraviarse en las inacabables y deshabitadas extensiones del territorio nacional. Por tal motivo, en las innovaciones en los programas, estableció que los postulantes debían cumplir *raids* de largo aliento, como un requisito previo a graduarse de aviador.

En coincidencia con la cláusula fijada por el profesor general de pilotaje, el coronel Mosconi decidió acelerar el proyecto de explotar comercialmente las rutas aéreas del litoral patagónico. Durante el primer trimestre de 1922, siguiendo instrucciones suyas, el mayor Brihuega y el capitán Parodi, durante veinte, tuvieron que navegar por el mar austral, estudiar la topografía y elegir campos de aterrizaje en las proximidades de Carmen de Patagones, Puerto Madryn, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Puerto San Julián, Puerto Santa Cruz y Puerto Río Gallegos.

⁵³ GPS: *Global Position System*. Sistema de ubicación geográfica apoyado por satélites en órbita fija.

El Ministerio de Guerra ordenó y financió la gira. El Ministerio de Marina puso a disposición el vapor “Asturiano”. El Ministerio del Interior les remitió una nota a los gobernadores de los territorios solicitándoles que colaborasen con los viajeros. En definitiva, el gobierno nacional, en pleno, se movilizó para que los aviadores obtuviesen los medios que permitieran establecer una línea aérea con aeronaves de la aeronáutica militar.

En cada lugar que visitaron, los esperaban las autoridades y las fuerzas vivas de la región. La programación era muy ajustada. A veces en contadas horas, alternándose en las conferencias, los aviadores explicaban el servicio postal que podría iniciarse ese mismo año, si se radicaban un aeroplano, un piloto militar y su apoyo técnico, en los campos de aterrizaje a construir.

El proyecto estaba concebido como los servicios de las antiguas diligencias. En forma coordinada, los aviones unirían la base de origen con la escala siguiente, donde se transbordaría al pasajero (sólo uno) y hasta 100 kilogramos de carga. De esa manera, cambiando avión de posta en posta, un viajero necesitado y la correspondencia podrían llegar en menos de dos días, desde Río Gallegos hasta Buenos Aires.

En los veinte días que insumió el viaje en el “Asturiano”, se sucedieron las conferencias conforme a un esquema similar. Tras entusiasmar al auditorio con las ventajas de una futura línea aérea, los oradores (Parodi o Brihuega) detallaban las necesidades. Apelando a la generosidad de los oyentes, hablaban sobre las limitaciones presupuestarias del Estado y la conveniencia de contar con la contribución privada.

Para avalar las demandas, cuantificaban el esfuerzo. Se requería en las proximidades de los puertos un terreno cuadrado de 600 metros de lado y un galpón con capacidad para alojar un avión. Así mismo, entre escala y escala, campos de 400 metros por 400, espaciados 35 kilómetros entre sí, para aterrizar en caso de fuerza mayor.

Las presentaciones, sin excepción, fueron recibidas con ilusión por los lugareños, verdaderos avanzados de la civilización en las soledades sureñas. El broche final de las conferencias consistía

en dejar organizada o por lo menos lanzada la idea de crear una comisión de fomento pro-campo de aviación.

Terminada la etapa de estudio, a fines de 1922, el Servicio Aeronáutico programó cuatro grandes *raids* (Noreste, Noroeste, Oeste y Sur) con la totalidad de los aviones militares. Por la trascendencia y la movilización que implicó, la empresa concitó la atención nacional. En la actualidad, transcurridos más de ochenta años, si se comparan las rutas aéreas de mayor tránsito, se encontrarán muy pocas diferencias con aquella primitiva planificación.

La Escuadrilla de Caza del capitán Parodi se dividió en dos. A una de las secciones, a los efectos del operativo, se la denominó segunda escuadrilla de caza. Al mando del teniente primero Parravicini Diomira fue integrada por los tenientes Darío G. Becerra Moyano, Aníbal M. Barros y Bartolomé de la Colina, y el suboficial Ferrari. Entre el 23 de noviembre y el 16 de diciembre, con cinco biplanos SVA 5, voló hacia el oeste, siguiendo el itinerario El Palomar-Mendoza-San Juan-El Palomar. Recorrió 2568 kilómetros en 18h 57min.

La primera escuadrilla de caza, equipada con cuatro biplanos SVA 5 y un SVA 10, fue asignada al capitán Antonio Parodi que debía guiar a los tenientes Jorge E. Souvillet, Alfredo M. Paladino y Pedro Castex Lainfor, y al sargento primero Juan A. Carrizo. Esta sección recibió la misión de volar la ruta hacia el sur, la del ventoso y árido litoral patagónico preconizada por Mosconi como la primera línea aérea a licitarse. En este trayecto, Parodi pensaba practicar navegaciones que respondiesen a una situación de guerra simulada.

Para simplificar la salida, los aviones serían trasladados por tierra hasta Carmen de Patagones. Desde allí, los miembros de la escuadrilla se alternarían en el comando. En las más de treinta horas calculadas para las navegaciones, se practicarían observaciones aéreas, correlaciones entre los mapas y el terreno, y estudios de las condiciones meteorológicas.

La partida

El jueves 16 de noviembre de 1922, seis aviones desarmados (uno iba de reserva), dos camiones⁵⁴ y repuestos, junto con un destacamento de veinte hombres, entre soldados y mecánicos, fueron embarcados en la estación de El Palomar, en un tren especial. El teniente Castex Lainfor viajaba al mando del personal técnico que tendría a su cargo el ensamblado y la seguridad. El 21 de noviembre, Parodi y el resto de los tripulantes abordaron el tren de línea en Plaza Constitución.

Ambos trenes llegaron a destino tras seis días de marcha. El arribo ocurría ocho meses después de que, ante un vecindario enfervorizado, el *“aventajado y bizarro oficial de nuestro Ejército, cuyo nombre ha resonado tantas veces por la evocación gloriosa de acciones heroicas, ejecutadas con serenidad imperturbable en la lucha contra los elementos hasta vencerlos, cruzando la mole gigantesca de los Andes...”*⁵⁵ había expuesto el proyecto “línea aérea patagónica”.

El desembarco de la escuadrilla en la estación de Carmen de Patagones *“disipó las sombras que nublaban el futuro del raid”*.⁵⁶ Por carencia de hangar, los aparatos debieron armarse al aire libre, en un reparo de la Estación Agronómica donde, transitoriamente, se alojó el personal. El capitán Parodi dispuso que, una vez dispuestos los aviones, partieran dos camiones Ford con el personal técnico, para estacionarse en las escalas de la ruta.

El escepticismo de los pobladores se trocó en entusiasmo el jueves 23, cuando los cinco SVA se probaron en la Chacra Experimental de la Estación Agronómica. En este día llegó el jefe del Grupo N°1 de Aviación, mayor Crespo que, personalmente, deseaba ordenar la partida, fijada, en principio, para el lunes 27 de noviembre.

⁵⁴ Otros cuatro camiones fueron transportados por buques hasta Comodoro Rivadavia y Río Gallegos.

⁵⁵ Diario *La Nueva Era*, Carmen de Patagones, 12 de marzo de 1922.

⁵⁶ Sección “Flores del Campo”, diario *La Razón*, 23 de marzo de 1922.

En el andén, los tripulantes aguardaron a su jefe, formados con apostura marcial. Los acompañaban el intendente, la banda municipal y numeroso público que seguía con interés la actividad. No todos los días se veían forasteros, vestidos con chaquetas de vuelo, que con máquinas voladoras prometían acabar con el aislamiento de las poblaciones patagónicas.

El fin de semana transcurrió en una tensa calma. Los aviadores no se separaron de la estación de telégrafos del Correo, recibiendo la información sobre el estado del tiempo. Los mecánicos permanecieron junto a los SVA, revisando los cables de sujeción y reforzando las defensas contra el viento.

El lunes la escuadrilla no pudo partir. Un frente, precedido de una fuerte línea de inestabilidad, llegó desde el sur empujado por el frío antártico. No sólo en esta región se presentaban problemas. Según una nota publicada en La Prensa el miércoles 29 de noviembre, el mal tiempo se extendía sobre todo el país. Las cuatro escuadrillas del Grupo N°1 de Aviación permanecieron inactivas en los puntos donde se encontraban.

Carmen de Patagones - Trelew

Tras una prolongada espera, la primera escuadrilla de caza despegó el 3 de diciembre. Ese día, muy temprano, rodeados por la comisión de aviación local y las autoridades municipales, los pilotos recibieron los buenos augurios y los abrazos de despedida del jefe de Grupo. Ocultando la emoción con bromas y chacota, Parodi y sus hombres caminaron hacia las máquinas y ocuparon las carlingas. Con gestos adustos, concentrados, arrancaron los motores. A las 6, despegaron proa a San Antonio Oeste, donde harían una escala técnica antes de alcanzar Trelew.

Dos horas después, cuatro aviones estaban posados en San Antonio. Faltaba el matriculado con el N°1, nada menos que el legendario SVA 5 del comandante de la escuadrilla que había cruzado la cordillera. A sólo 30 kilómetros de salir, la máquina de Parodi sufrió un serio desperfecto que obligó al piloto a aterrizarla de emergencia en un sendero.

Parodi resultó milagrosamente ileso; y el aparato, sin daños de importancia. Desde Patagones le enviaron un camión con apoyo.

Esa misma tarde, consiguió reunirse con sus subordinados. El 4 de diciembre a las 11.20, superado el primer contratiempo, la escuadrilla despegó hacia Trelew, donde aterrizó a las 13.30.

La llegada de los aviones militares a la primera ciudad cien por cien patagónica fue un auténtico suceso nacional. La cobertura periodística que hasta ese momento sólo había interesado a los diarios de mayor tiraje, desde ese día, absorbió la atención del más humilde de los pasquines. En las poblaciones sureñas, rescatadas del anonimato por el empeño visionario de los aviadores y por la fama que precedía al comandante que los guiaba, la pluma de los redactores se inspiró y fue ganando vuelo literario.

Alabanzas para los pilotos; diatribas condenatorias para los encargados de buscar y acondicionar los campos de aterrizaje. Nadie había visto un avión en su vida, pero todos opinaban sobre el transporte aéreo y la importancia de la aviación militar en la defensa. Entre los diarios y las comisiones constituidas en cada escala se entabló, además, una competencia por ver quién agasajaba mejor a los navegantes de los vientos.

Trelew fue una de las localidades que más se esmeró. Durante días, cerca de cuatrocientos voluntarios habían colaborado nivelando y quitando los obstáculos del campo. El *Avisador Comercial* de esa ciudad comentó la llegada en un artículo cargado de euforia: *“Frente al cuartel militar, se había convocado un gentío y, de pronto, estallado en ¡hurra! al avistar los aparatos que, cual orgullosos cóndores, se cernían sobre el espacio haciendo sentir el zumbido de sus motores”*.

El entusiasmo fue indescriptible. El mismo gobernador Franzoni los esperaba y les ofrecía sus servicios. Cuando las hélices se detuvieron y el silbar del viento reemplazó las explosiones de los motores, contenido apenas por la policía, el público los rodeó. Sin embargo, pese a las sonrisas anchas y a las manos extendidas, los pilotos tardaron en responderles como si quisieran aumentar su expectativa. Disciplinados, con el cuidado de los hombres cuyas vidas dependen de las máquinas, los aviadores ignoraron vivas y aplausos hasta terminar de amarrarlas y cubrirlas, al resguardo de las inclemencias.

El 5 de diciembre, Parodi y sus hombres, en compañía del gobernador, del intendente y de los vecinos más caracterizados, asistieron a un almuerzo en la chacra del doctor Antonio Díaz de Vivar. Esa tarde, fueron homenajeados con un *lunch* y una función de gala en el Teatro Español.

El 6, al mediodía, junto a doscientos invitados, saborearon varios corderitos patagónicos asados en la residencia del gobernador. La comida fue amenizada por la Banda de Música de Rawson. En cada una de estas ocasiones, con la sencilla calidez que lo caracterizaba, el capitán Parodi agradeció y reiteró la necesidad de desarrollar la aviación.

Trelew - Comodoro Rivadavia

El 7 de diciembre, la escuadrilla despegó de Trelew a las 4.50. Después de dos horas de luchar contra el viento de frente y una zona de intensas precipitaciones, que debieron atravesar a la altura del cabo Aristizábal, aterrizaron en Comodoro Rivadavia. Los esperaban las autoridades comunales; los directivos de los yacimientos petrolíferos, nacionales y privados; y la Compañía de Ferrocarriles que había preparado un excelente campo de aterrizaje con sus máquinas.

Antonio Parodi deseaba seguir ese mismo día, a las 16, rumbo a Puerto Deseado. Por esto, sólo aceptó una copa de champagne en la Intendencia Municipal, y escuchó con paciencia y cortesía el discurso elogioso que tenía preparado el orador del lugar, doctor Pedro Ciarletti. Luego de un breve descanso, los pilotos fueron a los aviones, pero no para volar, sino para evitar que el vendaval los volcara. Soplaban con tanta fuerza que, incluso, les impidió arrancar los motores.

Los integrantes de la primera escuadrilla de caza despegaron el 8 de diciembre, a la madrugada, cuando el viento parecía moderado. Después de permanecer un buen rato como detenidos en el aire, tratando infructuosamente de avanzar, aterrizaron. Postergaron la partida para el día siguiente. Pero la mala suerte pareció ensañarse con ellos.

Al amanecer del 9, nuevamente quisieron salir, pero uno de los motores dijo "*basta*". Los pilotos, y los mecánicos que habían

llegado por modo marítimo se dedicaron a sustituirlo por otro de iguales características. El motor pertenecía a Yacimientos Petrolíferos Nacionales, cuyo administrador, el capitán de fragata Francisco Borges lo puso a disposición de la escuadrilla.

A la intemperie, sujetándose las gorras con los barbijos, tripulantes y técnicos, auxiliados eficazmente por los ingenieros de Yacimientos, en tres días cambiaron la planta de poder. Tiempo más que suficiente para reflexionar sobre la Patagonia y sus espacios interminables, sus aires ululantes como lamentos llegados desde los confines de la tierra: la Patagonia que unía a los seres humanos en la adversidad. Cinco días tardaron los hombres de Parodi en salir de Comodoro Rivadavia. El 12 de diciembre, a las 10.20, cuando por fin consiguieron despegar, el avance en contra del viento se volvió penoso.

Comodoro Rivadavia - Puerto Deseado

Entretanto, en Puerto Deseado, que desde semanas atrás habían apostado vigías oteando constantemente el horizonte, a las 10 de la mañana recibieron por telégrafo la información de la partida de Comodoro. Según lo convenido, el bombero de turno designado por la Comisión de Fomento lanzó al cielo una bomba de estruendo con el mortero de las fiestas patrias. El estallido y la subsiguiente lluvia de papелitos fueron captados desde los cuatro rincones del poblado. De inmediato, una verdadera multitud, en autos, carros, camiones y a pie, convergió hacia el campo de aterrizaje. Se calculó que había acudido el noventa por ciento de los habitantes.

A las 11.50 se divisaron dos aeroplanos por el sudoeste de los cerros de Dujón y enseguida otros dos por el noreste de las elevaciones, a una altura calculada en 1200 metros. Cuatro minutos después, los aviones orbitaban sobre el campo. Descendió primero el capitán Parodi, a las 11.55. Detrás de él, los tenientes Souvillet, Castex Lainfor y Paladino. En el momento en que los primeros rodaban para estacionar, se divisó el avión del sargento primero Carrizo que, con una diferencia de dos minutos, aterrizó con igual maestría y se ubicó al lado de sus compañeros.

Cuando el capitán Parodi saltó de la carlinga, luego de haber volado 1h 55min desde Comodoro Rivadavia, fue aclamado por una salva de aplausos y vítores, que se repitió con cada uno de los demás aviadores. Ellos eran los primeros pilotos que aterrizaban en Deseado y el público los recibía como a héroes del espacio. Autoridades de la Policía, de la Subprefectura y de la Comisión de Fomento; periodistas; y cuántas personas pudieron acercarse felicitaron a los recién llegados.

Asegurados los aparatos con estacas de hierro, la Comisión trasladó a los aviadores al Hotel Argentino, donde los aguardaba más público. Durante el trayecto, los pilotos relataron que habían soportado dos granizadas mientras ascendían, buscando vientos más suaves que los reinantes en niveles bajos. Fue en uno de esos momentos de turbulencia y pobre visibilidad cuando se había apartado y retrasado el sargento Carrizo. Por eso, luego de aterrizar, éste último se había acercado a sus camaradas y exclamado, con buen humor: *“Me dejaron un poco abandonado, pero si en otra les saco punta, no me ven ni la cola.”* ¡Qué se podía añadir de la pericia demostrada! Manejaban los aparatos con la misma facilidad que el más experto chofer conducía un automóvil, y con mayor tranquilidad y alegría que los niños manipulaban los juguetes.

Por la tarde, el pueblo de Deseado les brindó una cálida demostración, con un *lunch* servido en la Sociedad Española. En el centro del salón, los obsequiados ocupaban la cabecera de la mesa. Alrededor de ellos, las autoridades, y una abigarrada y representativa concurrencia. Desde los palcos, las familias más distinguidas observaban al resto con altura. Al destaparse el champagne, ofreció el brindis el señor Francisco Ferreiro. Acto seguido, el doctor Vilaseca elogió a los militares, resaltando: *“... cuánto de grande y de noble tenía la empresa...”* El capitán Parodi agradeció manifestando su satisfacción y el propósito de implantar un transporte aéreo militar entre la Capital Federal y esas regiones, en una forma que resultara útil, sea como servicio postal o con otras aplicaciones.

Al anochecer se organizó un baile. Entre las simpáticas parejas que giraron por la pista al ritmo de fandangos y pasodobles sobresalieron aquéllas donde los jóvenes aviadores, con su

entusiasmo, contribuían a animar la reunión. “*Tira, tira de la hélice, ruge el motor, ésta es la vida alegre, la vida piola del aviador*”, cantaron los pilotos acompañados por la concurrencia.

Puerto Deseado - Puerto Santa Cruz

El 14 de diciembre de 1922, a las 10.30, la Escuadrilla de Caza despegó de Puerto Deseado rumbo a Puerto Santa Cruz. En condiciones normales, el tramo de 330 kilómetros no hubiera representado dificultades para la autonomía ni para la velocidad de los SVA 5. Sin embargo, es necesario recordar que estos aviones carecían de radio y que, además de la sensación del viento en la cara, los únicos instrumentos de vuelo que los equipaban eran el altímetro, el velocímetro, la brújula y un rudimentario indicador de giros y ladeos. Tampoco existían estaciones de tránsito aéreo ni oficinas de pronóstico para calcular el viento en altura.

El procedimiento para volar entre nubes era separarse en niveles diferentes, volar cada uno por su cuenta y reunirse antes de aterrizar. Los vientos patagónicos, además de fuertes, rotan excesivamente a medida que se asciende. Por ese motivo, el cálculo de los horarios que habían estimado se alteró, y los consumos excedieron las previsiones más optimistas.

Transcurridas dos horas del despegue, en San Julián oyeron que varios aviones bloqueaban la vertical. Nadie los vio ni pudo precisar la cantidad, aunque sí, que el sonido se alejaba hacia Puerto Santa Cruz. Ésta era la última escala técnica, el punto convenido para reunirse antes de dirigirse a la meta final. De cinco aparatos, aterrizaron tres: Parodi, Castex Lainfor y Paladino.

Ya en el campo elegido y acondicionado, mirando extrañados hacia el norte, los tres rodaron hasta el camión de apoyo. Como de costumbre, los esperaba una buena cantidad de curiosos. Abandonaron las carlingas y se miraron. Eran tres y faltaban dos: el sargento Carrizo y el teniente Souvillet.

Pasaron las horas, Parodi comenzó a inquietarse. En esos momentos, llegó corriendo un empleado de la Oficina de Telégrafos con un despacho. De Río Chico, 30 kilómetros al norte

de Santa Cruz, habían comunicado que el SVA 5 del sargento Carrizo acababa de tener una emergencia en la Estancia Hoppe, 60 kilómetros al sur de San Julián. Se le había volado la tapa del carburador y “*terminada la nafta, se vio precisado de aterrizar, haciéndolo con éxito, a pesar de las colinas y del suelo con piedras y arbustos*”⁵⁷. Tras el alivio, cundió la desazón cuando consideraron expirada la autonomía del SVA 5 N°17 del teniente Souvillet. Presintiendo lo peor, se preparaban para despegar y salir a buscarlo cuando, del mismo puesto de Río Chico, recibieron otro telegrama que decía: “*Souvillet llegó caminando, combustible agotado*”.

Después de aquel día extenuante, más por las emociones que por el vuelo, los pilotos pernoctaron en el lugar donde habían aterrizado. El 15 de diciembre, un camión viajó desde Río Gallegos hasta Río Chico, con combustible y repuestos. El 17, las cinco máquinas se reunieron finalmente en Puerto Santa Cruz. Y el 18, a las 7.40, la Oficina de Telégrafos de ese puerto, con inocultable alegría, informó a su par de Gallegos que la escuadrilla había iniciado el último tramo.

Puerto Santa Cruz - Río Gallegos

Al recibirse la noticia, las bombas atronaron en el cielo de Gallegos; los gritos, avisando que se aproximaban los aviones, se propalaron como llamaradas en el pajonal. Pese a las frustraciones causadas por las sucesivas postergaciones, una verdadera muchedumbre convergió hacia el campo de aterrizaje. Semejante respuesta popular tenía una explicación. De todas las escalas que tocó la Escuadrilla de Caza, la capital santa cruceña era la que había evidenciado mayor resistencia a brindar apoyo. Quizás, por la crisis social que había padecido hacía menos de un año.⁵⁸

⁵⁷ Aclaración escrita de puño y letra por el brigadier general Parodi, al pie de un recorte del periódico *Última Hora* de Puerto Deseado, del 14 de diciembre de 1922, y pegado en una carpeta de recuerdos que se conserva en la Dirección de Estudios Históricos de la FAA.

⁵⁸ Se refiere al episodio protagonizado por los peones de estancias y anarquistas de Río Gallegos que ocuparon establecimientos y tomaron rehenes; y a la subsiguiente misión pacificadora ordenada por el presidente Irigoyen al Regimiento 10 de Caballería, comandado por el coronel Varela.

Un periodista del diario El Nacional de esa ciudad, en entregas escalonadas, comentó la evolución de las expectativas de los pobladores.

El 4 de diciembre escribió: “A pesar de la característica apatía de los habitantes de ciertas localidades, como la nuestra, (...) se nota una viva curiosidad por conocer la dotación aeronáutica destinada a practicar vuelos tácticos y experimentales en el sur. No asume, indudablemente, el carácter de un delirio público, ni mucho menos, pero tampoco se oculta el deseo de presenciar las evoluciones de los aparatos. Para dar forma a ese interés falta, ciertamente, la iniciativa particular en algunos vecindarios, principalmente el de esta capital. Aquí parecen haber dejado recuerdos perdurables, las tentativas de formar servicios aéreos, felizmente iniciados por extraños, aunque con la complicidad de ciertos patriotas a la violeta que han prestado su nombre y su bolsa para la consumación del gran cuento de las acciones que nadie ha olvidado aún. No se trata, sin embargo, de nada parecido.

“Los aviadores en viaje, no vienen en gira de negocios, buscando la colocación de acciones en comandita con algunos barajadores de fortuna. Son militares austeros, honestos y dignos de confianza, pertenecientes al Ejército Argentino, y cuya misión tiene la importancia de un viaje de estudios serio, que dará por resultado la implantación permanente de servicio aéreo entre estas regiones y la metrópoli, sin exigir de nadie, un solo peso. Siquiera sea pues, en mérito a este desinterés, nuestros convecinos debieran posponer las rencillas caseras para aunar voluntades en el sentido de hacer, a los aviadores, el recibimiento que merecen.”

Dos días después, el 6 de diciembre, el mismo periódico anunció que se había constituido una Comisión Popular de Recepción:

“Como se esperaba, ha cundido la idea de agasajar digna y decorosamente a los aviadores en viaje a ésta, encarnándose en una comisión de caracterizados vecinos de esta capital. A invitación del presidente municipal, señor Ibáñez, anoche, en la sala de deliberaciones del Consejo, reuniéronse numerosos vecinos que, una vez compenetrados de los fines de la reunión,

resolvieron nombrar una comisión encargada de organizar los festejos. Quedó formada por el Dr. Ricardo Etcheberry como presidente y los señores Dr. Guallart, Susneasa, P. Pérez, Fadul, Molloy, O. Noriega, R. Fernández, Rvdo. P. Carmino, Álvarez Cuervo, Wells, Kirchner, Di Delio, Katunaric, Prado y Bocca, quienes se distribuirán los cargos y tareas inherentes al rol de la Comisión.”

El 18 de diciembre, la escuadrilla no llegó formada en una cruz, ni siquiera completa como estaba programado. El teniente Souvillet, con el motor rateando, debió regresar a Santa Cruz a escasos minutos de partir. Sólo volaría a Río Gallegos bien entrada la tarde (20.30). A pesar del inconveniente, los cuatro que continuaron hacia el destino final (Parodi, Paladino, Castex Lainfor y Carrizo) recibieron una acogida apoteótica.

Automóviles repletos de curiosos, autoridades de la Comisión Organizadora, el Comité Billiken y sus coloridos atributos institucionales, la Banda Infantil de los padres Salesianos, la Banda del Cuerpo de la Gendarmería. Uno de ellos fue el primero que los divisó y gritó, “¡allí vienen!”. La voz se multiplicó como un crepitar unísono. Las miradas se enfocaron en un punto que, lejos, muy lejos, posiblemente sobre el mar, parecía desgajar los velos blanquecinos que le servían de telón.

El capitán Parodi aterrizó primero a las 9.45; detrás, Castex Lainfor, Paladino y Carrizo. Al abandonar los aviones la gente los rodeó, pero sin acercarse, casi temerosa. Quizás, intimidada por la expresión de los pilotos que traslucían la preocupación por la ausencia de Souvillet, o la emoción por haber llegado. En medio de un murmullo respetuoso, los aviadores, mirándose entre sí, se sonrieron tímidamente con algún brillo extra en los ojos fatigados y, como dando rienda suelta a un potro que traían sofrenado en el pecho desde Carmen de Patagones, se confundieron en un abrazo.

Los más cercanos, que tal vez los suponían semidioses, enmudecieron ante aquel acto tan cargado de humanidad y, cuando los pilotos terminaron de congratularse y se volvieron, debieron de tomar conciencia de que sólo estaban frente a simples hombres, nada más que hombres, tan mortales como

ellos. Entonces, estallaron los aplausos y los vivas a la Patria y al Ejército. La niña Reina Clark, del Comité Billiken, les dio la bienvenida y les obsequió ramos de delicadas flores naturales.

El comercio cerró las puertas y la ciudad recibió a sus huéspedes de honor. En una caravana, atravesando las calles polvorientas, embanderadas y acordonadas por los vecinos, los organizadores trasladaron a los aviadores hasta la Municipalidad. Los cuatro pilotos, con sus trajes de vuelo, precedidos por las bandas del Colegio Salesiano y de los gendarmes, encabezaron una ruidosa manifestación, que recorrió las calles General Roca y Presidente Sarmiento hasta el Hotel Español, donde se alojaron.

De aquel momento histórico proviene esa fotografía que muestra a los aviadores sonrientes, caminando entre la multitud que los aclamaba. Fotografía que dio la vuelta al mundo en los periódicos. Fotografía que demuestra la simpatía que sentía toda una población por los hombres del aire.

La Escuadrilla de Caza vivió en Río Gallegos diez días inolvidables de agasajos, bailes, funciones teatrales y biógrafo. Las colectividades extranjeras se sacaron chispas compitiendo para demostrar cuál de ellas organizaba la reunión más lucida.

En todas partes, brindis, discursos y conferencias. A un año escaso del cruento levantamiento de los huelguistas rurales, no faltaron las alusiones políticas. El capitán Parodi siempre se ciñó a temas estrictamente profesionales, que demostraba su manifiesta aversión a los asuntos partidistas.

A pedido de la Dirección del Instituto de Enseñanza Secundaria, el miércoles 20 de diciembre, expuso su pensamiento sobre la aviación en el cine Colón. Al comenzar la alocución, definió las familias de aeroplanos por los componentes. Las alas, el motor y la potencia. Luego, explicó la función de cada elemento y los vínculos con la atmósfera. Tras sintetizar la teoría del vuelo, puntualizó las diversas fuerzas que determinan el movimiento y la sustentación del avión. Señaló admirablemente la conformación de las capas altas donde se vuela, poniendo énfasis en los obstáculos que, como en la tierra o en el mar, se le presentan a la navegación aérea. Citó el caso de un temporal en que el piloto se ve obligado a “capearlo”, tal como acontece en el

agua. Destacó una observación efectuada en el cielo patagónico, según la cual esas latitudes presentaban, desde su punto de vista, mayores ventajas. Había constatado que mientras en el norte los *nimbus* o nubes de lluvia crecían entre 600 y 800 metros de altitud, circunstancias que dificultaban el vuelo, en el sur las mismas nubes se desarrollaban a 1800.

Se refirió también al vastísimo campo de observación que se llega a dominar desde la altura. Calculaba que en días claros se extendía a 250 kilómetros, en todas las direcciones. Describió la ansiedad que provocaba la vista del objetivo y el tiempo que se tardaba en cubrir esa enorme distancia, a pesar de la velocidad.

El capitán Parodi se manifestó proclive a fundar una línea aérea comercial a la Patagonia. En ese caso, decía, para contar con las seguridades de un servicio regular, sería propicia la instalación de “estaciones hertzianas”, para dirigir los aviones desde tierra. El invento evitaba las desviaciones de ruta, en casos de malas condiciones atmosféricas.

Señaló las inmejorables características de la topografía patagónica para aterrizar de emergencia, especialmente desde Comodoro Rivadavia hacia el sur, donde el suelo era generalmente llano y sin obstáculos. Por el contrario, hacia el norte, el terreno se poblaba con peligrosos montes de algarrobos. La dificultad que podría remediarse abriendo pequeños claros de trecho en trecho. Por lo demás, una línea aérea funcionaría en iguales condiciones que en cualquier otra región del país.

El orador afirmó que no estaba lejano el día en que la línea aérea militar a la Patagonia fuera una realidad si el Congreso Nacional, como se esperaba, destinaba una partida de un millón y medio de pesos para equipar los aeródromos con construcciones y elementos necesarios.

El vuelo de regreso

El 27 de diciembre, el capitán Parodi dio por terminado los agasajos y ordenó que los pilotos probasen sus máquinas en un vuelo local. El 28, día de los Santos Inocentes, la Escuadrilla de Caza despegó a las 6. Dos horas y cinco minutos más tarde, aterrizaba en San Julián. Los pobladores, que en el vuelo de ida

tan sólo los habían escuchado sobrevolar, decretaron feriado y se volcaron al campo de aterrizaje para felicitar a los viajeros.

El 29, a las 19, la escuadrilla completa aterrizó en Puerto Deseado. Los pilotos se hospedaron en el Hotel Argentino. Debido a que tres SVA 5 presentaban algunas fallas, mientras aguardaban que llegaran los mecánicos de San Julián para repararlos, junto con un grupo de amigos recibieron el año nuevo en el Círculo Italiano Gioconda.

El 2 de enero volaron el tramo hasta Comodoro Rivadavia. En esa escala los esperaba el grupo de mantenimiento más importante, que había llegado por vía marítima. Mientras se preparaban para dar el salto final, permanecieron dos días ajustando los motores. Partieron el 4, a las 5.40.

Luego de dos horas y cuarenta minutos de vuelo, alcanzaron Trelew sin inconvenientes. En la ciudad que los había asistido con tanta calidez en la ida, los aviadores recibieron la sorpresa de encontrar al coronel Mosconi. El ex director del Servicio Aeronáutico, que viajaba a Comodoro Rivadavia a ocupar un nuevo cargo, en Puerto Madryn se había enterado de la llegada de la escuadrilla y no dejó pasar la oportunidad de hacer un alto en el periplo para felicitar a los ejecutores de su plan.

El 9 de enero, en esta ocasión sin aterrizar en San Antonio, el capitán Parodi y sus oficiales volaron con facilidad hasta Carmen de Patagones. Al mediodía, se hallaban nuevamente en la chacra experimental de donde habían partido. A la noche, asistían a otro banquete y un baile, organizados en su honor. Entretanto, en Buenos Aires, los medios de difusión preparaban el ambiente y anunciaban, paso a paso, la aproximación de los aviadores.

El 11 de enero, a las 14.30, la escuadrilla partió rumbo al Puerto Militar Belgrano, en Bahía Blanca. Las máximas autoridades y numerosos vecinos despidieron a los pilotos. El presbítero Luis Pedemonte, inspector general de Salesianos, bendijo las máquinas y entregó a cada aviador una medalla recordativa por haber sido alumnos de Don Bosco.

En el puerto militar, los aviadores compartieron una cena con los camaradas de la armada en el crucero “San Martín”.

Pernoctaron a bordo del buque. Después de completar el combustible y efectuar una prolija revisión a los aeroplanos, tarea en la que colaboraron los mecánicos de la Escuela de Volación Naval, despegaron con destino a El Palomar, a mitad de la mañana del 12 de enero.

A la hora y treinta de vuelo, la escuadrilla aterrizó en el campo de aviación “Las dos hermanas”, a 18 kilómetros de Olavarría. La aguardaban efectivos del Batallón de Caballería de Azul, con una orden inesperada: debían postergar el regreso a El Palomar y, esa tarde, dirigirse a Las Flores. Los pobladores habían gestionado la presencia de los *raidistas* para homenajearlos y conocer esas máquinas que venían desde tan lejos.

Próximos al destino, la suerte les dejó de sonreír. A las 20.10, el sol enrojecía el cielo y se hundía en el horizonte. La apretada franja de terreno, al costado del polígono de tiro donde debían aterrizar, se hallaba ya cubierta por la penumbra. Las reducidas dimensiones y la pobre visibilidad dificultaron los aterrizajes. El teniente Castex Lainfor y el propio comandante capotaron y terminaron con sus cabezas apoyadas en el pasto. Los pilotos resultaron ilesos y los aparatos con algunos daños subsanables en el lugar, pero suficientemente graves como para retrasar el despegue.

El 16 de enero, a las 10.12, con viento favorable y con un sol espléndido iluminándoles la ruta, los pilotos de la primera Escuadrilla de Caza arribaron a la Escuela. A esa hora, los vieron acercarse bien alto y volar en círculos descendentes sobre el campo. Primero aterrizó el SVA 5 N°17 del teniente Souvillet; después, el N°5 del teniente Paladino, el N°1 del capitán Parodi, el N°3 del sargento Carrizo; y, por último, el N°7 del teniente Castex Lainfor.

Habían transcurrido cuarenta y ocho jornadas desde la partida, de las cuales, doce fueron de vuelo y las restantes, dedicadas al descanso, a los homenajes o a las reparaciones del material. Habían volado 30h 45min y recorrido 4285 kilómetros desafiando una geografía y una meteorología adversas. Estas cifras, que hoy pueden despertar alguna sonrisa, no deben dejar

de sorprender si se considera la fragilidad del material y la carencia absoluta de ayudas a la navegación.

Debe llamar a la reflexión, también, la magistral planificación logística: arduas negociaciones con las empresas extranjeras para obtener la provisión de nafta de aviación; reconocimiento previo del terreno; preparación de los campos de aterrizaje, no sólo los correspondientes a las etapas previstas, sino para posibles emergencias; envío anticipado del sostén técnico. Se despachó un buque de apoyo a Comodoro Rivadavia y cinco camiones recorrieron miles y miles de kilómetros de la Patagonia desplazando personal y material. También es justo destacar el trabajo de la Empresa Nacional de Telégrafos que, día y noche, se mantuvo alerta y transmitió información vital para los aviadores y para los despachos periodísticos.

Sin lugar a dudas, fue un esfuerzo descomunal. Pero más allá del respeto y veneración que inspira la proeza de aquellos bravos desafiando los vientos sureños, se alza el significado geopolítico que implicó la aventura. Un significado que tanto el coronel Mosconi como el capitán Parodi habían visualizado cuando el Servicio Aeronáutico del Ejército promovió la creación de la División Líneas Aéreas y Movilización, en 1921; cuando se programó el itinerario del vapor "Asturiano" para seleccionar campos de aterrizaje en la Patagonia, en marzo de 1922; y cuando, al expirar ese año, se enviaron a las escuadrillas hacia los cuatro confines de la Patria.

Por las declaraciones y conferencias que han quedado registradas en numerosos artículos periodísticos se sabe que, a partir de los históricos *Vuelos de Aplicación de 1922*, el gran sueño de Antonio Parodi fue cubrir las rutas aéreas no redituables comercialmente, con líneas aéreas estatales de fomento, utilizando el lucro cesante de las aeronaves militares de transporte.

Si faltaba alguna diadema en la corona que merecidamente ornaba la cabeza del capitán Antonio Parodi, el éxito del *raid* a la Patagonia con su escuadrilla, la completó. No sin antes reiterar que al Murciélagos los laureles jamás le irritaron la piel ni le distorsionaron la visión, se transcribe un fragmento del

expediente que el mayor Jorge B. Crespo, director interino del Servicio Aeronáutico, elevó al inspector general del Ejército, el 23 de enero de 1923. El documento fundamentaba la necesidad de comisionar a un aviador para investigar la organización efectiva de las aeronáuticas militares europeas después de la guerra, y proponía el candidato más apropiado.

“... Necesitamos un representante capaz de ensayar en vuelo cualquier avión y que se encuentre en condiciones, teórica y prácticamente, para estudiar e informar sobre sus características. Necesitamos, en fin, un representante idóneo y de condiciones eficientes que se haga cargo de nuestras adquisiciones de materiales generales, pues como bien lo sabe V.S. el 80% de los materiales que hoy necesitamos para nuestras actividades debemos adquirirlo en Europa, valiéndonos de agentes que encarecen el artículo; mientras que, teniendo nuestro comprador en las fuentes de producción, las adquisiciones serían hechas con grandes ventajas para el Estado, aparte de la rapidez que ello implicaría. Me permito asegurar a V.S. que con las economías así obtenidas, se cubren fácilmente los gastos que ocasionará el oficial en comisión.”

“En la elección de la persona para desempeñar tan importante misión, esta Dirección no ha titubeado en proponer al mencionado Capitán (Parodi), y cree un deber exponer las causas. Oficial disciplinado, correcto, social, de férrea voluntad para el trabajo y enamorado de su profesión; ha desarrollado una actividad sumamente intensa en tres años consecutivos (como instructor, profesor, comandante de escuadrilla) y lo ha hecho en una forma tan perjudicial para su robusta naturaleza, que por prescripción médica debe alejarse de toda actividad aérea por un término no menor de dos años.”

Los conceptos del mayor Crespo eximen de buscar más evidencias que acrediten los méritos del Murciélagos para ganarse la comisión al extranjero que se le asignó. Y si resta una duda, basta decir que, entre el 6 de julio de 1916 y comienzos de 1923, Antonio Parodi había acumulado dos mil ochocientos noventa y seis vuelos, con 801h 26min en el aire. En números redondos, quinientos vuelos por año realizados en máquinas sumamente

precarias y sin otra protección, para resguardar la salud, que la fortaleza física y los abrigos diseñados para usar en tierra.

Asimismo, la propuesta del mayor Crespo encendió una luz roja en el camino de este brillante aviador: a esta altura de su carrera, había sufrido un desgaste físico tremendo a causa de la intensa actividad aérea. Desgaste que se manifestaría como una dolencia profesional durante el resto de su vida. Dolencia que cargó con estoicismo, en silencio, y cuando recibió algún reparo, no dudó en discutir y declarar a los cuatro vientos que su pérdida auditiva no disminuía su aptitud para pilotear.

CAPÍTULO VIII

EN TIEMPOS DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA

A comienzos de 1923, al seguir el derrotero que le señalaba su carrera, Antonio Parodi sufrió el primer alejamiento de la vida activa. Entre marzo y el 2 de abril, fue destinado en comisión al Servicio Aeronáutico del Ejército. Desde ese día hasta el 20 de noviembre, asistió al Curso Especial y Preparatorio de la Escuela Superior de Guerra. Durante aquel período continuó la actividad aérea, aunque con menor asiduidad, y dictó la materia de Navegación Aérea en el Curso de Aviadores.

Su jefe en la Escuela de Guerra lo conceptuó como “*oficial de buen criterio e inteligente*”. Las calificaciones académicas, no demasiado brillantes, hablan a las claras del escaso contacto que había tenido con los reglamentos de Infantería por los cuales fue evaluado. No obstante, su orden de mérito, decimoquinto entre treinta y dos, le permitió aprobar el curso con holgura y acceder al nombramiento que recibió por decreto del Poder Ejecutivo, el 6 de noviembre de 1923: vocal de la Comisión de Adquisiciones en el Extranjero, con sede en Bruselas.⁵⁹

La comisión a Europa, un premio más que justificado, representó para la vida de Antonio Parodi un salto cualitativo, no sólo profesional y cultural por la amplitud de los horizontes que abarcaría desde el nuevo destino, sino personal, puesto que, antes de marcharse contrajo enlace con María Celia Rigou Romeu, el 26 de diciembre de 1923.

Con anterioridad, el 12 de octubre, María Celia y Antonio se habían comprometido formalmente en la Basílica de Nuestra Señora de Luján. Ante el altar de la Virgen, los novios juraron amarse y regresar anualmente para agradecer los dones recibidos. Con la devoción y con la fidelidad que lo distinguían, el matrimonio Parodi, lloviera o tronase, todos los 12 de octubre que estuvo en el país, cumplió su promesa.

⁵⁹ Decreto S/Nº del 6 de noviembre de 1923 - 1ª Parte BM N°6639.

Un antiguo refrán asegura que detrás de todo gran hombre existe una gran mujer. En el caso de Antonio Parodi se lo podría reformular diciendo que un gran hombre sólo puede unirse con una gran mujer.

Hija de una tradicional familia porteña, María Celia fue definida por la periodista norteamericana Genevieve Reynolds como una experta esposa⁶⁰. Alta, espigada, ojos azules, madre virtuosa, era también eximia violinista y pintora; hablaba francés como una nativa y conversaba en italiano con fluidez. María Celia y Antonio formaron una familia ejemplar. De la unión nacieron cuatro hermosas niñas: Teresa, Celia, Beatriz y Myriam Josefina que, con sus esposos y nietos, lo amaron y acompañaron hasta los instantes finales de su existencia.

LA EXPERIENCIA PARA SELECCIONAR MATERIAL

En Bruselas, alquiló una casa en el 125 de la rue Des Atrebattes, donde vivó entre el 1 de enero de 1924 y el 6 de mayo de 1926. Aquella capital medieval fue su asiento durante la estadía. Allí recibió las insignias de mayor el 31 de diciembre de 1924,⁶¹ y a la primera hija, María Teresa, el 11 de mayo de 1925. Al comenzar el segundo año, se enteró de que había sido designado comandante del nuevo Grupo de Observación a crearse en Paraná.

En su carácter de vocal, junto con el mayor Francisco de Arteaga, jefe de la Comisión, el capitán Parodi seleccionó el material aeronáutico autorizado por Ley Secreta 11.266. Y no sólo intervino en la elección examinándolos visualmente, sino que realizó numerosos vuelos de ensayo de aeronaves usadas y nuevas, en Francia, Inglaterra, Italia y Suecia. Visitó fábricas y depósitos de rezagos.

En Inglaterra, después de probar aparatos sobrevivientes de varios combates, le sacaron una fotografía, tomada en el momento en que, según sus palabras, *“un distinguido general inglés, un perfecto mercachifle, les proponía vender todos los tipos*

⁶⁰ *The Washington Post*, 10 de enero de 1942.

⁶¹ Decreto S/Nº del 31 de diciembre de 1924 - 1ª Parte BM Nº6957.

de aviones que se veían en la postal, que eran un verdadero rejunte de osamentas de guerra”.

En Francia, en la planta de la Nieuport en Villacoublay, el 23 de abril de 1924 voló el modelo 29 “Delage”, del que se comprarían cinco unidades. Las exigentes evoluciones, a las que sometió al avión, fueron seguidas con atención y calurosamente felicitadas por los pilotos franceses.

El asesoramiento de Parodi fue decisivo en la obtención de la licencia de fabricación del Dewoitine D.21, del Avro 504 K “Gosport” y del motor Lorraine Dietrich que equiparía a los primeros. También adquirió armamento; municiones y bombas; miras de bombardeo y tiro; ametralladoras fotográficas; equipos de iluminación de pistas de guarnición y de campaña; paracaídas; y los equipos auxiliares que apreció como imprescindibles para la aviación militar.

EN PARANÁ

Al regresar al país el 30 de junio de 1926, el mayor Parodi asumió el mando del Grupo N°3 de Observación, del que fue su primer jefe.⁶² La impronta de su estadía en el año inaugural de la Base Aérea Militar General Urquiza quedó registrada en la Memoria Anual elevada al concluir su mandato (enero de 1927) y en un par de recortes de los periódicos *El Diario* y *La Mañana* de la capital entrerriana. De su lectura se desprende el respeto y admiración que se ganó en aquella provincia, y la ardua labor que desarrolló, no sólo, al frente de la instrucción aérea, sino como supervisor de la construcción de las instalaciones.

Equipado con cinco Bristol Fighter, que habían llegado en abril, los primeros vuelos del Grupo N°3 se orientaron a familiarizar a los pilotos con la zona. Parodi impuso un severo programa de estudio, para capacitar a los aviadores en el empleo de las aeronaves, en operaciones de ataque, y de reconocimiento visual y fotográfico. El 9 de Julio, los Bristol Fighter se presentaron en sociedad. Volaron en formación, por la mañana, sobre Santa Fe y, por la tarde, sobre Paraná.

⁶² Decreto S/N° del 13 de enero de 1926 - 1ª Parte BM N°7253.

Con estos aviones, el 10 de octubre, al frente de un compacto y perfecto dispositivo, el mayor Parodi voló hasta Córdoba donde participó de la gran concentración ordenada por el ministro de Guerra, general Justo, con motivo de la colocación de la piedra fundamental de la Fábrica Militar de Aviones. En noviembre, el Grupo N°3 cooperó con vuelos de reglaje en los ejercicios finales de la Artillería, realizados en el campo “El Paracao”.

“... muy moral, correcto y educado; ha puesto a su unidad de reciente formación en un excelente estado de disciplina e instrucción, levantando instalaciones y multiplicándose en el trabajo y dando siempre el ejemplo”. Con este concepto, el mayor Parodi fue calificado por el coronel Luis A. Casinelli, jefe del Servicio Aeronáutico del Ejército.

El 13 de enero de 1927, Parodi fue designado jefe de la unidad aérea más importante de ese entonces, el Grupo N°1 de Observación de El Palomar.⁶³ Además de su responsabilidad en la jefatura, ocupó la cátedra de Navegación Aérea del primer y del segundo Curso, al tiempo que retuvo, sin perjuicio de funciones, la Vocalía N°4 “Aviación” de la Comisión Permanente de Armamentos (Ley Secreta 11.266).

La obra del mayor Parodi al frente del Grupo N°1 de Observación (1927-1928) figura debidamente registrada en las memorias que ordenó confeccionar al terminar cada año. Organizado con tres escuadrillas: Caza, Exploración y Artillería; el grupo estaba equipado con media docena de Dewoitine D.21 y D.25 de caza y alrededor de doce Breguet 19 A2 para las tareas de reglaje del tiro de artillería, de exploración y de ataque.

El Grupo N°1, además del adiestramiento y participación como “unidad divisionaria”, cumplía funciones de escuela de aplicación para los oficiales del segundo Curso de Aviadores. A estas responsabilidades, el mayor Parodi las absorbió sin quejarse. Sólo protestaba por la escasez de personal y de equipamiento adecuado. Procuró cumplir con sus obligaciones racionalmente, imponiendo estrictos programas de instrucción para cada una de los múltiples empleos que le exigían.

⁶³ Decreto S/N° del 18 de enero de 1927 - 1ª Parte BM N°7549.

En 1927, redactó “Orientación para la Instrucción del Personal Navegante”. En ocho capítulos desarrolló los métodos de aprendizaje del vuelo militar. El programa contemplaba desde temas individuales de familiarización y confianza con práctica de acrobacia, hasta vuelos en formación, tácticas contra aérea y contra tierra; y tiro aéreo contra globos, mangas y siluetas en tierra. Asimismo, para los alumnos del segundo Curso de Aviadores, elaboró un exhaustivo patrón de enseñanza de combate, cuyo dictado estaba a cargo de instructores designados entre los pilotos de las escuadrillas operativas.

En estos dos años, el mayor Parodi mantuvo un adiestramiento aéreo regular, aunque no tan intenso como el de los oficiales más jóvenes. En ambos periodos, encabezó las formaciones del Grupo en los desfiles y marchó al frente en las ejercitaciones realizadas en Mendoza (1927) y en Azul (1928).

Al respecto, es preciso acotar que aún no se había concretado el grueso de las adquisiciones previstas en la ejecución de la Ley Secreta 11.266. La escasez de material y su progresivo deterioro hicieron naufragar la mayoría de los proyectos del jefe del Grupo. En las únicas áreas donde se constató un avance efectivo fue en las radiocomunicaciones entre las aeronaves de observación y los comandos de elementos terrestres, y en la fotografía aérea que fue utilizada con destreza para obtener inteligencia.

El 31 de mayo de 1929, a pedido del director general de Aeronáutica, coronel Crespo, que en 1923 lo había propuesto para integrar la Comisión de Adquisiciones en Europa, el mayor Parodi ocupó la Secretaría de la Dirección. La importancia del cargo trasluce la fe que depositaba en él su superior. Por esta causa, le confió la redacción de las Consideraciones Generales de la Memoria Anual correspondiente a ese año.

En aquella época, a los párrafos introductorios se les asignaba gran trascendencia. Comandantes y directores los aprovechaban para emitir opiniones e informar puntos de vista sobre organización, doctrinas y aspectos subjetivos que afectaban el cumplimiento de la misión. Proponían, además, la evolución que visualizaban más adecuada para que el organismo bajo su comando alcanzara con mayor eficiencia las metas asignadas.

El borrador redactado por Parodi en 1929, gracias a su precaución, ha llegado al presente. A continuación, se transcribe un extracto del documento. En negrita se resaltan los párrafos que el director le tachó al secretario por no compartir la manera de expresarlos. Vale la pena detenerse en los renglones eliminados, pues revelan claramente cómo concebía el mayor Parodi, a su regreso de Europa, a las fuerzas aéreas y a la inserción en el sistema de la defensa nacional:

“Durante el año 1929, la Aeronáutica Militar se vio nuevamente obligada a desarrollar sus actividades dentro de un estrecho límite de recursos, como consecuencia de haberse sancionado para el período referido, el mismo presupuesto del año 1923, correspondiente al ex Servicio Aeronáutico del Ejército. Este solo hecho evidencia una situación anormal, ya que durante seis años se vienen contando con los mismos recursos y que no es posible admitir que durante tan largo período la Aviación Militar hubiese podido continuar en un estado completamente inicial y sin realizar ningún progreso ni desarrollo. La necesidad ineludible de impulsar esta importante rama de la defensa nacional y, por otra parte, la falta de los recursos necesarios para afrontar las exigencias cada día mayores, han determinado, no obstante los sacrificios de todo orden realizados, la situación crítica que se expone más adelante.

“La creación de la Dirección General de Aeronáutica por Boletín Militar N°2171 - 2ª Parte, el 4 de mayo de 1927, ha sido y es, hasta el presente, una medida muy bien inspirada, toda vez que su finalidad fue establecer el órgano que respondiera a las exigencias de la defensa nacional en la parte que le atañe; pero, no obstante, es preciso revelar que dicha creación no constituye una realidad, por cuanto el organismo resulta completamente anémico en razón de tener que subsistir con recursos que están extraordinariamente desproporcionados con su estructura.

“La importancia de la Aviación Militar como tercer órgano de la defensa nacional, es una cuestión sobre la cual no cabe ya la menor duda. Nuestro reglamento de Conducción y Combate, establece y determina la forma de participación de la Aeronáutica Militar en su relación con el Ejército y fija, al efecto, una serie de funciones que la Aviación Militar está muy lejos de poder cumplir.

“Si además de esta última comprobación, consideramos el campo real de acción que corresponde a la Aviación Militar moderna, llegaremos a la triste conclusión de que no existe Aviación Nacional y que los mismos recursos disponibles, aún con el máximo esfuerzo de sus hombres, no les permitirán cumplir con su deber en la forma que corresponde.

“La Dirección General de Aeronáutica ha hecho constar en sus múltiples gestiones, la crítica situación de la Aviación Militar, el marcado retraso a que se ve condenada, imposibilitándola para seguir con el progreso y desarrollo que debió mantener desde su creación.

“Tales circunstancias han determinado para nuestro país, un manifiesto estado de inferioridad con relación a los países vecinos. Bastará mencionar que el Brasil cuenta con ciento ochenta aviones de guerra; Chile con trescientos cincuenta y la Argentina sólo veintinueve. Estas cifras referidas al número de máquinas, resultan elocuentemente demostrativas, sin contar otros elementos de apoyo, que son indispensables, y que guardan estrecha relación con el número de las fuerzas.

“La crisis se ha acentuado en 1929; no sólo por el hecho de haberse sancionado los mismos recursos que en 1923, sino también por haber dejado de funcionar la Ley Secreta 11.266, por la que se asignaban fondos para adquirir nuevos materiales y completar las dotaciones de las unidades de Aviación Militar, provocando igualmente la suspensión temporal de las construcciones destinadas a alojar dichos organismos.

“Por otra parte, la suspensión de la Ley Secreta 11.266 (...) determinó la paralización de la Fábrica Militar de Aviones y se suspendieron las adquisiciones en el extranjero. En tal forma no pudo contarse ni con la producción de material nacional ni con el material que se habría adquirido en el extranjero.

“El análisis del presupuesto con que cuenta la Aviación Militar y el estudio comparado de sus actividades en 1923 con las que corresponde desarrollar actualmente, se llega a la conclusión de que es necesario contemplar para 1930, en forma decisiva, las exigencias de la aviación presente y de la futura.

“Resumiendo el análisis a que se hace mención; en 1923 se contaba únicamente con el Grupo N°1 de Aviación; en 1925 se creó la Escuela Militar de Aviación; en 1926 el Grupo N°3 de Observación; y en el año 1928 el Grupo N°4 de Observación. En la actualidad, la Dirección General de Aeronáutica debe atender a sus propias necesidades en su carácter de Gran Repartición, y debe atender con iguales recursos las actividades de los Grupos N°1, 3 y 4 de Observación y de la Escuela Militar de Aviación, que carecen de recursos propios. Debe atender, además, a las exigencias de la nueva organización que fue imperiosamente necesario dar a la Aeronáutica Militar.

“Por otra parte, el aumento considerable del personal navegante y de la actividad diaria de instrucción, ha creado un renglón importante de erogación en concepto de combustibles, lubricantes, reparaciones del material, etc., etc., esto último, en virtud del reducido número de máquinas con que se ha debido afrontar la actividad de vuelo de un personal navegante creciente, que ha precipitado la vida del material.

*“De no procederse en 1930 a dotar a la Aviación Militar de los recursos necesarios, veremos a ésta reducir sus actividades en forma alarmante, con riesgo de tener que suspenderlas totalmente. **Este hecho presenta la agravante de que, el personal navegante sentiría su moral hondamente afectada al ver que no obstante el desgaste de sus condiciones psicofísicas y el sacrificio de sus vidas, hechos por algunos camaradas en bien de la Aviación nacional, los poderes públicos no prestan el apoyo que corresponde.***

*“El desenvolvimiento de la Aviación en todo el Universo, marcha a paso acelerado; porque todos los Estados le asignan la importancia que le corresponde; no ya por constituir el “ojo del Ejército” como se diera en llamarlo, sino por ser el tercer elemento de potencia efectiva, dotado de medios exclusivos para hacer sentir su efecto moral y material más allá de los límites en que puede hacerlo el Ejército, **por el privilegio de sus elementos de acción y del elemento en que actúa.***

“La creación del Ministerio del Aire o de Aeronáutica tiende a la formación de la tercer fuerza nacional. Vemos así que Inglaterra, Francia, Italia que cuentan con una Fuerza Aérea efectiva y considerable, han establecido como órgano superior en su organización, los respectivos Ministerios del Aire.

“La organización de las fuerzas de la Aviación Militar en aquellos países, es vastísima y completa ya que están dotadas de todos los elementos necesarios; hecho que pone en franca evidencia que, los poderes públicos no escatiman esfuerzos para dar a ese elemento de la defensa nacional, el incremento y desarrollo que le corresponde. Demuestra igualmente un criterio claro y un concepto definido en cuanto al desenvolvimiento progresivo de esta arma, que no debe ser entorpecido por ningún concepto, puesto que en Aviación, el tiempo perdido no se recupera, ni aún cuando en el momento de su utilización efectiva el Estado realice los mayores esfuerzos y sacrificios.

“El valor de la Aviación Militar, en su carácter de tercer elemento de la defensa de la Nación, se concreta claramente en el siguiente concepto:

“La Aviación es un elemento que está al alcance aún de las naciones pequeñas, constituyendo para ellas el más valioso elemento de su defensa nacional, pudiendo actuar en razón del medio propio en que opera, en la defensa de sus costas como en la de su territorio. En cambio, para las naciones poderosas, es un medio extorsivo que ha de poner en peligro a las ciudades indefensas y que hasta ayer se hallaban fuera del alcance del fuego enemigo.

“El estado actual de nuestra Aviación, es como se ha demostrado, excesivamente precario, por no haberse resuelto aún, no obstante los diecinueve años de vida que tiene, cuestiones que son de vital importancia. Para aclarar la opinión que sustenta esta Dirección General, se concretarán cada uno de los puntos fundamentales que deben ser contemplados y solucionados en bien de la Aeronáutica Nacional, si es que se desea que nuestra Aviación, no continúe en retardo respecto a la de las naciones vecinas. Debe dejarse constancia de que nuestra Aeronáutica, en el momento

actual, ocupa el tercer lugar entre las naciones de Sud América; y corre el riesgo de ser la cuarta, puesto que el Perú está a un paso de aventajarnos en el amplio plan de reorganización y de impulso a su aeronáutica, que ha de ser resuelto de un momento a otro.

“El presupuesto actual fue votado, como se ha demostrado para mantener una sola unidad de aviación. (...) Es decir, para las actividades de la aviación, se cuenta actualmente con sólo un 3% del presupuesto de guerra. Esta relación no está en proporción con las funciones ni con la importancia de la organización militar que necesita el país. En los presupuestos de las diferentes naciones que cuentan con una aviación organizada y efectiva, se ha establecido una escala completamente diferente, guardando una relación lógica con las sumas asignadas a las fuerzas de mar y tierra. Dicha proporción que, en general, alcanza un alto porcentaje, varía conforme a los recursos que los diferentes países asignan al Ejército.

“Por consiguiente, nuestro presupuesto de la Aviación Militar debería ser elevado en la lógica proporción establecida en base de la importancia que se le debe asignar como quinta arma del Ejército y como tercer elemento de la defensa nacional; así como también en base de los recursos que el país destina a su defensa armada.

“Como una comprobación más de la importancia que corresponde a la fuerza aérea, debe mencionarse el hecho de que Inglaterra procuró inmediatamente, en el campo militar, resolver el problema de la constitución de una fuerza aérea adecuada considerándola de primera importancia para su «Home defense». Su política, en este sentido, se sintetiza en el concepto de dar a la fuerza aérea, el predominio tradicional de la flota británica en los mares. A este respecto debe mencionarse el hecho significativo de que, la Gran Bretaña, ha reducido las sumas destinadas al Ejército para aumentar con ellas los recursos del «Air Ministry»; o sea, el órgano centralizador de la aviación británica, cuya organización general, civil e industrial, está encuadrada dentro de una política que tiene por único fin, la defensa de la nación y el predominio del aire en un momento dado.

“Por lo que a nosotros respecta, libres del espíritu bélico o de hegemonía exagerada, debemos encarar la situación de nuestra aeronáutica Militar desde un punto de vista real; y convenir que, siempre dentro de nuestra política pacifista y defensiva, debemos velar para que nuestra defensa nacional no se encuentre en inferioridad de condiciones y que se halle a justo nivel con la trabazón de intereses cada vez mayores que determinan nuestro creciente desarrollo económico.

“La Aviación, más que ninguna otra arma, exige que los Comandos sean jóvenes y en plena actividad aérea, con condiciones psicofísicas que le permitan mantener ante sus subordinados la moral profesional. El hecho de producirse los ascensos conforme a la Ley N°9675, dictada para el Ejército y encuadrada dentro del arma de origen, anula todo estímulo para el joven oficial, que consagra su vida al progreso del arma, por la falta de aliciente y por que se ve aventajado por otros que actúan fuera de la Aviación.

*“Este es un punto de conciencia y de interés vital para el desenvolvimiento progresista y eficiente de la Aviación **como elemento de la defensa nacional**; y, la Dirección General, convencida de que no debe perderse más tiempo en la solución de éste problema, llama la atención del señor Ministro sobre la necesidad de crear el arma y establecer una Ley de Cuadros y Ascensos del personal navegante, **que consulte las exigencias de la nueva arma.***

“Para mayor ilustración sobre la importancia que presenta la solución de este problema, esta Dirección General desea recordar que durante la guerra 1914-1918 se registró el caso de que Unidades enteras de Aviación no pudieron actuar en los combates aéreos, como consecuencia de la falta de idoneidad en el personal de mecánicos, para el alistamiento de los aviones.

“En lo que respecta a la organización en sí de la aeronáutica en nuestro país y su situación actual, preciso será puntualizar que ella no puede prolongarse por más tiempo sin graves perjuicios. La Aeronavegación con sus progresos insospechados ha planteado y planteará problemas de solución perentoria.

“La creación de una entidad superior de aeronáutica, cualquiera sea su carácter o denominación, es indispensable para que la Aeronáutica Nacional esté regida en definitiva por una sola autoridad superior, que ejercite la Superintendencia efectiva en todas las cuestiones relacionadas con la misma. La dualidad de criterio orgánico y administrativo para una misma institución, sostenida directamente por el Estado, no es admisible.

*“Esa exigencia de unificación en un órgano superior es necesaria, no sólo por las características de empleo que exige un contralor riguroso, sino también por las condiciones técnicas a que debe responder el conjunto de los materiales **aeronáuticos**, el personal navegante y el personal técnico, los que deben ser controlados directamente y autorizados por una entidad superior, competente y responsable.*

“Considerando los cometidos de la aeronáutica comercial, civil y militar, entendemos que el desenvolvimiento respectivo requiere una cierta independencia; pero no es menos cierto que la articulación de conjunto se beneficiaría enormemente con la existencia de una sola autoridad que enlace a toda la aeronáutica de una manera permanente y resuelva problemas complejos, costosos y difícil de resolver separadamente.

“Podría citarse nuevamente aquí la política desarrollada por los principales países, especialmente desde el punto de vista técnico y orgánico, que armoniza perfectamente problemas fundamentales para la movilización, tales como: capacitación de pilotos y condiciones técnicas del material que faciliten la formación de una verdadera reserva de la aviación y que, en la paz, garanticen ampliamente el funcionamiento regular y seguro de los transportes aéreos.

“Conviene, pues, a nuestro medio, la creación de esa autoridad Superior a que ha hecho referencia, que permite desarrollar dentro de un plan orgánico progresivo y armonizado los problemas relativos a la Escuela de Pilotaje, a la formación de mecánicos, de personal especializado, etc., que la aviación comercial y civil necesita como base para su mismo desarrollo y progreso. No hay duda alguna que sería superfluo continuar manteniendo instituciones

oficializadas o crear nuevas escuelas; puesto que el personal perteneciente a la aeronáutica militar y naval, constituirá, en el momento de su licenciamiento, un contingente respetable en número y calidad de hombres en condiciones profesionales y de edad para prestar sus servicios en la Aviación Civil, con la consiguiente ventaja para el Estado de que dicho personal mantendría su entrenamiento para el caso de movilización.

“Por lo que respecta a la Aviación Civil, no obstante constituir una organización del Ministerio de Guerra, marcha hoy con rumbos completamente diferentes, faltando una orientación fija en lo que respecta al material, hecho que perjudica directamente los intereses del Estado y el fomento de la industria nacional; como así mismo, la formación del personal técnico que se obtendría si no existiera la disgregación de esfuerzos; y en cuanto a la Aviación Comercial se desarrolla librada a su propio albedrío y atendida por órganos diversos de la administración nacional, ajenos a las cuestiones y problemas de la aeronáutica, tanto en la parte técnica como en la administrativa; hechos que perjudican su propio desenvolvimiento porque no está encuadrada en las condiciones técnicas de seguridad y regularidad que deben ser establecidas y controladas en forma eficiente por las autoridades competentes en la materia.

“Debe tenerse, por otra parte, muy en cuenta, que la Fábrica Militar de Aviones, dotada de la materia prima necesaria y de las licencias correspondientes, podrá ser para nosotros, el órgano capaz de proveer en la forma más inmediata a las necesidades que nos impondría la eventualidad de un conflicto.

*“La organización de paz de la Aviación Militar requiere una mayor atención puesto que, como se ha dicho en múltiples oportunidades, ésta, a pesar de sus diecinueve años de existencia sólo cuenta nominalmente con Tres Unidades y una Escuela. **Y se dice nominalmente puesto que las dotaciones de estas Unidades y los recursos con que cuentan son tan reducidos que, al considerársele en el corriente año, sólo se ha podido proveer la de un Grupo, o sea, dos Escuadrillas. Esto equivale a decir que no tenemos Aviación Militar.***

“Las necesidades de la Aviación Militar dentro del organismo de la defensa nacional, requieren el desenvolvimiento integral de la organización prevista como mínima para el tiempo de paz, y que ella sea mantenida con la dotación completa de materiales y recursos para que pueda ser efectivamente eficiente.

“Entre las necesidades más urgentes que deben contemplarse para el desenvolvimiento de la Aviación Militar, deben señalarse las siguientes:

- 1. Inclusión en el presupuesto de Guerra de la Escuela Militar de Aviación que constituye el órgano base, para la formación del personal navegante, reclamado por el cuadro permanente de la aviación de paz y sus reservas.*
- 2. Inclusión en el presupuesto de Guerra del Grupo N°3 de Observación, y del grupo N°1 de Caza, que funcionan actualmente con los recursos del Grupo N°1 y 4 de Observación. Los fondos necesarios para la creación de una Unidad de bombardeo, una de caza y otra de reconocimiento, mínimo de Unidades a crearse en el año 1930.*
- 3. Inclusión de la Fábrica Militar de Aviones en el presupuesto de guerra.*
- 4. La reorganización de la Dirección General de Aeronáutica y la creación del órgano superior que ejercite la superintendencia de la aviación nacional, que coordine y encause todas las actividades hacia un rumbo determinado y que consulte la política aérea que el Gobierno desee desarrollar.*
- 5. Creación del arma y formación de los cuerpos de combatientes, técnicos aeronáuticos y de administración, regidos por escalafones respectivos y por una reglamentación adecuada a las funciones que les corresponden. Con la creación del arma y su reglamentación quedaría resuelta en definitiva, la formación de la reserva de aviación.*
- 6. Incorporar en el presupuesto anual partidas especiales para atender.*
 - a) La adquisición de nuevos materiales;*
 - b) La formación de campos de aviación **y aeropuertos;***

- c) *La renovación del material;*
- d) *Las instalaciones de los aeródromos con todos sus apoyos para las actividades diurnas y nocturnas. (A ese respecto debe dejarse constancia de que no existe un solo aeródromo que cuente con la seguridad que reclama el personal navegante).*
- e) *Completar las construcciones detenidas o suspendidas y las solicitadas para emplazar la Escuela Militar de Aviación; y del aeródromo de frontera Neuquén.*
- f) *Creada el arma; asignar una partida global para que la aviación militar pueda, dentro del término de cinco años, completar su organización y recuperar en parte el tiempo perdido.*
- g) *Continuar el plan de adquisiciones por la Ley Secreta 11.266 en la parte relativa a la aviación, que cuenta a su favor con un saldo de 18.000.000 de pesos lo que permitiría satisfacer las necesidades más urgentes.*

“Finalmente, esta Dirección General de Aeronáutica solicita del Señor Ministro que, atendiendo lo expuesto, preste el mayor apoyo para sacar a la aviación, lo antes posible, de la situación por que atraviesa y que, cuanto antes, constituya una aviación nacional que sea en realidad el tercer elemento de la defensa nacional.”

Estos argumentos, ¿necesitan alguna explicación adicional? Tal vez, la prudencia habrá movido al coronel Crespo, gran defensor de Parodi, a suprimir los contundentes pensamientos de su secretario. Lo que nadie debe dudar, menos aún sus detractores, es que el brigadier general Antonio Parodi, desde que era mayor en 1929, posiblemente antes, fue un firme impulsor de la independencia institucional de la Fuerza Aérea y de centralizar en un ministerio la conducción de la aeronáutica nacional.

Pero las funciones del secretario del director general no se limitaban a redactar elucubraciones de política institucional. Por el contrario, el mayor Parodi volaba en cuanta oportunidad podía. El 24 de octubre de 1929, la empresa francesa Morane Saulnier presentó el modelo 130, llamado “de transformación”,

equipado con un motor Salmson de 230 hp. El piloto francés George Sonchein estuvo a cargo de la presentación ante el director general, el secretario y la plana mayor del Grupo N°1 de Observación. Luego de probarlo en tierra, Sonchein invitó a Parodi a que lo acompañara en vuelo.

El francés despegó, realizó dos medias vueltas, un tonel, un tirabuzón y aterrizó en tres puntos. Inmediatamente después, el mayor Parodi ocupó el puesto de piloto y despegó solo. El veterano Murciélago no había perdido sus mañas voladoras. Tras despegar, “cabreó” la máquina al máximo ángulo y, con velocidad casi cero, hizo una elegante media vuelta sobre el ala, después efectuó varias figuras de gran exigencia para comprobar la maniobrabilidad. Y, como acostumbraba, cortó el motor y se zambulló en largo planeo que culminó en un preciso aterrizaje.

CAPÍTULO IX

LA REVOLUCIÓN DEL 6 DE SEPTIEMBRE

En el golpe del 6 de septiembre de 1930, los aviadores de El Palomar, liderados por los capitanes Claudio H. Rosales y Pedro Castex Lainfor, se plegaron al movimiento del general José F. Uriburu y detuvieron a los oficiales que no compartían sus ideas. El mayor Parodi, que aún ocupaba el cargo de secretario de la Dirección General de Aeronáutica, llegó a la base a primera hora, cuando ya habían despegado algunas escuadrillas en vuelos de reconocimiento y de acción psicológica mediante el lanzamiento de volantes con proclamas revolucionarias.

Ajeno por completo al complot, Parodi fue rodeado por un pelotón al mando del subteniente Samuel Guaycochea. El primero, hombre de principios y carácter firmes, visiblemente disgustado, les dijo a los conscriptos con tono imperioso que se retirasen. Intimidados, los jóvenes retrocedían cuando Guaycochea les gritó: “¿A órdenes de quién están ustedes?”. La decidida, aunque irrespetuosa, intervención del subteniente revirtió la actitud subordinada de la tropa. Parodi comprendió la inutilidad de resistirse y se dejó conducir detenido hasta la pista.

Cuando las entidades se apartan de la misión específica, se distorsiona la percepción de su fin institucional. En momentos de crisis, como en una nave sin timón en aguas agitadas, los hombres caminan por la cubierta desorientados, chocan entre sí y pierden la noción del norte que los había guiado hasta entonces. Así ocurrió aquella mañana. Al llegar a la pista, el mayor Parodi se encontró con el capitán Castex Lainfor que dirigía una escuadrilla que se aprestaba a salir en una misión. El capitán no era otro que aquel subteniente que había aprendido a volar con Parodi, el mismo que había seguido a su comandante por la Patagonia y con quien, codo a codo, un ramo de flores en las manos, había caminado triunfal por las calles polvorientas de Río Gallegos.

Al descubrir a su antiguo subordinado preparado para sumarse a la revolución, el mayor Parodi lo increpó con amargura: “*Pero, capitán, ¿qué están haciendo ustedes? Están colocando a la*

aviación por el suelo". El capitán Castex Lainfor replicó con un tono altanero: "No, mi mayor. Esta es la única vez que la aviación está en el aire". Ese triste diálogo enfrentaba a dos aviadores militares que, en otras circunstancias, habrían volado hasta el fin del mundo y, si era preciso, muerto por defender a la Patria. ¿Qué habrá sentido el mayor Parodi, después de escuchar esa respuesta y de ser conducido a la comandancia, donde quedó detenido con centinela a la vista?⁶⁴

Oscuros nubarrones velarían la estrella del ilustre Murciélagu. Tres años más tarde, el 3 de mayo de 1933, el general Eduardo H. Ruiz (vinculado familiarmente con Parodi), le escribió una carta al presidente de la Nación, general Agustín P. Justo, pidiéndole que intercediera ante el ministro de Guerra para que lo autorizara a reiniciar la actividad aérea.

Para resaltar la injusticia con que se trataba a una gloria de las alas argentinas, en su nota a Justo, Ruiz haría referencia a la gestión realizada ante el general José F. Uriburu después del golpe del 6 de septiembre. En ese momento había solicitado al jefe revolucionario que no permitiera que alejasen a Parodi de la aviación. Uriburu se negó aduciendo que había "*sacrificado a Parodi para complacer a los aviadores que lo acompañaron en la revolución*".⁶⁵

El "sacrificio" del mayor Parodi comenzó el 12 de septiembre de 1930, pese a los buenos oficios de sus amigos. Ese día recibió el traslado a la Sección Legajos y Cómputos de la Dirección General de Personal. Perdió el cargo de profesor de Navegación, y la Comisión Informativa de Calificación lo declaró inepto para el servicio, sobre la base del reconocimiento médico anual. No ascendió a fin de año. Incluso, durante unos días, pasó a disponibilidad.

Las secuelas de su postura apolítica y una progresiva disminución auditiva, detectada en 1926 y seguramente

⁶⁴ "Apuntes para un capítulo de la Historia Nacional", *La Revolución del 6 de Septiembre*, edición 1931.

⁶⁵ Esta carta suscrita por el general Ruiz, codificada como R N°3132 por el Ministerio de Guerra, el 18 de mayo de 1933, fue incorporada al Legajo Personal del teniente coronel Parodi.

agravada por los fríos de las alturas, se hacían sentir ya con toda crudeza.

Pero Antonio Parodi no se amilanó. Por el contrario, dando muestras de poseer una insospechada vena de jurista, con el mismo brío con que había enfrentado a la cordillera, comenzó a bregar por sus derechos avasallados. Presentó un reclamo detrás de otro. Con el primero, trató de descalificar la inaptitud para el servicio con que había sido condenado. Con el segundo, solicitó que se le reconociera el tiempo mínimo para el ascenso como personal navegante.

En la última presentación, esgrimía el peso de su legajo de vuelo. La actividad aérea del Murciélagos si no era la mayor del Ejército, a lo sumo, era la segunda. Con letras mayúsculas enfatizaba que nunca había volado “*como pasajero*”, siempre “*como piloto*”; y que mantenía entrenamiento de “*alta escuela de combate moderna*”, sin registrar otros accidentes que dos pequeños, causados por fallas del material, en 1916 y en 1918.

Los argumentos y el prestigio de Antonio Parodi se impusieron. El presidente provisional de la Nación, por un decreto sustituyó la inaptitud y por otro, del 8 de abril de 1931, le otorgó el orden de mérito N°3 de su promoción de Infantería y ascendió a teniente coronel, con anterioridad al 31 de diciembre de 1930. Sin embargo, ni el reclamo ni los decretos pudieron revertir la *otoespongiosis con disminución considerable de la audición*⁶⁶ (sordera) que determinó la Junta Superior de Reconocimientos Médicos. El protagonista de tantas hazañas aéreas ascendió, pero separado de vuelo.

Durante 1931 y 1932, el teniente coronel Parodi ocupó la jefatura de importantes secciones en la Dirección General de Personal. No obstante el carácter administrativo de sus funciones, nuevamente demostró la valía y responsabilidad con que acometía sus tareas. En ningún momento bajó los brazos. “*Tomó todos los asuntos con verdadero entusiasmo y los resolvió con criterio sano, leal y honesto*”, al menos así lo asentó el jefe de División en la Foja de Calificaciones, cerrada el 11 de mayo de

⁶⁶ Ficha de Reconocimiento Médico del Ministerio de Guerra, del 5 de noviembre de 1930.

1931. A fines de 1932, fue nombrado jefe del Distrito Militar N°46, en Río Cuarto.⁶⁷

Ese traslado marcó, quizás, la etapa más opaca y dolorosa de una rutilante carrera. Un aviador militar excepcional que había logrado para su Patria reconocimientos internacionales, se veía recluido en oficinas, constreñido a atender los pedidos de madres viudas con hijo único sostén, o a firmar miles de cédulas de convocatorias. Sí, opaca y dolorosa, pero no porque Parodi menospreciase su trabajo, sino porque antes de viajar a Río Cuarto, el 22 de noviembre de 1932 había solicitado ejercer mando efectivo de tropa como indicaban los reglamentos.

El director general de Aeronáutica, en lugar de asignarle un destino en tierra vinculado con el vuelo, de los numerosos que existían, lo consideró “*un personal radiado de la aviación*”⁶⁸ y contestó la solicitud recomendando que hiciera la práctica en la Infantería, su arma de origen. Fundamentaba la respuesta en la ineptitud para el vuelo, declarada en 1930.

Cargando en sus espaldas el calificativo lapidario que reciben los artefactos que han dejado de funcionar definitivamente, a los cuarenta y cuatro años, el protagonista de hazañas aéreas de repercusión mundial se vio apartado de la unidad operativa por razones políticas, separado de vuelo por la pérdida auditiva y fuera de la aviación a la que se había consagrado.

La descalificación no hizo más que fortalecer su decisión. Él, que había desafiado las llanuras sombrías y las nieves eternas de las montañas, no se rendiría sin presentar batalla. Además, creía en la justicia y no claudicó. Ducho ya en argucias legales, defendió a capa y espada sus derechos. A cada agresión interpuso una enérgica contramedida.

En un reclamo administrativo, con un tono que destila amargura en cada una de sus letras, Parodi manifestó que constituía un “*acto de injusticia*” haber sido tratado de “*radiado de la aviación*”. En otro reclamo protestó contra el concepto que vertió el director del Curso de Instrucción para Jefes de Infantería, al que asistió a

⁶⁷ Decreto 9965 del 28 de septiembre de 1932 - 1ª Parte BM N°9181.

⁶⁸ Expediente P. 138 Cdo. P. 20319/932 Dirección General de Personal.

finis de 1933. El general Julio Costa había afirmado que “*la prolongada ausencia (de Parodi) del arma hacia que careciera de seguridad y recursos para la aplicación de las prescripciones de los reglamentos*”. Sin embargo, estos trámites fueron una mera gimnasia intelectual frente al combate que emprendió contra el fantasma más temible que acechaba su carrera de aviador.

En diciembre de 1933, el Gabinete Psicofisiológico de la Dirección General de Aeronáutica lo declaró definitivamente inepto para la actividad aérea por “*otoesclerosis con pérdida de acuidad auditiva crónica y progresiva*”. Antonio Parodi tenía, entonces, cuarenta y cinco años. El legendario Murciélagó agonizaba con sus alas clavadas en la pared.

La sabiduría popular sostiene que en las cenizas se percibe la intensidad del calor de las brasas. Con la misma reciedumbre con que había aguantado las “G” en su época de cazador, el jefe del Distrito Militar 46 de Río Cuarto, teniente coronel Antonio Parodi, encontró fuerzas en aquella zona inasible del cuerpo donde la materia sólo se justifica por el espíritu y se entreveró en la batalla legal más ardua de imaginar.

A partir del 2 de febrero de 1934, los principales especialistas en otorrinolaringología del país estuvieron en jaque tratando el caso. Durante meses, Parodi litigó con médicos, contra la opinión del mismo director de la sanidad aeronáutica, cirujano de brigada Agésilao Milano. Escribió notas, apeló a su influencia. Al final, la Dirección General de Sanidad del Ejército autorizó a que lo revisara, en Punta Indio, una Junta Médica especial de profesionales de la Armada. Parodi viajó a Bahía Blanca y se sometió a un riguroso examen, en abril de 1934. Después comenzó la espera.

¿Cómo habrá vivido, aguardando noticias durante ese invierno del 34? Se desconoce si estuvo triste, apesadumbrado, sumido en depresión, o si vivió gritando al mundo su bronca y frustración. Tampoco importa. La producción intelectual más enriquecedora de la vida de Parodi data de este periodo. Es evidente que, en lugar de lamentarse, aprovechó las horas para ordenar y estudiar los numerosos apuntes y textos sobre doctrina de conducción y procedimientos aéreos, reunidos en

años anteriores. Pasó días escribiendo. Muchos de esos borradores, cuando ejerció la conducción del Comando de Aviación, verían la luz transformados en manuales de aplicación.

Mientras Parodi aprovechaba el tiempo para leer, reflexionar y escribir sobre el *leitmotiv* de su vida, las fuerzas aéreas, los pesados engranajes de la burocracia giraron. El 12 de diciembre de 1934, después de analizar los reglamentos y los informes de las aviaciones italiana, francesa y alemana, el director general de Sanidad del Ejército, cirujano doctor Eugenio Galli, se expidió. Dictaminó que la pérdida auditiva, en el caso de un piloto experto, era una ventaja antes que una desventaja, mientras conservara el sentido del equilibrio y “*pudiese entender la voz murmurada a tres metros de distancia*”. Gracias a ese juicio, pese a la progresiva sordera, el 13 de febrero de 1935 Antonio Parodi fue autorizado a volar, siempre y cuando se practicara exámenes semestrales.

Antes de concluir el año, en noviembre, reincorporado a las filas aéreas, intervino como árbitro en las maniobras finales en Paraná. Esta ejercitación, con el tiempo, tendría gran repercusión histórica, puesto que fue la primera realizada por los efectivos de la recién creada quinta arma del Ejército Argentino, el Arma de Aviación.⁶⁹

En enero de 1936, Parodi se alejó del Distrito Militar de Río Cuarto,⁷⁰ ciudad en la que dejaba grandes amigos y una huella indeleble. En efecto, enemigo de la rutina y con una fortaleza de espíritu ejemplar, había conseguido que lo nombrasen inspector de la Dirección de Aeronáutica Civil.⁷¹ En ejercicio de esta función, dictó conferencias sobre la “Técnica Moderna del Estudio de la Aviación”, habilitó a pilotos civiles riocuartenses y asesoró en los aspectos organizativos del Aero Club Río Cuarto.

El 16 de enero de 1936, la comisión directiva de esa institución organizó la despedida. El presidente, señor Ripamonti, habló en nombre de los presentes. El Murciélagos respondió con el aplomo

⁶⁹ Ley 12.257 sancionada el 6 de octubre de 1935.

⁷⁰ Decreto 74.596 del 8 de enero de 1936 - 1ª Parte BM N°10.139.

⁷¹ El director general de Aeronáutica Civil no era otro que el viejo amigo de Antonio Parodi, el mayor ingeniero Francisco de Arteaga.

y la sencillez habituales. Aplomo y sencillez que le duraron sólo hasta el final. Al protagonista de los más temibles desafíos, al que no le habían flaqueado los nervios sobre los abismos helados de los Andes, se le quebró la voz agradeciendo el interminable aplauso de los alumnos, sus alumnos del Aero Club.

En el Boletín Mensual de enero de 1936, el Aeroclub Río Cuarto reconocía a Parodi como “*una piedra preciosa en la historia de la entidad*” y le agradecía eternamente haberlos alentado y ayudado a constituir, el 31 de octubre de 1934, la comisión que, presidida por él, adquirió el primer avión sanitario del sur de Córdoba. La aeronave, un Waco biplano de 220 hp, con comodidades para cuatro pasajeros fue recibida en marzo de 1936.

Para asistir a la ceremonia, Parodi viajó expresamente desde Buenos Aires y, como no podía ocurrir de otra manera, tras una breve explicación, despegó en los comandos del Waco. Lo piloteó como un experto, aunque llevase largos años alejado de la práctica activa. “*¡Che, me he vuelto a sentir aviador!*”, dijo al descender, sin mirar a nadie en particular, con una sonrisa y un tono impersonal, como si hubiera hablado consigo.

CAPÍTULO X

COMANDANTE DE LA AVIACIÓN MILITAR

Reinsertado en el Arma de Aviación, el teniente coronel Parodi fue trasladado a Buenos Aires y designado jefe de la División Movilización de la Dirección General de Aeronáutica, conducida desde hacía tiempo por el coronel Ángel María Zuloaga. En julio de 1936, la Dirección General de Sanidad liberó las alas del Murciélago y lo declaró apto para el vuelo, en coincidencia con la creación la División Aérea N°1 bajo el mando del general de brigada Armando Verdaguer.

En la nueva estructura divisional, Parodi dirigió la División Servicios y asumió la jefatura de la Subcomisión de Organización Militar. En ejercicio de esta función, junto con otros distinguidos aviadores, representó al Ejército en la Comisión Técnica Mixta (militar y naval) que programó y compatibilizó la ejecución de las leyes 12.254, 12.255 y 12.256 de compra de aviones para el Ejército y la Armada.

Su aquilatada experiencia como aviador militar, enriquecida tras horas de estudio y reflexión en su ostracismo riocuartense, aportó innumerables soluciones y fue debidamente valorada por el general Camilo R. Idoate, inspector general del Ejército y presidente de la Comisión Permanente de Armamentos del Ministerio de Guerra.

Antonio Parodi reivindicó sus blasones de manera definitiva. Ascendido a coronel⁷² con anterioridad al 31 de julio de 1936, el 15 de enero de 1937 fue nombrado director del Material Aeronáutico del Ejército llegando, así, al lugar justo, a la hora indicada. Sin perjuicio de sus obligaciones como director, presidió la Comisión Especial de Adquisiciones Aeronáuticas. Instaló sus oficinas en las dependencias del Regimiento Aéreo N°1 en El Palomar, y fue responsable de representar al Ejército en la selección del material aéreo dispuesto por las leyes 12.254 y 12.255.

⁷² Decreto 98.571 del 22 de enero de 1937 - 1ª Parte BM N°10.443.

Se entregó a la tarea con todas sus energías. Desplegó una actividad febril, difícil de seguir. Cada quince días volaba a la Fábrica Militar de Aviones en Córdoba para analizar propuestas y contrapropuestas. Los pliegos con las especificaciones fueron tomando forma hasta que, en octubre de 1937, bajo su guía, se abrió el concurso internacional que había fracasado el año anterior. Como fruto de esta convocatoria, la Aviación Militar se equipó con aeronaves de combate y de adiestramiento de última generación, y la planta industrial cordobesa obtuvo importantes licencias para construir aviones y motores.

El 22 de abril de 1938, en su doble rol de director de Material Aeronáutico del Ejército y accidentalmente a cargo del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército, el coronel Parodi acompañó al ministro de Guerra, general Carlos D. Márquez, y a numerosas autoridades, para visitar la Fábrica Militar de Aviones. El viaje se había programado para asistir a la entrega de los primeros treinta Focke Wulff 44, íntegramente fabricados en Córdoba, destinados al Ejército.

Con un extenso y meduloso discurso, el coronel Parodi destacó el avance logrado por la Fábrica, que la colocaba, sin lugar a dudas, en el primer puesto entre los países latinoamericanos. Con frases concisas defendió la independencia industrial del país en el abastecimiento aeronáutico, como factor de desarrollo de industrias subsidiarias, y como fuente de trabajo y bienestar para los conciudadanos.

El 7 de mayo de 1938,⁷³ Parodi fue nombrado comandante de la División Aérea N°1 conservando la titularidad accidental del Comando de las Fuerzas Aéreas del Ejército. En julio, al modificarse la orgánica y cambiar la denominación de Fuerzas Aéreas del Ejército por Comando de Aviación del Ejército, fue nombrado titular de ese comando superior, cargo que ocupó entre el 8 de julio de 1938⁷⁴ y el 29 de enero de 1941⁷⁵.

Es imposible resumir en pocas líneas la acción desarrollada en dos años y medio por este comandante que parecía vivir montado

⁷³ Decreto 3496 del 30 de abril de 1938 - 1ª Parte BM N°10.814.

⁷⁴ Decreto 8424 del 8 de julio de 1938 - 1ª Parte BM N°10.876.

⁷⁵ Resolución S/N° del 29 de enero de 1941 - 1ª Parte BM N°11.615.

sobre un motor cohete en plena combustión. Para tener una idea, basta saber que en su legajo personal, en las planillas donde se asentaban las comisiones fuera de la guarnición, en el período correspondiente a 1938-1939 se agregaron hojas para registrar los innumerables viajes realizados a los cuatro confines del país: inspecciones, visitas, adquisiciones de terrenos para nuevos aeródromos y cientos de finalidades más.

Al día siguiente de asumir, el 9 de Julio de 1938, piloteando un bombardero Glenn Martin matrícula 501, el coronel Parodi guió a las máquinas de la Aviación del Ejército y de la Armada (más de doscientos aeroplanos) que desfilaron sobre Buenos Aires en la imponente parada militar organizada para conmemorar el Día de la Independencia.

Detrás del comandante se encolumnaron la Subagrupación Escuela, con los Focke Wulff 44, al mando del mayor Oscar E. Muratorio; la Subagrupación Junkers, del coronel Victoriano D. Martínez de Alegría; la Subagrupación AM-Oe y Curtiss Hawk III, del mayor Claudio A. Mejía; y las subagrupaciones NA-16, Northrop y Glenn Martin comandadas por el mayor Martín R. Cairó, el teniente coronel Alfredo Pérez Aquino y el mayor Juan Elies.

Asimismo, en los casi tres años en que condujo con mano férrea el Comando de Aviación, el coronel Parodi evidenció que había aprendido la lección de la Primera Guerra Mundial, esbozada con suma claridad en el borrador de la Memoria Anual de la Dirección General de Aeronáutica, año 1929.

El comandante tenía plena conciencia de que los tambores de la guerra redoblaban nuevamente en Europa y no quería que una eventual participación argentina encontrara a su Ejército sin una fuerza aérea debidamente instruida y con capacidad de movilización. Fiel a su principio de buscar la excelencia a través del estudio, impulsó la creación del Centro de Instrucción de Aviación como ente de conducción superior de los organismos de enseñanza.

Además de la Escuela Militar de Aviación para formar oficiales aviadores, inaugurada en 1937 en el camino a Carlos Paz (Córdoba), creó en El Palomar la Escuela de Aplicación para

adiestramiento de combate. En la BAM Coronel Pringles (Villa Reynolds), la Escuela de Pilotos Militares para enseñar a volar a suboficiales, soldados, clases y pilotos civiles, con miras a formar reservas. Organismos que dependían del Centro de Instrucción.

La Escuela de Aplicación fue una auténtica escuela de arma. Con el material más avanzado, los oficiales graduados se adiestraron en vuelo nocturno e instrumental, y en los procedimientos de combate específicos de cada especialidad. En este ámbito, tuvo lugar la gran contribución del coronel Parodi para la futura Fuerza Aérea Argentina. En 1937 se contrataron los servicios de una delegación de las fuerzas aéreas del ejército de los Estados Unidos, presidida por el coronel John Kenneth Cannon y compuesta por una importante cantidad de profesores de vuelo.

Con el asesoramiento norteamericano, Parodi, que no ocultaba la afinidad por el gran país del norte, diseñó una orgánica acorde con las exigencias del material adquirido. A la vez, con el apoyo de los instructores extranjeros y de modernos equipos para enseñar los secretos del vuelo a ciegas, hizo realidad su viejo sueño de Murciélago: que la República Argentina tuviese una aviación capaz de volar en todo tiempo.

El presidente de la Nación, doctor Roberto M. Ortiz, el 28 de noviembre de 1938, presidió en El Palomar la ceremonia de entrega de diplomas a los primeros aviadores que aprobaron el exigente Curso de Vuelo por Instrumental. El coronel Parodi pronunció el discurso enfatizando la trascendencia de la tarea desarrollada por la misión y el aporte que significaba en la capacitación operacional de las fuerzas aéreas.

Con estas acciones el Murciélago se aproximaba al apogeo de su obra al frente del Comando. La calidad del material incorporado y el nivel de adiestramiento habían colocado a la aviación militar argentina en el sitio de privilegio que siempre debió tener en la región. Atraídos por los adelantos, las visitas de países hermanos se sucedieron.

El 24 de mayo de 1939, luego de un viaje azaroso, aterrizó en El Palomar una escuadrilla de cinco Junkers bombarderos de la Fuerza Aérea Chilena. Los pilotos trasandinos, que hacía tiempo

constituían la tercera fuerza armada, llegaban para sumarse a los festejos del 25 de Mayo. De ese modo, deseaban agradecer la ayuda de los aviadores argentinos que habían colaborado en el auxilio a las víctimas del terrible terremoto que asoló Santiago de Chile.

“Elevemos nuestras almas en la seguridad de que los espíritus augustos de nuestros prohombres estarán satisfechos de ver a sus pueblos unidos en el dolor y en la alegría...”, dijo el coronel Parodi en un pasaje de la emotiva alocución con que los recibió. Es probable que, al mirar a aquellos hombres y sus uniformes gris-celestes, evocase el sobrevuelo de los Andes, efectuado diecinueve años atrás.

En los años 39 y 40, el Comando de Aviación del Ejército organizó dos importantes maniobras aéreas a dos bandos. En ambas ocasiones, la dirección del ejercicio se instaló en la BAM Coronel Pringles. En una parte actuaban las unidades de ataque y de bombardeo; en la otra, las de caza. Durante varios días se simularon ataques y defensas aéreas con intervención de artillería antiaérea. Al término de los simulacros, se practicaron lanzamientos de municiones de guerra.

El operativo de 1939 tuvo un final trágico para el coronel Parodi. El 1 de diciembre, mientras regresaba con su esposa e hijas en automóvil desde San Luis, en plena noche chocó contra un camión a la altura de San Antonio de Areco. Parodi sufrió lesiones de gravedad que lo postraron durante cuatro meses. Aunque en ningún momento dejó de atender el despacho del Comando de Aviación, sólo se reintegró al servicio activo el 2 de abril de 1940.

Uno de los primeros actos oficiales, después de su recuperación, tuvo lugar el 19 de abril cuando homenajeó con un almuerzo a cuatro oficiales peruanos. Guiada por el comandante Armando Revoredo Iglesias, la escuadrilla del Perú volaba en monoplanos Douglas y realizaba un *raid* por los países latinoamericanos. La Fuerza Aérea Peruana también era una fuerza independiente.

El 9 de Julio de 1940, para el 124.º aniversario de la Independencia, el doctor Ramón S. Castillo, vicepresidente en ejercicio del Poder Ejecutivo, decidió organizar un gran desfile

aéreo y terrestre en Tucumán. El coronel Antonio Parodi encabezó el componente aéreo piloteando un transporte Lockheed 10. Detrás de él, se encolumnaron tres transportes Junkers Ju-52, veintiséis cazas Curtiss Hawk 75-O, quince bombarderos Gleen Martin, veintiséis aviones de exploración y ataque Northrop, y veintiséis aeronaves de adiestramiento avanzado NA-16.

AVIACIÓN CIVIL

El fomento a la aeronáutica civil fue otra de las facetas que Parodi se dedicó a pulir y a dar brillo desde el Comando de la Aviación. Con una concepción que le vendría desde 1914, cuando había aprendido a volar dirigido técnicamente por el Aero Club Argentino, nunca dejó de reconocer la necesidad del patrocinio estatal, verbigracia de la aviación militar a la enseñanza del vuelo a los aficionados civiles. Al territorio argentino de inacabables llanuras, el Murciélago lo imaginó surcado por cientos de pilotos particulares que acortaban las distancias usando el avión con la misma facilidad y seguridad que el caballo.

Por propia iniciativa, dictó cursos de pilotaje, fundó escuelas de vuelo y aeroclubes, y alentó constantemente las manifestaciones aéreas que cimentaran la conciencia aeronáutica en la población. Como director de Material, primero, y como comandante de Aviación, después, colaboró con la Dirección General de Aviación Civil, dependiente del Ministerio del Interior,⁷⁶ facilitando la compra de veinticinco Focke Wulff 44, fabricados por la FMA, destinados a instituciones aerodeportivas subsidiadas por el Estado.

El 11 de marzo de 1939, el coronel Parodi cumplió veinticinco años de servicios continuados dedicados a la aviación. Por ese motivo, el Aero Club Argentino organizó, en los salones de Radio Splendid, un homenaje al que asistieron el ministro de Guerra y autoridades de la aviación civil y militar. El presidente del Aero

⁷⁶ Se destaca que el director de Aeronáutica Civil era el mayor ingeniero retirado Francisco de Arteaga que, entre 1924 y 1926, había compartido con Parodi la Comisión de Adquisiciones en Europa.

Club, señor Adolfo Bruyn, le entregó al coronel el Gran Premio de Honor, simbolizado por una medalla de oro. La distinción, otorgada con un criterio muy selectivo, era la N°16 que concedía la entidad pionera de la aviación nacional desde su fundación en 1908. En el mismo acto, el agregado militar y aeronáutico de Francia, comandante Kremezel de Kerhué, le entregó la insignia de oficial de la Legión de Honor de su país.

En 1940, la Fábrica Militar de Aviones presentó El Boyero, un avión diseñado especialmente para iniciar a los pilotos civiles, por sus excelentes prestaciones y facilidad de manejo. La revista Aviación Popular, en el número de noviembre de este año, afirmó que El Boyero era el ideal que los pilotos civiles esperaban. Asimismo, de este período proviene la decisión de Parodi de facilitar un FW-44 a Carola Lorenzini. El préstamo suscitó serias críticas entre los pares del coronel, pero gracias a este gesto, la gran aviadora cumplió el admirable vuelo por las catorce provincias.

Las ideas fuerzas que movilizaban ese constante accionar del coronel Antonio Parodi se deducen con claridad de un reportaje que concedió a *La Razón*, en marzo de 1939. La entrevista se concertó después de inspeccionar, a bordo del trimotor Ju-52 "Pampa", la línea inaugurada por Aeroposta Argentina S.A. desde Buenos Aires hasta Ushuaia.

"El Todopoderoso ha puesto en nuestras manos a este elemento de gran valor para el progreso y la defensa de los pueblos, y por ello, sostengo que todo lo que se haga en bien de su fomento merece el decidido apoyo, no sólo del gobierno, sino del pueblo mismo. La formación de pilotos es el problema capital de la hora. El esfuerzo oficial y privado debe tender a ello sin trabas. Debemos enseñar al criollo a volar como a montar a caballo. No es posible olvidar que las actividades aeronáuticas crearán las fuentes de consumo y darán lugar a la producción de material aéreo y al surgimiento de industrias de partes para la construcción de aviones, no sólo en los establecimientos oficiales sino en ese valioso colaborador que es la industria privada.

"Ya se construyen en el país cubiertas para aviones, los materiales eléctricos para diversas aplicaciones, creando en esta

forma nuevas fuentes de recursos y elevando al mismo tiempo el nivel de vida de nuestros obreros. La industria aeronáutica debe ser fomentada. Es patrimonio de una nación progresista, capaz de bastarse a sí misma.

“La creación de la reserva aérea militar dispuesta por la Dirección General de Aeronáutica Civil es una cuestión de capital importancia. La misión de los aeroclubes no es precisamente formar reservas, aún cuando automáticamente lo sea todo aviador civil. Las entidades civiles, en sus cursos elementales, forman pilotos de turismo y ellos son los aspirantes a pilotos de reserva, ya que éstos deben ser perfeccionados hasta diplomarse en la especialidad para la que serán destinados. Todo lo que hagan los aeroclubes en este sentido merece mi más entusiasta apoyo, porque en realidad son ellos los que irán entregando el elemento humano iniciado en la aviación, facilitando nuestra tarea posterior.

“Creo que es necesario formar clubes regionales establecidos a una distancia no menor de 300 kilómetros entre zona y zona, clubes que se encarguen no sólo de formar pilotos sino de darles un destino útil, empleándolos en servicios especiales tales como conducción de correspondencia, servicios sanitarios, etc., para que se familiaricen con la navegación, estrechen vínculos entre las poblaciones y hagan obras de progreso efectivo y de acercamiento entre sí. Lo ideal sería empezar por la práctica del vuelo a vela, para lo que será necesario crear los clubes de planeadores que den a los futuros pilotos una valiosa experiencia; de allí pasarían a cursos de pilotaje en aviones de turismo, para lo cual la Fábrica Militar de Córdoba está ensayando un avión de construcción nacional que será probado en estos días, perfeccionándolos luego en máquinas avanzadas como el Focke Wulf en los que seguirán los cursos para aspirantes a pilotos de reserva.”

LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO

Unir con una línea aérea militar Buenos Aires y la zona cordillerana del sudoeste patagónico era uno de los proyectos que más anhelaba concretar el coronel Parodi al asumir el cargo de comandante. El 28 de noviembre de 1939, por Expediente N°3289, elevó el estudio de factibilidad al ministro de Guerra. De

manera simultánea ordenó que, con la figura de adiestramiento, se ejecutaran regularmente vuelos entre El Palomar y Esquel, con los trimotores Junkers asignados al Grupo de Observación N°1.

Sin respuesta aún, el 24 de enero de 1940, el coronel Parodi informó al ministro de Guerra: *“... hasta el presente se realizaron treinta vuelos en doscientas setenta horas, recorriendo 48.000 kilómetros y transportando trescientas personas que incluyen a la tripulación, siendo el rendimiento del 100% (...) en la actualidad y por intermedio de la Dirección General del Material Aeronáutico, se trata de proveer en cada lugar de recalada, los elementos indispensables para el mantenimiento de las acciones que allí arriben (...) de igual manera se están construyendo casillas para el personal con sus correspondientes depósitos, sala de pasajeros, servicios, etcétera, y se ha encargado la adquisición de cinco estaciones emisoras - receptoras de gran poder, para que cubran eficientemente el servicio radioeléctrico y meteorológico (...) El proyecto de la Línea Aérea Militar al Sud, ya fue elevado el año anterior y de acuerdo con lo expuesto, solicito al señor ministro, que tenga a bien prestar la aprobación del mismo, por cuanto el período de experimentación toca a su término, para encarar ya el establecimiento de la línea en cuestión, con carácter definitivo...”*

El ministerio tardó en expedirse. Los pobladores afectados por la demora temieron que se anulase el proyecto. El 25 de marzo de 1940, las localidades de Esquel, Tecka, Gobernador Costa, Neuquén, General Roca y Santa Rosa, a través de un delegado, presentaron un petitorio al presidente de la Nación, doctor Roberto M. Ortiz, firmado por alrededor de trescientos residentes destacados.

A la solicitud citada se le agregó, el 24 de junio, una resolución del comité político del partido gobernante en Neuquén, el mismo del presidente, en el que solicitaba que no se levantara la línea aérea militar entre El Palomar y Esquel, con escalas en Santa Rosa, Neuquén y Bariloche. Por el contrario, pedía que se ampliara la línea y se establecieran servicios análogos en el resto del territorio patagónico.

La preocupación fue debidamente evaluada. Como consecuencia, se firmó el Decreto 67.777 (19 de julio de 1940), autorizando el funcionamiento de la línea aérea. En los fundamentos, el Poder Ejecutivo valoraba la utilidad que reportaría un servicio de esa naturaleza. Consideraba, también, que el pedido de numerosas entidades y la carencia de otras vías de comunicación evidenciaban que se trataba de una necesidad colectiva, cuya solución era un deber del Estado.

Como lo había sugerido el Comando de Aviación, el Ejército disponía de los elementos de infraestructura, de aeronaves y de personal capacitado para satisfacer esa necesidad, sin perturbar su función esencial. A la par que se lograban los fines expuestos, el decreto aseveraba que el personal de aviación iba a tener oportunidad de entrenarse en regiones climáticas extremas, primordial para las aptitudes del personal.

El Comando de Aviación fue autorizado a establecer la línea aérea entre los puntos y con los fines indicados. La Dirección General de Correos y Telégrafos coordinaría con el Ministerio de Guerra el traslado de correspondencia. La tasa cobrada sería depositada en una cuenta especial destinada exclusivamente a subsanar y reforzar los elementos del servicio.

El Decreto 67.777 del 19 de julio de 1940 cristalizó, así, la antigua aspiración de Parodi. Nació LASO (Línea Aérea del Sudoeste). Primera línea aérea estatal de fomento del mundo que implementó un transporte aéreo regular en la ruta Buenos Aires - Santa Rosa - Neuquén - Bariloche - Esquel, con aviones Junkers Ju 52/3 M.⁷⁷

En 1943, después de su gestión, gracias a la decisión de los comandantes que lo sucedieron, se agregaría LANE (Línea Aérea del Nordeste) en la ruta Buenos Aires - Colonia Yeruá - Monte Caseros - Posadas - Iguazú. Ambas líneas, fusionadas en 1945, originarían la legendaria LADE o Líneas Aéreas del Estado que, durante décadas, fue el único medio de transporte que rompió el aislamiento de las poblaciones patagónicas. Sin desmerecer a quienes completaron esta obra pionera, con total justicia, se

⁷⁷ Rodríguez Oscar L., *Líneas Aéreas del Estado, 50.º Aniversario*, s.l., 1990.

puede afirmar que LADE fue el resultado de las ideas visionarias de Parodi y de Mosconi.

Tal vez, la última satisfacción del coronel Antonio Parodi como aviador, la experimentó el 21 de octubre de 1940 cuando partió a inspeccionar en vuelo las rutas de LASO. En un periplo agotador recorrió Esquel, Colonia Las Heras, Río Gallegos, Lago Argentino, Tres Lagos, Lago Buenos Aires, nuevamente Colonia Las Heras, Bahía Blanca y regresó a El Palomar.

LA PRODUCCIÓN INTELECTUAL

El estudio de una personalidad tan inquieta y reflexiva como la de Antonio Parodi es incompleta si no se intenta vislumbrar el universo de sus pensamientos. Ésta es la tarea más delicada, sobre todo, cuando no ha existido una relación directa entre el biógrafo y el biografiado. El único camino que se abre para acercarse a sus ideas es examinar las obras que haya dejado escritas.

Parodi era, antes que nada, un hombre de iniciativa y de acción. Un ejecutor de concreciones tanto individuales como de conjunto; es decir, un conductor por antonomasia. Un líder que, antes de señalar el rumbo, dedicaba largas horas a leer y meditar para definir el objetivo perseguido. A esta infatigable actitud indagatoria, sumó la capacidad de enseñar y persuadir a través de la comunicación escrita de sus ideas. Interesa, por lo tanto, analizar de qué manera evolucionó su producción intelectual.

En los primeros años, investigó los principios aerodinámicos del vuelo, hasta convertirse en un experto. Autor de artículos aeronáuticos y militares, como los textos “Teoría del Pilotaje” y “Combate de la Infantería”, editó y produjo el *Boletín de Navegación Aérea*. Sus notas, publicadas en la revista *Aviación*, pusieron al alcance de los legos los principios de la física y de la psicología del aviador. Cuando fue nombrado profesor de vuelo escribió sus conocidos *Consejos Generales Prácticos para Pilotos*.

Al ser designado secretario de la Dirección General de Aeronáutica, amplió el horizonte de sus pensamientos. Su visión se alzó de los campos de combate y de las batallas y abarcó los

teatros de operaciones y los países en conflicto. En esa época, leyó y estudió: “Factores de la Potencialidad Bélica Aérea” (1929); “Las rutas del tráfico aéreo mundial” (1929); “Notas sobre el funcionamiento de la aviación auxiliar para el ejército” (1929); “Consideraciones sobre la evolución de las modalidades de la guerra aérea, motivadas por el advenimiento del aparato de combate” (1929); “El tiro de las unidades aéreas complejas” (1929). Con ese bagaje más la experiencia recogida durante su comisión en Europa (1924-1926), redactó y propuso al director las citadas Consideraciones Generales de la Memoria Anual de 1929 que, de por sí, constituía un auténtico compendio de política aeronáutica.

Sin apartarse un ápice de la constelación que guiaba su destino, en cada escalón que subía, Antonio Parodi perfeccionaba su formación sobre la función específica que le tocaba desempeñar. Dueño de una importante biblioteca y coleccionista minucioso de artículos periodísticos especializados, a medida que ocupaba cargos de mayor responsabilidad fue involucrando a sus subordinados en esa búsqueda constante de la verdad.

El período transcurrido en Río Cuarto marcó, quizás, el de mayor actividad ensayística. En 1934 elevó a la Biblioteca del Oficial, con pedido de publicación, las traducciones que efectuó del *Manual de Guerra de la Royal Air Force* (7 de agosto); y de *La Guerra de 19...*, del general italiano Julio Dohuet (14 de septiembre). Al ser rehabilitado en el escalafón de aviadores, en octubre de 1935, se desempeñó como veedor de las maniobras de Entre Ríos, ocasión en que redactó la *Organización y Funcionamiento de Servicios de Árbitros en Maniobras Aéreas*.

Muchos de sus escritos no vieron la luz pública. Sin embargo, gracias a la generosidad de sus herederos, para beneplácito de los estudiosos, se conservan varios de sus trabajos inéditos en el Archivo Histórico Documental de la FAA: “Programa de materias para el ingreso al Colegio de cadetes de la RAF (Cranwell)”, “Reglamento para el ingreso al colegio de Cranwell”, “Normas para la instrucción en vuelo de la RAF”, “Europa en Peligro” (manuscrito), “La Aviación y la seguridad francesa” (manuscrito).

No guardó la misma reserva con el empleo del avión como arma bélica, un tema que lo obsesionaba y al que, desde los primeros años de su carrera, le consagró horas de investigación. Al asumir el Comando de Aviación, corrigió e hizo publicar, en 1940, el *Manual de Tiro Antiaéreo y el Manual de Tiro Aéreo* (procedimientos de tiro aire-aire).

En su archivo personal, Antonio Parodi conservaba numerosos estudios. En la soledad de su escritorio, rebatía o apoyaba las opiniones de los autores con interesantes notas al margen. Sin nombrar la totalidad, se transcriben algunos de los títulos que desmenuzó y que nos dan una pista del rumbo que seguían sus ideas: *La Guerra aérea en España* (1936), *El ataque diurno del bombardeo en formación* (1936), *Conducción de las fuerzas aéreas* (1936), *Acción combinada entre las fueras aéreas y terrestre* (1936), *Las formaciones de los combates aéreos* (1936), *Una visión de Armageddon —Campo de batalla del futuro—* (1937), *Comportamiento de los pilotos italianos en la guerra civil española* (1937), *Política Aérea Europea* (1937).

Un capítulo aparte merecen los trabajos que ordenó realizar durante los cuatro años que permaneció como agregado militar y jefe de la Comisión de Adquisiciones en los Estados Unidos. En efecto, antes de trasladarse y gracias a sus excelentes vinculaciones con los militares norteamericanos, el coronel Parodi había comisionado a una importante cantidad de oficiales para recoger las últimas noticias sobre los preparativos bélicos de la aviación militar más avanzada del mundo.

Se citan algunos de los informes que reunió: *Estudio sobre Fisiología de Aviación*, cirujano de regimiento José R. Delucchi (1941); *Escuela de Fotografía de Lowry Field*, teniente primero Horacio C. Rivara (1941); *Desarrollo y Organización de los Programas de Instrucción de la Escuela Técnica* de Chanute Field, teniente primero Ángel A. García Bollini (1941); *Organización y Procedimientos de la Aviación de Bombardeo Liviano* (varios informes), mayor Carlos F. Mauriño (1942); *Análisis de Aviones de Caza Modernos y Estudios sobre su Operación y Conducción* (varios informes), tenientes primeros Rivara y Ovidio L. Gómez (1942).

Durante su larga estadía en el país del norte, Antonio Parodi mantuvo un prolífico intercambio epistolar con numerosas personalidades militares, políticas y empresariales, de la Argentina y de los Estados Unidos. Estudió e hizo estudiar a fondo todas y cada una de las áreas de interés de la aviación del ejército norteamericano: desde el reclutamiento de pilotos, los criterios para seleccionar aviones, hasta los más complejos aspectos doctrinarios de los comandos operacionales. Sin lugar a dudas, en 1943, tenía en mente aplicar en la futura Fuerza Aérea Argentina los principios organizativos y de conducción de la United States Air Force (USAF) a punto de independizarse. Aquellos principios que se impondrían en nuestro país en 1949, cuando se crearon las brigadas aéreas.

Para concluir este análisis, no se puede evitar reflexionar sobre la limitación auditiva que padecía este gran aviador. De acuerdo con lo que afirmaba uno de sus biógrafos, el comodoro Oscar G. Vélez, “Sordo” Parodi era el apodo con que afectuosamente se referían a él sus subalternos.

Frente a esa barrera que se interponía en sus contactos personales, el comandante de aviación, el volador de las altas cumbres y de los grandes espacios, el acróbata, el cazador y el explorador de rutas aéreas, quien por herencia poseía una gran espiritualidad, desarrolló una incansable afición por la lectura, la escritura y el estudio. Una predisposición especial para ensimismarse y comunicarse con sus semejantes desde su rico mundo interior; una inclinación que lo ayudó a adoptar decisiones de gran trascendencia. No será que, repasando una y otra vez los libros, los artículos periodísticos, las fotografías, —aislado cada vez más por su sordera— el Murciélago encontró las alas que la vida le fue quitando.

COMISIONES AL EXTERIOR Y AERONÁUTICA INDEPENDIENTE

En febrero de 1941 fracasó un incompetente golpe nacionalista que, liderado por los generales Juan B. Molina y Benjamín A. Menéndez, pretendía derrocar al presidente Ramón S. Castillo por no asumir una posición neutralista definida frente a la guerra iniciada en Europa. Posición que, obviamente, privilegiaba las relaciones con Alemania.

En ese mismo mes, como una secuela del movimiento, el coronel Antonio Parodi fue nombrado presidente de la Comisión Especial de Adquisiciones Aeronáuticas radicada en Nueva York. En el Comando de Aviación lo reemplazó Ángel M. Zuloaga que, a comienzos de ese año, se había convertido en el primer aviador que alcanzaba la jerarquía de general de brigada. En abril de 1941, el coronel Parodi ocupó, también, la Agregaduría Militar a la Embajada Argentina en Washington, ciudad adonde se mudó en los primeros días de septiembre.⁷⁸ En aquel país, ascendería a general de brigada el 31 de diciembre de 1942.

Parodi consolidó las relaciones con personalidades militares, políticas y empresariales norteamericanas. En una carta, que despachó el 10 de junio de 1942 a uno de sus antiguos subordinados, reflejaba sin ambigüedades su admiración por el patriotismo de ese pueblo para enfrentar la guerra. Al mismo tiempo, formulaba interesantes reflexiones sobre la Argentina:

“La fuerza ponderable de una nación depende única y exclusivamente de la unidad nacional, de la alianza de todos para uno y uno para todos, del patriotismo abnegado dispuesto al sacrificio, buscando sólo la gloria de la nación. Los países con tierras ricas como la nuestra, necesitan en verdad el arado, y el brazo robusto del hombre bronceado por el sol en sus faenas diarias para ofrecernos su exuberante fertilidad, y regalarnos una vida cómoda y feliz, pero más necesita del cuidado de su futuro porque de ello dependerá su destino en el concierto de las naciones.

“Hoy más que nunca hay que desarrollar intensa y profundamente el amor a la tierra y, más que nunca, debemos alinearnos en busca de una sola orientación; más que nunca el país debe tener la acción de cada uno y de todos para resolver todos los problemas asegurando la vida independiente en todos los órdenes; más que nunca hay que abrir la entraña de la tierra y sacarle su secreto; hoy más que nunca la nación debe dar a los hombres de ciencia lo que no tiene para su propia seguridad”.

⁷⁸ Decreto 94.031 del 24 de junio de 1941 - 1ª Parte BM N°11.751.

Este firme apoyo a los aliados invita a recapacitar. Si bien la comisión implicaba un cargo de gran relevancia diplomática y militar, no es de descartar que su alejamiento haya obedecido a una maniobra de los sectores simpatizantes con el Eje. Sectores que consideraban que ése era el único camino para desprenderse de un conductor carismático y de gran ascendiente. Conductor que, desde el golpe de 1930, había demostrado su rechazo a involucrarse en golpes de estado y, en líneas generales, su adhesión a la política exterior de los Estados Unidos.

De la nota que le envió su amigo, el teniente coronel Eloy G. Aguilera, el 3 de junio de 1943, se puede deducir el significado que representó la partida del comandante de Aviación del Ejército para una gran parte de la oficialidad:⁷⁹

“... no se olvide mi coronel de quienes no dejan de recordarlo y, menos aún, de destacar su época que, sin duda alguna, fue la época de oro, porque se trabajó en algo positivo: la instrucción en todos los aspectos. He recibido de Guillespie⁸⁰ una carta muy cariñosa donde me cuenta lo mucho que lo aprecian a Ud. en ese joven país. A causa de nuestra mala política escaseamos de muchas cosas, pero sobre todo escaseamos de iniciativa y de acción, pues podríamos hacer muchas cosas, sobre todo en infraestructura, pero no se hace nada y se vuela poco. Con gran satisfacción he oído y oigo con frecuencia, a jefes que antes no le fueron muy adictos, recordar con amargura su obra, su acción y se preguntan por qué no está Ud. acá, en estos momentos tan críticos en que tanto se lo necesita. Porque le aseguro que estamos pasando momentos de crisis de todo orden, en lo moral, en lo profesional y hasta en lo familiar...”

En 1943, el general Parodi, sin aviso previo, recibió la orden de rendir el examen psicofísico en Buenos Aires. Tras un viaje agotador, se presentó la misma mañana de su llegada, y lo aprobó. El motivo de una convocatoria tan perentoria como intempestiva no ha sido revelado, pero deja entrever alguna

⁷⁹ Archivo Histórico Documental de la Dirección de Estudios Históricos de la FAA.

⁸⁰ Coronel J. M. Guillespie, comandante general del Centro de Material de la Fuerza Aérea del Ejército de los EE.UU.

intencionalidad si se tienen en cuenta que era el aviador militar de mayor antigüedad en actividad.

Al crearse el Comando en Jefe de Aeronáutica, el 2 de octubre de 1944,⁸¹ fue incluido en los cuadros de personal. Con la sanción del Decreto Ley Orgánica de la Aeronáutica, se le confirió el grado de brigadier, con cuatro años de antigüedad. En lugar de hacerlo regresar y darle un cargo en el país, tres meses después de terminada la Segunda Guerra, sin pasar por la Argentina, fue nombrado agregado aeronáutico en Francia el 11 de julio de 1945.

El 29 de enero de 1946 fue calificado no apto para ascender al grado inmediato superior. Como lo había hecho antes, cada vez que sintió vulnerado sus derechos, el brigadier Parodi presentó un reclamo. En uno de los párrafos expresaba: *“Ejercí mis funciones con la fuerza moral que me daba la práctica de estos principios, pudiendo expresar, no sólo con fundamentos sino también con orgullo, que no hay una etapa en el desarrollo de la aviación de mi Patria a la que no haya contribuido con mi esfuerzo personal, iniciativa y orientación, propulsando constantemente su progreso científico”*.

Pero las cartas ya estaban echadas. En un trámite por demás expeditivo, el 15 de febrero de 1946, a los cincuenta y cinco de edad, pasó a retiro luego de treinta y siete años al servicio de la Patria.

Nueve años más tarde, el gobierno de la Revolución Libertadora otorgó el grado de brigadier general a los brigadieres Ángel M. Zuloaga y Antonio Parodi. El decreto de promoción expresaba entre otras consideraciones: *“... que los mencionados brigadieres han servido de ejemplo a los integrantes de las Fuerzas Armadas, por sus virtudes morales y profesionales, evidenciadas en el desempeño de las más altas funciones y a través de los momentos más difíciles del desarrollo de la Fuerza Aérea...”*

El brigadier general Parodi transcurrió los años de madurez y ancianidad convertido en un testimonio viviente de consagración a la aviación argentina en sus primeros tiempos. Pero no un

⁸¹ Decreto 26.301/44.

testimonio que se limitó a exhibirse como un modelo para las generaciones más jóvenes. Por el contrario, reincorporado a la actividad, entre 1956 y 1961, continuó sirviendo a su Fuerza Aérea con el entusiasmo de antaño. Merced a su reconocida capacidad, ocupó cargos de gran responsabilidad que no se consignan en este estudio por ser de otra índole.

Reconocido por el público argentino por sus hazañas, contenido por el afecto de los suyos y de los camaradas del aire, el brigadier general Antonio Parodi falleció en Buenos Aires el 12 de marzo de 1978.

DISTINCIONES RECIBIDAS

- “Oficial de la Legión de Honor”, otorgada por el gobierno de Francia, 1938.
- “Cruz al Mérito de Primera Clase de la Orden del Águila Alemana”, 1939.
- “Comendador de la Corona de Italia”, 1939.
- “Comendador de la Orden de Boyacá”, Colombia.
- “Cruz de Aviación de Primera Clase del Perú”, 1947.
- “Miembro de Honor”, Instituto Histórico del Desierto, 1970.
- “Precursor de la Aeronáutica Argentina” - Ley 18.559 del 21 de enero de 1970, Artículo 1.º, Inciso 2 a).
- “Benemérito de la Aeronáutica Argentina”, por el *Récord sudamericano de altura con 6480 metros, en 1919*, y por la *Doble travesía en avión de los Andes por las zonas de las altas cumbres, Mendoza-Santiago-Mendoza, el 9 de marzo de 1920* - Ley 18.559, Artículo 2º.

EPÍLOGO

El gran dilema del escritor biográfico es querer desentrañar lo impenetrable que tiene el alma. Su aspiración lo sumerge en una búsqueda casi detectivesca que requiere de intuición y, sobre todo, capacidad para leer entre líneas las declaraciones y los documentos publicados sobre el ser humano en estudio. Sólo así, se puede encontrar los indicios que permiten retratar, aunque más no sea en forma somera, y con gran riesgo de equivocarse, su perfil psicológico.

Por esa causa, en este ensayo se asumió la intangibilidad del misterio que se pretendía descifrar y se reflejó, del modo más aséptico posible, la vida y las realizaciones del gran aviador militar. A lo largo de los diez capítulos se intentó presentar objetivamente los hechos, como en una bandeja bien iluminada, con la esperanza de que el lector pudiera extraer sus propias conclusiones y formarse una idea real del biografado. A pesar de la imparcialidad manifestada, después de mucho reflexionar sobre la vida de El Murciélagos, el autor no pudo escapar a la tentación de establecer un parangón entre el mamífero alado y el gran aviador.

Igual que el volador de las noches silenciosas, Antonio Parodi sintió una atracción visceral por el vuelo nocturno, a ciegas, y por desplazarse a través del aire en su avión, sin temor, con la naturalidad de las aves. La perfección de sus acrobacias, sus hazañas aéreas provocaron admiración, aunque, seguramente, despertaron envidia en algún corazón mezquino.

Semejante a los huecos donde viven los murciélagos, la pérdida auditiva y la natural humildad dan la impresión de haber cercado con la barrera de la soledad al espíritu de este gran hombre. Sin embargo, no se cansó de burlar el encierro con la fuerza de sus alas. Y voló alto, muy alto, y en cada vuelo, sirvió a sus conciudadanos y a su Patria, entablado una lucha implacable contra la ignorancia...

Las comparaciones metafóricas podrían continuar, pero se pueden resumir afirmando que el brigadier general Parodi fue un ejemplo de coraje y de contracción al trabajo, de perseverancia y

de estudio. Un honorable oficial de las Fuerzas Armadas argentinas que, habiendo saboreado de joven los halagos de la fama, conservó siempre su cordura y su principal incentivo fue el cumplimiento del deber.

Aunque suene exagerado o absurdo, el único defecto que, tal vez, se le puede imputar es haber sido un buen piloto que no perdió la vida en un accidente de aviación. De haber ocurrido así, con toda seguridad, llevarían su nombre más de un aeródromo, base, instituto o edificio de la Fuerza Aérea; calle o plaza de alguna ciudad.

CRÉDITOS DE FOTOGRAFÍAS

Archivo personal del Brigadier General Antonio Parodi

Archivo Histórico Documental de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

AGRADECIMIENTOS

Donación de documentos y aporte de información

María Teresa Parodi de Pérez Aquino

María Celia Parodi

María Beatriz Parodi de Bonfante

Myriam Josefina Parodi

Cooperación

María Mercedes Garayzábal de Hernández

Eduardo Amores Oliver

Corrección literaria

Sandra Mariel García Dione

María Concepción Müller

