

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY

*Tras el Instituto Argentino de  
Historia Aeronautica 'Jorge Newbery'*

*J. A. L. L.*  
-1933

# LAS TIERRAS DE LA SPORTIVA

(A los 75 años de la primera ascensión aerostática)

JULIO A. LUQUI LAGLEYZE

*16 junio 83*

Buenos Aires — 1933

Dr. Julio A. Luqui Lagleyze

## LAS TIERRAS DE LA SPORTIVA

(A los 75 años de la primera ascensión aerostática)

Buenos Aires — 1983

**Instituto Argentino de Historia Aeronáutica**  
**Jorge Newbery**

**Comisión Directiva**

Presidente .....	Brigadier Mayor (R) César A. Guasco
Vicepresidente 1º .....	Comodoro (R) Juan José Gáiraldes
Vicepresidente 2º .....	Señor Luis González Moreno
Secretario .....	Comodoro (R) Santos A. Do- mínguez Koch
Pro-Secretario .....	Señor Mario Alfredo D'Urzi
Tesorero .....	
Pro-Tesorero .....	Doctor Julio A. Luqui La- gleyze
Director de Difusión .....	Señor Arquímedes García Díaz
Director de Rel. Públicas .....	Señor René F. Fernández
Director de Biblioteca y Publicaciones .....	Doctor Oscar Fernández Brital

**Comisión Revisora de Cuentas:**

Ingeniero Antonio Bianchi  
Brigadier (R) Alfredo R. González Filgueira

A todos aquellos que plegaron sus  
alas en defensa de la soberanía.

J.A.L.L.

República Argentina de Buenos Aires

Boletín de la Sociedad Argentina de Aeronáutica

Table with multiple columns listing various items or articles, including names like 'Comodoro Juan Manuel...

Comodoro Juan Manuel...

Comodoro Juan Manuel...

Comodoro Juan Manuel...

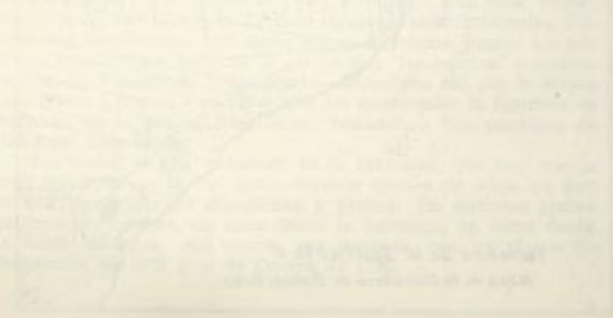


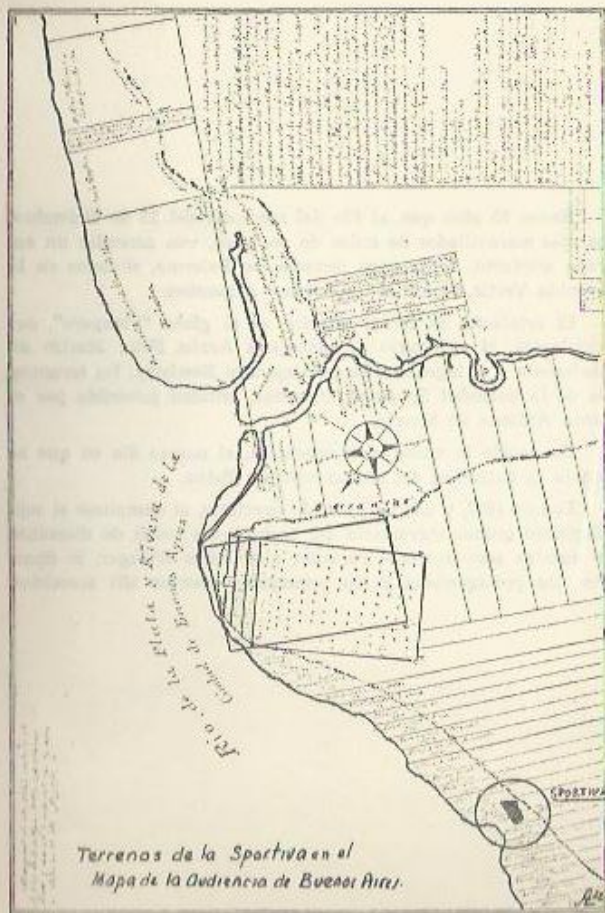
Hacen 75 años que, al filo del mediodía del 25 de diciembre, los ojos maravillados de miles de porteños, ven ascender un extraño artefacto, desde unos terrenos de Palermo, situados en la Avenida Vértiz, frente al Hipódromo Argentino.

El artefacto, de forma esférica, es el globo "Pampero", sus tripulantes, el secretario de embajada Aarón Félix Martín de Anchorena y el ingeniero Jorge Alejandro Newbery; los terrenos, los de la Sociedad Sportiva Argentina, entidad presidida por el barón Antonio de Marchi.

Ha nacido la aerostación argentina, el mismo día en que se festeja la natividad del divino niño de Belén.

Fue en 1907, y nos ha parecido oportuno, al cumplirse el septuagésimo quinto aniversario del hecho —las bodas de diamante de nuestra aeronáutica—, recordar algo sobre el lugar, la Sportiva, los protagonistas y los principales eventos allí acaecidos.





"...lo mismo que si quisiera  
"robarse el disco del sol para  
"usarla en la bandera..."

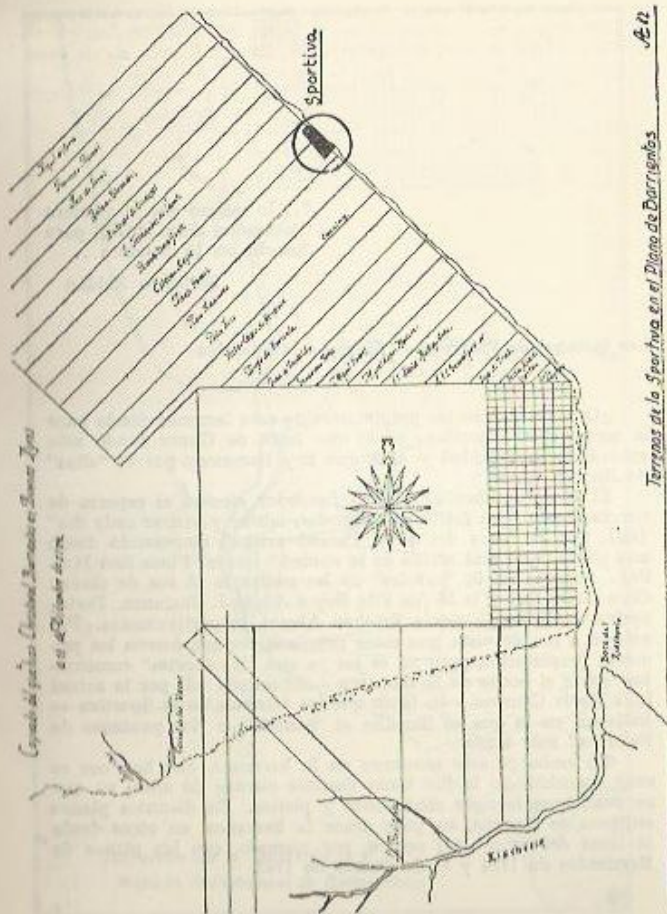
Belisario Roldán

#### Los terrenos de Palermo: de Garay a la Sportiva

¿Quiénes fueron los propietarios de esos terrenos donde nace la aerostación argentina, desde que Juan de Garay fundó esta ciudad de la Trinidad y a la que hoy llamamos por el "alias" de Buenos Aires,

El 24 de octubre de 1580 el fundador efectuó el reparto de tierras donde "con facilidad lo puedan labrar y vizitar cada día" (sic), por la "vera del Gran Paraná arriba" empezando desde una punta "que está arriba de la ciudad" (actual Plaza San Martín). Reparte así 65 "suertes" de las cuales la 15 iba de Godoy Cruz a Fitz Roy y la 16ª de Fitz Roy a Angel J. Carranza. Pertenecía a Alonso Gómez y Esteban Alegre, respectivamente. Parecería a simple vista que estos primeros vecinos fuesen los primeros propietarios, pero no es así ya que "las suertes" comenzaban sobre el borde de la barranca —delimitada allí por la actual Luis María Campos— en tanto que los terrenos de la Sportiva se hallaban en lo que se llamaba el "bañado", o "los pantanos de Palermo" más tarde.

Sin embargo este comienzo en la barranca, que hoy nos es muy conocido, no lo fue tanto durante cientos de años, ya que se suscitaron luengas discusiones y pleitos. En distintos planos antiguos se marcan, en unos desde la barranca, en otros desde la línea del agua. Así ocurre, por ejemplo, con los planos de Barrientos de 1774 y el de Ozores de 1792.



Pero el texto de la mensura ordenada por Hernandarias en 1608, lo aclara, como se ve en el Libro de Actas del Ilustrísimo Cabildo de la Trinidad, tomo XXV, fojas 8 vuelta, donde dice: "...y por frente la barranca de la costa de la mar..."

El Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, por intermedio de la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de la Provincia publicó, en 1933, una *Compilación de Referencias Documentales* (en dos tomos) en la cual demuestra que las "reservas para ribera en la costa noroeste de Buenos Aires son bienes públicos del Estado" y cita, entre otros, al plano de Ozores.

La segunda mensura de 1612 cita también de la línea de la barranca lo que confirma que de allí se debía medir la legua de fondo de cada "suerte".

Como refirmación, cualquiera que intente reconstruir el Camino del Fondo de la legua —que pasaba por el fondo de las "suertes"— desde la calle Canning a San Fernando (antes de Canning las "suertes" topaban con el ejido), verá que midiendo desde la barranca coincide con el camino (parte de San Martín, Constituyentes y el aún existente en San Isidro y San Fernando) en tanto que si lo hace del borde del río no coincide con nada. Pese a todo esto los juicios siguen hasta la década de 1930, y lo que es peor, unos terminaron fallados a favor y otros en contra!

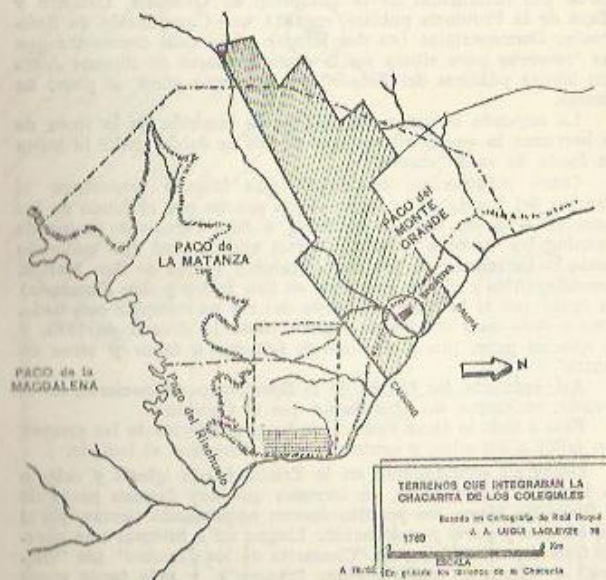
Así, entonces, las tierras de la Sportiva permanecieron en el bañado, realengas, sin otro dueño que el Cabildo.

Pese a todo lo dicho muchos de los propietarios de las suertes, con fallos o sin ellos, y contra derecho, ocuparon el bañado.

Desde su asentamiento en la Trinidad, con iglesia y colegio en Defensa y Rivadavia, en terrenos que hoy forman parte de la Plaza de Mayo, los jesuitas fueron adquiriendo tierras, parte por compra y parte por donación. Llegan así a integrar una enorme fracción conocida como "Chacarita de los Jesuitas" (de "chajara" o "chacara", vulgarmente: "chaera"), y más tarde como "Chacarita de los Colegiales", donde transcurren buena parte de las narraciones de Juvenilia de Miguel Cané.

Parte de esas tierras iban desde la suerte de Pedro Luis (Canning a Gurruchaga) hasta la de Francisco Bernal (Zabala a Pampa) conteniendo las de Gómez y Alegre.

Y aunque legalmente el bañado seguía perteneciendo al Estado, los jesuitas debieron ocuparlo de hecho y contra derecho. En 1767 los jesuitas fueron expulsados por el gobernador



LA SPORTIVA EN LOS TERRENOS DE LA CHACARITA

Francisco de Paula Bucarelli y Ursúa, en cumplimiento de una Real Cédula de Su Majestad don Carlos III. Ocupados o no, los terrenos de la Sportiva, vuelven a ser de propiedad de la Corona.

En 1825 Bernardino Rivadavia firma un decreto ordenando la erección de un pueblo en los terrenos de la Chacarita que no estuvieran dados en arriendo, pero la cosa no prospera y nunca se funda.

Muchos de los terrenos quedaron del Estado, muchos se vendieron, otros se cedieron y algunos fueron otorgados en enfiteusis. Pero lo cierto es que las operaciones estaban viciadas de nulidad.

Ottonello, en "La Argentina suma de Geografía" (tomo 9, pp. 43 y sgtes.) dice que las tierras del bañado —que nos ocupan— o fueron donadas o las usurparon los dueños de las suertes principales.

Y a todo esto, los terrenos de la Sportiva ¿fueron o no ocupados?

Ottonello en la obra citada (pág. 53) dice que en 1810 José A. García posee una quinta en el "bañado de Palermo" a espaldas del convento de la Recolectión (Recoleta) y que linda al noroeste con el de don José Lázx; la posee por una merced del gobierno otorgada allá por 1780 y la vende al canónigo don Saturnino Seguro. En 1810 Seguro la vende a Manuel de Luzuriaga, y los herederos de éste en 1842 a don Juan Manuel de Rosas. Rosas también compra las situadas al noroeste del Maldonado. Lamentablemente los autores dicen que Rosas adquirió los terrenos de diferentes propietarios pero no los nombran. Así ocurre con Manuel Bilbao en sus "Tradiciones y Recuerdos".

Con todo en el bañado poseyeron tierras, entre el Maldonado y lo que más tarde será Belgrano, José Barros Pazos, don Francisco Barrios al sudeste de aquél, aunque posiblemente el más posible propietario de esas tierras pudo ser Valentín Cardoso.

De cualquier modo el único propietario con dominio real en el bañado fue Juan Manuel de Rosas ya que, en juicios posteriores a su caída, las autoridades municipales desconocieron la propiedad por parte de particulares, de terrenos en el bañado.

Estas tierras de Rosas, entre las cuales estaban las que más tarde serían de la Sportiva, formaron parte de su quinta "Palermo de San Benito" y de los "alfalfares de Rosas". La Sportiva estará en "los alfalfares".

Como dijimos, al caer Rosas los particulares reclamaron, sin éxito, las tierras y, entre ellos, Barros Pazos. Los bienes del ex



Gobernador fueron confiscados y pasaron a ser propiedad estatal.

De acuerdo al plano topográfico de Salas y Benoit de 1867 el terreno pertenece a la municipalidad. En el Topográfico Municipal de 1895 el predio continúa siendo municipal aunque pareciera que cierto sector estuviese dentro de las tierras de Juan Scherrer y otros, pero no es así, como se ve claramente en los terrenos que fueron de Juan Manuel de Rosas.

Llegamos así al siglo XX. En un plano del Baedeker de 1907 figura aún como municipal, pero el plano está atrasado de noticias, ya que de acuerdo a lo que investigamos en el Instituto Histórico Municipal de la Ciudad de Buenos Aires el 31 de julio de 1907 leemos en la colección de Resoluciones y Ordenanzas, se resuelve acordar a la Sociedad Sportiva Argentina el importe del sueldo anual de seis peones para el cuidado y conservación de los jardines de los terrenos de Palermo. Esto demuestra que ya la Municipalidad ha cedido el predio a la Sportiva. Pero en los tomos correspondientes al año 1906 y anteriores hasta 1900, no pudimos encontrar resolución alguna al respecto, ni tampoco noticias de subvención, lo que nos induce a suponer que la cesión c permiso es de alrededor de 1906.

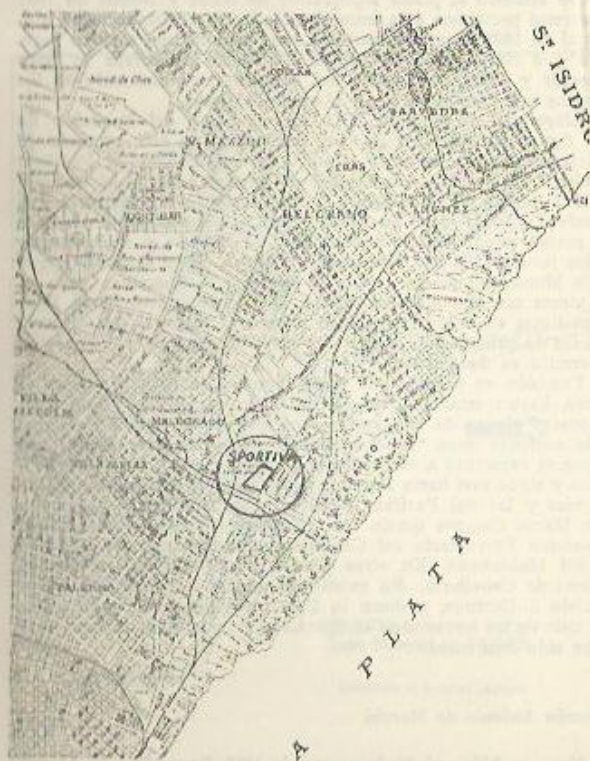
También es posible que estos terrenos, o parte de ellos al menos, hayan estado en manos del Ejército. Si nos fijamos en diferentes planos de la época vemos que el ferrocarril Poblador (más adelante línea "R" del Central Argentino, hoy Mitre), no va por el recorrido actual, sino por CerViño, corta el actual Zoológico y sigue casi hasta Dorrego para tomar su vía actual. Entre sus vías y las del Pacifico (General San Martín) y Santa Fe-Luis María Campos queda un triángulo donde se efectuará la Exposición Ferroviaria del Centenario y estará situada el Cuartel del Maldonado. En otros planos vemos que allí estaba el Cuartel de Caballería. No existiendo aún el terraplén del Mitre paralelo a Dorrego, pudiera la Caballería haber ocupado parte o el todo de los terrenos de la Sportiva. De cualquier manera esto no ha sido confirmado.

#### El barón Antonio de Marchi

Nace en Milán el 25 de agosto de 1875, llegando a la Argentina a fines de siglo, próximo a cumplir su mayoría de edad.

Dueño de una regular fortuna y afortunado hombre de negocios, no sólo fue pionero de todos los deportes, sino que llega





1907. Plano del Baedeker

a adquirir la personalidad del perfecto porteño, convirtiéndose en la figura del "porteñismo".

Hombre de "club" y cultor de la amistad, poseía una simpatía y cordialidad que lo hicieron la figura en los clubes porteños y en no pocos de la colectividad italiana.

En todos los clubes donde actuó impuso la práctica de una gran cantidad de deportes de los cuales era virtuoso cultor, así como propulsor de los mismos con un afán incansable de popularizarlos y, sobre todo, de inculcar lo deportivo en la niñez.

Figuró entre los fundadores del "Círculo de la Espada", "Club Italiano de Remeros", "Boxing Club Argentino", "Club Hípico Argentino", "Club Gimnasia y Esgrima" y fue socio del "Jockey Club" y del "Círculo de Armas". En todos ellos favoreció y auspició la esgrima, el box, la lucha greco-romano, etc.

Pero su creación favorita fue la Sociedad Sportiva Argentina, institución dedicada a la educación física de la niñez a quienes buscaba entusiasmar en todo tipo de deportes, empezando por la calistenia y gimnasia para pasar luego al atletismo.

De Marchi apoyaba económicamente a cuanto deportista necesitara protección, siendo el mecenas del matrimonio Silimiani de aerosteros, y de una serie de esgrimistas como Pini, de Marinis y Graco.

Fue socio fundador y vocal de la primera comisión del Aeroclub Argentino, llegando a ser designado socio honorario.

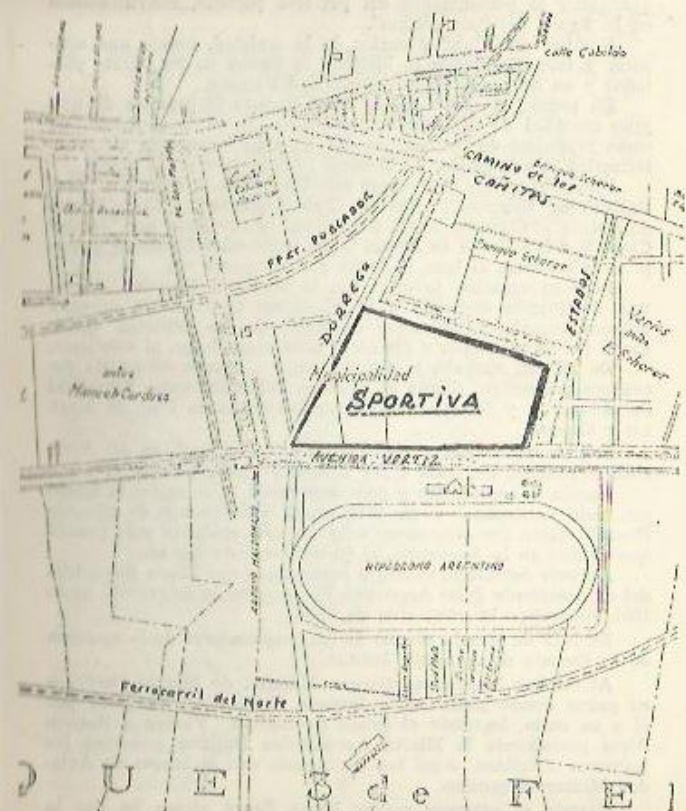
Nacida la aerostación y poco más tarde la aviación, la apoyó con todo entusiasmo y en 1910 propició la venida de Ricardo Ponzelli quien fue el primero en volar una máquina más pesada que el aire en la Argentina, el 30 de enero de ese año.

Antonio de Marchi contrajo matrimonio con María Roca, hija del ex presidente Julio Argentino Roca, quien le sobrevivió hasta 1981, superando los cien años de vida.

En 1912 de Marchi es uno de los propiciadores de la creación de la Escuela de Aviación Militar.

Al estallar la Primera Guerra Mundial de Marchi vuelve a su patria donde lucha en la Brigada Motorizada, equipada por él a su costa, logrando el grado de capitán. Vuelve a Buenos Aires presidiendo la Misión Aeronáutica Italiana que trae los primeros dirigibles. Aquí fue distinguido con el brevet de Aviaador Militar Argentino.

Cuando el entonces mayor Pedro Zanni piensa en dar la vuelta al mundo en aeroplano y pide los elementos necesarios para ello, muy pocos lo creen capaz y menos posible tal hazaña.



PLANO de los TERRENOS  
QUE FUERON de JUAN MANUEL  
DE ROSAS (Tomado de Saracchia)  
(Parcial)

Pero hay quien sí lo cree y es así que el 30 de diciembre de 1922 se crea una comisión que preside el barón Antonio de Marchi e integrada por distinguidas personas de la época. La comisión cumple plenamente su misión y, al cabo de un par de años, se posibilita el traslado de Zanni a Europa, donde adquirirá el biplano Fokker con el que intentará la hazaña. Pero allí empieza otra historia.

El barón de Marchi falleció en Buenos Aires el 29 de febrero de 1934.

### La Sociedad Sportiva Argentina

Entidad dedicada fundamentalmente a propiciar y difundir toda clase de deportes entre la niñez y la juventud, llegó a ser la más importante de América en su tipo.

Tenía su sede central en Florida 183 y el campo de deportes en Palermo sobre la entonces Avenida Vértiz, frente al Hipódromo Argentino.

Ocupaba alrededor de veinte hectáreas, en cuyo centro había dos pistas, una de 1.100 metros de largo y 20 de ancho destinada a las carreras de trote y a los concursos de "sulkeys", y la otra de 1.000 metros por 20 de ancho para carreras de obstáculos con vallas, barreras y fosos con agua. Era, pues, un verdadero hipódromo.

El centro de ambas pistas estaba formado por un terreno de 335 metros por 116 metros destinado a canchas de polo y de fútbol.

Todo esto estaba rodeado de tribunas divididas en dos sectores, uno para los miembros y sus familias y otro para el público en general.

También, en el centro de las pistas, se practicaba atletismo y, ocasionalmente en sus pistas se corrieron carreras de automóviles, motocicletas y bicicletas.

La temporada de carreras, fútbol y polo transcurría de abril a setiembre siendo el costo de la entrada a la tribuna oficial de \$ 3, la "reservada" \$ 2 y la "popular" \$ 1,50. El abono de temporada se vendía a \$ 10 y se obtenía en el local de Florida 183.

Para llegar al Campo de la Sportiva se debía recurrir al tranvía eléctrico de la empresa Buenos Aires y Belgrano cuyo boleto costaba \$ 0,15 y, si no, debía utilizarse el coche de alquiler a un costo de \$ 2 la hora. Los coches podían entrar al campo

por una puerta sobre la calle Dorrego, abonando la suma de \$ 1 por estacionamiento. En esa misma puerta había una boletería donde se vendían entradas para la tribuna oficial.

#### La ascensión del 25 de diciembre de 1907

Aarón Félix Martín de Anchorena era vástago de una antigua y linajuda familia de raigambre hispano-americana, que había sido pionera de las actividades ganaderas en la pampa. De allí su amor a aquella "humilde soledad verde y sonora" —como alguna vez la llamara su pariente Juan Manuel de Rosas— amor que se concretó en el nombre de su yate: "Pampa".

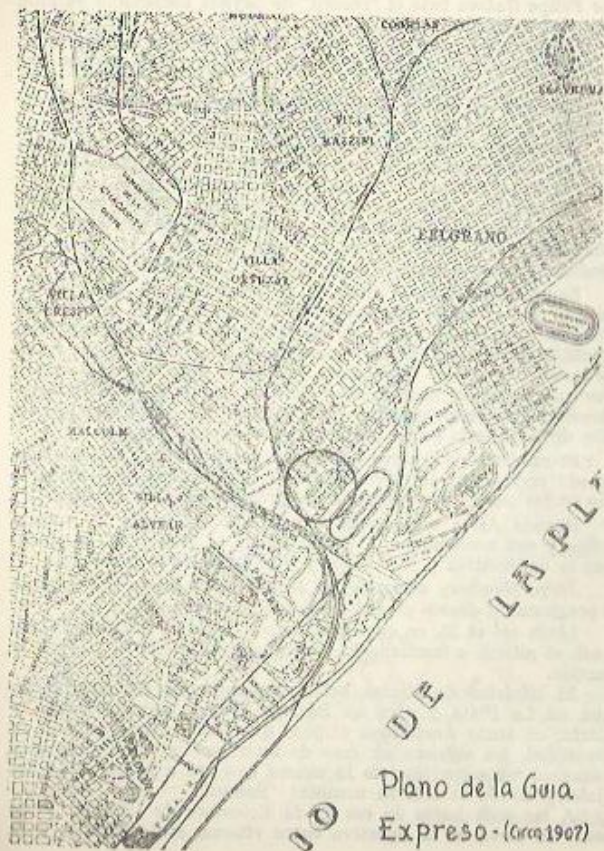
Nació el 5 de noviembre de 1877, año en que aparece la "Primera Sinfonía" de Brahms, y Saint-Saëns da a conocer su "Sansón y Dalila". Ese mismo año Edison inventa el fonógrafo, pero, lo más importante —y vinculado a la tradición ganadera y saladeril de los Anchorena— es el invento de la refrigeración por el francés Tellier, que revoluciona la vieja industria de su familia.

Trotamundos infatigable no sólo había recorrido su país sino también Europa. Allá lo llevó su cargo diplomático, carrera que siguió entre 1902 y 1916. En París tomó contacto con la aerostación y poco a poco fue invadido por la pasión del aire lo que se concreta cuando en 1905 el ingeniero brasileño Alberto Santos Dumont lo lleva en uno de sus vuelos. Esto lo hizo inscribirse de inmediato al Aeroclub de Francia, donde, en "Saint Cloud", fue discípulo de Paul Tissandier.

En uno de sus viajes a Buenos Aires trae consigo su globo "Pampero" que llevaba el nombre del viento gaucho de su tierra. Era un globo de algodón de 1.200 metros cúbicos de capacidad, para gas de alumbrado, de construcción francesa.

Tenía la intención de efectuar ascensiones en Buenos Aires y para ello se contactó con numerosas personalidades como el ministro de guerra, general Diógenes Aguirre y el de marina, almirante Onofre Beetbeder. Ambos le brindaron su apoyo en tanto el barón Antonio de Marchi puso a su disposición el campo de Palermo de la Sociedad Sportiva.

Invita asimismo a acompañarlo a su amigo, el ingeniero Jorge Alejandro Newbery, nacido el 27 de mayo de 1875 en la calle Florida 123, a metros de donde, casualmente, años más tarde estaría la Sociedad Sportiva Argentina. Si Anchorena nace con "Sansón y Dalila", Newbery lo hace con "Carmen" de Bizet,



mientras en Dolores, en la pulpería de Cándido Ibarra, el payador Felipe Suárez bate el "récord" de payada haciéndolo durante tres días seguidos.

Newbery se recibió de ingeniero en Estados Unidos, y en el Drexel Institute de Filadelfia fue discípulo, nada menos, que de Tomás Alva Edison.

Newbery es, desde 1900, director general de Alumbrado de la Municipalidad de Buenos Aires.

Deportista como Aarón Anchorena, cultiva toda una gama de deportes sobresaliendo prácticamente en todos. También conoce en París a Santos Dumont y se entusiasma con el vuelo.

Así cuando Anchorena lo invita, no sólo acepta con entusiasmo sino que, como a la Sportiva no llega el gas, gestiona de la Compañía de Gas del Río de la Plata, ubicada en Belgrano, el tendido provisorio de una cañería, lo que se concreta.

Lamentablemente el caño es de solamente 3" de diámetro ya que no hay cerca ninguna cañería maestra, razón por la cual el llenado es lento. Así el vuelo, programado en principio para el día 24 de diciembre, debe postergarse, pues a las quince horas de ese día, el inflado comenzado a las diez, llega sólo a la mitad. Por suerte, como bien explica Biedma, las buenas condiciones atmosféricas permiten mantenerlo seminflado hasta que la presión de la cañería —que había disminuido— volviera.

El ministro de Guerra había enviado veinte soldados del recreado regimiento de Granaderos a Caballos para que colaboraran en las tareas. La operación era dirigida por Luis Fabéres.

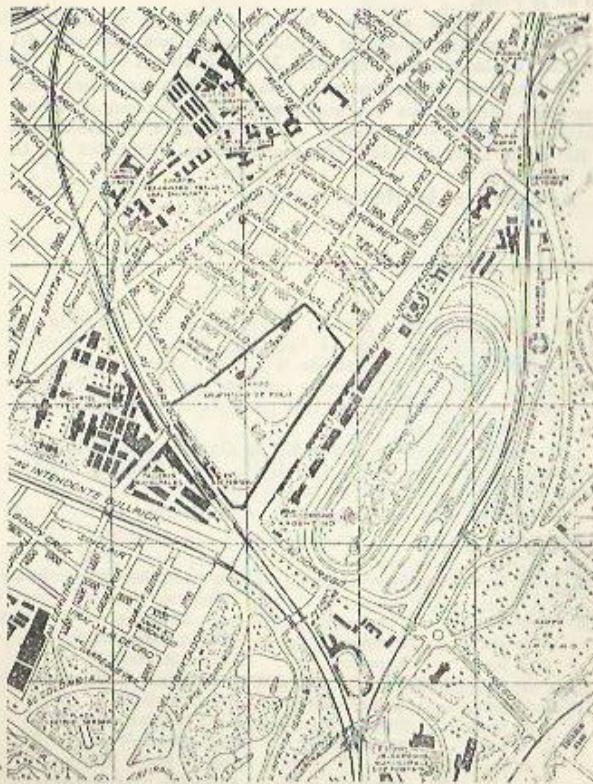
Buenos Aires vibraba de entusiasmo esperando el ansiado vuelo y esa nochebuena, a la alegría de la Natividad, se sumaron la expectativa y los ruegos por el éxito de la empresa.

Jorge Newbery concurrió al Jockey Club donde fue acosado a preguntas y deseos de éxito por los presentes.

Llega así el 25, en cuya madrugada sigue el inflado. Terminado el mismo e instalada la barquilla y el lastre, se dispone la partida.

El Ministro de Marina había dispuesto que dos torpederas, una en La Plata y otra en Dársena Norte, permanecieran en alerta, en tanto Anchorena dispuso que la lancha-crucero de su propiedad, los siguiera en caso de internarse en el río, llevando asimismo un salvavidas de la misma que ató a la barquilla del globo y donde se leía su nombre: "Pampa".

A las once horas de ese 25 de diciembre de 1907, el "Pampero" se eleva de la Sportiva entre vitores, exclamaciones y la



Guía Filcar. 1978

gritería del entusiasmo público. Pronto se desplaza hacia el Río de la Plata.

Cuenta Biedma que esa fue la duodécima ascensión de Aarón Anchorena, siendo, en cambio, el bautismo del aire del fundador de la aviación argentina Jorge Newbery.

El "Pampero" toma altura, se remonta entre las nubes como queriendo integrar esa enorme bandera que forman el firmamento, sus nubes y el brillante sol del mediodía. Se interna en el Río de la Plata y, más tarde, aterrizará en Conchillas (R. O. del Uruguay).

Ha nacido la aeronáutica argentina.

#### Actividades posteriores

El poco calibre de la cañería de gas es un inconveniente que limita las ascensiones desde la Sportiva. Por ello, don Ernesto A. Tornquist cede los terrenos de la quinta "Villa Ombúes" —en Luis María Campos y Olleros— que por estar cerca de redes principales de la Compañía de Gas permitía tender hasta allí caños de mayor calibre.

Al ampliar su red la Compañía de Gas del Río de la Plata, años más tarde, se mejoró la instalación de la Sportiva donde a partir de 1911 se reanudaron las ascensiones.

Durante la vida de la Sportiva se realizaron las siguientes ascensiones:

1907	25 de diciembre	"Pampero"	Aarón Anchorena y Jorge Newbery
1908	7 de febrero	"Pampero"	Jorge Newbery
	19 de abril	"Pampero"	Waldino Correa
	2 de mayo	"Pampero"	Hernán Mazzoleni
SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES			
1911	28 de mayo	"Buenos Aires"	Jorge Newbery
	4 de junio	"Buenos Aires"	Jorge Newbery
	11 de junio	"E. Newbery"	Jorge Newbery
	19 de setiembre	"Cóndor"	Alberto Roque Mascías
		"Patriota"	Alejandro R. Amoretti
		"Argentino"	Lisandro Billinghurst
		"Huracán"	Eduardo Bradley

	31 de diciembre	"Buenos Aires"	Alberto R. Mascías
		"Huracán"	Eduardo Bradley
1912	15 de setiembre	"Bols"	Augusto Bona
	23 de setiembre	"Cóndor"	Eduardo Bradley
1913	18 de mayo	"Huracán"	Francisco S. Sánchez
		"E. Newbery"	Anibal Brihuega
		"Buenos Aires"	Pedro Zanni
	21 de setiembre	"Pampero"	Hernán Mazzoleni
	16 de octubre	"Pampero"	Hernán Mazzoleni
	22 de octubre	"Los Andes"	Baldomero de Biedma
	23 de octubre	"Huracán"	Saturno Pérez Ferreyra
	4 de diciembre	"Los Andes"	Pedro Zanni
	6 de diciembre	"E. Newbery"	Hernán Mazzoleni
1914	16 de marzo	"E. Newbery"	Raúl E. Goubat
	21 de marzo	"Pampero"	Edgardo Benavente
		"Los Andes"	Anibal Brihuega
	3 de abril	"Pampero"	Edgardo Benavente
	5 de abril	"Pampero"	Edgardo Benavente
		"J. Newbery"	Baldomero de Biedma
		"E. Newbery"	Eduardo Bradley
	10 de abril	"Pampero"	Gervasio Videla Dorna
1915	1 de mayo	"E. Newbery"	Eduardo Bradley
	13 de junio	"J. Newbery"	Hernán Mazzoleni
	19 de setiembre	"Tte. Agneta"	Carlos Barrosque
1915	29 de setiembre	"Pampero II"	Eduardo Bradley
1916	7 de julio	"Tte. Agneta"	Héctor Alfredo Fernández

Cabe consignar que el "Pampero" que vuela hasta el 2 de mayo de 1908, es el que se perdió el 17 de octubre de ese año, llevando a su bordo al doctor Eduardo Newbery y al Sargento Eduardo Romero, en tanto que el "Pampero" que vuela a partir del 21 de setiembre de 1913 es otro.

Los globos que volaron de la Sportiva fueron:

—"Pampero": Construido en Francia, con una capacidad de 1.200 m<sup>3</sup> de gas, era de tela de algodón, fue donado por Aarón Anchorena. Voló por primera vez el 25 de diciembre de 1907 en la Sportiva.

—"Buenos Aires": Construido en Francia, de seda con 1.200 m<sup>3</sup> de capacidad, donado por el ingeniero Horacio Anasagasti, voló por primera vez el 24 de abril de 1910 en "Villa Ombúes".

- “Eduardo Newbery”: Construido en seda en Francia con una capacidad de 2.200 m<sup>3</sup>, adquirido por el Aeroclub Argentino, vuela por primera vez el 13 de febrero de 1910 en “Villa Ombúes”.
- “Cóndor”: Traído de Francia, construido en seda con 1.200 m<sup>3</sup> de capacidad y donado por Marcelo Torcuato de Alvear. Voló por vez primera el 19 de noviembre de 1911 en la Sportiva.
- “Patriota”: Traído de Francia, construido en seda con una capacidad de 12.200 m<sup>3</sup>, donado por el ingeniero Horacio Anasagasti. Voló por vez primera el 24 de enero de 1909 en “Villa Ombúes”.
- “Argentina”: Traído de Italia por Hernán Mazzoleni, construido en seda con una capacidad de 900 m<sup>3</sup>, voló por vez primera el 19 de noviembre de 1911 en la Sportiva.
- “Huracán”: De 800 m<sup>3</sup>, construido en seda en Francia y adquirido por el Aeroclub Argentino. Vuela por vez primera el 3 de agosto de 1909 en Rosario.
- “Bels”: De 900 m<sup>3</sup>, construido en seda y donado por la firma Moss & Cia. a la Escuela de Aviación Militar, voló por vez primera el 13 de setiembre de 1912 en la Sportiva.
- “Los Andes”: Junto con el “Aero Club I” el de menor cubaje ya que era de sólo 600 m<sup>3</sup>, construido por Hernán Mazzoleni en tela engomada, donada por el ingeniero Jorge A. Duclout. Voló el 1º de setiembre de 1913 en Rosario.
- “Jorge Newbery”: Construido por Hernán Mazzoleni en tela engomada, donada por el ingeniero Jorge Duclout, con una capacidad de 1.600 m<sup>3</sup> y voló por vez primera el 5 de abril de 1914 en la Sportiva.
- “Teniente Agneta”: Construido por Hernán Mazzoleni en tela engomada por encargo del Aeroclub Argentino. Vuela por vez primera el 19 de setiembre de 1915 en la Sportiva.
- “Pampero II”: De 1.200 m<sup>3</sup> construido en tela engomada por Hernán Mazzoleni y que voló el 16 de julio de 1913 desde “Villa Ombúes”.

Del otro “Pampero” que figura en las listas a partir del 21 de setiembre de 1913, no tenemos datos, ni figuran en Biedma ni en Lironi. Personalmente creemos se trata del Pampero II y

ambos autores han omitido el número, aunque Biedma habla del “nuevo Pampero”.

En cuanto aparece el más pesado que el aire, en 1910, la Sportiva también facilita sus instalaciones para el nuevo aparato volador. Así el 16 de diciembre de ese año el piloto italiano Bartolomé Cattáneo se eleva en su Bleriot de la Sportiva rumbo a Colonia, con una escala intermedia en San Juan. Es el primer cruce del Río de la Plata en avión.

Poco antes, el 2 de diciembre, Paillete y André con biplanos Farman y Sommer y un Bleriot, también efectúan vuelos que salen de la Sportiva.

El 27 de junio de 1911 Bartolomé Cattáneo aterriza en la Sportiva en su vuelo desde Rosario y en el cual trae correspondencia, lo que lo convierte en el primer vuelo postal del país de carácter privado.

Días antes, el 11 de junio hubo un suceso que casi termina en un escándalo. Ese día el inglés Henry L. Bernstein anunció pruebas en la Sportiva. Bernstein poseía un Harriot con motor Chenut de 60 H.P. pero no tenía brevet habilitante y muchos dudaban de su capacidad como piloto. “La Nación” del día siguiente relata el suceso, diciendo que después de las 16 horas arranca el motor y el aeroplano comienza el carreteo, pero a mitad del recorrido vira y se dispone solamente a recorrer la pista sin decolar. Hace así dos vueltas no sin amenazar “barrer” con el público de las tribunas con una de sus alas, lo que causa una estampida. Finalmente luego de arrancar una pantalla de hierro choca contra la empalizada. Cuando el escándalo ya era mayúsculo los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías efectuaron una ascensión con el “Eduardo Newbery” lo que calmó los ánimos.

El 14 de abril de 1912 el Aeroclub Argentino organiza allí exhibiciones que culminan con una carrera entre Palermo-San Isidro-Palermo, por el premio “Club Francés” al que obtiene Roland Garrós.

El 20 de febrero de 1914 se efectúa la exhibición aerobática del suizo Juan Domenjoz, quien con su Bleriot —Gnome de 60 H.P.— realiza las primeras acrobacias en nuestro país efectuando “loopings”, deslizamientos, vuelo invertido y otras maniobras que repitió los días 21, 22, 23 y 26.

El 5 de abril hay otra exhibición de acrobacia, esta vez a cargo del piloto paraguayo Silvio A. Pettrossi con su Deperdussin T.Gnome 60 H.P.

Bartolomé Cattáneo no podía ser menos y es así que el 12 de abril decola de Lugano con su "Noni" nacional, tipo Bleriot, llegándose a la Sportiva donde realiza todo tipo de acrobacia reptiendo lo que el día 10 había realizado en Lugano.

El 7 de junio Cattáneo desafía a Domenjoz a una contienda de acrobacia con el auspicio del Club Hípico, espectáculo al cual concurren más de 20.000 personas. El jurado era integrado por Mascias, Fels y Goubat y tuvo que dar el fallo de empate de ambos pilotos que mostraron una enorme destreza.

En 1915, el 7 de febrero se realizó una insólita carrera entre un avión y una motocicleta. El avión era piloteado por Pablo Castelbert y la motocicleta por Carlos Santiago. Aunque durante algún tiempo punteó la motocicleta el triunfo final, al cabo de 10 vueltas, fue del avión. Castaibert vino desde Lugano, aterrizó en la Sportiva, decoló de allí y volvió a terrizar para decolar, finalmente esta vez rumbo a Lugano.

También con motivo del Centenario de la Independencia, en 1916, se realiza una gran fiesta en el lugar, que ya no es la Sportiva sino el Estadium Municipal, donde se efectúan vuelos en general y pruebas de bombardeo aéreo. El domingo siguiente de esta prueba se efectúa una concentración y revista de los aviones que intervendrían en la prueba Palomar-Mendoza, y al star-decer las máquinas decolaron rumbo al Palomar.

Allí también Virgilio Mira hizo —como bien dice Lironi— derroche de osadías, volando en sus famosos "Golondrinas". Con ellas efectuó exhibiciones y acrobacias que le dieron gran popularidad.

Esto es sólo una parte de las actividades aéreas de la Sportiva, ya que todas las figuras pioneras de nuestra aviación actuaron allí, incluyendo a la primera aviadora argentina y sudamericana, Amalia Figueredo, quien efectuó exhibiciones en 1914 y 1915, año en que deja el vuelo por el matrimonio.

Entre las otras múltiples actividades efectuadas en terrenos de la Sportiva se efectúa allí en 1905 la tercera carrera de automóviles que gana Laborde en un tiempo de 1 minuto 10 segundos los mil metros.

Como vimos antes, la Sportiva se transforma en Estadium Municipal y al filo de 1920 en Campo de polo.

## BIBLIOGRAFIA

- Roqué, Raúl, Planos originales de Buenos Aires.  
Guía Filcar, 1978.  
Biedma, R. Antonio M., Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina, Bs. As., 1969.  
Lironi, Julio V., La aerostación argentina y sus precursores, Bs. As., 1958.  
— Génesis de la aviación argentina, Bs. As., 1971.  
Archivo del Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires  
Archivo General de la Nación - Actas del extinguido Cabildo de Buenos Aires.  
Archivo y Mapoteca Dr. J. A. Luqui Lagleyze.  
Argentina Suma de Geografía, tomo IX, Bs. As., 1963.  
Gandía, E., Zabala, R., Historia de la Ciudad de Buenos Aires, Bs. As., 1956.  
De Angelis, Pedro, Colección de Documentos..., Bs. As., t. III, 1969.  
Bilbao, Manuel, Tradiciones y Recursos de Bs. As., Bs. As., 1934.  
Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires. Compilación de Documentos, La Plata, 1933.  
Boracchia, Roberto, Palermo o San Benito de Palermo, Bs. As., 1966.  
Luqui Lagleyze, Julio A., Sitios de Volación de Buenos Aires, Bs. As., 1962.  
— Amalia Figueredo de Pietra y su época, Bs. As., 1962.  
— La aviación heroica. Todo es Historia N° 122, Bs. As., julio de 1977.  
Allende, Andrés R., Los orígenes del pueblo de Belgrano, La Plata, 1958.  
Instituto Agrario Argentino, Reseñas, San Isidro, Bs. As., 1943.  
Tallard, Alfredo, Los planos más antiguos de Buenos Aires, Bs. As., 1942.  
Censo de la Ciudad de Buenos Aires, Bs. As., 1887.  
Censo de la Ciudad de Buenos Aires, Bs. As., 1910.  
Plano del Departamento Topográfico de la Provincia de Buenos Aires, 1867.  
Baedeker de Buenos Aires, Bs. As., 1907.  
Guía Expreso de Buenos Aires, Bs. As., sin fecha.  
Plano de la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad, 1895.  
Latzina, A., Geografía Argentina, Bs. As., 1899.

#### OTRAS PUBLICACIONES

1. JORGE NEWBERY, el fundador; 1976 y 1980.
2. ENRIQUE MOSCONI, impulsor de la Aeronáutica; 1976 y 1979.
3. FRANCISCO DE ARTEAGA, el creador de la Fábrica Militar de Aviones; 1977 y 1981.
4. ALBERTO ROQUE MASCIAS, el olvidado; 1977.
5. AARON DE ANCHORENA, el iniciador; 1977 y 1979.
6. VICENTE ALMANDOS ALMONACID, fundador de la aviación comercial argentina; 1977 y 1981.
7. Una guerra aérea singular. A 30 años de la eliminación de la langosta voladora; 1978.
8. A los cincuenta años de la iniciación de los vuelos de la Aeroposta Argentina S.A.; 1979.
9. ANTONIO PARODI, el aviador militar; 1980.
10. PEDRO ZANNI, el cruzado del aire; 1980.
11. MARCOS A. ZAR, fundador de la aviación naval; 1980.
12. Los 35 años de la aeronáutica integrada; 1980.
13. Los primeros vuelos traspolares; 1980.
14. Plaqueta contentiendo la reproducción de la tapa, Introducción, Conclusión e Índice del libro EL PETROLEO, por Jorge Newbery y Justino G. Thierry; 1910; 1976 y 1980.
15. Misiones Aeronáuticas Extranjeras; 1980.
16. ANGEL M. ZULOAGA, primus inter pares; 1981.
17. ACTO ACADEMICO
  - I. Homenaje al ingeniero Ambrosio L. V. Taravella por sus 70 años de servicios aeronáuticos.
  - II. Conferencia del ingeniero Teófilo M. Tabanera: "La universalidad del espacio y sus beneficios a la humanidad"; 1981.
18. Creación de la Escuela de Aviación Militar, 10 de agosto de 1912; 1982.
19. I. Sños de volación en Buenos Aires.
  - II. La conquista del cielo patrio (una epopeya porteña); 1982.
20. AMALIA CELIA FIGUEREDO DE PIETRA, primera aviadora argentina y sudamericana; 1982.