

Lisandro Billinghurst, escribano e impulsor de la aeronáutica en la Argentina*

Marcelo Gabriel Zorrilla

INTRODUCCIÓN

La actividad de muchos notarios, del pasado y del presente, no transcurre solamente entre compraventas, poderes, estudios de títulos, sociedades y certificaciones. Sabemos de escribanos que han actuado y actúan en campos como el de la política, el arte y la literatura, desplegando así las múltiples potencialidades que encierra el ser humano.

La actividad aeronáutica en la Argentina tuvo entre sus impulsores a un escribano de la Ciudad de Buenos Aires, don Lisandro Billinghurst.

SU EJERCICIO DE LA FUNCIÓN NOTARIAL

Lisandro Billinghurst nació en Buenos Aires el 27 de Agosto de 1858, se desempeñó como escribano adscripto del Registro Notarial 39 de Capital Federal, desde el 29 de enero de 1897 al 31 de agosto del mismo año y como Titular del Registro Notarial 72 de Capital Federal, desde el 7 de septiembre de 1897 hasta su fallecimiento, acontecido en Buenos Aires el 27 de septiembre de 1929.

Perteneció a aquel grupo de hombres de coraje que, ante el surgimiento de las actividades aeronáuticas en el mundo, lucharon para que la República Argentina tuviese su propia aviación civil y militar, pasando a ser nuestro país uno de los pioneros del desarrollo aéreo en Latinoamérica, pero, para apreciar la génesis de tal proceso, resulta necesario ir hacia atrás en la historia, hasta comienzos del siglo XX.

FUNDACIÓN DEL AERO CLUB ARGENTINO

Como antecedentes de la aviación, podemos mencionar los vuelos del alemán Otto Lilienthal (1848-1896), quien utilizó primitivos planeadores, y también los experimen-

(*) El autor agradece especialmente al personal de la Biblioteca Nacional de Aeronáutica de la Ciudad de Buenos Aires por su colaboración.

tos efectuados por el francés Clément Ader (1841-1926). El 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk (EE.UU.), los hermanos Wilbur y Orville Wright lograron su histórico vuelo a motor que da comienzo a la era de la aviación moderna, el avión se sumaba así como un nuevo personaje a toda la serie de artefactos técnicos e innovaciones que acompañaron el inicio del siglo: el alumbrado nocturno que permitía fiestas y veladas hasta altas horas, los automóviles, los modernos transatlánticos y novedosos progresos en la medicina.

El inicio de siglo sumergía a Europa y América del Norte en el sueño de un avance técnico ininterrumpido y en la utopía de un mundo sin guerras y en un continuo progreso, la Primera Guerra Mundial sería el despertar de tal sueño, volviendo a la cruda realidad.

Cinco años después de aquel memorable vuelo de los Wright, se constituyó en la República Argentina una entidad civil denominada *Aero Club Argentino*, destinada a fomentar la actividad aeronáutica, entre cuyos miembros figuraba el escribano Billinghamurst.

Cabe señalar que, al fundarse el Aero Club, la Argentina no había presenciado ningún vuelo de avión en su territorio. Habría que esperar al 31 de enero de 1910, día en que Ricardo Panzelli efectuó el primer vuelo en los cielos patrios. En esa ocasión, el avión de Panzelli despegó del Polígono de Campo de Mayo y recorrió 200 m en línea recta a una altura de 10 m.

Sin embargo, los globos aerostáticos estaban en la memoria de muchos porteños de la época, por las hazañas del matrimonio Silimbani. Estos acróbatas efectuaban maniobras sobre Buenos Aires en un trapecio colgado de un globo de aire caliente. En una de esas maniobras, el 13 de marzo de 1904, la señora Silimbani cayó al Río de la Plata, muriendo ahogada.

Otra tragedia fue la desaparición del Globo *El Pampero* y de sus dos tripulantes: Eduardo Newbery y Eduardo Romero. Este desgraciado evento, acontecido el 17 de octubre de 1908, generó un profundo golpe a la actividad aérea en el país. Se produjo una deserción en las filas del Aero Club y los diarios comenzaron a resaltar los peligros de la navegación aérea y la "locura" de emprender tales actividades.

Sin embargo, una hazaña, protagonizada entre otros por el escribano Billinghamurst, reestablecería la confianza en las actividades aéreas argentinas.

UN GLOBO Y UN ESCRIBANO A BORDO

Lisandro Billinghurst fue aceptado como socio del Aero Club Argentino el 24 de julio de 1908, en la Asamblea del 27 de abril de 1909 resultó elegido Secretario de la Comisión Directiva.

El 4 de septiembre de 1909 obtuvo su diploma de "Piloto Aeronauta", expedido por el mismo Aero Club con el número 6. Surgen anotadas en el mismo cinco ascensiones efectuadas en 1909, nueve en 1910, dos en 1912 y dos en 1913. Era costumbre de la época que cada piloto aeronauta adoptase un banderín propio, cuyos colores y diseño se registraban, mediante una reproducción del mismo, inserta en el título. El banderín adoptado por Billinghurst era de color azul y blanco a cuadros con una estrella roja en el centro.

Tras el desastre de *El Pampero*, un nuevo globo de seda de 1300 m³, adquirido en Francia, llamado *El Patriota*, se elevó desde el barrio de Belgrano el 2 de abril de 1909 con tres tripulantes: Jorge Newbery, Alfredo Palacios, el famoso diputado socialista, y el escribano Lisandro Billinghurst.

Posteriormente, el 17 de diciembre de 1909, Lisandro Billinghurst, acompañado por el ingeniero Alejandro R. Amoretti, realiza una nueva ascensión de cuatro horas y veinticinco minutos de duración en el globo *Huracán*, bajo cuya inspiración, un conocido club de fútbol de la Ciudad de Buenos Aires adoptó su nombre y emblema.

LA SEMANA DEL CENTENARIO

Llegamos al año 1910, siendo el escribano Lisandro Billinghurst secretario del Aero Club Argentino y presidente, el ingeniero Jorge Newbery.

En la semana del 29 de mayo al 5 de junio se organiza el Concurso Internacional de Aviación, bajo el control del Aero Club Argentino y la organización de la Comisión Auxiliar de Juegos Olímpicos, presidida por el Barón Antonio de Marchi, creada por la Comisión Nacional de Centenario y presidida por el Ministro del Interior, doctor José Gálvez.

El evento tuvo asiento en los campos de Villa Lugano y Lisandro Billinghurst tuvo el honor de integrar el Jurado junto a los ingenieros Jorge Duclout y Horacio Anasagasti y el señor Alejandro R. Amoretti.

El Concurso tuvo un gran éxito y despertó un gran entusiasmo por la aviación. Podemos citar como datos curiosos que el primer premio de altura fue otorgado al piloto de

un Biplano *Dolphin* que alcanzó los 230 m y el de velocidad fue otorgado al piloto de un avión *Valleton* que alcanzó los 62,7 km/h.

DOS ESCRIBANOS PROMOTORES DE LA AVIACIÓN MILITAR

En los estatutos del Aero Club Argentino, encontramos que en el artículo primero, inciso e) se establecía como uno de los fines de la Asociación: "(...) Ofrecer al Ministerio de Guerra el concurso de la Asociación a fin de organizar el Servicio de Aerostación y Aviación Militar (...)".

El 20 de abril de 1912, la empresa "Picardo y Cia." donó un avión para el Ejército; el 23 de abril, el vicepresidente escribano Victorino de la Plaza, en ejercicio del Poder Ejecutivo, firmó un decreto aceptando y agradeciendo la donación. El 1 de mayo de 1912, la "Compañía Argentina de Tabacos Ltda. (...)" ofreció al Gobierno Nacional una Donación consistente en un monoplano *Nieuport*, un aparato *Blériot* (que deberían llevar los nombres *América* y *Centenario*) y un biplano *Farman*, además de los gastos de los servicios de un instructor por tres meses para la capacitación de los futuros aviadores militares. Tal donación fue aceptada y agradecida por decreto presidencial de fecha 18 de mayo de 1912.

Ya se contaban con los elementos para inaugurar la aviación militar argentina y el 3 de mayo de 1912, en Florida 26, se reunió la Comisión Directiva del Aero Club Argentino con asistencia de los señores Jorge Newbery, Jorge Duclout, Alberto R. Mascías, Gervasio Videla Dorna, Severo Vaccaro, Alejandro R. Amoretti, mayor Waldino Correa, Lisandro Billinghamurst y Manuel Ramos Vivot. En tal reunión tomó la palabra el ingeniero Jorge Newbery, expresando entre otros conceptos la necesidad de:

"(...) dotar al ejército de la Nación el que hoy, por su notorio progreso, requiere con urgencia esta cuarta arma, ya en ejercicio en los grandes ejércitos de toda la Europa y utilizada con éxito en los actuales momentos por una de esas naciones en las costas e interior del vasto territorio africano(...)" .

Es digno de destacar que, a la fecha de tal discurso, anterior al estallido de la Primera Guerra Mundial, el arma aérea solo había sido utilizada en un solo conflicto de gran importancia, la Guerra Ítalo Turca (1911-1913). Existían dentro de los ejércitos europeos quienes consideraban a la aviación como un mero elemento de apoyo de la infantería para misiones de reconocimiento, u observación de blancos para la artillería, pero que no era un elemento de incidencia decisiva en un conflicto. Recién la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) colocaría el dominio del aire como factor esencial del combate.

CREACIÓN DE LA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR

El 1 de junio de 1912, en el local del Jockey Club de Buenos Aires, Florida 537, se celebró una Asamblea del Aero Club Argentino, con la presencia del escribano Billinghurst, en la cual se aceleraron las tratativas para dotar a las fuerzas armadas argentinas de su aviación. El 10 de agosto de 1912, por decreto del presidente Roque Sáenz Peña, fue creada la Escuela de Aviación Militar.

La inauguración de la misma fue celebrada el 8 de septiembre de 1912, distribuyéndose a tal efecto las invitaciones correspondientes cuyo texto rezaba:

“El Presidente del “AERO-CLUB ARGENTINO” tiene el honor de invitar a Ud. y familia al acto inaugural de la Escuela de Aeronáutica Militar, que se efectuará en el Aeródromo del Palomar el día 8 del corriente a las 4.30 p.m. Los trenes parten de la estación Retiro, Ferro Carril Pacífico, a las 3.15 y 3.40 p.m, regresando de la estación Palomar a las 5.30 y 6.00 p.m. Buenos Aires, Septiembre de 1912. Nota: En caso de mal tiempo la inauguración quedará postergada para el siguiente Domingo”.

LA RENUNCIA DEL ESCRIBANO BILLINGHURST

Llegamos al año 1915 y Lisandro Billinghurst presenta su renuncia como Secretario del Aero Club Argentino. El Acta 115, fojas 89 del Libro de Actas de Comisión Directiva dice respecto a la presentación de tal renuncia:

“(...) El Sr. Zuloaga pide la palabra y hace moción para que dicha renuncia no sea aceptada, abundando en conceptos elogiosos para el renunciante, cuya personalidad, dice, constituye una página de oro en la historia del Club y es además, un elemento noble y abnegado a quien la Institución debe muchos y señalados servicios. Esta moción es aceptada por unanimidad (...)”.

Al insistir don Lisandro en su renuncia, esta fue finalmente aceptada en sesión del día 8 de enero de 1916.

VIGENCIA DE LA FIGURA DE LISANDRO BILLINGHURST

La semilla que dejó Lisandro Billinghurst creció y dio frutos. La República Argentina llegó a contar con una fábrica militar de aviones propia, su aerolínea de bandera protagonizó vuelos transportando pasajeros sobre la Antártida; su Fuerza Aérea combatió en 1982 contra una de las fuerzas aéreas más poderosas del mundo, generando

admiración mundial; aviones argentinos llegaron al Polo Sur y colaboraron activamente en misiones científicas y de exploración en el continente blanco.

En todas aquellas epopeyas podemos visualizar la figura de un escribano porteño que dio fe de que muchas utopías dejan de ser tales cuando un grupo de hombres, con claridad de pensamiento y perseverancia, deciden hacerlas realidad.

Libros Consultados

APOLD, Raúl Alejandro. *La Aviación Militar Argentina*. Editado Por la "Compañía Argentina de Electricidad Sociedad Anónima" en adhesión a la celebración de las Bodas de Plata de la Aviación Militar Argentina. Buenos Aires, 1937.

BIEDMA R., Antonio M. *Diccionario Biográfico*, Colección Biblioteca Aeronáutica. Buenos Aires, Editorial Argentina, 1935.

ITURRIOZ, Eugenio López. *El Vuelo a Vela*. Buenos Aires, Editorial Molino Argentina, 1944.

LIRONI, Julio Víctor, *La Aeroestación Argentina y sus precursores*. Buenos Aires, Edición del Autor, 1958.

Secretaría de Aeronáutica de la República Argentina. Precursores. Primeras Manifestaciones de la Actividad Aérea en el País. Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (I.G.A.), Octubre de 1960.

STEVER, H. GUYFORD y HAGGERTY, James J. *Vuelo*. (ejemplar en idioma castellano). Hamburgo, Editorial Time Life, 1970.