

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY

ALBERTO ROQUE MASCIAS

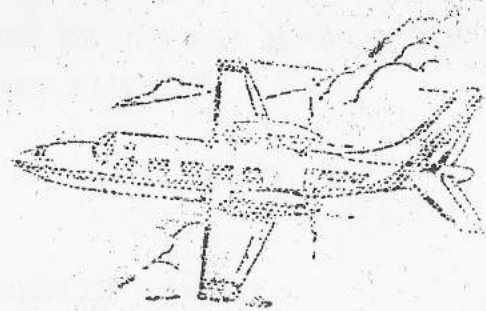
1877 - 1951

el olvidado

BUENOS AIRES — 1977

4

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE HENRIQUEZ



INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA
JORGE NEWBERY

Fundado el 27 de mayo de 1975

MIEMBROS DE NUMERO

Brigadier General (R) Antonio Parodi
Ingeniero Ambrosio L. V. Taravella
Vicecomodoro (R) Manuel C. Aciar Viera
Señor Raúl A. Apold
Ingeniero Antonio Bianchi
Brigadier (R) Edmundo H. Civati Bernasconi
Consejero de Embajada Carlos T. de Pereira Lahite
Contra-almirante Laurio Destéfani
Comodoro Santos A. Domínguez Koch
Brigadier Mayor (R) Jorge S. Fernández
Señor René F. Fernández
Doctor Oscar Fernández Brital
Doctor Enrique A. Ferreira
Doctor Julio C. Gancedo
Señor Arquímedes García Díaz
Comodoro (R) Octavio J. García Mira
Señor Luis González Moreno
Brigadier Mayor (R) César A. Guasco
Comodoro (R) Juan J. Güiraldes
Señor Raúl Larra
Señor Julio V. Lironi
Brigadier Mayor (R) Abel F. Martínez
Coronel (R) Fued G. Nellar
Ingeniero Teófilo M. Tabanera

MIEMBROS DE NUMERO FALLECIDOS

Brigadier General (R) Angel María Zuloaga
Brigadier (R) Eduardo J. Palma
Comodoro (R) Jorge E. Nisivoccia

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA

JORGE NEWBERY

Comisión Directiva

Período 1975-1979

Presidente	Brigadier Mayor (R) César A. Guasco
Vicepresidente 1º	Doctor Julio César Gancedo
Vicepresidente 2º	Comodoro (R) Juan José Güiraldes
Secretario	Comodoro Santos A. Domínguez Koch
Pro-Secretario	Señor Raúl Larra
Tesorero	Señor Luis González Moreno
Pro-tesorero	Señor Julio Víctor Lironi
Director de Difusión	Señor Arquímedes García Díaz
Director de Biblioteca y Publicaciones	Doctor Oscar Fernández Brital

Comisión Revisora de Cuentas

Período 1975-1977

Consejero Carlos T. de Pereira Lahite

Ingeniero Antonio Bianchi

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY

ALBERTO ROQUE MASCIA

1877 - 1951

el olvidado

BUENOS AIRES — 1977



1. *Imagen*

Sin que ello importe, aun por instintivo, el posible olvido del hombre por el hombre, el grande es grande donde esté; arcanas leyes universales reencuéntranle en el inmutable transcurrir de las centurias, porque los elegidos como avanzada y guía de todo mandato original son fatal y perpetuamente reconocibles, indelebles.

Tal es metafórica, idealmente configurado, el esencial relieve de este olvidado, cuya ubérrima vida, floración y resalto de quehaceres levantados y que, fluyentes de magnífica carnadura corporal, fuera regida, no obstante, por la vívida singularidad de un renovador y penetrante espíritu.

Un día, esa imponderable singularidad espiritual, enfrentóle con la Gran Utopía, seductora y penígena fantasía que, desde antiguo, había conturbado el sueño del idealista y el agitado empeño de su impaciente genio creador. Esa quimera, plasmada luego tras ingentes intentos y penurias, llamóse AERONÁUTICA, a la que Mascías, a su vez, amó y alentó profunda, fervorosamente, y por la cual, sin hesitaciones ni efugios, descendió desde la cúspide de su célibe pertinacia para desposarse únicamente con ella, por el resto de su vida. Y la asistió y amparó, vivá, cálida, religiosamente, a la manera de los guerreros de la Epopeya, con voluntad augusta, erguido y en permanente vigilia.

De robusta anatomía y continente atlético de inocultable versión deportista, el ingeniero Mascías escondía bajo el velo de sus enérgicas facciones la hidalga fineza del hombre de mundo. La orgullosa amplitud de su frente y la firmeza vivaz de su mirada revelaban los inequívocos rasgos del talento. Eximio y cautivante conversador, fue siempre atracción en los círculos culturales, científicos y sociales; pero en el trance de denotar el agravio de la injusticia o la obstinación en el ab-

surdo, su palabra era rápida, cortante, como si hubiese querido liberarse del aprieto de tener que recurrir a ella.

Su amistad con Jorge Newbery fue entrañable. Su colaboración y coincidencia con el Gran Cruzado de la Aviación Argentina fue constante, docta, leal y *magnífica*, pues, como aquél, imbuido devotamente de auténtico sentimiento de patria, sabía de los valores inmanentes de la fe, cuya inspiración en la pro obra de las grandes cosas humanas es necesaria e impar consigna.

La muerte de Newbery en Los Tamarindos aquel aciago 1º de marzo de 1914, atribuló su alma de dolor y angustia; había perdido al "hermano espiritual de todas las horas!" Sensible e inconsolable, Mascías lloró al amigo, al arquetipo, al mártir; resuelto después, y más allá del desasosiego y el estupor, se dio a la inmensa tarea de proseguir los ideales de Newbery, apremiante, con la extraña urgencia del que quizá intuyera la brevedad imprevisible de su existencia. Había sembrado en el incipiente solar de la aviación nacional.

El Aero Club Argentino, institución de la cual también Mascías había sido fundador, fue templo desde donde volcó y consustanció sus esclarecidas virtudes de sucesor y realizador del legado newberiano.

Sus encumbrados quehaceres por el progreso pacífico, generoso y humano de la aeronáutica dentro y fuera de nuestros dominios patrios, significáronle respeto y honras que enorgullecieron la civilidad; laurear y distinguir a Mascías por la preeminente calidad de sus actos, enaltece tácitamente el predio de la argentinidad.

Alguien ha dicho: "Hay ciertas individualidades que conquistan en la vida lo que la muerte devuelve como homenaje y como reconocimiento."

Sólido argüir, que concede a este conspicuo olvidado el derecho inalienable de fijarle en el recuerdo; en la justa dimensión de la historia, y en el marco ilustre de la prohombria.

Obliga el deber de significar que no pocos esfuerzos han sido necesarios para resumir, en el cuadro de un bosquejo biográfico, la intensa vida aeronáutica de este relevante precursor; sólo el área del libro podría comprenderla y difundirla en su real medida.

Alberto Roque Mascías había nacido en Buenos Aires, un 16 de agosto de 1877. Su padre, don José María Mascías, natural de Reus, Tarragona (España), llegó muy joven a nuestro país. Hombre excepcionalmente activo y emprendedor, radicóse en la provincia de Santa Fe (Departamento Garay), en donde llegó a poseer vastas extensiones agrícola-ganaderas. El nombre de "Colonia Mascías", en aquella provincia litoraleña, continúa subsistiendo en nuestros días como ejemplo vivo de progreso, proveniente de aquel extranjero que, a igual que

tantos otros, fue innegable artífice a impulsos del trabajo noble y fecundo, de buena parte de la construcción de nuestro país.

Casó entonces con una argentina, doña Margarita Mac Dougal, de cuyo matrimonio nacieron cinco hijos. Fallecida ésta, tras un espacio de tiempo José María Mascías contrajo nuevas nupcias con doña Mercedes Ferreyra, también argentina. Frutos de su segundo desposorio fueron Alberto Roque y Mercedes Mascías.

El patrimonio económico de José María Mascías, por propio esfuerzo, tomó considerable auge. Así, fundó diversas entidades comerciales con sede en Buenos Aires, como también en Asunción, la "Industrial Paraguaya", sociedad comercial explotadora de grandes yerbatales. Su intensa y prestigiosa labor desarrollada en tierra guaraní le condujo a merecer, por parte del gobierno de aquel país, el nombramiento de Cónsul General del Paraguay en la capital francesa, donde, corriendo el año 1890, José María Mascías radicó su familia.

Alberto Roque Mascías, que había alcanzado a cursar en Buenos Aires la escuela primaria, pasó a completar sus estudios en los claustros secundarios y universitarios en París.

Y en los primeros meses del año 1900, Mascías, premiado con medalla de oro, egresó de la universidad con el título de ingeniero de Puentes y Calzadas; en el mismo año, exactamente el 20 de noviembre, fallecía su padre en Asunción del Paraguay.

A poco de comenzar 1904, Mascías regresó a la patria. Con su título y sus 26 años, tenía plenitud espiritual e idónea autoridad intelectual para escalar altos niveles; contaba también con el vigor reflejado en su físico, moldeado por el deporte. Con referencia a ello, oportuno es recordar las palabras que en cierta ocasión dijera el precursor de la aviación argentina, entonces brigadier Angel María Zuloaga:

"...además de su preparación superior de ingeniero, Mascías posee sanos y firmes conceptos de la vida de relación individual y social que emanan de su preparación humanista, de su condición de deportista de primer orden y de su prestancia caballeresca".

Su amistad en Francia con el gran Santos Dumont, así como sus experiencias personales en la ciencia de la aeroestación, habíanle infundido reiteradas ansiedades, y su rica imaginación concebía revolucionarios proyectos en cuanto a la aeronáutica. Mas, a su llegada, aún surcaban el cielo de Buenos Aires globos inflados con aire caliente, tripulados por audaces volatineros extranjeros, en cortos vuelos y asombrosa exhibición acrobática en la altura. Y ese mismo año 1904 (marzo 13) Mascías tuvo oportunidad de ser testigo de la primera tragedia

aérea del Río de la Plata y de la desventura de la italiana Enriqueta Cimolini de Cilimbani. Esta, en una ascensión con el "Invencible de Forlì", cayó en el río y pereció ahogada.

Casi en seguida, Mascías hubo de partir con urgencia hacia Francia; le reclama la súbita enfermedad de su madre, que el 15 de abril falleció en París.

Circunstancias profesionales y aficiones deportivas le habían vinculado ya con su colega Jorge Newbery, a la sazón director general de Alumbrado de la Municipalidad de la capital federal. Solidaria afinidad los aproximó. Y entre una y otra "tenida" deportiva en la quinta de Delcasse, donde se practicaban *matches* de box, lances de esgrima, carreras pedestres, y además se dirimían ofensas en caballerescos duelos, aquella amistad se selló definitivamente. El Jockey Club, la Sportiva Argentina, el club Gimnasia y Esgrima y el Buenos Aires Rowing Club, fueron también escenarios en los cuales dispendiaban aquéllos, disciplinadamente, maestría, vigor y señorío. Tan recíproca fue la intimidad de ambos que, para mejor y circunstancial ingreso en la casa de Newbery, de la calle Las Heras, Mascías tenía propia llave.

Y llegó aquel navideño 25 de diciembre de 1907, día de unciones, preces y aleluyas en el marco universal de la fe cristiana, y día también en el cual Aarón de Anchorena, a bordo de su globo *Pampero* y acompañado por Jorge Newbery, unió, a través del Río de la Plata, las márgenes argentino-uruguayas. Ello constituyó para el futuro ilustre hito que habría de registrar con júbilo y laurel el nacimiento de la aeronáutica argentina. Como corolario, el 13 de enero de 1908 nació a su vez el Aero Club Argentino, singular paradigma en la perspectiva de las realizaciones cívico-nacionales. En el documento constitutivo de la novel entidad, Mascías imprimió su rúbrica, y sus registros sociales acreditaron su calidad de socio activo.

II. El Aerostero

Probado está que la aerostación no era desconocida para Mascías; varias ascensiones en París le habían familiarizado con ella. Entusiasta pues, retomó su ejercicio en Buenos Aires. Newbery, Anasagasti y Mazzoleni, alternativamente, fueron sus maestros, y su primer vuelo como piloto de globo, por el cual el Aero Club Argentino le confirió el *brevet* N° 9, constituyó memorable y verídico testimonio de suficiencia. Fue un 24 de noviembre de 1909. Mascías, desde Belgrano, se elevó en el *Patriota*, acompañado de su amigo, el neófito don Néstor

Cano; cruzó el Río de la Plata y descendió, 2 horas y 15 minutos después, en Drable, población del departamento uruguayo de Soriano. Mascías había repetido así, con notable ventaja, en distancia, el vuelo que con el *Pampero* habían consumado Anchorena y Newbery el 25 de diciembre de 1907, con la sola diferencia de que el vuelo de Mascías fue motivo de ansiedad en el ánimo de Newbery. Este requirió noticias al Ministerio de Marina acerca del paso del *Patriota* por encima del río, recibiendo por respuesta de que el Aviso de la Marina Argentina, *Albatros*, avistó el globo desde la isla Martín García, pero que en su seguimiento lo había perdido de vista. El informe produjo gran desazón en Newbery, pues el recuerdo de la desaparición del *Pampero* el 17 de octubre de 1908, con su hermano Eduardo y el sargento Romero, estremecía aún su espíritu, y, como en aquella ocasión, versiones contradictorias y hasta espeluznantes habían tomado cuerpo ya. Fue por ello, entonces, que el Ministerio de Marina despachó urgente el buque *Adriático* en hipotética misión de auxilio.

Pero la falta de noticias de Mascías obedecía a motivos muy distintos. Al descender en Drable, quiso comunicar la novedad a Buenos Aires por intermedio de la oficina telegráfica local, mas el jefe de esa repartición se negó a transmitir el despacho porque Mascías, para oblar su importe, sólo disponía de dinero argentino!... Por igual causa, personal del ferrocarril también le negó pasajes para Montevideo, y aunque esta resistencia quedó sin efecto por mediación de algunos vecinos del lugar, en cambio, la del jefe del telégrafo, burócrata pertinaz, fue irreductible...

Este si cabe pintoresco episodio nos trae a la memoria aquella aguda advertencia del Quijote a su escudero: *Cosas veredes, Sancho, que non crederes...*

Y es posible que Mascías, en la ocasión, también la haya recordado.

En el arte de la aerostación, Mascías no sólo fue piloto sobresaliente, sino acreditado instructor. Sus vuelos con los "más livianos que el aire", dentro y fuera de nuestras fronteras, los que acumularon más de 70 horas y de las cuales 18 hs. 30 fueron nocturnas, constituyeron destacada etapa de su carrera de virtuoso y de maestro.

Ya para ese entonces, la empeñosa actividad de Mascías en el orden y evolución de los acontecimientos aeronáuticos de la hora no había pasado desapercibida para la penetrante visión del Padre de las Alas Argentinas. Y en la asamblea de socios del 3 de diciembre de 1910, Mascías fue electo para integrar la comisión directiva del Aero Club. Cabe recordar aquí el alentador juicio del presidente Newbery, quien en dicho acto pidió "un voto de confianza para el ingeniero



El ingeniero Mascías, instructor de vuelo en El Palomar, a bordo del Farman-Gnome 50 H.P., aeroplano con el que se inauguró la Escuela de Aviación Militar en el año 1912.

Mascías, que con tanto entusiasmo se ha dedicado al progreso del Club".

El 5 de diciembre de 1911 Mascías se adjudicó el premio anual del Aero Club Argentino, el cual se discernía al vuelo en globo de mayor distancia. A tal efecto, y a bordo del *Cóndor*, cubrió en 19 horas el trayecto comprendido entre el Parque Aerostático (Belgrano) y la estación La Colina (General Lamadrid, provincia de Buenos Aires), gran parte efectuado durante la noche y con un recorrido total de 428 kms.

El 5 de setiembre de 1912, brillante año natal de la Escuela Militar de Aviación, se produce la inauguración del Parque Aerostático del Aero Club Argentino, Parque que la entidad, generosamente, puso al servicio y disposición de la mencionada Escuela Militar. Asistieron: el presidente del Aero Club, ingeniero Jorge Newbery; el Ministro de Guerra, general Gregorio Vélez; el coronel Martín Rodríguez; el teniente coronel Enrique Mosconi; el ingeniero Alberto R. Mascías y el capitán Adolfo Cueto. Finalizado el acto inaugural, se registró la única ascensión del *Eduardo Newbery*, comandado por Mascías y conduciendo a su bordo a los oficiales, teniente de fragata Melchor Z. Escola y subteniente del ejército Félix Origone. este último, primer inmolado de la aviación militar (19-1-1913). El vuelo tuvo una duración de dos horas, y su término fue la localidad de Domselaar (provincia de Buenos Aires). Con ello, dichos oficiales habían recibido el entonces peculiar "bautismo del aire".

A partir del año 1913 la actividad aerostática de Mascías finaliza; también, coincidentemente, concluye la de Jorge Newbery.

Desde los comienzos de 1910, el "más pesado que el aire", con el fragor de sus motores, llenaba ya de intrepidez, ruido y color, los ámbitos de Villa Lugano, Longchamps y El Palomar. Los ilustres maestros franceses que habían sembrado en el espíritu nacional la sublimidad del ideal del aire, generosamente también habían enseñado su arte y su maestría. Y en aquellos frágiles pájaros de tela y alambre, un entusiasta grupo de argentinos surcaba retazos del cielo patrio, como un dorado y albricial pronóstico de futuro.

En ese quehacer febril, entonces, Newbery, Mascías y cuántos más, consumieron aplicación, vehemencia y valor, confundidos todos en una angular y cívica empresa: la extraordinaria empresa de dar alas laboriosas y pacíficas al país y a sus fuerzas armadas.

III. Aviador y catedrático

"Mascías llegó a convertirse en un extraordinario maestro de vuelo y el mejor colaborador de Newbery."

(de las memorias del famoso periodista-aviador chileno y precursor de la aviación argentina, don Carlos F. Borcosque)

El 10 de agosto de 1912 nació oficialmente la Escuela Militar de Aviación en El Palomar. Alberto R. Mascías, solidaria, incondicionalmente, fue colaborador a porfía en la erección de esa titánica obra, cuya concepción había partido del genio creador de Jorge Newbery tras incontables batallas verbales e innúmeros obstáculos.

Inaugurada aquélla (8 de setiembre de 1912), Mascías, que con anterioridad recibiera instrucción de vuelo en el "más pesado que el aire" por parte del aviador francés Marcel Paillete, obtuvo autorización del Ministerio de Guerra para completar allí su aprendizaje, con su maestro. Y un mes después, el 6 de octubre, Mascías, sobre avión Farman-Gnome 50 H.P., consagróse piloto aviador y el Aero Club Argentino le extendió el *brevet* N° 14. En su condición de civil y por extraordinaria circunstancia, Mascías sumó, además, el privilegio de ser el "primer egresado de la Escuela Militar de Aviación".

El 23 del mismo mes de octubre, a propuesta del Aero Club Argentino y con carácter honorario, creóse el cuerpo de profesores para la flamante Escuela. Newbery y Mascías lo integraron bajo el rubro "Cursos de Aviación y Aerostación". Esa función docente (con la excepción de Newbery, inmolado el 1° de marzo de 1914), dio término a fines del año 1915, es decir, finalizados los tres primeros e históricos cursos de la Escuela.

La resolución de dar término a las funciones de los profesores designados partió del Aero Club Argentino, en reunión celebrada el 10 de diciembre de 1915 y cuya presidencia ejercía el ingeniero Ernesto Newbery, hermano de Jorge. Y de la extensa nota dirigida al entonces Ministro de Guerra, general Ángel Allaría, solicitándole "decrete la terminación de las funciones de la Comisión Técnica del Aero Club, por considerar que ya no tiene razón de existir" (Acta N° 113), vale la pena citar el siguiente párrafo:

"...no hemos de terminar sin detenernos en dos nombres pertenecientes a miembros que formaron la dirección técnica nombrada para actuar en la precitada

Escuela; y esa excepción, sin que reste méritos a los demás caballeros que integran aquélla, es inspirada por un espíritu de justicia hacia quienes realizaron la obra del Aero Club Argentino, tomando a su exclusivo cargo la tarea de organizar y dar vida a la Escuela de Aviación Militar. Esos son los nombres de Jorge Newbery, el alma mater de la aeronáutica nacional, y el del ingeniero Alberto R. Mascías".

La tarea de Mascías en la Escuela Militar de Aviación fue prolífica, incansable y, por supuesto, no estuvo exenta de episodios y alterativas propias del empirismo en que desenvolvíanse los prístinos y heroicos balbuceos de la aviación militar.

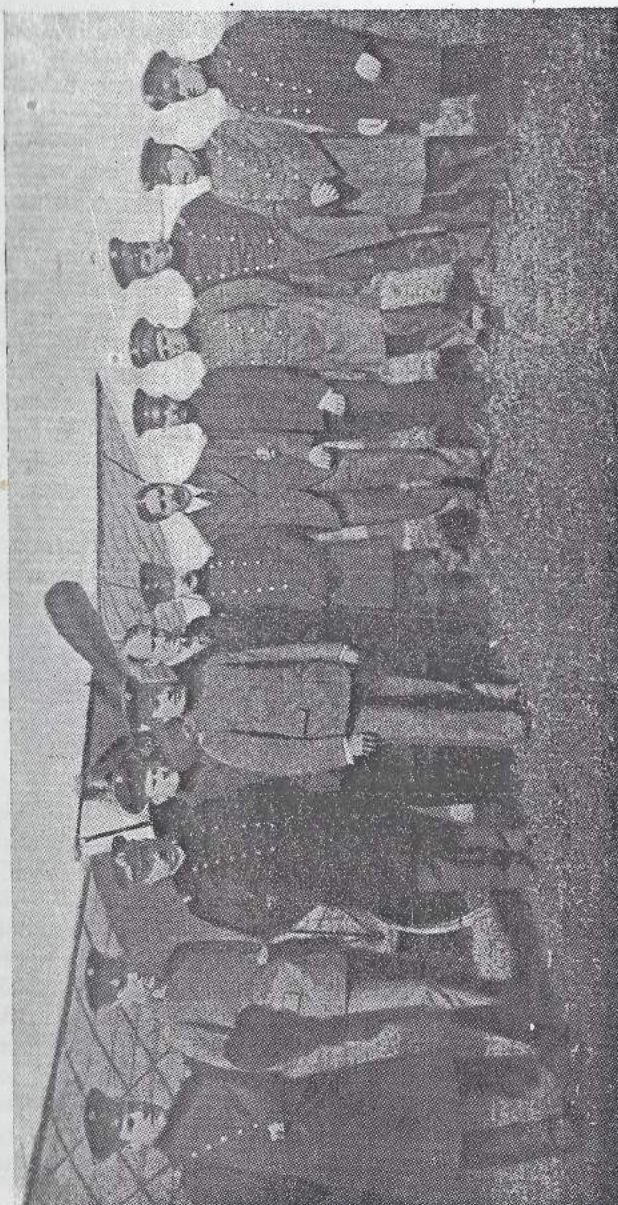
Y entre aquel caleidoscópico fluir de febril actividad, día tras día, mes tras mes, la Escuela Militar de Aviación iba elaborando fisonomía y futuro ciertos.

El 24 de noviembre del mismo año, el ingeniero Newbery acometió una empresa extraordinaria para la época. En un Bleriot XI-Gnome 50 H.P., unió (ida y vuelta) El Palomar con Conchillas (República Oriental del Uruguay). Acerca de dicho vuelo, considerado entonces *record* nacional, decía el matutino *La Argentina* del día siguiente, entre otros comentarios:

"El ingeniero Alberto R. Mascías, colaborador del ingeniero Newbery en su obra en pro de la aviación militar, fue quien desde el sábado, con la escrupulosidad de que comprendiendo la importancia del proyecto y sus peligros, trató de precaver al futuro héroe de la prueba contra aquéllos, o por lo menos de atenuarlos; ocupóse de la puesta a punto del monoplano, revisando uno por uno todos los cables, todos los alambres y todas las piezas, dejando el hermoso Bleriot listo para soportar un viaje duro como ése, cosa que pudo comprobarse por la forma magnífica en que motor y aparato funcionaron todo el tiempo".

Sin dejar de considerar el aspecto afectivo que trasluce la precedente nota periodística respecto de los sentimientos y preocupación de Mascías por la seguridad de su amigo Newbery, permite no obstante clarificar objetivamente que aquél también sabía trocar sin alardes la pulcritud de su *smoking* por la rústica y simple chaqueta de labor; pues tan pronto como volcaba su ingenio en el campo de una ecuación o el análisis crítico, no titubeaba en aplicar por propia mano la técnica industrial para dar vida dinámica y regular a un artificio aero-mecánico.

Un broche de oro añadió Mascías a su inquieta y febril actividad aérea del año 1912. El 8 de diciembre, día de la Inmaculada Concepción, conquistó el *record* nacional de altura, elevándose a 3.100 metros en un Bleriot-Gnome 50 H.P. Mas esa conquista tuvo dos evidencias: tangible una, señalando la pericia de Mascías como piloto; la segunda, la de refirmar su proverbial y honda fe religiosa, porque, recordando el



Jorge Newbery, Arenales Uriburu y Alberto R. Mascías junto con los oficiales alumnos del Primer Curso de Aviadores Militares, iniciado en El Palomar el 4 de noviembre de 1912.
(No aparece en la fotografía el teniente 1º Aníbal Brihuega)

episodio, Mascías solía decir que en aquel difícil trance había invocado la protección de la Virgen, pues, al alcanzar la mencionada altura, el motor del Bleriot se detuvo, obligándole a planear y aterrizar entre unos maizales aledaños a la Basílica de Luján. Por la tarde de ese mismo día, reparada la falla del motor por un mecánico de El Palomar, Mascías sumóse al homenaje a la Virgen sobrevolando repetidamente el santuario, por sobre un mar de pañuelos que miles de fieles agitaban a su paso.

IV. Mascías en el primer desfile aero-militar

Fue un 25 de mayo de 1913, día en que la aviación militar ponía a prueba, no sólo su aptitud, sino su razón de ser, arriesgando en verdad su futuro. El director de la Escuela, teniente coronel Arenales Uriburu, dispuso esa realización, en conmemoración del 103º aniversario de la Revolución de Mayo. Cuatro aviones, sin ningún ensayo preliminar, salieron de El Palomar a la hora 15 de ese día glacial, nublado y ventoso, para desfilar por sobre la entonces Avenida Alvear (Palermo), donde tropas de ejército y marina formaban sus cuadros ante el Presidente de la República, Dr. Roque Sáenz Peña. Mascías, en avión Bleriot y acompañado por el teniente 1º Aníbal Brihuega, encabezó el desfile aéreo. Seguíanle, en orden numérico, el teniente 1º Raúl Goubat, en avión similar; el teniente 1º Alfredo S. Agneta, en Rumpler Taube. Cerraba el conjunto, en un avión Morane Saulnier, Jorge Newbery.

Y así, en fila india, luchando denodadamente con vientos arrachados y a muy baja altura, pasaron por sobre las tropas formadas.

Al respecto, el periodista e historiador Antonio M. Biedma R. decía en un párrafo de su crónica:

“En un alarde de disciplina militar, más que de coraje, rindieron honores al Presidente de la Nación, dando vista a la derecha y llevando la diestra a la altura de la visera de sus cascos protectores.”

Al día siguiente, el director de la Escuela leyó la “Orden del Día”, uno de cuyos párrafos expresaba:

“Los señores profesores de la Escuela, ingenieros Jorge Newbery y Alberto R. Mascías, se han hecho acreedores a una felicitación especial, pues debido a ellos, y a su perseverante esfuerzo y entusiasmo, se ha llegado al grado de adelanto que

se ha mostrado, y esta Dirección quiere hacer constar esta felicitación especial en el libro de órdenes de la Escuela."

El 9 de julio de ese año 1913, Mascías ofreció nuevo ejemplo de sus valores aeronáuticos; fue una empresa hazañosa acerca de la cual abundaron elogiosos comentarios en la prensa diaria y especializada. En un Bleriot XI-Gnome 80 H.P. unió El Palomar con Rosario (Santa Fe) ida y vuelta, con sólo el aterrizaje para abastecerse. Y el 16 de agosto, en El Palomar, Mascías daba acabada prueba de su destreza y ponía en evidencia la óptima garantía que ofrecía el material, realizando vuelos nocturnos.

Estos hechos, repítase, motivaron múltiples encomios y unánimes aplausos de la prensa. Y el 24 de julio, un banquete de singulares proporciones y en el que estaban representados el Aero Club Argentino e instituciones militares y deportivas, Mascías recibió cálido homenaje, en el que quizá habríase incluido tácito reconocimiento a todo cuanto, aeronáuticamente, él había realizado hasta entonces. El Aero Club le otorgó el premio "Cross Country" (medalla de oro). Posteriormente, refiriéndose al homenaje, una nota periodística expresaba:

"Otra demostración altamente elocuente, y que se desarrolló en un ambiente de afectuosas simpatías, fue realizada el día 24 en honor de Alberto Mascías, el popular piloto de la Escuela Militar de Aviación, infatigable propagandista de la aeronáutica en nuestro país y colaborador inteligente de la obra iniciada por el presidente del Aero Club, ingeniero Jorge Newbery. Es innegable, en efecto, lo mucho que la Escuela de Aviación Militar debe a Mascías. Ya se ha hablado mucho a ese respecto y todos saben que Mascías, abandonándolo todo, sacrificándolo todo, un buen día hizo a un lado su camisa blanca y su *smoking* y, vistiéndose con el tosco traje de mecánico, trascendiendo a nafta y aceite, consagró muchos meses a convertir en hechos los ideales acariciados de mucho tiempo atrás y soñados tal vez en un antepalco del teatro, o en una sobremesa larga y fatigosa..."

De las crónicas periodísticas comentando a diario el quehacer de la Escuela Militar de Aviación, refiriéndose a Mascías, que prácticamente vivía allí, y a quien se lo llamaba por el cariñoso mote de *Maitre Mascías* (maestro), desprendíanse dichos como éste:

"...como es natural, las prácticas debían significar por un mayor adiestramiento; por lo que los instructores son cada día más exigentes. Si hubiera de caracterizarlas por el número solamente, ocuparía su primer lugar el profesor y director técnico, ingeniero Alberto Mascías..."

Con referencia al mantenimiento del material aéreo utilizado en la Escuela, decía otra información:

"En los talleres ha debido desplegarse una actividad incansable; se ha remozado el H. Farman, disponiéndolo para el aprendizaje; se ha montado y puesto a punto el Breguet-Gnome 100 H.P., para los oficiales (obra del ingeniero Mascías y el mecánico Molbreto)."

Y respecto de todos estos trabajos, que muchas páginas serían necesarias para describirlos, entre diferentes glosas, una anotaba:

"Terminada la inspección, limpieza y ajuste de aparatos y motores, reanudábanse las clases prácticas de los nuevos oficiales aspirantes, bajo la dirección de Mascías."

Y como final de la nota, se añadía:

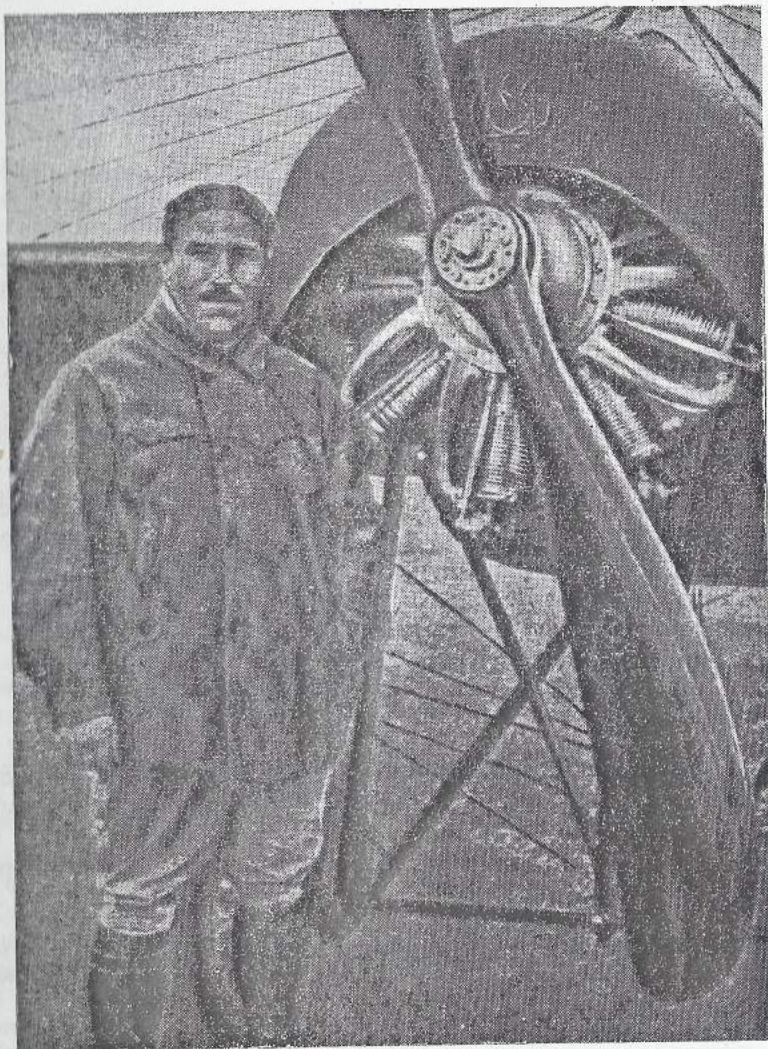
"...realizados por el ingeniero Mascías los ensayos del nuevo Bleriot (bautizado con el nombre de Origone), queda agregado a los aparatos de la Escuela".

Esta última indicación atestigua que no sólo intervenía Mascías en la prolija refección del material de la Escuela, sino que ejercía también la arriesgada responsabilidad de su probatura.

Tal como se observa, a menos de un año de su fundación, la Escuela Militar de Aviación había dado positivos frutos, por la acción tesonera y patriótica de unos pocos hombres, y la opinión pública de entonces no escatimó, por tanto, su crítica constructiva y el estímulo del elogio.

Al cumplirse el primer aniversario inaugural de la Escuela (8 de setiembre de 1913), los diarios metropolitanos prodigaron a la efemérides conceptos significativos, entre los cuales, aun sin nombrarlo, involucraban también a Mascías en sus considerandos. El diario *La Prensa* publicó una nota debida a uno de sus redactores, Genaro Rongo, cuyo texto expresaba:

"Cuando en noviembre de 1909 apareció el decreto del P.E., acordando personería jurídica al Aero Club Argentino, fue un hecho vulgar, al parecer sin mayor trascendencia, y muchos, al leer el decreto, sonrieron irónicamente. Los más benévols decían: 'Son cuatro locos de verano, que quieren salir en globo para romperse los huesos y hacer hablar a los diarios.' Aquellos cuatro locos sublimes trabajaron esforzadamente en silencio, y al cabo de tres años dotaron al país con una escuela de volación militar, sin que el gobierno nacional contribuyese con un solo centavo. Como lógica consecuencia de los esfuerzos realizados por el Aero Club



Mascías junto al Morane Saulnier que fuera del ingeniero Jorge Newbery, y con el cual, en su homenaje, intentó cruzar la cordillera de los Andes el 21 de marzo de 1914.

Argentino, tenemos una escuela de volación que ha producido doce pilotos militares, los cuales serán los futuros profesores técnicos del ejército."

Con no menos realce, el redactor del diario *La Razón*, Ismael Buch Escobar, escribía entre otras cosas:

"La creación de la Escuela Militar de Aviación constituye tal vez la más bella conquista del Aero Club Argentino. Al impulso de su acción vigorosa y entusiasta ha surgido para el país esa quinta arma que es toda una institución militar de amplias proyecciones. En el breve tiempo de un año, el impulso genial de Newbery y Mascías se ha traducido en una larga serie de éxitos, reveladores de una constancia y de una energía admirables."

Expresiones como éstas, y tantas otras que sería muy extenso enumerar, constituyen pauta que refirma, sin lugar a duda alguna, la importancia del ingeniero Mascías, como eminente colaborador de Newbery, en la construcción y evolución de la primitiva Escuela de Aviación Militar. Sin embargo, y para mejor elucidar, nada honesto sería preterir el particular párrafo que aquel esclarecedor documento (29-10-1913), intitulado *Memoria y Balance de la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina*, dedicó en sus páginas a Newbery y Mascías:

"...y aquí cabe citar los nombres de los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías que guiados de un espíritu sportivo excepcional, se convirtieron en fuertes columnas de la aviación militar, contribuyendo uno y otro a cumplir con singular constancia el patriótico deber que ellos mismos se habían impuesto".

V. Título y emblema de Aviador Militar

Un decreto del Poder Ejecutivo Nacional creó, el 7 de noviembre de 1913, la insignia de Aviador Militar. En fecha 12 del mismo mes, otro decreto de igual fuente otorgaba a Newbery y a Mascías el título y el emblema de Aviador Militar, bajo el siguiente enunciado:

"Atendiendo los patrióticos y desinteresados servicios que en la organización de la Escuela Militar de Aviación han prestado y siguen prestando los señores ingenieros don Jorge Newbery y don Alberto R. Mascías, quienes con dedicación y empeño encomiables han preparado al personal militar que forma parte de la Escuela Militar de Aviación, habiendo demostrado en todo momento una vasta preparación como aviadores y siendo de justicia reconocer en forma oficial esos servicios para estimular a los ciudadanos que, como los que se trata, se encuentran

en condiciones de prestar eficientes servicios en el Ejército, el Vicepresidente de la Nación Argentina decreta:

"Artículo 1º: Acuérdate a los señores ingenieros Don Jorge Newbery y a Don Alberto R. Mascías, el diploma de Aviador Militar con el derecho al Emblema adoptado por la preparación que han demostrado, la cual llena ampliamente el programa exigido para obtener dicho título y en reconocimiento por los importantes servicios que tienen prestados, con desinterés y patriotismo, a la Escuela Militar de Aviación.

"Artículo 2º: La Dirección de la Escuela Militar de Aviación extenderá los diplomas correspondientes que deberán ser entregados a los interesados con transcripción del presente decreto.

"Artículo 3º: Publíquese, etcétera.

(fdo.): PLAZA - G. VELEZ."

Acerca de la decisión del Poder Ejecutivo Nacional, el matutino *La Nación* del día siguiente declaraba entre otros comentarios:

"Para cuantos hemos seguido paso a paso su acción entusiasta, prestada sin reparar en riesgos, desinteresadamente, sin más guía que la consecución de un fin noblemente patriótico, esa distinción hecha a los ingenieros Mascías y Newbery no es, en definitiva, más que un acto de estricta justicia, plenamente en concordancia con el sentir de la opinión pública. Para ésta, Newbery y Mascías son algo más que dos brillantes aviadores argentinos. A su esfuerzo se debe en gran parte la estabilidad adquirida por esa Escuela que ambos encaminaron técnicamente en sus comienzos. La concesión de la insignia militar, que será el reconocimiento de todos sus afanes, es, pues, una medida cuya oportunidad nos complace señalar."

VI. Su intento en recuerdo del amigo

Desaparecido Newbery el 1º de marzo de 1914, Mascías decidió, como homenaje ideal y póstumo a su memoria, llevar a cabo el cruce de los Andes, que el destino había impedido consumir a aquél, utilizando al efecto el avión Morane Saulnier que fuera de propiedad de Jorge. La actitud de Mascías en la ocasión fue elogiosamente comentada por el periodismo. Su resolución obtuvo el asentimiento de la Comisión Técnica del Aero Club Argentino; también fue consentido, por parte de los deudos de Newbery, el uso del Morane Saulnier para cumplir el proyecto.

No obstante, las circunstancias no acompañaron a Mascías. Su intento de transvolar los Andes desde Mendoza hacia Chile el 21 de marzo de 1914, resultó frustrado. A punto de iniciar el cruce, fuertes ráfagas y remolinos de viento obligaron su vuelta y un aterrizaje de emergencia; capotó la máquina y salvó la vida gracias a su eximia

calidad de piloto, sin excluir de ello, por cierto, la asistencia que suelen prodigar los manes de la buena suerte que, a partir de allí, lo convertiría en longevo.

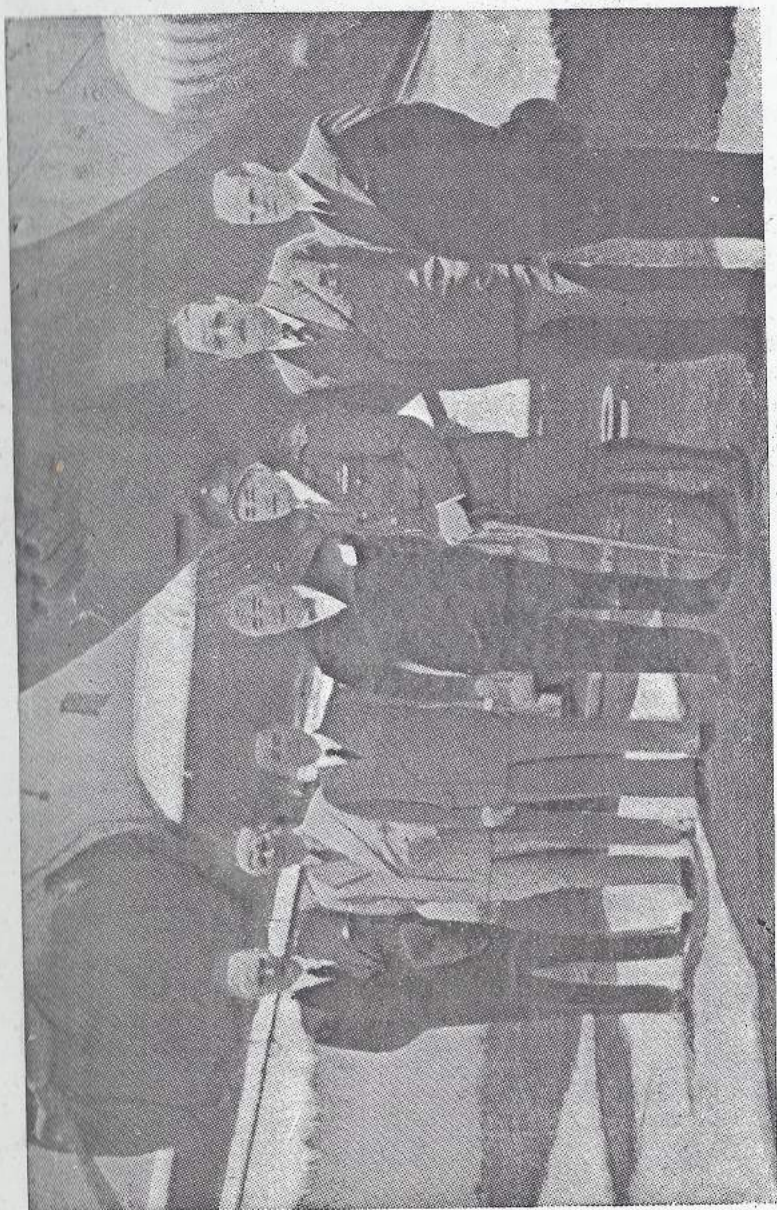
VII. Presidente y director del Aero Club Argentino

La Asamblea Ordinaria de Socios del 13 de diciembre de 1915 eligió a Mascías para presidir la institución. Su proficuo quehacer como director técnico y como presidente del Aero Club, tras consecutivas reelecciones en dichos cargos hasta el 21 de marzo de 1921, jamás podrán olvidarlo los anales de la histórica entidad. Sin embargo, es justicia aclarar que, en esa misma Asamblea (Acta Nº 175, Libro 2 del Aero Club), Mascías resultó nuevamente electo presidente, decisión que no aceptó, diciendo "que agradecía el honor que comportaba la designación, pero que no aceptaba por no poder ocuparse materialmente del cargo y tener que ausentarse de Buenos Aires".

Y a pesar de que dicha Asamblea reiteró mediante dos votaciones la presidencia para Mascías, ante las cuales éste repitió su negativa, no pudo evitar, sin embargo, consentir su designación de vicepresidente de la comisión directiva electa. Este cargo, en el que figuró hasta diciembre de 1924, en verdad no fue ejercido, pues mucho antes de esa data, Mascías, con autorización de la comisión directiva, había partido hacia Europa en funciones de importancia relacionadas con la aeronáutica y sus proyecciones.

VIII. Orador, humanista, diplomático

En las funciones comprendidas por los precedentes calificativos, la obra de Mascías, además de cuantiosa, fue relevante, trascendente. Los premios y condecoraciones que recibió no fueron producto de meros convencionalismos, sino auténtico reconocimiento a sus valores morales, intelectuales y humanos. ¿Qué significación hubiesen tenido, entonces, el título de Oficial de la Legión de Honor, de Francia; el de Comendador de la Real Cruz, de Italia; el de Comendador de la Estrella, de Rumania; medalla de oro de "Les Amis de L'Aviation Sanitaire"; medalla de oro del Automóvil Club Argentino por "importantes gestiones en organismos similares en Francia"; Gran Diploma de Honor y Medalla de oro al Mérito Científico, del Instituto Técnico Industrial, de Río de Janeiro (Brasil); Gran Premio de Honor del Aero Club Argentino, en 1937; agregándose a ellos preciados galardones que obtuvo en probadas acciones aeronáuticas y en justas deportivas?



Mascías reunido con los sobrevivientes del Primer Curso de El Palomar, el 13 de enero de 1936, en ocasión de celebrarse el vigésimo octavo aniversario del Aero Club Argentino. (No pudieron concurrir el mayor Raúl E. Goubat y el teniente coronel Aníbal Brilhuela)

Representando a diferentes instituciones argentinas en el orden científico aeronáutico y, por extensión, representando a su propio país, Mascías recorrió Europa y África del Norte.

No hubo congreso, federación, comité o asociación internacional alguna sin su presencia y en cuyos recintos no se escuchara su enjundiosa y autorizada palabra. Tampoco hubo corporación internacional en donde aquél dejara de integrar las respectivas comisiones internas. El Comité Argentino Permanente de Aeronáutica, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Federación Aeronáutica Internacional (entidad de la cual, durante repetidos períodos, fue vicepresidente), la Cruz Roja Internacional, la Embajada Argentina en París (en donde ejerciera —1933-1937— el cargo de Agregado Aeronáutico Civil), constituyen testimonios incuestionables de su dilatada faena.

Su preponderancia en la Primera Conferencia Aeronáutica Pan Americana en Chile (9 de marzo de 1916), dejó impreso personal sello de su calidad intelectual. Allí también evidenció su condición humanista, cuando juzgó y condenó con viril acento el empleo de la aviación como arma de exterminio, “por sus aplicaciones al bárbaro arte de matarse entre sí los hombres”.

Francia, Bélgica, Italia, Suecia, Polonia, Rumania, Hungría, Checoslovaquia, Marruecos, etcétera, fueron países en los cuales asistió a conferencias y convenciones en representación de entidades argentinas y en profundo estudio de la aplicación de la Aviación Sanitaria, sobre cuya especialidad, el 28 de junio de 1934 y en los salones del Automóvil Club Argentino, sito entonces en la calle Florida 694, pronunció extensa y memorable conferencia, a la que concurrió numeroso y calificado auditorio, entre el cual se hallaban los subtenientes Julio D. López y César A. Guasco, en representación de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar. Y en aquella magistral exposición de Mascías surgió una vez más la refirmación utopista de su calidad humana cuando dijo:

“La guerra destruyó la ilusión de una aviación de transporte, e hizo olvidar el ensueño de los idealistas, y el elemento deseado para llevar la concordia fue utilizado para bombardear ciudades y castigar inocentes.”

¡En cuántas meditaciones habrá caído Mascías en esas circunstancias, recordando su carácter de instructor de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar! Claro, sus desvelos de entonces se circunscribían a la creación de una aviación militar necesaria para la defensa nacional y no destinada a la destrucción...

Tanto distinguió a Mascías su perseverante e incansable tarea investigadora, analítica y expositiva de cuanto se relacionara con la aviación sanitaria, que en ese mismo año 1934 el Congreso de Gober-

nadores de las Cruces Rojas, llevado a cabo en París, lo designó por unanimidad Asesor Técnico de la Liga.

Tiempo después, y en circunstancias de verificarse la Tercera Conferencia Panamericana de la Cruz Roja en Río de Janeiro (Brasil), Mascías, tras abundar en razonamientos científico-sociales por la eficacia de la aviación sanitaria, y como finalización de su discurso señalando la premura y la importancia de implantar la regularidad de ese servicio en bien social y de socorro al prójimo, terminó clasificándolo como ineludible, dentro de la siguiente expresión:

"La paz, la salud y la concordia, como trípode fundamental en el progreso y armonía de los pueblos."

Y allí mismo fue donde el famoso psicólogo francés, profesor Carlos Alberto Richet, tuviera para Mascías aquella su frase evangélica, llamándole "¡gallardo animador de la aviación sin lágrimas!".

IX. La generación que no lo olvidó

Sesenta años tenía Mascías en ocasión de cumplirse sus "bodas de plata" con la aeronáutica. Instituciones civiles y militares aprestáronse entonces para agasajar al maestro en tan significativa circunstancia; lo recordaron y se unieron para exaltar sus virtudes y la vastedad de sus hechos.

Un almuerzo de proporciones que el 6 de octubre de 1937 —día y mes del año 1912 en que Mascías obtuvo su *brevet* de piloto aviador— le ofrecieron sus ex alumnos, juntamente con altos jefes militares y amigos, en el Casino de Oficiales de El Palomar, puso de manifiesto genuino mensaje de afecto y adhesión hacia la figura de Mascías.

La cabecera de aquella mesa estaba constituida por la presencia del entonces comandante de las Fuerzas Aéreas, general Armando Verdaguer; del comandante de la División Nº 1, coronel Jorge Manni; del presidente del Aero Club Argentino, señor Benjamín Duhau; del director del Instituto Geográfico Militar, coronel Baldomero de Biedma; del director general de Material Aeronáutico, coronel Antonio Parodi; del inspector de la aviación, teniente coronel Pedro L. Zanni; del ingeniero Ernesto Newbery; de los tenientes coroneles José F. Bergamini y Darío Becerra Moyano; del capitán de fragata Melchor Z. Escola; de los cronistas de aviación, señores Alfredo Calisto, Juan F. Zuanich, Italo Perotti, Ismael Bucich Escobar, Antonio-M. Biedma, Josué Quesada y R. A. Apold. Ofreció la demostración el general Verdaguer quien, entre otros conceptos, expresó:

"Cuán grato es a los aviadores militares tender esta mesa en honor de su primer maestro, el ingeniero Alberto R. Mascías, quien después de 25 años se presenta ante sus discípulos con la arrogancia del más distinguido caballero del aire, que unía a su pericia de piloto su bien probada suficiencia técnica."

Y dirigiéndose a Mascías, Verdaguer agregó:

"Hemos querido que estas bodas de plata con la aviación, que alcanzáis con tanta dignidad, os sintierais rodeado, aquí, en El Palomar, del cariño de vuestros primeros alumnos, del cordial afecto de los primeros periodistas de la especialidad, que compartieron los sinsabores de aquella época; hemos querido también haceros sentir de cerca la más alta consideración de quienes mantenemos en actividad esta aviación de guerra que formasteis con Newbery y que hemos recibido de vuestras manos, con el compromiso de mantener en el cielo las glorias que atesora nuestra bandera y el honor de las armas de la patria."

El general Verdaguer concluyó su discurso manifestando a los aviadores militares:

"¡Firmes!, la antigüedad es un grado; en el ingeniero Mascías, la Fuerza Aérea rinde honores al mas antiguo aviador militar argentino."

Comentando el acto, el diario *La Nación* decía al día siguiente:

"Al agradecer Mascías, emocionado, tan significativo homenaje, recordó algunos aspectos de los primeros tiempos de la aviación, en su fase sentimental, haciendo el elogio, no de sus discípulos, dijo, sino de los que habían sido sus compañeros en los tiempos del aprendizaje. Tuvo afectuoso recuerdo para los argentinos y extranjeros que contribuyeron a formar la aviación argentina, y una emocionada referencia para los que, como Agneta y Origone, habían perdido sus vidas cuando luchaban por el ideal aeronáutico. Dedicó párrafos especiales para los periodistas que compartieron las jornadas iniciales de la aviación, cuya labor agradeció. Y al finalizar los aplausos con los que fueron saludadas sus palabras, Mascías hizo llegar a su presencia al más moderno de los aviadores militares, el teniente Pablo C. Garaycochea, a quien abrazó efusivamente."

X. El homenaje del Aero Club Argentino

La misma noche deparó a Mascías nuevas emociones. En los salones del Alvear Palace Hotel, el Aero Club Argentino, representado por su comisión directiva y su masa societaria, tendió a su vez, en honor de Mascías, la mesa del homenaje, a cuyo alrededor adhirió regocijante suma de amigos, el caluroso entusiasmo de sus ex alumnos y el laudatorio aplauso de altos jefes y oficiales de las Fuerzas Armadas.

El entonces presidente de la institución, señor Benjamín Duhau, le hizo entrega del Gran Premio de Honor, máxima recompensa del Aero Club Argentino, "señalando los méritos del ingeniero Mascías, a quien, justicieramente, se le rendía el homenaje que su vida llena de ejemplos merecía". Seguidamente, Duhau recordó:

"Amigo inseparable del malogrado Newbery, Mascías fue el más eficaz animador del Aero Club Argentino desde sus comienzos, no separándose luego jamás de sus actividades. En todos los congresos aeronáuticos internacionales, desde Copenhague hasta El Cairo, asistió como delegado del Aero Club, colocando con su capacidad e inteligencia a nuestra institución en uno de los puestos privilegiados de la aeronáutica deportiva mundial; vicepresidente de la Federación Aeronáutica Internacional durante largos años y ahora miembro del comité director de la misma, y formando parte también de sus varias comisiones científicas de turismo, y de vuelo a vela, figura como uno de los árbitros internacionales designados para dilucidar los posibles litigios a producirse en las competiciones de distinto orden."

En nombre y representación de los amigos de Mascías, usó de la palabra el Dr. César Viale, quien, entre diferentes juicios, manifestó:

"La Argentina os debe el gran favor, así como a Aarón de Anchorena, Horacio Anasagasti, Eduardo Newbery, Raúl Coubat, Teodoro Fels, Pedro Zamí, Virgilio Mira y tantos otros jóvenes de la generación del novecientos, de que con todo desprendimiento le dictasteis con el ejemplo cátedra de carácter por horizontes hasta entonces vírgenes."

Por último, en nombre de la Cruz Roja Argentina, el profesor F. Julio Picarel, luego de indicar "que la entidad que representaba no podía estar ausente en el homenaje que se tributaba al ingeniero Mascías con motivo de sus bodas de plata en su exploración y conquista del espacio, y por su tenaz consagración al progreso del vuelo mecánico en el mundo", prosiguió diciendo:

"La desilusión que en el alma sensible de Mascías causara el empleo de los aviones en la conflagración europea, lo alejó durante largos años de su deporte predilecto. Y fue en el atardecer de un día primaveral, en los jardines de Turena, cuando Mascías oyó el zumbido de un motor en el espacio. Levantó la mirada en su legítima ansiedad de *sportman*, y divisó rubricando el cielo un avión blanco, que ostentaba estampada como escudo invulnerable la cruz roja de Ginebra. La luz se hizo de pronto en su espíritu cristiano, comprendiendo que allí estaba su ideal, y resolvió retomar la ruta abandonada, dignificando al avión como instrumento de amor, de vida y de esperanza. Dentro de esa modalidad que tipifica al aviador auténtico, el ingeniero Mascías selló la brújula de su conciencia humanitaria como postulado admirable: ¡jugarse la vida, para salvar la vida ajena!... Y se consagró en sus largos años de técnica, de experiencia y de triunfos, a proclamar y difundir los beneficios incalculables que reporta al mundo la aviación sanitaria."

Después de abundar en una larga y magistral exposición relacionada con la actividad científico-social de Mascías, el profesor Picarel dio término a su discurso con estas palabras:

"De ahí que, por lo que él en sí mismo representa, y como delegado del Poder Ejecutivo de la Nación signifique en el Consejo Superior de la Cruz Roja Argentina una fuerza dinámica y promisorio de clara inteligencia, de labor infatigable y de tal efectivo provecho que, interpretando el común sentimiento de los honorables consejeros, rindo público homenaje al ingeniero Alberto R. Mascías, y formulo los más cordiales votos por su ventura personal, haciéndolo a la vez por el creciente progreso de la aeronáutica nacional y por la gloria de los aviadores argentinos."

XI. El legado

En una de las cláusulas de su testamento, Mascías estableció un legado en favor del gobierno nacional, de cincuenta mil pesos moneda nacional —considerable suma en esa época—, con el objeto de instituir un premio anual al mejor aviador civil. El 22 de junio de 1953, dicho legado fue transferido a la Dirección General de la Subsecretaría de Aviación Civil.

Diez años después, el 30 de junio de 1963, la mencionada Subsecretaría, por intermedio del comodoro Edgardo D. Arribau, en representación del director de aviación civil y en emotivo acto especial, efectivizó el "Legado ingeniero Mascías", consistente en una plaqueta de oro y pergamino, en la persona del aviador civil Dr. Juan José Morera, prestigioso y altruista médico de Junín (Provincia de Buenos Aires).

XII. Epílogo de una vida

En las postrimerías de sus 73 años de edad, la salud de Mascías declinó infaustamente; cruel enfermedad minó su extraordinaria naturaleza. Su mente, hasta entonces célere, vivaz, ajustada, cayó en la ominosa bruma de lo impreciso y, como una brújula abandonada en una tempestad de arena, perdió puntos referenciales. Y quizás en las fugaces treguas que, graciosa, misericordiosamente suele conceder tan artera dolencia, alguna reserva de su sentido haya invocado a su "hermano espiritual de todas las horas", porque, por extraña coincidencia, tal vez por insólito capricho del azar, Alberto Roque Mascías murió en esta metrópoli, un 1º de julio de 1951, asistido incidentalmente en una clínica sita entonces en el número 2576 de la calle Jorge Newbery...

Esta plaqueta conteniendo la semblanza de Alberto Roque Mascías fue ordenada por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, sobre texto redactado por el miembro de número señor Julio Víctor Lironi. La presente edición consta de 2.500 ejemplares en papel ilustración y compuestos en caracteres Caledonia. Contiene 5 reproducciones relativas a Alberto Roque Mascías. Se terminó de imprimir en los Talleres Gráficos Stilcograf S.R.L., calle Gral. Manuel A. Rodríguez nº 2548, Buenos Aires, el día 6 de octubre del año 1977.