

6 de febrero de 1910: primer vuelo en aeroplano en Argentina

Pablo Ortemberg
CONICET-IIP/UNSAM

El 6 de febrero de 1910, el piloto francés Henri Brégi realizó en el Hipódromo de Longchamps (provincia de Buenos Aires) el primer vuelo a motor en Argentina que fue fiscalizado por el Aero Club Argentino. Brégi pilotó un biplano Voisin equipado con un motor Gnôme de alrededor de 50 CV y efectuó dos recorridos sucesivos que totalizaron cerca de 7 km; en uno de ellos alcanzó una altura cercana a 60 m y una velocidad promedio de 40–45 km/h. Estas maniobras fueron constatadas por comisarios del Aero Club Argentino y por testigos de la época, motivo por el cual se lo considera el primer vuelo oficialmente controlado y sostenido en el país¹. La jornada contó también con carreras de motocicletas y automóviles. Se estima que ese día asistieron aproximadamente 3000 personas.

Siete días antes, el piloto italiano Ricardo Ponzelli había intentado volar en el hipódromo de Hurlingham y en Campo de Mayo. En esta última locación, su máquina (otro Voisin) logró elevarse 10 m y recorrer cerca de 200 m, pero perdió estabilidad por el viento y sufrió daños. Registrado por el Aero Club como “sin mayor éxito”, esta experiencia no consiguió reconocimiento oficial².

Brégi había sido invitado por el Aero Club Argentino presidido por Jorge Newbery; y Ponzelli, por el Barón Antonio de Marchi, presidente de la Sociedad Sportiva y de la Comisión de los “Juegos Olímpicos” del Centenario. Ambos acababan de llegar de Europa con sus aeroplanos desmontados para realizar exhibiciones -y formar a los primeros pilotos argentinos- como parte de las conmemoraciones del Centenario de la Revolución de Mayo de 1910. La conmemoración nacional coincidía con el despegue de la fascinación mundial por los nuevos deportes relacionados con el progreso técnico. Así, en la primera mitad de ese importante año, gracias a la llegada sucesiva de más pilotos extranjeros, se pudieron realizar dos certámenes: la Quincena de Aviación en el

¹ La efeméride también se suele presentar como primer vuelo mecánico en Sudamérica, aunque algunas versiones sostienen que lo antecedió el piloto Dimitri Sensaud de Lavaud en São Paulo (Brasil), quien el 7 de enero de ese año, con un aeroplano de su invención, recorrió 103 m, a una altura de 3 o 4 m, durante 6 segundos. Según De Mattos, fue incluso el primer vuelo de América Latina, pues ocurrió un día antes del vuelo de Alberto Braniff Ricard en México. Ver Marco Aurélio de Mattos, *Dimitri Sensaud de Lavaud: o primeiro voo no Brasil e na América Latina*, Rio de Janeiro, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2013, p. 11.

² Nuevamente, esta experiencia previa a la de Brégi remite a una discusión similar a la observada en el caso brasileño. Sin entrar en dichas controversias, el de Ponzelli se consideró más un “salto” antes que un vuelo controlado.

aeródromo de Villa Lugano, del 23 de marzo al 6 de abril, y el Concurso Internacional de Aviación del Centenario, del 29 de mayo al 5 de junio.

En efecto, el interés argentino por los primeros vuelos mecánicos de 1910 solo puede entenderse dentro del clima global generado desde 1908 por los récords, competencias y demostraciones, entre las cuales ocuparon un lugar decisivo las realizadas en Le Mans por Wilbur Wright, junto con las exhibiciones de Henri Farman y León Delagrange en otros escenarios. A partir de entonces, la prensa comercial convirtió al aeroplano en una noticia cotidiana y espectacular, alimentada por la sucesión casi diaria de récords de velocidad, distancia o altura, las proezas deportivas y también los inevitables accidentes. Este proceso se aceleró en 1909, especialmente tras el cruce del Canal de la Mancha por Louis Blériot y el éxito multitudinario de trece *meetings* (encuentros, competencias) europeos en los que se destacó la *Grande Semaine d'Aviation de la Champagne*. Las competencias aéreas -¡treinta y tres al año siguiente!, en ciudades tan distantes como San Petersburgo, El Cairo y Budapest- consolidaron al aeroplano como un símbolo mundial de modernidad, asociado tanto a la audacia tecnológica como a la experiencia visual y sensorial de la velocidad.

En Buenos Aires, una sociedad lectora habituada a las crónicas de carreras ciclistas, automovilísticas y ascensiones en globo encontró en el aeroplano una continuidad de la nueva cultura del récord mecánico. Por ejemplo, la revista ilustrada porteña *Caras y Caretas* publicaba en marzo de 1909 una nota titulada “La invasión de los deportes” (*Caras y Caretas*, n. 546, 20/3/1909). Esta “invasión”, según su autor/a anónimo/a, había comenzado diez años antes con el fútbol, el tenis, el polo, el hipismo, las carreras a pie, pero también con las ascensiones en globo aerostático (Jorge Newbery y Aarón Anchorena habían fundado el Aero Club Argentino en 1908) y especialmente con el automovilismo. La nota afirmaba: “esta invasión del deporte no se ha notado solo en nuestra patria: es universal (...) lo mismo en Francia que en México, que en el Japón”. Asimismo, evidenciaba la centralidad de la idea de progreso asociado al deporte y sus records: “en la carrera de a pie, el progreso ha sido menos notable, lo que demuestra que la raza humana no adelanta en la misma proporción que las máquinas por ella creadas”. Y su balance era categórico: “Pero dónde más se ha notado el avance, ha sido en la navegación aérea”.

Ciertamente, el vuelo mecanizado -o, como se decía entonces, los “más pesados que el aire”- había cautivado al público local: primero a través de las noticias que llegaban desde distintos puntos del mundo y luego mediante la posibilidad concreta de asistir al espectáculo, pagando una entrada accesible en los nuevos aeródromos, algunos de ellos improvisados en antiguos hipódromos y otros construidos especialmente para esta actividad emergente. Se solía coordinar horarios y precios especiales de trenes para que el público llegara a los sitios. De hecho, pocos días después del vuelo inaugural en

Longchamps, Brégi viajó a Mar del Plata para realizar durante una semana una serie de exhibiciones en el hipódromo con el objetivo de atraer turistas. Además, evaluó la posibilidad de efectuar demostraciones en Montevideo.

Si el ferrocarril había sido el símbolo del progreso en el siglo XIX, al despuntar el XX las miradas se dirigieron hacia el aeroplano, y no solo como un nuevo sport. En efecto, esta nueva tecnología aparecía en el centro de expectativas que resaltaban sus múltiples dimensiones: el aeroplano era al mismo tiempo una muestra del progreso científico, un gran espectáculo popular moderno desplegado en exhibiciones y competencias deportivas, un arma de guerra –en 1912, el presidente Roque Sáenz Peña creó la Escuela Militar de Aviación y durante la Gran Guerra la actividad comenzó a enseñar su potencial–; y también aparecía como nuevo medio de transporte y comunicación. Desde sus inicios, el mercado y la cultura popular le dedicaron infinidad de evocaciones como, por ejemplo, el clásico vals “El aeroplano”, compuesto en 1913 por Pedro Datta y grabado en 1915 por Francisco Canaro, y que contó con numerosas versiones en las décadas siguientes.

La historia cultural en general y las ramas especializadas en historia de la ciencia y de la tecnología, de los transportes y de la guerra, junto con el campo específico “historia de la aviación”, han aportado bibliotecas enteras de estudios sobre aquellas dimensiones reunidas en un mismo objeto, cada una a partir de distintas problemáticas: desde los cambios en los imaginarios populares en torno al vuelo y la construcción heroica del piloto; la relación entre industria periodística moderna y la aviación pionera; los nuevos géneros literarios asociados a la crónica aeronáutica; los avances técnicos del aeroplano durante la Gran Guerra; historias institucionales sobre la consolidación de la aeronáutica civil, comercial y militar en cada país; la cuestión del nacionalismo y el internacionalismo en torno a la navegación aérea, entre muchas otras.

RECURSOS/BIBLIOGRAFÍA:

Existen numerosas obras integrales, revistas y opúsculos sobre la historia de la aviación argentina y sus precursores editadas en diferentes décadas. Pueden consultarse en la Biblioteca Nacional de Aeronáutica: [sitio web](#), en la Biblioteca Nacional “Mariano Moreno” o –aunque más modesto– en el Instituto Nacional Newberiano: [sitio web](#).

Breve listado de bibliografía específica sobre aviación pionera antes de la Gran Guerra:

de Mattos, Marco Aurélio, *Dimitri Sensaud de Lavaud: o primeiro voo no Brasil e na América Latina*, Rio de Janeiro, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica, 2013. [En línea](#)

Martín, Eloy, *Los vuelos del Centenario. Crónica de la aviación argentina en 1910*, s/r, CreateSpace Ind. Publ., 2009. // extracto semblanza sobre Brégi [en línea](#) // extracto semblanza sobre Ponzelli [en línea](#)

Martín, Eloy, *La aviación en el hipódromo de Longchamps*, s/r, 2014. 37 p.

Ortemberg, Pablo, “La aviación en Buenos Aires y el fenómeno noticioso global (1908-1910)”. *Prismas. Revista de Historia intelectual*. UNQ, Bernal, 25, 2021, pp. 209-218. [En línea](#)

Robène, Luc y Dominique Bodin, “Le feuilleton aéronautique à la Belle Époque”, *Le Temps des médias*, Nº 9, 2007/8. [En línea](#)

Robène, Luc, Dominique Bodin y Stéphane Héas, “Pau et l'invention de l'aviation 'sportive' (1908-1910). Des enjeux technologiques aux plaisirs mondains: naissance d'un loisir et nouveaux pouvoirs du corps”, *Staps*, Nº 87, 2010/11. [En línea](#)

Simard-Houde, Mélodie, “Introduction. Pour une poétique médiatique de la ‘conquête de l'air’”, *Nacelles*, dossier “La presse et la conquête de l'air”. [En línea](#)

Wohl, Robert, *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven y Londres, Yale University Press, 1994.

Otros:

-El citado vals “El aeroplano”, interpretado por la orquesta de Adolfo Carabelli: [enlace youtube](#).

-Un listado copioso de tangos y vals con temática de la aviación en el sitio web “Todo Tango”: [Enlace](#).

-Filmación que muestra a Wilbur Wright pilotando su aeroplano en Le Mans, septiembre de 1908 (extracto de 00.39 segundos). [Enlace Youtube](#) ; (extracto de 2:17 mins) : [Enlace Youtube](#) / estos extractos merecerían verificarse. En uno de ellos se menciona erróneamente a Orville W., cuando el que pilotó en Le Mans fue Wilbur (es

este, además, quien aparece en la filmación). El primero se había quedado en Estados Unidos enseñando sus aeroplanos al Ejército de EEUU.

-Filmación del cruce del Canal de La Mancha en aeroplano por Louis Blériot, 25 de julio de 1909 (extracto de 5 minutos). Pathé frères:

[Enlace Youtube](#)