

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

ANGEL M. ZULOAGA

1885 - 1975

primus inter pares



PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARIA DE CULTURA



BUENOS AIRES - 1999

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente

Dr. Oscar Fernández

ANGEL M. ZULOAGA

Presidente

Dr. Oscar Fernández

1885 - 1975

Vocal 1º

Vocal 2º

Vocal 3º

Vocal 4º

Vocal 5º

Vocal 6º

Vocal 7º

Vocal 8º

Vocal 9º

Vocal 10º

primus inter pares

El presente es reproducción del que, en 1981, editara el predecesor Instituto Argentino de Historia Aeronáutica, habiendo sido redactado por su Miembro de Número, Don Julio Victor Lironi.

CONSEJO ASISOR - PRESIDENTES - MIEMBROS

Dr. Julio Victor Lironi

Dr. Oscar Fernández

BUENOS AIRES - 1999

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente:	Dr. Oscar Fernández Brital
Vicepresidente 1°:	Brig. (R) Ing. Miguel Sánchez Peña
Vicepresidente 2°:	Brig. May. (R) Ing. Carlos Alberto Benavides
Secretario:	Sr. Juan Cecere
Pro-Secretario:	Cte. May. Salvador Roberto Martínez
Vocal 1°:	Sr. Algerio Pedro Nonis
Vocal 2°:	Sr. Horacio Gareiso
Vocal 3°:	Sr. Raúl Larragione
Vocal Suplente:	Sra. Raquel Esther Zuloaga
Vocal Suplente:	Tte. Cnel. Augusto Golletti Wilkinson
Tesorero:	Dr. Horacio David Gregoratti
Pro-Tesorero:	Sr. Aldo Berardi
Revisor de cuentas:	Cap. Navío Román Alfredo Pacheco
Revisor de cuentas:	Sr. Carlos Alberto Lafín

CONSEJO ASESOR - PRESIDENTES HONORARIOS

Sr. Luis González Moreno (f)
Comodoro (R) Santos Dominguez Koch

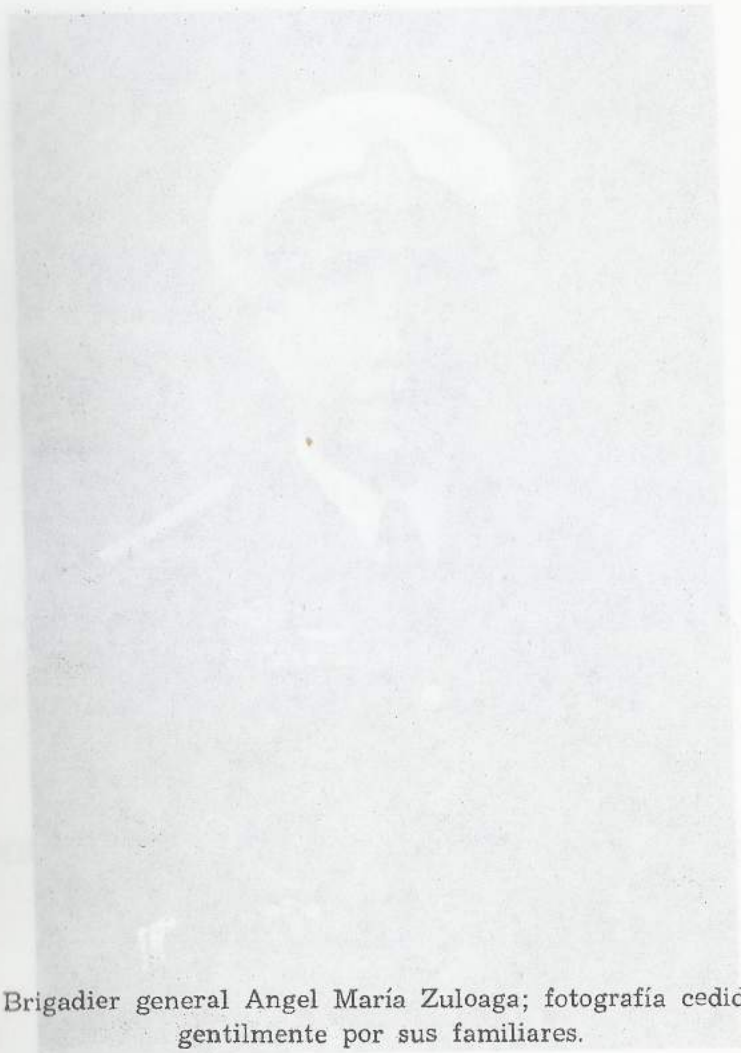
CONSEJO DIRECTIVO

Dr. Oscar Fernández Bernal	Presidente
Brig. (R) Ing. Miguel Sánchez Peña	Vicepresidente 1º
Brig. May (R) Ing. Carlos Alberto Bonavides	Vicepresidente 2º
Dr. Juan Castro	Secretario
Cte. May Sr. Adalberto Roberto Manríquez	Pro-Secretario
Dr. Alberto Peña Novis	Vocal 1º
Dr. Horacio Guevara	Vocal 2º
Dr. Raúl Lavigne	Vocal 3º
Dr. Rafael Esteban Xiberta	Vocal suplente
Dr. José Augusto Gálvez Williams	Vocal suplente
Dr. Horacio David Guevara	Tesorero
Dr. Aldo Bernal	Pro-Tesorero
Cte. Néstor Román Alvarado Pacheco	Revisor de cuentas
Dr. Carlos Alberto Lora	Revisor de cuentas

CONSEJO ASesor - PRESIDENTES HONORARIOS

Dr. Luis González Alvarado
Comodoro R. Santos Domínguez Koch





Brigadier general Angel María Zuloaga; fotografía cedida
gentilmente por sus familiares.

I. -- *Hombre y Soldado*

Los méritos de un hombre y de un soldado que por actos y procederes transparentes y probos haya sido objeto de distinciones como para merecer: "Medalla de Oro", de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación; la de "Oficial de la Legión de Honor", de Francia; la de "Comendador del Imperio Británico"; la de la "Orden del «Cruzeiro do Sul»", de Brasil; la de la "Orden de Polonia Restituta" y la de la "Corona de Italia"; la de la "Orden del Mérito Militar de Primera Clase", de Chile; la de "Gran Oficial de la Orden del Cóndor de los Andes", de Bolivia; la de la "Orden al Mérito Militar", de España; la de la "Orden del Sol", de Perú, etc., etc., constituyen pruebas loables y fehacientes dirigidas hacia una vida colmada de virtudes.

Un hombre que ha llevado al conocimiento público obras escritas, como: "Contribución al Estudio de la Organización Técnica de la Aeronáutica Militar"; "Fortificación y Observación Aérea"; "Fotografía Aérea"; "Cartilla del Soldado de Aviación"; "Manual Práctico de Aviación" (dos ediciones); "Historia de la Conquista del Aire"; "Arte y Ciencia de Volar"; "La Fuerza Aérea"; "La Victoria de las Alas", y decenas de notas y artículos publicados en diarios y revistas, ha sido honrosa, intelectual y cualitativa contribución sin mezquindades, a la sociedad y a sus semejantes.

Hemos aludido con ello y muy sucintamente por cierto, al hombre e ilustre soldado que fue en vida el brigadier general Angel María Zuloaga, quien vio la luz en nuestra provincia de Mendoza —hijo de don Santiago Zuloaga y doña Primitiva Ar-

gumedo— un 21 de mayo de 1885, y falleció en esta ciudad de Buenos Aires cumplidos sus noventa años de edad, el 29 de agosto de 1975.

II. — Antecedentes militares

Terminados sus estudios preparatorios, ingresó en el Colegio Militar de la Nación el 15 de marzo de 1904, de donde egresó en 1907 con el grado de subteniente. Seguidamente se lo destinó al Grupo N° 1 de Artillería de Montaña, continuando sus servicios en 1908 en la Escuela de Tiro y en la de Caballería, en 1911.

En esta última logró la Copa Campeonato de Salto y fue segundo en otras manifestaciones del arte de la equitación, mereciendo por esta circunstancia mención honorífica del Ministerio de Guerra.

III. — Pronunciase su vocación aeronáutica

Zuloaga asistió al despertar de la aviación argentina, de cuyo nacimiento fue testigo, admirador y colaborador entusiasta. Vocacionalmente y siendo ya teniente 1º, ingresó en la Escuela de Aviación Militar de El Palomar (III Curso) en julio de 1914, de donde egresó con el certificado de aviador N° 64 sobre avión Farman Gnome 50 H.P., el 4 de febrero de 1915, título que entonces le confirió el Aero Club Argentino.

Mientras tanto, el teniente 1º Zuloaga llevaba también a cabo su aprendizaje de piloto aerostero en la Escuela de Aerostación del Aero Club Argentino, adonde obtuvo el "Brevet" de piloto de globo N° 30, el 24 de mayo de 1915.

A partir de allí y en homenaje a su entrañable amistad con Eduardo Bradley, famoso piloto de globos, Zuloaga lo secundó en importantes manifestaciones con el "más liviano que el aire", tales como la verificada el 13 de abril de 1915, día en que lograron con el globo "Eduardo Newbery" el récord de altura de 6.920 metros, entre Bernal (Pcia. de Buenos Aires) y Canelones (R.O.U.), y el 29 de octubre de ese año con el mismo aerostato, el récord de distancia —900 Km.— entre Belgrano (Capital) y São Leopoldo (Brasil).

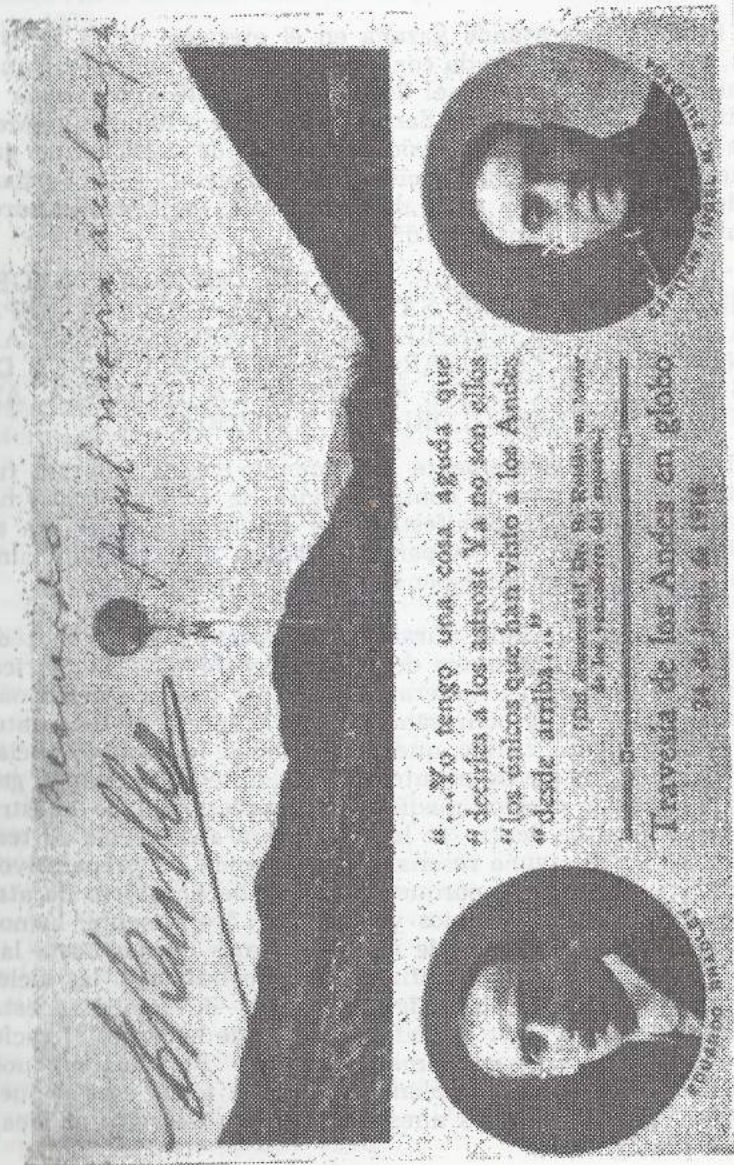
IV. — El primer cruce de los Andes

Pero su más grande hazaña en el ejercicio de la aerostación, aunque no exenta de contrariedades de orden moral, tuvo lugar junto con Bradley el 24 de junio de 1916, al cruzar la cordillera de los Andes, de Santiago de Chile a Uspallata (Mendoza), con el globo "Eduardo Newbery" de 2.200 m³ de gas. Aquel inolvidable fasto nacional y universal, está burilado desde entonces en una placa de bronce que, enclavada al borde de un abismo en Uspallata, dice:

"SURSUM IN EXELSIS, EDUARDO BRADLEY - ANGEL MARIA ZULOAGA. DE SANTIAGO DE CHILE A USPALLATA. AQUI DESCENDIERON LOS AERONAUTAS ARGENTINOS QUE REALIZARON LA TRAVESIA AEREA DE LOS ANDES, HACIENDO FLAMEAR LA BANDERA ARGENTINA Y DANDO GLORIA A LA PATRIA".

Dijimos precedentemente que aquella magna empresa fue "realizada no exenta de contrariedades de orden moral", haciéndonos eco de las manifestaciones de Zuloaga quien, en su nombre y en el de su compañero Bradley, dijo una vez cumplida aquella, a un corresponsal de "La Nación":

"Hemos luchado durante casi cuatro meses con toda clase de inconvenientes de orden técnico para la fabricación de un gas que tuviera la suficiente fuerza ascensional, a fin de afrontar honrosamente una empresa de esta naturaleza. Hemos tenido que sufrir todas las consecuencias por ser los primeros en intentar esta prueba fabricando gas por nuestros propios medios. Hemos desarrollado nuestra acción siempre dentro de la más severa abstinencia de teatralidad, y si alguna resonancia han tenido los preparativos de esta empresa, es porque se nos ha hecho objeto de ataques y sátiras de propios y extraños. Moralmente, hemos tenido que soportar desde las sátiras más burdas hasta las dudas de los que más confianza nos mostraban; y las sociedades que tenían la obligación moral de fomentar esta empresa, han tratado en todo momento de hacernos el vacío y hasta obstaculizarnos materialmente. Por fortuna, nos hemos colocado en un plano superior a todas esas pequeneces, dedicando todos nuestros afanes y desvelos al ideal que perseguíamos".



Primer cruce de los Andes por aire en la historia de la humanidad.

Agréguese a lo dicho, las intensas penurias físicas que soportó el heroico binomio durante el cruce de los Andes en aquel endeble esférico contruido en Francia en 1910 con tela de seda; temperatura de 33 grados bajo cero a 8.100 metros de altura, vientos desmesurados que amenazaban hundirlo en los monstruosos heleros cordilleranos sobre los cuales ya, a 6.000 metros, aquellos viéronse obligados a arrojar por la borda para lograr altura y evitar estrellarse en contra de las altas montañas, cuanto contenía la barquilla: tubo de oxígeno, botiquín, lonas de embalaje, instrumental de a bordo, provisiones de boca, las dos únicas bolsas de lastre, etc.

La culminación de aquella dura empresa consagró en la historia a ambos hombres; el P.E.N. promulgó un decreto el 5 de julio de 1916, en cuyos términos disponía:

"Recomendar a la consideración del Ejército al capitán Angel María Zuloaga y al subteniente de Reserva don Eduardo Bradley, por el arrojo, tenacidad y perseverancia demostrados y acordarles el título de Aviadores Militares y el uso de un emblema de Piloto Aviador Militar de oro, en vez del reglamentario".

V. — Aspectos angulares de su quehacer aeronáutico

La obra aeronáutica desarrollada por Zuloaga tanto en lo civil como en lo militar tuvo altísima proyección. No sólo asumió su ejercicio desde sus importantes y oficiales cargos al servicio de la Nación, sino supo complementar aquella con su idónea labor de historiógrafo, escritor y publicista; resultados de una de sus prominentes facetas de su singular personalidad en beneficio exclusivo del conocimiento público nacional y extranjero.

Desde sus funciones como agregado militar a la Embajada Argentina en París (Francia) —año 1916—, tuvo ocasión de perfeccionarse en su calidad de aviador militar, en un curso de la especialidad en Avord (Francia), obteniendo por tal circunstancia (6 de setiembre de 1919), su "Brevet" de aviador militar francés.

El 27 de octubre de 1920 contrajo enlace con doña María Florinda Martínez, de cuya unión nacieron dos hijas: Dolores Josefina y Esther Florinda.

Al fundarse nuevamente la Escuela de Aviación Militar de El Palomar por decreto del 26 de enero de 1925, el ya entonces mayor Zuloaga fue designado director de la misma. Fue el primer aviador militar en ocupar dicho cargo, al que dio término el 13 de enero de 1926, al designárselo agregado militar a la Embajada Argentina en Washington, EE. UU. de América del Norte. Durante su permanencia allí (1927), Zuloaga fue promovido al grado de teniente coronel.

Producidos los sucesos del 6 de setiembre de 1930, el gobierno provisional de la Nación, designó a Zuloaga director general de Aeronáutica, destino que por primera vez era asumido por un aviador militar; función que desempeñó hasta el 14 de julio de 1936. Mientras tanto en su ejercicio, destacáronse los siguientes hechos:

En marzo de 1931 fue presentado a la consideración de la Superioridad el proyecto de creación de una subsecretaría del aire, dándose así el primer paso hacia la independencia institucional. La idea, aunque acogida favorablemente, no se llevó a la práctica debido a circunstancias adversas del momento. De todas maneras, la semilla estaba sembrada y germinaría oportunamente.

Para alcanzar una mayor capacidad profesional y dar así más solidez a nuestros cuadros —condición fundamental para pretender la autonomía aeronáutica—, se dispuso en 1932 el envío a Francia e Italia de seis destacados oficiales, a fin de que cursaran los institutos politécnicos de París y de Turín, los que regresaron al país en 1935 con sus correspondientes diplomas de ingenieros aeronáuticos.

Análogo temperamento se adoptó en 1935 con seis calificados aviadores militares, designados para incorporarse a la Real Armada Aérea de Italia, quienes regresaron en 1937 con conocimientos actualizados.

A partir de 1931 se impulsó en la Fábrica Militar de Aviones (Córdoba) la construcción de máquinas de concepción nacional, produciendo sucesivamente (hasta 1936), los siguientes aviones: Ae.C.1 Prototipo, monoplano-biplaza; Ae.M.E.1 Tipo "Tenga Confianza", monoplano-biplaza; Ae.C.3, monoplano-biplaza; Ae.M.E.1. Tipo "Sol de Mayo", monoplano-biplaza; Ae.M.O.1, monoplano-biplaza de entrenamiento; Ae.T.1 Tipo "Deán Funes", monoplano de transporte (piloto, copiloto y cuatro pasajeros); y Ae.M.B.1, monoplano de bombardeo o en su versión transporte (piloto, copiloto y seis pasajeros).



El mayor Zuloaga cuando revistaba en el Grupo N° 1 de Aviación, primera unidad de guerra de la aviación militar.

En 1933 se creó la Base Aérea Militar "Los Tamarindos", cuyo nombre fue sustituido posteriormente por el de "El Plumerillo", por ser más exacto en la designación del lugar histórico que ocupó.

La escuadrilla "Sol de Mayo"

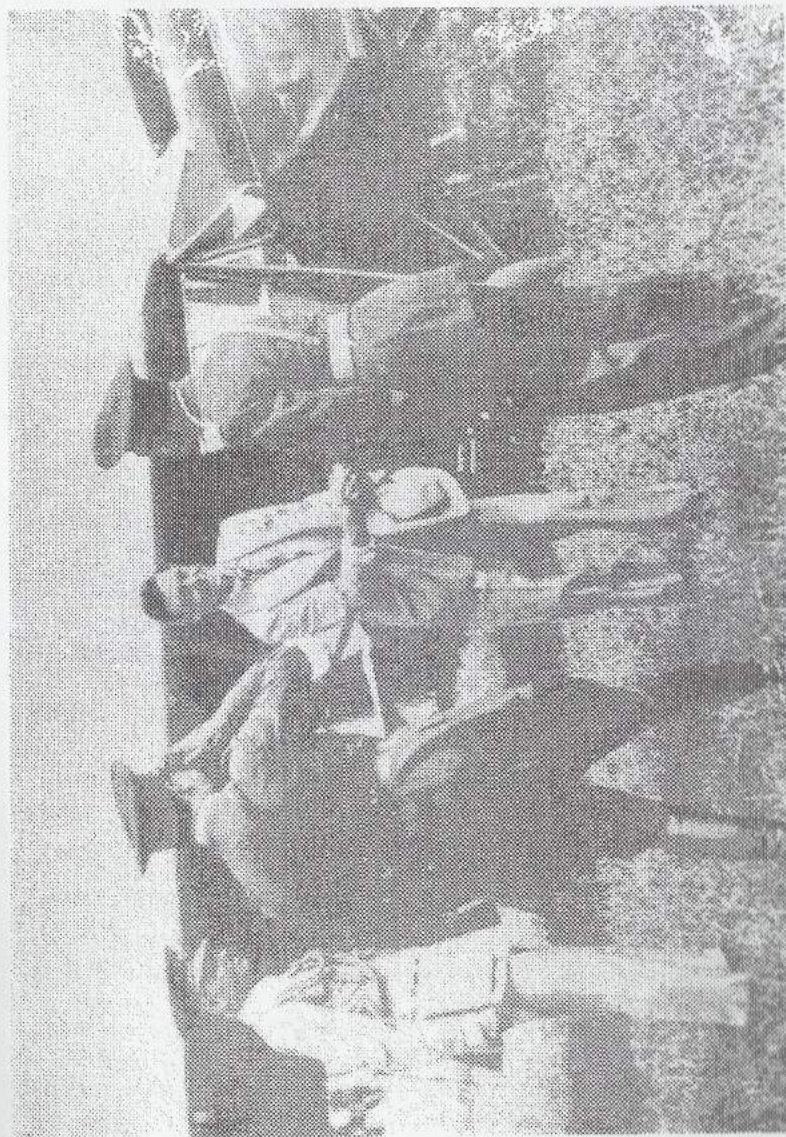
Cursaba el año 1933. Presidía entonces el país el general Agustín P. Justo, quien no sólo encarnaba valores permanentes de progreso y autoridad, sino sumó a sus dilatadas funciones castrenses y públicas, la de ser uno de los auténticos propulsores y benefactores de la aviación civil y militar del país, porque el general Justo era de la talla y enjundia de los Arenales Uriburu, Obligado, Mosconi, de Arteaga, Crespo y Cassinelli, por nombrar a unos pocos, y por extraña coincidencia ninguno de éstos fue aviador. En cambio sí, a ellos, la aviación de la patria, en todos sus niveles, débenle admiración, respeto y gratitud.

En dicho año 1933, mientras la aeronáutica continuaba ansiosa el programa iniciado dos años antes en la Fábrica Militar de Aviones, conciertase la histórica visita que el presidente de la Nación, general Agustín P. Justo, haría a los EE.UU. del Brasil, a cuyo efecto viajaría con su comitiva a bordo del acorazado "Moreno". Fue entonces cuando el coronel Angel María Zuloaga, director general de Aeronáutica, sugiere integrar la escolta de dicho acorazado con la concurrencia de una escuadrilla aérea (compuesta por aviones de producción nacional), la que se denominaría "Sol de Mayo", iniciativa que fue aprobada por el ministro de Guerra, general Manuel A. Rodríguez.

La escuadrilla "Sol de Mayo" fue formada con el siguiente material de vuelo: un Ae.T.1, como avión comando; seis Ae.M.E.1; un Ae.C.1 y un Junkers K-43 (único avión no nacional), partiendo de El Palomar el 3 de octubre de 1933.

Cabe significar la admirable regularidad de la escuadrilla en su vuelo a Río de Janeiro, con escalas intermedias en las ciudades de Pelotas, Florianópolis y Santos, lo que motivó la especial complacencia del ministro de Guerra, general Manuel A. Rodríguez, quien envió al coronel Zuloaga el siguiente telegrama:

"La escuadrilla «Sol de Mayo» llevando un saludo afectuoso de la Aeronáutica Militar y del Ejército a sus cama-



El coronel Zuloaga (haciendo el saludo militar), director general de Aeronáutica, recibe al entonces príncipe de Gales en El Palomar, en 1931.

radas brasileños, ha cumplido perfectamente una parte de la misión recibida. Que la satisfacción de haberlo hecho y el reconocimiento de la superioridad sirvan de estímulo a todos sus componentes para terminarla totalmente, demostrando así la capacidad, espíritu militar y disciplina de la Aeronáutica del Ejército”.

Durante los actos llevados a cabo por los miembros de la escuadrilla “Sol de Mayo”, destacóse el homenaje tributado al precursor de la aviación brasileña, ingeniero Alberto Santos Dumont. Con la presencia de autoridades militares, municipales y numeroso público, fue descubierta una placa de bronce en su monumento en Río de Janeiro, pronunciando en la ocasión un meduloso discurso el coronel Zuloaga, en representación de la aviación militar argentina.

El día 18 de octubre por la tarde, la escuadrilla “Sol de Mayo”, conducida por el coronel Zuloaga, daba por terminada su misión aterrizando en El Palomar. Habíanse cumplido con holgura y benéplácito general los objetivos de confraternidad americana.

En octubre de 1935 se produce un hecho trascendental para el futuro de la aviación nacional; se crea el escalafón de oficiales del arma de Aviación del Ejército, cuyos integrantes pertenecían hasta entonces a sus respectivas armas de origen (Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros). Este fue el mayor logro desde la creación de la Escuela de Aviación Militar de El Palomar en 1912.

Los subtenientes recibidos en las armas precedentemente citadas a fines de 1935 y que ingresaron a la Escuela de Aviación Militar de El Palomar a principios de 1936, pasaron a integrar la Promoción N° 1, origen y base de la numeración actual.

Como otra consecuencia de la creación del arma de Aviación, a principios de 1936, se formó en el Colegio Militar de la Nación una escuadrilla aeronáutica sobre la base de cadetes de tercero y cuarto año, bajo la dependencia de oficiales aviadores militares. A fines de ese mismo año (1936) se recibieron los primeros subtenientes del arma de Aviación, quienes constituyen la Promoción N° 2.



VI. — Otros destinos

En 1936, en virtud de procederse a una reorganización de la aviación militar, el coronel Zuloaga es designado Director General del Material Aeronáutico del Ejército.

Al año siguiente y hasta 1940 se desempeñó como miembro de la Comisión de Adquisiciones en Europa.

El 31 de diciembre de 1940 alcanza el grado de general de brigada, siendo el primer aviador militar que lo logra.

Durante parte de 1941, el general Zuloaga ocupó el cargo de comandante de la Aviación del Ejército.

En los años 1942 y 1943 desarrolló su actividad como director general del Personal del Ejército.

Entre 1943 y 1945, el general Zuloaga figuró adscrito al Ministerio de Guerra.

En 1945 pasa —a su solicitud— a los cuadros de la Fuerza Aérea Argentina, recientemente creada, con el grado de brigadier; acogiéndose seguidamente a los beneficios del retiro activo.

VII. — Los años en retiro

Cuando el 18 de agosto de 1951 el Aero Club Argentino, en su carácter de Fundador de la Aviación Nacional proclamó "Precursores de la Aviación Argentina" a todos los brevetados, pilotos aeronautas y aviadores civiles y militares entre los años 1910 y 1915, inclusive, los cuarenta y cinco (45) precursores sobrevivientes, entonces más allá de la edad propecta, se unieron formando un llamado "Círculo de Precursores", del cual resultó electo presidente el brigadier Angel María Zuloaga. Fue en aquel tiempo cuando éste presentó el famoso "MENSAJE PERMANENTE A LOS PRECURSORES DE LA AVIACION ARGENTINA" que, traducido del idioma inglés y refiriéndose al estado racional y espiritual del hombre decía:

"La juventud no es un momento de vida, sino un estado del alma. No es cuestión de mejillas sonrosadas, de labios rojos o de rodillas flexibles. La juventud es una condición de la voluntad, una cualidad de la imaginación, un vigor de las emociones, un frescor de las fuentes profundas de la vida.



El coronel Zuloaga visita la Fábrica Militar de Aviones en abril de 1935 y su director, mayor de la Colina, presenta las novedades.

Juventud significa predominio del valor sobre la timidez, del ansia de aventura sobre el deseo de quietud. Y esto a menudo existe más en un hombre de cincuenta años que en uno de veinte.

Nadie envejece por el mero hecho de haber vivido un cierto número de años. Se envejece por el abandono de los ideales. Los años arrugan la piel, pero la pérdida del entusiasmo marchita el alma. Los verdaderos largos años que inclinan la cabeza y deprimen el espíritu son las preocupaciones, la duda, la falta de fe en sí mismo, el temor y la desesperación.

Téngase setenta o dieciséis años, debe haber en el alma de cada ser humano, amor a lo maravilloso, aptitud para admirar las estrellas, indomable desafío a los hechos, infaltable entusiasmo juvenil por lo desconocido y por el goce y el juego de la vida.

Eres tan joven como tu fe, tan viejo como tu duda; tan joven como tu esperanza, tan viejo como tu escepticismo.

Mientras el corazón y el espíritu sigan recibiendo de la tierra, de los hombres y del infinito, mensajes de belleza, de alegría, de valor, de grandeza y de poder, se seguirá siendo joven.

Pero cuando los resortes estén gastados, la cabeza cubierta con las nieves del pesimismo y el corazón endurecido por el hielo de la indiferencia, se estará verdaderamente viejo. Esperemos que entonces, Dios tenga piedad de nuestra alma, y cuide y salve a nuestra patria".

Buenos Aires, 3 de noviembre de 1951.

Su último ascenso al grado de brigadier general tuvo lugar por decreto del gobierno provisional de la Nación en febrero de 1956, presidido entonces por el general Pedro Eugenio Aramburu. La entrega del diploma que certifica el nombramiento, se efectuó en una comida realizada en el Círculo de Aeronáutica, Av. Córdoba 731.

Poco tiempo después fue nombrado presidente del Círculo de Aeronáutica, cargo que ejerció desde el 27 de abril de 1956 hasta el 11 de diciembre de 1958.

El 16 de noviembre de 1971 suscribió el Acta de Fundación de la Asociación Aeronáutica Argentina.

El 27 de mayo de 1975 —día del centenario del nacimiento del ingeniero Jorge Newbery— suscribió el Acta de Creación del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, último documento que registra la firma de Angel María Zuloaga.

VIII. — Homenajes póstumos

El sepelio del brigadier general Angel María Zuloaga dio motivo a expresiones de hondo pesar en todos los círculos de la sociedad argentina, acompañando a este ilustre precursor hasta su última morada.

Cada año, en el día de su fallecimiento, se lo recuerda con una misa, a la que concurren amigos, camaradas y admiradores de su gran obra.

Por último, el 16 de agosto de 1980, en un acto de relieve y significado, descubrióse un busto de Zuloaga, erigido en su memoria en una plaza pública de la ciudad de Morón, provincia de Buenos Aires.

Esther Zuloaga de von Kyaw, una de sus dos hijas, altos jefes militares de las tres fuerzas, funcionarios nacionales y extranjeros, miembros eclesiásticos y numeroso público asistieron al descubrimiento del busto por el señor intendente del municipio, Dr. Ernesto E. Rodríguez. Usó de la palabra el secretario de Cultura de la Nación y Miembro de Número Fundador del Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, Dr. Julio César Gancedo, quien se refirió a la vida y hechos del ilustre recordado.

Y ante aquel austero herma pasarán y pasarán progenies interminablemente. Pero sepan ellas que los sepulcros así como las imágenes en mármol o en bronce de los grandes muertos, son y serán doctrina y ejemplo de vida, tal como la del brigadier general Zuloaga, relevante producto de su generación.