

# PRENSA, DEPORTE, AVIACIÓN Y MUERTE: EL CASO DEL 'PRIMER SPORTSMAN' ARGENTINO

Pablo Ariel Scharagrodsky<sup>1</sup>

**Resumen:** El presente trabajo explora los diferentes sentidos que la heterogénea prensa produjo, transmitió y puso en circulación a la hora de narrar la muerte y el sepelio del famoso aviador argentino Jorge Newbery (1875-1914). A partir de trabajos sobre historia social y cultural del deporte y la muerte, se analiza el funeral como un ritual polifónico en el que diferentes actores sociales contribuyeron a construir una nueva figura nunca antes vista en la Argentina moderna: la del 'primer sportsman' argentino. Nuestra hipótesis sugiere pensar que la muerte de Newbery y su particular biografía consolidaron y, a la vez, amplificaron la construcción ficcional del 'primer sportsman' argentino, siendo la prensa un actor clave en este proceso.

**Palabras claves:** prensa; aviación; muerte.

## Esportes, aviação e morte – O caso do 'primeiro esportista' argentino

**Resumo:** O presente trabalho explora os diferentes significados que a heterogénea imprensa produziu, transmitiu e pôs em circulação ao narrar a morte e sepultamento do famoso aviador argentino Jorge Newbery (1875-1914). Tendo por base os trabalhos sobre a história social e cultural do esporte e da morte, o funeral é analisado como um ritual polifônico em que diferentes atores sociais contribuíram para a construção de uma nova figura nunca antes vista na Argentina moderna: a do 'primeiro desportista argentino'. Nossa hipótese sugere que a morte de Newbery e sua biografia particular consolidaram e, ao mesmo tempo, ampliaram a construção ficcional do 'primeiro esportista argentino', sendo a imprensa um ator fundamental nesse processo.

**Palavras-Chave:** imprensa; aviação; morte.

## The press, sports, aviation, and death: The Case of the Argentinian 'First

**Abstract:** The present work explores the different meanings that were produced, transmitted and put into circulation by the heterogeneous press through the narrative of the famous Argentine aviator Jorge Newbery's death and burial (1875-1914). Based on works on the social and cultural history of sport and death, the funeral is analyzed as a polyphonic ritual in which different social actors contributed to construct a new figure never seen before in modern Argentina: that of the 'first Argentine sportsman'. Our hypothesis suggests that Newbery's death and his particular biography consolidated and, at the same time, amplified the fictional construction of the 'first Argentine sportsman', being the press a key actor in this process.

**Keywords:** press; aviation; death.

## Introducción

En un abrazo inmortal  
la guitarra y el poeta,

---

<sup>1</sup> Pablo Ariel Scharagrodsky es Doctor en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Quilmes. Actualmente es docente-investigador en la Universidad Nacional de Quilmes y en la Universidad Nacional de La Plata, Argentina. Email: [pas@unq.edu.ar](mailto:pas@unq.edu.ar).

sollozan por el atleta  
de la Aviación Nacional...  
¡Newbery, el cóndor genial  
que fue en sublime locura  
a seis mil metros de altura  
rompiendo brumas ignotas,  
cayó con las alas rotas  
en la negra sepultura!

Tango: "A la memoria de Jorge Newbery"  
Carlos Gardel y José Razzano

Entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX la aviación a motor cambió radicalmente el vínculo entre los hombres y el espacio aéreo. Dicha relación estuvo potenciada, por un lado, por factores comerciales y económicos, y por el otro, por cuestiones militares y de defensa nacional, en una época de fuertes nacionalismos en varios países de occidente. La relación entre la aviación a motor y el hombre, se amplificó por esos años merced a los avances científicos y tecnológicos (PETRESCU, et., 2017). Todo ello consolidó una carrera material y simbólica por controlar de manera eficaz y eficiente los primeros vuelos en aeronaves más pesadas que el aire. Sin embargo, otras razones potenciaron entre el *fin du siècle* XIX y principios del XX el control aéreo. Entre ellas sobresalieron las de ocio, entretenimiento y/o deportivas. De hecho, a principios del siglo XX, el uso temprano de aviones por parte de los primeros pioneros, "se consideraba un desempeño extraordinario, un 'deporte' fundado en intereses compartidos por los principales actores económicos (industrias del automóvil, petróleo, gas, etc.) y los medios de comunicación, y fue apoyado con entusiasmo por las multitudes reunidas en las grandes gradas de los aeródromos. Propietarios de industrias y periódicos como Lord Northcliffe en Inglaterra, o Édouard Michelin, Henri Deutsch de la Meurthe y el Conde de Dion en Francia, financiaron actuaciones y competencias sensacionales, participando así en la creación del heroísmo aeronáutico y deportivo" (JORAND, & ROBÈNE, 2018, p. 8).

Los vuelos aéreos fueron rápidamente 'deportivizados' a través de la lógica de la competencia, la espectacularización y el logro de records, instalando una verdadera carrera entre personas, grupos, instituciones, naciones y fábricas por lograr records de distancias, de altura, de velocidad y, fundamentalmente, de tiempo. Lentamente se consolidaron como un entretenimiento de riesgo con peligrosas acrobacias, frente a un público masivo y muy interesado en ver -y sentir- los espectáculos aéreos. Los mismos fueron eventos altamente difundidos y consumidos en las grandes ciudades. Los festivales aéreos modificaron radicalmente la experiencia sensorial entre el espacio, el tiempo y la aceleración de objetos y personas. Lo imposible se hizo posible.

En este proceso participaron como figuras centrales pilotos, fabricantes e inventores. Entre los más reconocidos se destacaron los norteamericanos

Wilbur y Orville Wright, Samuel Pierpont Langley, Glenn Curtiss o Gustave Whitehead, los alemanes Gustave Whitehead, Otto Lilienthal, Hugo Junkers y Karl Jatho, los franceses Clément Ader, Louis Bleriot, Ferdinand Marie Léon Delagrange y Henri Farman, los italianos Alessandro Umberto Cagno, Mario Calderara y Bartolomeo Cattaneo, el escocés Preston Watson, el danés Jacob Christian Hansen Ellehammer, el ruso Aleksandr Fiódorovich Mozhaiski, el rumano Traian Vuia, el neozelandés Richard Pearse, entre muchos otros. Varios de ellos conformaron “una red social de aviación” transnacional, constituida por personas (aviadores, inventores, científicos, etc.) organizaciones (sociedades nacionales aeronáuticas, aeroclubes nacionales, universidades vinculadas a la aviación, Federación Aeronáutica Internacional, etc.) y eventos sociales (exposiciones internacionales, torneos de carreras de aviación, festivales aéreos, etc.) (MOON, 2013, p. 86).

Esta nueva carrera por controlar el espacio aéreo, estuvo monopolizada por algunas de las potencias que estaban configurando el nuevo mapa geopolítico en gran parte del plantea como Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania e Italia. Sin embargo, algunos países sudamericanos tuvieron de manera periférica una participación en dicha carrera. Para ciertos grupos sociales sudamericanos, participar de la modernización del transporte fue fundamental para afirmar el sentido de progreso nacional ya que “(...) no se podía ser moderno sin participar del impulso cinético” (GIUCCI, 2006, p. 114). Además de destacarse en Francia el ingeniero brasileño Alberto Santos Dumont (1873-1932) por ser la primera persona en volar en París con un aparato más pesado que el aire en 1906, el aviador peruano-francés Jorge Chávez (1887-1910) por lograr por primera vez superar los Alpes de Suiza a Italia en 1910 o el paraguayo Silvio Pettirossi (1887-1916) por alcanzar el récord en arriesgadas acrobacias como el *Looping the Loop*; un argentino llamado Jorge Newbery (1875-1914) logró en esos años, varios records que lo posicionaron en la prensa nacional y latinoamericana como uno de los aviadores más destacados del cono sur. Chávez, Pettirossi y Newbery tuvieron, como tantos otros aviadores, el mismo final: fallecieron piloteando sus aeroplanos en accidentes aéreos. Todos ellos, fueron deliberadamente contruidos como figuras extraordinarias, como modelos nacionales a seguir, como hombres viriles y como dignos héroes hetero-masculinos. Sin embargo, en algunos casos las omisiones y silencios propios de la narrativa hetero-masculinista dominante de la época fue evidente (SOARES, 2019).

En el caso de Newbery, su repentina e inesperada muerte en 1914 fue ampliamente cubierta por los más importantes diarios argentinos. Más allá de las diferencias políticas, partidarias, ideológicas, de destinatarios o de estilos periodísticos, revistas, magazines y diarios argentinos de gran circulación como *La Nación*, *La Prensa*, *El Diario*, *Tribuna*, *Crítica*, *La Vanguardia*, *El Argentino*, *El Día*, *Mundo Argentino*, *PBT*, *Caras y Caretas*, *Fray Mocho* o *Atlántida*, entre otros, informaron profusamente sobre el accidente aéreo de Newbery en la provincia de Mendoza y cubrieron el multitudinario sepelio realizado en la capital argentina. El funeral de Newbery no pasó desapercibido. Más bien todo lo contrario. A diferencia de lo que ya sucedía en otros países como Inglaterra

(HUGGINS, 2011), en la Argentina fue un acontecimiento masivo nunca antes visto para homenajear a una persona estrechamente relacionada con el universo deportivo. Su muerte terminó de consolidar una de sus múltiples facetas e inventar un nuevo panteón en la Argentina moderna: el de los ídolos deportivos. De hecho, diferentes actores entre los que se destacó la prensa, lo ungieron como el primer ‘sportsman argentino’, figura que se consolidó con el paso de los años y las décadas.

Sobre el accidente aéreo y el sepelio se describieron e interpretaron una serie de significados que excedieron a la propia muerte. Teniendo en cuenta el accidente de Newbery, su entierro y la ‘conmoción popular’ que desencadenó su muerte en gran parte de la Argentina, el presente trabajo explora los diferentes sentidos que la heterogénea prensa produjo, transmitió y puso en circulación a la hora de narrar la muerte y el sepelio de Jorge Newbery. Se considera dicho acontecimiento como un complejo ritual con una polifonía de símbolos y signos, constituido por diferentes actores que produjeron diversos sentidos y significados a partir de los espacios transitados por el cortejo fúnebre, la selección de ciertos objetos durante el sepelio, la forma de presentación del cadáver, el comportamiento del público presente, la función de los principales organizadores del funeral y los discursos de los ‘notables’. El ritual fúnebre de Jorge Newbery no solo condensó y presentó el poder, la influencia y la autoridad de ciertos actores sociales y políticos en este tipo de eventos, sino que también contribuyó a construir una nueva figura con una fuerza simbólica nunca antes vista: la del ‘primer sportsman’ argentino. Seguimos a Gayol quien sostiene que un funeral es un ritual, vale decir, “(...) es una secuencia estereotipada y repetitiva de actos que comprende gestos, palabras, objetos y símbolos que se dan en un momento y lugar determinados. También es una práctica dinámica que puede alterar sus formas y sus efectos en el propio acontecer” (GAYOL, 2016, p. 2). La hipótesis del trabajo sugiere pensar que la muerte consolidó y, a la vez, amplificó la construcción de la figura de Newbery como el ‘primer sportsman’ argentino. Más allá de sus importantes antecedentes deportivos desarrollados entre finales del siglo XIX y principios del XX, los modos de narrar la muerte de Newbery cristalizaron un lento proceso de construcción del ‘primer sportsman’ argentino. En este proceso el papel de la prensa fue clave no solo por su carácter descriptivo e informativo, sino por su función selectiva y performativa (BUTLER, 2002) a la hora de delinear su figura y fabricar una moral masculina particular.

### **Jorge Newbery y los inicios de la aviación en la Argentina**

Jorge Newbery fue una de las figuras públicas más reconocidas por la prensa y por gran parte de la sociedad porteña a principios del siglo XX. Sus múltiples facetas fueron las que combinadas, contribuyeron a construir uno de los primeros ídolos populares de la Argentina. Aunque fue funcionario militar (carrera naval), Director de una repartición estatal (Director General de Alumbrado de la Municipalidad de la Capital Federal), docente (Escuela Industrial de la Nación), impulsor de la aviación argentina (creador de la

primera Escuela Militar de Aviación), hombre de ciencia (ingeniero egresado de la Universidad de Cornell, Estados Unidos, representante argentino en eventos científicos realizados en Europa y pionero en la escritura sobre el petróleo y la defensa del mismo en términos nacionales) y personaje de la noche (asiduo concurrente a famosos cafés y prostíbulos de la capital argentina), Newbery se destacó -y fue destacado- como una gran figura deportiva de la época. Su origen social acomodado, su vinculación con la elite porteña, su capital cultural y económico, su particular y excéntrica biografía (fue considerado por la prensa como un *dandy* porteño y uno de los primeros hombres famosos que posó desnudo) y su estética corporal ideal para el canon dominante de los sectores acomodados de la época (alto, blanco, simétrico, robusto, ‘bello’, heterosexual, ‘siempre’ sonriente, persuasivo, etc.) potenció su figura en los medios de prensa.

Entre finales del siglo XIX y la primera década del siglo XX, su desempeño deportivo fue reconocido en diferentes espacios sociales, especialmente en algunos clubes relacionados con la “clase alta porteña” o las “familias tradicionales” como el Jockey Club (LOSADA, 2016, p. 234; 2006). Sus triunfos frente a rivales criollos o extranjeros se produjeron en diferentes deportes: boxeo, natación, esgrima, remo, yatching y tiro con pistola. Sin embargo, su figura comenzó a ser fuertemente reconocida por el gran público porteño -y también de otras ciudades argentinas- a partir de sus riesgosas incursiones aéreas. Primero en globos aerostáticos y luego en aviones.

En 1907 fue noticia en los periódicos de mayor circulación por haber realizado el primer cruce del Río de la Plata en un globo aerostático en compañía de un reconocido estanciero argentino, Aaron de Anchorena. Sus recurrentes viajes en globo lo consolidaron como una peculiar figura pública porteña, siendo bautizado por la prensa de múltiples maneras, entre ellas ‘señor coraje’. En 1909 logró con un globo aerostático el récord sudamericano de duración y distancia al recorrer 550 kilómetros partiendo de Argentina y llegando a Brasil en tan solo 13 horas. Sin embargo, fue a partir de 1910 que su figura se amplificó al vincularse con la naciente práctica de la aviación a motor. En esos años “gracias a las noticias instantáneas se consolidó en los lectores de la prensa entre 1908 y 1909 una conciencia y expectativa globales sobre un nuevo ícono de la modernidad y el progreso: el aeroplano” (ORTEMBERG, 2021, p. 211). El ‘señor coraje’ logró varios records que fueron noticia periodística dentro y fuera del país. En 1912 Newbery fue el primer piloto aéreo en cruzar el Río de la Plata de ida y vuelta en el mismo día. Un año después, Newbery fue pasajero del reconocido piloto alemán August Lübbe en un vuelo a Montevideo, con el monoplano La Paloma y en 1914 en un monoplano Morane-Saulnier, superó el récord mundial de altura alcanzando los 6225 metros.



**Figura 1:** La hazaña del ingeniero Newbery. El record mundial de altura.  
Fuente: *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 14 de febrero de 1914, p. 82.

Por esos años, el estado argentino “estaba sólidamente afirmado, las fronteras estaban definidas, no había ejércitos provinciales que cuestionaran el monopolio estatal de la fuerza, y las principales instituciones -el ejército, la escuela pública, el correo, entre otras- funcionaban eficientemente” (ROMERO, 2009). Sin embargo, el clima optimista del Centenario (1910), y la prosperidad económica del modelo agroexportador, generó un escenario desigual con protestas y huelgas (SURIANO, 2010). A pesar de las tensiones sociales y políticas -que derivaron en la sanción de leyes como la de Residencia (1902) y de Defensa Social (1910)-,<sup>2</sup> la aviación en la capital argentina no dejó de crecer y ser consumida por un heterogéneo público (incluido el primer diputado socialista en Latinoamérica, Alfredo Palacios) cada vez más interesado en las fiestas aéreas, las acrobacias, los records y las pruebas de velocidad. La circulación transnacional de personas (pilotos y mecánicos extranjeros) y objetos (aeroplanos, motores, hélices, vestimenta, etc.) se consolidó en la capital argentina de la mano de intereses comerciales, deportivos, recreativos y, posteriormente, militares. Por ejemplo, en 1910 llegó el piloto Henry Brégi quien se convirtió en la primera persona en volar un avión a 20 metros de altura en la Argentina. Ese mismo año

(...) contratados por el empresario Louis Moraud, llegaron a la argentina los pilotos franceses Emile Aubrun, Albert Richet, Alfred Valleton, Armand Prevost, Henri Pecquet, René Volant y Louis Boyer, y el belga Leopold Dolphin. Todos ellos participaron de la semana de aviación en Villa Lugano (GUERRERO, 1999, p. 232).

<sup>2</sup> La ley N° 4144 de Residencia de Extranjeros autorizó al Poder Ejecutivo a impedir la entrada y a expulsar extranjeros cuya conducta comprometa la seguridad nacional o perturbe el orden público. La ley 7029 de Defensa Social colocó al Poder Ejecutivo como la institución encargada de acusar, juzgar, detener y expulsar a los extranjeros, despojándolos por completo de la esfera judicial.

De hecho, el aeródromo de Lugano, el segundo de la Argentina, fue producto de un proyecto comercial impulsado por Moraud. “El 12 de marzo, en un vuelo de Brégi, hubo un millar de espectadores y el 13 de marzo 500 personas vieron volar a Pecquet quien durante 12 minutos hizo virajes no vistos (en la Argentina) hasta ese momento” (GUERRERO, 1999, p. 233). Al mismo tiempo, algunos empresarios argentinos como Carlos Tornquist ofrecieron mil francos franceses al primer piloto que volara entre Longchamps y Lugano o viceversa. Fue en ese año que Newbery obtuvo su licencia de piloto (brevet), empezó a volar en un aeroplano, participando, además, de vuelos con globo durante los festejos del Centenario (1910).

Entre los innumerables pilotos que arribaron a la capital Argentina ese año, se destacó Bartolomeo Cattaneo quien a finales de 1910, realizó un hecho inédito y muy publicitado por los medios de prensa: cruzó la ciudad de Buenos Aires en su aeroplano Blériot de 50 HP. Según algunos importantes diarios capitalinos ese día más de 300 mil personas miraron al cielo. “Los vuelos de Cattaneo transformaron la aviación en un fenómeno de masas” (GUERRERO, 1999, p. 256).

En los siguientes años, se incrementó la llegada de experimentados pilotos (mayoría europeos) y de aeroplanos, y los espectáculos aéreos cobraron notoriedad en los nuevos aeródromos o en instituciones deportivas que podían reunir miles de personas, como el Hipódromo o los terrenos de la elitista Sociedad Sportiva. De esta manera, el 6 de enero de 1911 el piloto Marcel Pailletet reunió 5000 personas en la Sociedad Sportiva. Ese mismo año el periódico *La Nación* organizó y promocionó un raid aéreo entre Buenos Aires y Rosario. Para no ser menos, otro diario porteño, *La Razón*, organizó el raid aéreo Mar del Plata-Buenos Aires, ofreciendo al ganador un premio de 25 mil francos. Algunas empresas como la tabacalera Piccardo, donó aeroplanos, invirtió en publicidad aérea y ofreció 50 mil francos al primero que cruzará la Cordillera de los Andes en avión.

Los festivales aéreos se volvieron un espectáculo habitual combinando el interés económico, recreativo y deportivo. El domingo 18 de mayo de 1913 en el Hipódromo Argentino, se realizó el festival aeronáutico más grande que se haya hecho en el país y se reunieron 18.000 personas para ver el enjambre de aviones liderado por el argentino Mascías.

Los días patrios incorporaron, a los tradicionales festejos, los vuelos de aeroplanos. Así fue que el 25 de mayo de 1913, a pesar del clima desfavorable para volar, “hubo tres aviones piloteados por Alberto Mascías, Raúl Goubat y Jorge Newbery que saludaron con piruetas aéreas a la multitud reunida en el hipódromo y a las máximas autoridades nacionales presentes allí: Roque Sáenz Peña y Gregorio Vélez” (GUERRERO, 1999, p. 338).

Ese año Newbery viajó a Europa con el fin de comprar y mejorar los motores de su aeroplano para alcanzar una de sus máximas metas: cruzar de manera aérea la Cordillera de los Andes. El viaje fue un muy buen indicador

sobre el tipo de reconocimiento que tenía Newbery en el viejo continente.<sup>3</sup> Su prestigio fue avalado por los más importantes pilotos europeos. De hecho, no solo practicó acrobacia aérea de alta escuela con Eugene Gilbert, sino que fue invitado como miembro del jurado en un torneo clasificatorio para la copa de aviación Gordon-Bennett en Reims, Francia. Por esos días Santos Dumont le escribió a Newbery: ‘espero verlo pronto y compartir un vuelo con usted en su querida Buenos Aires’. Días después Newbery dictó una conferencia sobre vuelos de altura en el Instituto Eiffel, de París. Lo escucharon los pilotos más avezados: “Louis Blériot, Henri Farman, Louis Breguet, George Legagneaux, Roland Garrós, Lyon Morane, Eduard Audemars, Edmoind Perreyron, Alberto Santos Dumont y Alejandro Eiffel” (GUERRERO, 1999, p. 354).

De regreso a la Argentina, con un nuevo y más potente motor, Newbery estaba preparado para su gran desafío: cruzar la cordillera de los Andes. Haber alcanzado el 10 de febrero de 1914 en un monoplano Morane-Saulnier, el récord mundial de altura llegando a volar a 6225 metros, fue un aliciente de que la máquina y él estaban preparados para el gran desafío. Sin embargo, tres semanas después de dicho logro internacional Newbery murió ‘trágicamente’ en Mendoza piloteando un avión con el fin de estudiar la manera de cruzar por primera vez la Cordillera de los Andes. ¿Qué sentidos produjo y transmitió la prensa sobre la muerte y el sepelio de Jorge Newbery? ¿Qué actores participaron del funeral? ¿Cuáles fueron los sentidos que produjeron y transmitieron los medios de prensa sobre la figura de Newbery?

### **El funeral: organizadores, actores y funciones**

El funeral de Jorge Newbery realizado en la capital argentina se insertó, por esos años, en el marco de una tendencia más general desde el propio Estado argentino por “(...) recuperar para la nación a grandes ciudadanos y a próceres olvidados” con el fin de “(...) transmitir unidad e identificación nacional a través de los restos del ‘gran hombre’” (GAYOL, 2012, p. 3).

El Estado y el pueblo (también denominado por la prensa muchedumbre, gentío, multitud, etc.) fueron actores, según la prensa, que participaron del sepelio con distintos grados de influencia, poder y capacidad de representación. Sin embargo, lo novedoso en el sepelio de Newbery fue que a estos actores se le sumó uno nuevo en este tipo de eventos públicos y multitudinarios: las instituciones vinculadas con el deporte, cuyo poder de afectación era cada vez mayor sobre el resto de los actores sociales imbricados en el funeral. Veamos con mayor detalle la presencia y la función de estos actores.

El sepelio de Newbery fue organizado como un funeral de Estado. El proceso de estatalización del muerto -inmediatamente embalsamado- atravesó buena parte del ritual. Se inició con la noticia de su ‘trágico’ accidente aéreo en Mendoza. Ni bien se enteró del accidente la máxima autoridad militar argentina, “el Ministro de Guerra Gregorio Vélez, (...) se trasladó ayer por la tarde a la Presidencia, donde fue firmado un decreto estableciendo los honores

---

<sup>3</sup> L’Aviation en Argentine. *L’Aéro*. París, 29 de octubre de 1913. Tapa.



que deben rendirse a la llegada del cadáver del extinto”.<sup>4</sup> Asimismo, el General Ordóñez, comandante de la cuarta región militar, nombró al mayor Ricardo Quiroga y los tenientes Vigil y Pujato, “(...) para que acompañaran desde Mendoza hasta esta capital al cadáver del ingeniero Newbery”.<sup>5</sup> Con motivo del sepelio del ingeniero Newbery, el Ministro de Guerra ordenó la presencia de “(...) dos oficiales y 70 individuos de tropa, con fusiles y traje de parada”.<sup>6</sup> “Por primera vez, la Escuela de Volación Militar, esta repartición oficial del ejército, con su material formó parte del homenaje a su creador”.<sup>7</sup> Lo hizo a partir de un decreto del Ministerio de Guerra que estableció enviar por ferrocarril cinco aeroplanos de la Escuela El Palomar para que formen parte de los honores durante el sepelio.

Según la prensa, el clima social de duelo nacional se produjo por sus aportes a la grandeza y a la gloria nacional “(...) porque la gloria a que aspiraba era gloria de la patria y sus hazañas pertenecen a todos los argentinos”.<sup>8</sup> Su muerte “(...) asumió los contornos de homenaje nacional, reservado a los que merecieron bien de la patria y a los que de cualquiera manera se sacrificaron por su gloria”.<sup>9</sup> En Mendoza, la bandera nacional permaneció “izada a media asta en todos los edificios públicos (...). En la traslación de los restos la policía rindió honores”.<sup>10</sup> Los carnavales mendocinos fueron suspendidos. La intendencia de la capital argentina se asoció “al duelo del ingeniero Newbery”.<sup>11</sup> Los diarios de gran tirada hablaron de un triste día de duelo nacional: “El triste suceso ha tomado el carácter de un duelo nacional”.<sup>12</sup> Durante el cortejo fúnebre la presencia de las máximas autoridades del Estado estuvieron de una u otra manera presentes, ya sea en la capilla ardiente, en los traslados del cuerpo en las calles de la capital argentina, en el cementerio de la Recoleta o con sus nombres en las coronas de flores depositadas en la capilla ardiente. “El cortejo iba encabezado por el general Vélez, el Ministro de Obras Públicas, doctor Manuel Moyano, el intendente Anchorena, el presidente del senado, el cuerpo diplomático, diputados, senadores y otras personalidades”.<sup>13</sup> El vicepresidente en ejercicio, Dr. de la Plaza, “envió ayer (...) a uno de sus

---

<sup>4</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>5</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>6</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>7</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>8</sup> Desgraciado accidente de volación en Mendoza. Fallecimiento del ingeniero Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>9</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>10</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>11</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>12</sup> Jorge Newbery. Su trágica muerte en Mendoza. *El Diario*, Buenos Aires, 1 y 2 de marzo de 1914, Tapa.

<sup>13</sup> Las exequias de Newbery. *La Vanguardia*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 3.

edecanes a fin de que presentara sus condolencias a la familia del malogrado ingeniero Newbery”.<sup>14</sup>

Pero, como en todo gran funeral, el ‘pueblo’ participó de manera masiva en Mendoza, lugar del accidente, y de manera multitudinaria en la capital argentina. Durante el traslado del cuerpo entre ambas ciudades el tren

(...) tuvo que detenerse en las principales estaciones del trayecto para satisfacer el insistente pedido de los vecinos de las distintas localidades que querían rendir un postrero homenaje a la cuarta víctima de la aviación en nuestro país. En La Paz, Beazley, Mackenna y Laboulaye fue necesario descubrir el ataúd y permitir el desfile de las numerosas personas congregadas en esas estaciones. (...) Una comisión de vecinos de Villa Mercedes de San Luis se trasladó en tren especial a Justo Daract, llevando una banda de música que ejecutó marchas fúnebres a la llegada del tren.<sup>15</sup>

Todos los diarios, con independencia del perfil político, acordaron sobre la magnitud del evento mortuorio: “El pueblo entero de la capital ha abatido la frente en un piadoso desfile junto al féretro (...)”.<sup>16</sup> “Como estaba previsto, el pueblo todo de la capital concurre a Retiro (...), a esperar el arribo del tren especial que traía los restos del malogrado Newbery”.<sup>17</sup> “Imponente desfile popular: indudablemente pocas veces la capital de la república ha asistido á una manifestación más grandiosa, ni más elocuente del sentimiento público, que en el acto de verificarse el sepelio de los restos del malogrado y llorado aviador Jorge Newbery”.<sup>18</sup> “Grandiosa manifestación de duelo público”.<sup>19</sup> “Las exequias del extinto aviador Newbery dieron lugar ayer a un imponente manifestación de duelo. Un gentío inmenso (...) llenaba totalmente la ancha calzada de la avenida Alvear y en las proximidades de aquélla”.<sup>20</sup> “(...) la tragedia había herido sentimentalmente al pueblo y a la sociedad porteña”.<sup>21</sup>

<sup>14</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>15</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>16</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>17</sup> La llegada de los restos de Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 7 de marzo de 1914, p. 47

<sup>18</sup> El sepelio del aviador Newbery. *El Argentino*, La Plata, 5 de marzo de 1914, p. 1.

<sup>19</sup> Exequias de Jorge Newbery. Grandiosa manifestación de duelo público. *Mundo Argentino*, Buenos Aires, 11 de marzo de 1914, p. 12.

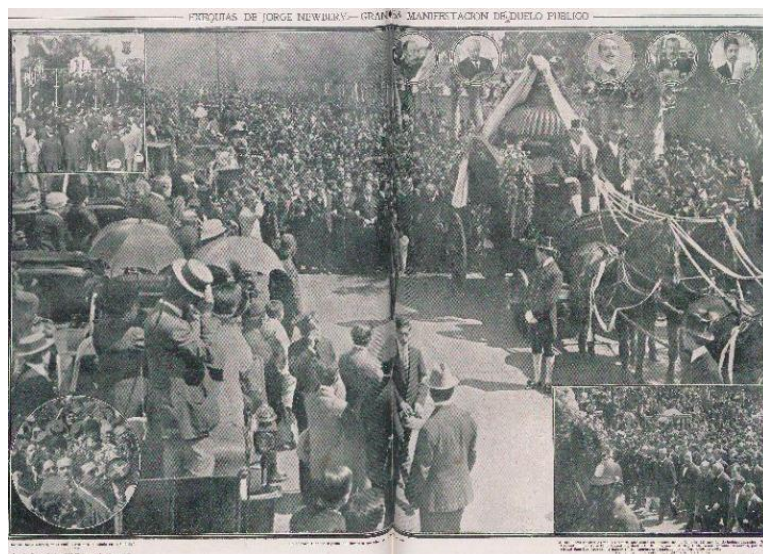
<sup>20</sup> Las exequias de Newbery. *La Vanguardia*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 3. Sin embargo, el diario socialista *La Vanguardia* -a diferencia de *La Nación* o *La Prensa*- le dedicó “mayor atención al fenómeno (la aviación) en los años veinte (cuando) el partido Socialista muestra una cara más flexible en torno a fenómenos ligados a la cultura popular” (GUIAMENT, 2021, p. 3-4).

<sup>21</sup> Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.



**Figura 2:** La columna en la Avenida Alvear.

Fuente: *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.



**Figura 3:** Exequias de Jorge Newbery. Gran manifestación de duelo público.

Fuente: *Mundo Argentino*, Buenos Aires, 11 de marzo de 1914, p. 12.

En la descripción pormenorizada de algunos diarios -más allá de los familiares, conocidos, ‘notables’ y autoridades estatales-, el pueblo, el gentío o la muchedumbre cobró vida durante todo el funeral.

A las 9.5 llegó (el féretro) a la estación Palermo en cuyos amplios andenes se había aglomerado una enorme muchedumbre (...). (...) en el trayecto de la Avenida Alvear las personas que formaban el séquito marchando con la cabeza descubierta ocupaban una extensión mayor

de cinco cuadras y aún deben agregarse las que presenciaban el paso desde las aceras, los balcones y las azoteas de la calle.<sup>22</sup>

A la mañana siguiente, luego de permanecer el cadáver en la capilla ardiente durante toda la noche ante una multitud, el féretro con el cuerpo de Newbery fue llevado al cementerio de la Recoleta por un magnífico carruaje fúnebre tirado por ocho caballos. “En todo el largo trayecto la policía se desplegó para contener a la muchedumbre que escalaba edificios en construcción y se encaramaba en todos los árboles de la ancha avenida”.<sup>23</sup> Nuevamente la muchedumbre, el gentío, la multitud de personas o el pueblo se convirtieron en actores centrales del relato periodístico. “El pueblo estaba allí (...)”<sup>24</sup>, legitimando el funeral y engrandeciendo la figura de Newbery como héroe deportivo e importante figura nacional.

El desfile mortuario contemplado a su llegada a la plaza de la Recoleta, era una visión que acusaba asombro. La muchedumbre penetraba entre otra muchedumbre oprimida a ambos lados de la ancha calle, sobre los céspedes, contra la balaustrada que limita una parte de la plaza. (...) Por la bajada de la Recoleta, cruzando la Avenida Alvear, apareció en torno del carro fúnebre y de otros cargados de coronas la primera aglomeración de muchedumbre en marcha. Las coronas amontonadas en los carruajes parecían, sobre las cabezas de la multitud, macizos de flores llevadas en andas. Venía tan apiñada esta muchedumbre que parecía girar como un solo cuerpo, al doblar avanzando por la bajada y luego al girar de nuevo, rodeando la plaza, hacia las puertas del cementerio.<sup>25</sup> (...) a medida que se aproximaba al cementerio de la Recoleta (...) la ola humana era enorme, colosal y se multiplicaba en una forma incomparable.<sup>26</sup>

Aunque es muy difícil identificar a los diferentes sectores sociales que acudieron al multitudinario evento fúnebre, algunos diarios insistieron en la diversidad del origen social de los mismos, reforzando con su narrativa ciertos guiones y mandatos de género<sup>27</sup>:

Se habían dado cita en esa magna apoteosis póstuma personas de diversas condiciones sociales y representantes de todas las nacionalidades; no era extraño ver entre la multitud que se apiñaba y

<sup>22</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>23</sup> Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>24</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>25</sup> Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>26</sup> El sepelio del aviador Newbery. *El Argentino*, La Plata, 5 de marzo de 1914, p. 1.

<sup>27</sup> A pesar del discurso generizante de buena parte de la prensa, el año en que muere Newbery, la argentina Amalia Celia Figueredo de Pietra se convirtió en la primera mujer en pilotar un aeroplano en Sudamérica, siendo formada e instruida por avezados pilotos como Paul Castaibert, Pablo Fels, Marcelle Paillete y el mismísimo Jorge Newbery.

crecía por momentos, al lado de los vistosos uniformes militares enlutados, la sencilla blusa del obrero. (...) muchas damas aguardaban el paso del fúnebre acompañamiento, algunas, no pocas, eran vencidas por el dolor y en vano trataban de ocultar lágrimas de intensa pena (...).<sup>28</sup> (...) militares, civiles, obreros, gente pobremente vestida, y, en una palabra, todas las clases de la sociedad de Buenos Aires, han pasado silenciosamente junto al ataúd (...). Muchas mujeres y niños arrojaban a su paso, llorando, ramos de flores, lo que aumentaba la imponencia del cuadro.<sup>29</sup>

En cualquier caso, la magnitud del evento estuvo delimitada por la participación multitudinaria de varios sectores de la sociedad, acompañada por ciertas acciones del Estado, o parte del mismo, especialmente la esfera militar. A estos actores se le sumó uno bastante novedoso en este tipo de eventos: las instituciones deportivas. Su papel no fue menor durante las exequias.

El largo brazo de las instituciones deportivas atravesó y condicionó buena parte del funeral, proyectando nuevos sentidos e instalando un nuevo panteón moderno para la retórica nacional: el de los héroes deportivos locales. El poder deportivo estuvo presente desde el inicio del accidente en la provincia de Mendoza. Dos instituciones vinculadas con el deporte de élite se disputaron el lugar de las exequias en tierras mendocinas: el Jockey Club y el Club Gimnasia y Esgrima. Al otro día de la muerte, el tren que trasladó el féretro de Newbery cubierto por una bandera argentina, no solo tuvo representantes militares, sino también socios del Club Gimnasia y Esgrima de Mendoza.

Pero la clave del peso del poder deportivo durante el funeral estuvo en la selección del lugar. “La Sociedad Sportiva ha ofrecido a la familia Newbery el local de esta institución, Avenida Alvear 1325, para velar el cuerpo, a fin de que el pueblo pueda desfilarse ante el ataúd (...)”.<sup>30</sup> La propuesta fue aceptada por los diferentes actores y parte de la ceremonia fúnebre se realizó en una de las instituciones deportivas más representativas de la élite porteña, también estrechamente relacionada con el mundo político (DASKAL, 2011). La sede de la Sportiva, ubicada en una de las avenidas más importantes de la capital argentina, condensó ciertos sentidos ideales sobre el cuerpo moderno de la nación argentina a través de la práctica y el consumo deportivo selecto, y también proyectó en el funeral el poder simbólico que ya tenían ciertas prácticas corporales. “Las asociaciones deportivas han gestionado y obtenido que el cadáver se vele en uno de los sitios que fue teatro de nobles hazañas del gentil sportsman (...)”.<sup>31</sup> Allí donde parte de la élite masculina practicaba gimnasia calisténica, asaltos de esgrima y otros deportes ‘caballerescos’ se fabricó cuidadosamente la escena mortuoria.

<sup>28</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>29</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>30</sup> Trágico fin de Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 9.

<sup>31</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

En el centro del salón destinado para los ejercicios de gimnasia (de la Sportiva) fue levantada la capilla ardiente. Sobre un gran tablado revestido con paños negros y cortinados de plata, al que dan acceso dos escalinatas, se hallaba el túmulo de nogal que sirve de descanso al ata ud, en cuya cabecera ha sido colocado un gran crucifijo de plata. (...) Numerosos pedestales de roble con incrustaciones sostienen igual número de macetas conteniendo palmas y diez grandes candelabros de plata con lazos de cresp n, y numerosos hachones rodean el catafalco.<sup>32</sup>

El escenario de la capilla ardiente combinó el poder simbólico de la religión con el deportivo.<sup>33</sup> Junto con el túmulo de nogal, el crucifijo de plata, los candelabros de plata y el elaborado catafalco<sup>34</sup>, “fué colocado en el ata ud el distintivo del Aero Club Argentina, y al frente, divididas por una bandera argentina enlutada, se hallaban las insignias de los pilotos de esa institución”.<sup>35</sup> A los pies de la caja fúnebre “hab n sido colocado el gallardete de piloto que uso Newbery en sus vuelos y ascensiones en globo”.<sup>36</sup> De hecho, la representación de las sociedades deportivas estuvieron presentes en la mismísima capilla ardiente: “Un detalle significativo en el decorado de la gran capilla ardiente, era los grandes gallardetes triangulares, sobre uno de los muros, enviados por todas las sociedades deportivas de la capital”<sup>37</sup>, con “un mo o de cresp n cada una”.<sup>38</sup> Aunque no sabemos qué instituciones decoraron parte de la escena mortuoria, muy probablemente hayan sido las que el propio Newbery frecuentó o fue socio, la mayoría vinculadas con la elite porteña o sectores bien acomodados. De hecho, entre las coronas enviadas al funeral, se encontraron “las del Aero Club Argentino, la Sociedad Sportiva Argentina, el Yacht Club Argentino, el Círculo de Armas, el Club de Gimnasia y Esgrima, el Buenos Aires Boxing Club, el Club de Regatas la Marina, el Jockey Club de Mendoza”<sup>39</sup>, entre otras.

<sup>32</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>33</sup> El duelo por la muerte de Newbery. La capilla ardiente se instaló en la Sociedad Sportiva. *PBT*, Buenos Aires, 14 de marzo de 1914, p. 63.

<sup>34</sup> Aunque la simbólica militar y deportiva aparecieron de manera recurrente en los relatos de la prensa, el funeral no estuvo exento de narraciones vinculadas con la religión católica. Además de la cruz, los candelabros y las plegarias religiosas en la capilla ardiente; la prensa ponder  el lugar de su última morada: el cementerio católico de la Recoleta. Asimismo, se mencion  la imposibilidad de “entrar el ata ud, (y) por lo tanto celebrar la anunciada misa de cuerpo presente en la Iglesia del Pilar” debido a la multitud presente afuera de la Iglesia. Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, 5 de marzo de 1914, p. 11.

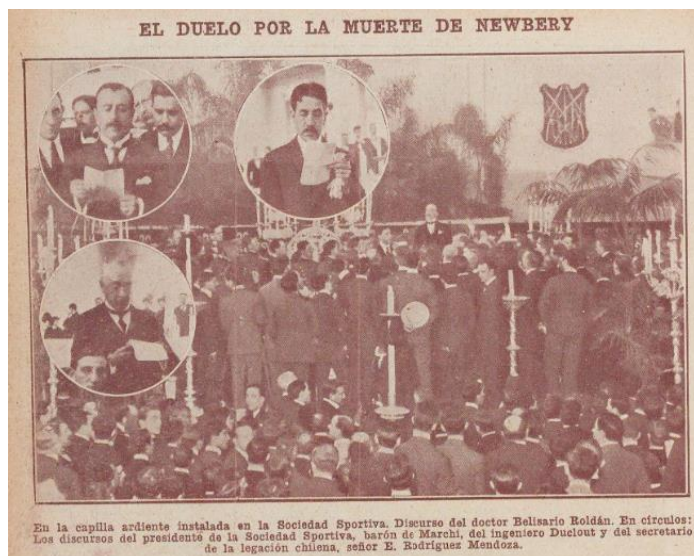
<sup>35</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, *PBT*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>36</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>37</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>38</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>39</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.



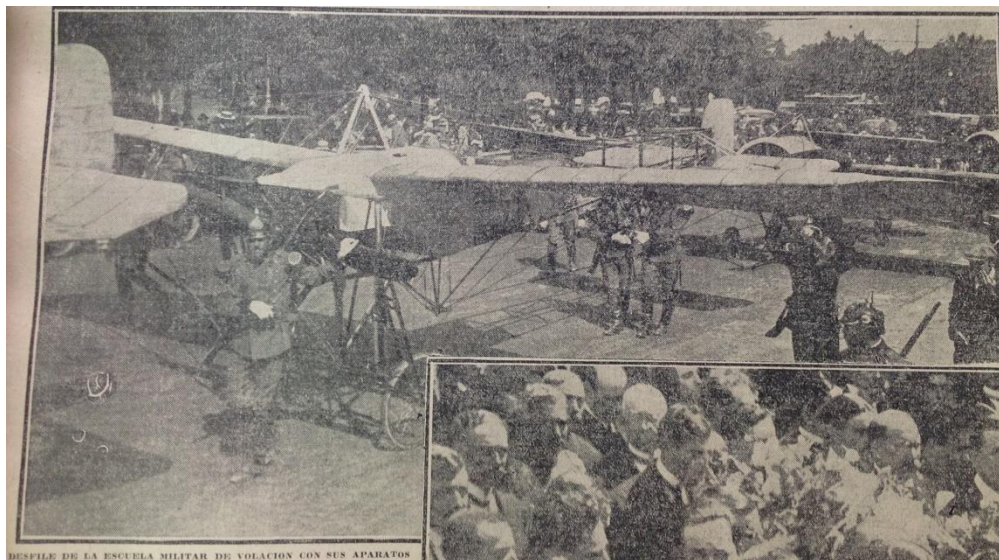
**Figura 4:** La capilla ardiente instalada en el gimnasio de la Sociedad Sportiva.  
Fuente: *PBT*, Buenos Aires, 14 de Marzo de 1914, p. 63.



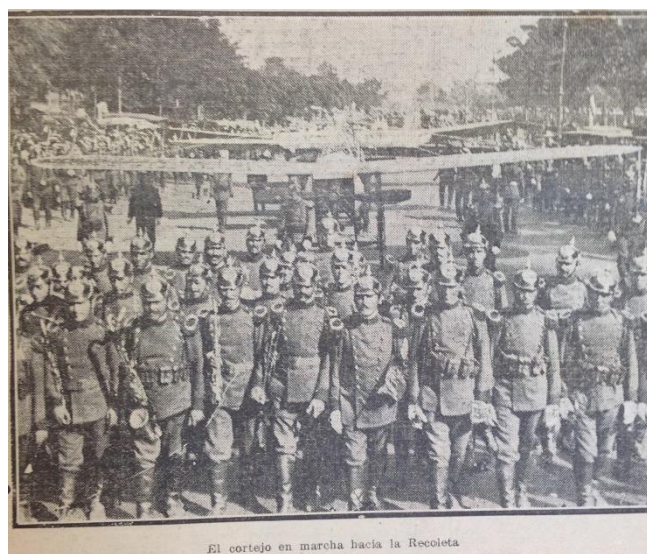
**Figura 5:** El cortejo poco después de salir de la Sportiva.  
Fuente: *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.

Pero la asociación simbólica entre héroe nacional, militar y deportivo durante el funeral lo ofrecieron ciertos objetos: los aviones. Su ubicación deliberadamente estudiada en el funeral proyectó sentidos específicos. Frente al local de la Sportiva se colocaron cuatro aviones de la Escuela de El Palomar con los que rendía honores el destacamento militar. Durante el cortejo fúnebre y ya dirigiéndose al cementerio de la Recoleta, previo suelta de dos mil palomas, los aviones fueron formados “en fila, entre la multitud, el uno próximo al otro, con las alas tendidas. (...) Detrás de ellos, un poco alejado, de tamaño más

grande, se hallaba el Morane Saulnier con el cual quería Newbery atravesar los Andes”.<sup>40</sup>



**Figura 6:** Desfile de la Escuela Militar de Volación con sus aparatos.  
Fuente: *La Prensa*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 13.

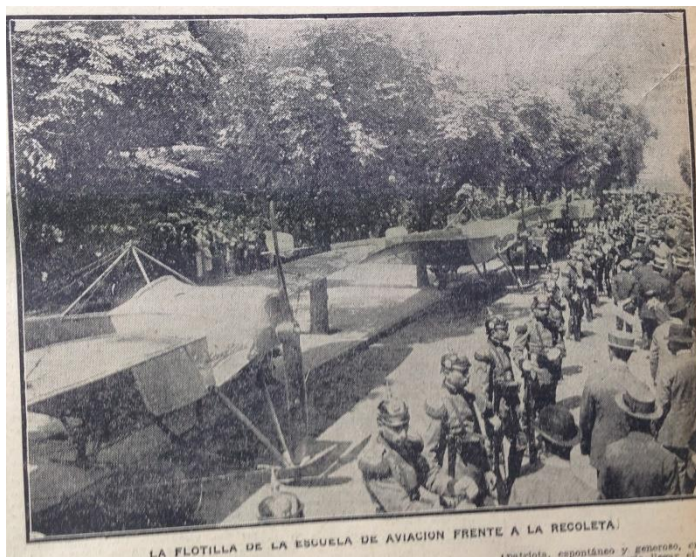


**Figura 7:** El cortejo en marcha hacia la Recoleta.  
Fuente: *El Diario*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 2.

---

<sup>40</sup> Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.





**Figura 8:** La flotilla de la Escuela de Aviación frente a la Recoleta.  
Fuente: *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 13.

La presencia de los aeroplanos proyectó sentidos ambivalentes vinculados con lo nacional, lo militar y lo deportivo. En tanto los aviones de la escuela de El Palomar homenajearon al pro-hombre militar que contribuyó a engrandecer la defensa nacional, el Morane Saulnier celebró la faceta civil y deportiva de Newbery vinculada con los records de altura realizados y sus célebres acrobacias aéreas. Esto último se apreció en los discursos ofrecidos en la capilla ardiente. En tanto el discurso del coronel Arenales Uriburu focalizó la atención en que la escuela de aviación militar perdía a su fundador y a su apoyo más eficaz; el discurso del ingeniero Jorge Duclout, vicepresidente del Aero Club Argentino hizo hincapié en la figura de Newbery en términos deportivos por ser quien “fundó el aeroclub argentino siendo su presidente (...)”<sup>41</sup> al igual que el discurso de Antonio De Marchi, invocando la más importante de sus facetas: “Fuiste el innovador, el sostenedor de la cultura física en este país, sin que jamás tus entusiasmos cedieran ante la crítica perversa de los profesionales del mal”.<sup>42</sup> Esta última afirmación mostró la diversidad de posiciones y finalidades al interior del campo de la cultura física y deportiva, siendo la Sportiva uno de los tantos actores vinculados a dichos tópicos (SCHARAGRODSKY, 2011).

### **Jorge Newbery: fabricando una moral deportiva masculina ideal**

Si bien los diferentes actores mencionados proyectaron e intervinieron en el funeral de una cierta manera, transmitiendo determinados sentidos vinculados con lo nacional, lo militar y/o lo deportivo; fue la prensa la que tuvo

<sup>41</sup> Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>42</sup> Jorge Newbery. Inhumación de sus restos. El adiós de Buenos Aires. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 13.

un papel central a la hora de delinear la figura de Newbery como el ‘primer sportsman’ argentino.

Aunque la heterogénea prensa describió -e interpretó- a partir de metáforas, metonimias, lexemas, adjetivaciones, determinados comentarios, ciertas inferencias o simples enunciados descriptivos las múltiples facetas de Jorge Newbery con expresiones como “príncipe de la aviación americana (...), héroe de la sonrisa eterna (...), universitario argentino”<sup>43</sup>, “poeta de la energía (...)”<sup>44</sup>, “raro exponente de las simpatías populares (...)”<sup>45</sup>, “el gran cóndor (...)”<sup>46</sup>, “el hombre espectáculo”<sup>47</sup> entre muchas otras caracterizaciones; la faceta más señalada y ponderada estuvo vinculada con sus logros deportivos -considerados logros nacionales-, su ‘particular’ personalidad y su afición ‘desinteresada’ vinculada a la aviación. Para ello la prensa fue delineando una serie de características, atributos y propiedades que lo erigieron como *el* atleta y *el* sportsman argentino sin igual de principios del siglo XX.

De esta manera, el diario *El Argentino* lo caracterizó como “(...) el más bravo de sus héroes conquistadores del aire y del espacio, (...) uno de los más vigorosos atletas en el orden de la intrepidez y del arrojo temerario”.<sup>48</sup> Su vigor, intrepidez y arrojo se articularon, para otro periódico, con la serenidad, la calma y la ‘sangre fría’, aspectos necesarios en todo gran sportsman moderno: el autogobierno corporal, emocional y kinético.

Se sabía que dentro de su aparente temeridad era Jorge Newbery un técnico metódico y cauto que nunca se aventuraba más allá de lo que le aconsejaban los medios de que disponía y la experiencia que de los mismos, había adquirido (...). Su serenidad, su firmeza, la práctica obtenida, todo contribuía a considerarle capaz de esa y otras hazañas (...).<sup>49</sup>

A pesar de que algunos profetizaban un desenlace trágico para la riesgosa expedición: “¡Se va a matar al fin!”, repitióse muchas veces (...)”<sup>50</sup>, Newbery fue fabricado como un modelo y un “(...) gran ejemplo de carácter, de valor y de serena intrepidez”.<sup>51</sup> El registro discursivo de la prensa condensó y articuló diversos aspectos del gran sportsman argentino: el físico, el moral y el intelectual.

---

<sup>43</sup> El sepelio del aviador Newbery. *El Argentino*, La Plata, 5 de marzo de 1914, p. 1.

<sup>44</sup> Trágico fin de Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 9.

<sup>45</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>46</sup> La trágica muerte del aviador Newbery. Profunda y penosa impresión pública. *Tribuna*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, Tapa.

<sup>47</sup> De la Argentina a Chile por los aires. El próximo viaje de Newbery. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 20 de febrero de 1914, p. 44.

<sup>48</sup> Newbery y sus admiradores. *El Argentino*, La Plata, 6 de marzo de 1914, p. 1.

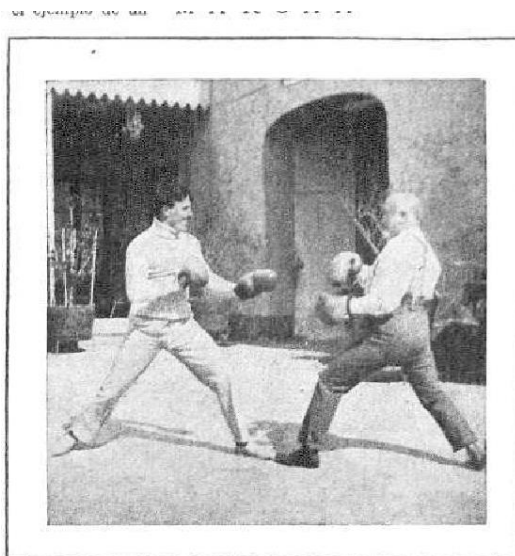
<sup>49</sup> Jorge Newbery. Su trágica muerte en Mendoza. *El Diario*, Buenos Aires, 1 y 2 de marzo de 1914, Tapa.

<sup>50</sup> Trágico fin de Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 9.

<sup>51</sup> Trágico fin de Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 9.

Respetado y amado fue Jorge Newbery, como pocos hombres de su generación, dentro y fuera de esta misma. Era fuerte de cuerpo y alma, era tan sano en lo moral como en lo físico, era un carácter tan templado como su brazo, tenía la inteligencia y la bondad, la cultura espiritual y la gentileza caballeresca, el valor que nada teme y la suavidad que nada ofende, el ancho y profundo amor a todas las cosas elevadas la ciencia, el arte, el heroísmo.<sup>52</sup>

Otros diarios como *La Prensa*, resaltaron la “(...) valentía y pericia (...)” y su “autoridad en el arte del vuelo mecánico”, caracterizándolo como una “(...) popular figura, el distinguido ‘sportman’, querida y admirada”.<sup>53</sup> Bajo el título: Newbery ‘sportman’ se mencionaron detalladamente todos sus logros deportivos -nacionales y extranjeros- en box, florete, natación, remo, yachting, lucha grecorromana, espada de combate, globos libres y aviación. Muchos de ellos conquistados en el Club de Gimnasia y Esgrima de la capital, en el Buenos Aires Rowing Club o en la sala de armas del Jockey Club.



El malogrado Jorge Newbery y el doctor Delcasse tirando al box hace más de veinte años.

**Figura 9:** El malogrado Jorge Newbery y el doctor Delcasse tirando al box hace más de veinte años.

Fuente: *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 13 de agosto de 1921, p. 58.

Para este y otros diarios su mayor virtud fue sobresalir de manera exitosa no en un solo deporte, sino en una variedad de deportes. “No hubo deporte que no conociera, que no practicara y que no dominara como un maestro”.<sup>54</sup> Sin embargo, “Un desgraciado accidente ha puesto fin a la vida del más popular de

<sup>52</sup> Trágico fin de Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 9.

<sup>53</sup> Desgraciado accidente de volación en Mendoza. Fallecimiento del ingeniero Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>54</sup> Trágico fin de Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 9.

nuestros ‘sportsmen’, el arrojado aviador Newbery”.<sup>55</sup> Su legado “(...) será recordado como el símbolo de la pujanza y del esfuerzo varonil”.<sup>56</sup>

La ponderación de una de sus facetas, la deportiva, como la más significativa para el gran relato periodístico, fue acompañada por la moral deportiva anteriormente mencionada. Sin embargo, este proceso deliberadamente fabricado, solo podía tener éxito en tanto su figura y sus acciones fuesen comparables con los modelos deportivos más importantes, exitosos y reconocidos de aquella época. El ‘primer sportsman’ argentino debía cumplir con una máxima que excedía el campo deportivo: debía ser conocido, reconocido y ponderado por las máximas figuras europeas del deporte de riesgo y la aviación. La mayoría de la prensa se encargó de aclarar y, sobre todo, resaltar esta cuestión:

En París se encontró con los padres del vuelo mecánico, Farman, Eiffel, Santos Dumont, (...) Allí colocó un nuevo motor en el monoplano con el cual marcó un ‘record’ mundial el día 1° de febrero último. Esta hazaña fue de tal magnitud, que repercutió en todo el mundo y nos mostró a toda Europa como un país que sigue todos los progresos.<sup>57</sup> (...) durante su reciente jira europea había sido consagrado piloto de excepcionales condiciones por toda la prensa sportiva de Inglaterra y Francia (...).<sup>58</sup> No hay duda que Newbery en su último viaje a Europa se había especializado en el arte de volar: aquellos impresionantes virajes, sus vuelos a pica, espirales cerradas y otras proezas eran el resultado de minuciosas observaciones hechas a la luz de las últimas acrobacias, que los Pegoud, Chevillard, Gilbert han difundido en el mundo.<sup>59</sup>

---

<sup>55</sup> Muerte de un héroe de la aviación. *PBT*, Buenos Aires, 7 de marzo de 1914.

<sup>56</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. Llegada de los restos a esta capital. Imponente desfile popular. *La Prensa*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>57</sup> Desgraciado accidente de volación en Mendoza. Fallecimiento del ingeniero Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>58</sup> Jorge Newbery. Su trágica muerte en Mendoza. *El Diario*, Buenos Aires, 1 y 2 de marzo de 1914, Tapa.

<sup>59</sup> CATTANEO, Bartolomé. Cómo murió Jorge Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 17 de marzo de 1914, p. 7.



**Figura 10:** Los vuelos de Newbery en Europa.

Fuente: *PBT*, Buenos Aires, 15 de noviembre de 1913, p. 88.

Newbery condensó ciertos valores modeladores del sportsman moderno y, al mismo tiempo, mostró a través de sus logros deportivos, el lugar moderno y de progreso que la Argentina tenía en diferentes áreas en un mundo cada vez más interconectado. Newbery, a partir de sus logros aéreos formó parte del "(...) anhelo de poner a la patria a la par de las naciones más adelantadas, características de nuestras generaciones nuevas (...)".<sup>60</sup> Realizó vuelos "que le dieron gran renombre y levantaron el prestigio de nuestro país ante el mundo entero".<sup>61</sup> Aunque este tipo de afirmaciones fueron en parte sobredimensionadas, su muerte fue cubierta y difundida en varios medios de prensa extranjeros, especialmente sudamericanos, entre ellos chilenos, uruguayos, bolivianos, brasileños y colombianos.<sup>62</sup>

<sup>60</sup> La caída del aviador Newbery en 'Los Tamarindos'. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 7 de marzo de 1914, p. 44. Los vuelos de Newbery en Europa. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 15 de noviembre de 1913, p. 88.

<sup>61</sup> Desgraciado accidente de volación en Mendoza. Fallecimiento del ingeniero Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 2 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>62</sup> El trágico fin del ingeniero Newbery. Enorme concurrencia que desfila ante su cadáver. *La Razón*, Montevideo, 2 de marzo de 1914, p. 12. Crónica. Newbery!. *La Reforma*, Arica, 2 de marzo de 1914, p. 2. Telegrams. Buenos Aires. *The Magellan Times*, Punta Arenas, 4 de marzo, p. 4. Noticias universales. Los funerales el aviador Newbery. *El Espectador*, Medellín, 7 de marzo de 1914, p. 5. Los funerales del aviador Newbery. *El Tiempo*, Bogotá, 7 de marzo de 1914, p. 4. El aviador Jorge Newbery, muerto trágicamente en Mendoza, antes de realizar su propósito de franquear los Andes en Aeroplano. *El Tiempo: diario de la mañana*, La Paz, 11 de marzo de 1914, p. 1. O aviador Newbery. Os funeraes do arrojado aviador argentino. Homenagens de pesar. *Correio Paulistano*, Sao Paulo, 3 de marzo de 1914, p. 2. De Buenos Aires. A catastrophe aviatoria e a morte do engenheiro Newbery. *Correio Paulistano*, Sao Paulo, 31 de marzo de 1914, Tapa. Argentina. Telegramma que acaba de chegar de Mendoza (...) Jorge Newbery morre. *Jornal do Commercio*, Rio de Janeiro, 2 marzo de 1914, Tapa. Chroniquetas. *Jornal Sportivo*, Manáos, 19 de abril de 1914, Tapa.

Además de cierta sobredimensión de su figura en el concierto internacional, parte de la prensa lo construyó como el primero en dedicarse a la aviación cuando muchos argentinos y extranjeros ya habían muerto en otros accidentes aéreos en la Argentina: “Cuando los vuelos de Santos Dumont y de los hermanos Wright conmovieron al mundo, fue Newbery el primero en ensayar aquí la aviación, todavía limitada a sus primitivas manifestaciones”.<sup>63</sup> Este proceso de selección, omisión y jerarquización, no sólo se fabricó por sus éxitos deportivos, su responsabilidad en la creación de la primera escuela de aviación militar, su reconocimiento popular o su magnetismo personal, sino por su condición de clase, sus vínculos con parte de la elite porteña, el tipo de masculinidad que transmitía con sus acciones y su capital cultural.

### **Newbery después de su muerte**

La muerte de Newbery, para la mayoría de la prensa, fue una “desgracia nacional”<sup>64</sup>, pero al mismo tiempo, consolidó y proyectó cierta memoria sobre su figura y todo lo que representó como gloria nacional y ‘primer sportsman’ argentino. Este proceso se amplificó con el paso de los años y las décadas.

En los días, meses y años posteriores a su muerte se organizaron eventos culturales y deportivos en su nombre, se nombraron con su apellido y en su honor calles de distintos pueblos y ciudades, se comercializaron monedas con su figura, se crearon clubes deportivos en su honor y se celebraron diversos actos deportivos con el fin de recaudar dinero para erigir una hermosa y digna tumba para el gran sportsman y héroe nacional.

Una gran variedad y cantidad de instituciones deportivas y culturales se asociaron al duelo. Algunas con fuertes vinculaciones con su figura (socio, practicante o formando parte de la comisión directiva) y otras en ofrenda al reconocimiento a sus logros deportivos. Por ejemplo, el Círculo Militar Argentino se asoció al duelo, al igual que el Rowing Club Argentino, el Yacht Club Argentino, el Club Atlético Argentino, el Jockey Club, el Club Gimnasia y Esgrima, el Moto Club, entre muchos otros clubes. Algunos también optaron por colocar, enterados de su muerte, la bandera de la institución a media asta como el Tiro Federal Argentino. Otras instituciones como el Automóvil Club Argentino colocaron el retrato de Newbery en el salón de sesiones. La Federación Argentina de Football se asoció al ‘duelo público’. Varios clubes de fútbol muy populares acompañaron el homenaje e invitaron a sus socios a concurrir al sepelio como, por ejemplo, el Racing Club que dispuso colocar la bandera a media asta. Estando en la Argentina, los “(...) jugadores de fútbol

---

<sup>63</sup> Jorge Newbery. Su trágica muerte en Mendoza. *El Diario*, Buenos Aires, 1 y 2 de marzo de 1914, Tapa. Previo a Newbery, fallecieron en accidentes de aviación en la Argentina Manuel Origone, Lorenzo Eusebione y Pérez Arzeno.

<sup>64</sup> Desgraciado accidente de volación en Mendoza. Fallecimiento del ingeniero Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

uruguayos del Club Nacional colocarán una corona de bronce en la tumba del ingeniero Newbery”.<sup>65</sup>

Al mismo tiempo que buena parte de las instituciones deportivas porteñas -muchas de ellas de la elite- se asociaron al duelo público, se formó una comisión de homenaje. Participaron de la misma Jorge Mitre, director de *La Nación*, Rafael Cobo presidente del Club del Progreso, Alfredo Echague vicepresidente del Jockey Club, Adolfo Orma presidente del Círculo de Armas, Antonio De Marchi por la Sociedad Sportiva, Jorge Duclout vicepresidente del Aero Club Argentino, entre otros.<sup>66</sup> También se sumaron a las reuniones, al principio realizadas en la redacción del diario *La Nación*, directores o representantes de los diarios *La Razón*, *La Gaceta de Buenos Aires*, *La Mañana*, *La Argentina*, *Última Hora*, *The Standard*, y de otras instituciones como la Asociación Argentina de Football, el Club de Gimnasia y Esgrima, el Aeródromo Militar, la Federación Argentina de Football y el Boxing Club Argentino.<sup>67</sup> Diarios de Córdoba, San Juan, Mendoza, Santa Fe y Corrientes se sumaron a la colecta de dinero para el homenaje. *La Prensa* recibió, como *La Nación*, innumerables “donaciones de dinero para el futuro monumento”.<sup>68</sup>

Se multiplicaron los homenajes en clave deportiva. Se realizaron partidos de fútbol “en el field del Club Gimnasia y Esgrima organizados por el diario *Última Hora* a favor del homenaje al ingeniero Newbery”.<sup>69</sup> Se organizó un importante homenaje en el estadio de Palermo, en la Sociedad Sportiva, que incluyó “(...) carrera de bicicletas, motocicletas, actividades pedestres, (...) academia de box, ascensión de globos, (...) aviación militar, vuelos en conjunto piloteados por Cattáneo y Castaibert (...)”<sup>70</sup>, entre otras actividades.

---

<sup>65</sup> Homenaje a Newbery. Diversas informaciones. *La Nación*, Buenos Aires, 26 de marzo de 1914, p. 13. Homenaje a Newbery. Diversas informaciones. *La Nación*, Buenos Aires, 27 de marzo de 1914, p. 12.

<sup>66</sup> Se formó una comisión de homenaje. *La Nación*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1914, p. 14.

<sup>67</sup> El homenaje a Newbery. La reunión de ayer. *La Nación*, Buenos Aires, 7 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>68</sup> La muerte trágica de Jorge Newbery. *La Prensa*, Buenos Aires, 3 de marzo de 1914, p. 10.

<sup>69</sup> Homenaje a Newbery. El funeral en la Merced. *La Nación*, Buenos Aires, 12 de marzo de 1914, p. 12.

<sup>70</sup> Homenaje a Newbery. Próxima fiesta. *La Nación*, Buenos Aires, 20 de marzo de 1914, p. 13. El torneo en la Sociedad Sportiva. Notas de la demostración deportiva, realizada a beneficio del monumento a Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 11 de abril de 1914, p. 47. Homenaje a la memoria de Newbery. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 10 de abril de 1914, p. 71.



**Figura 11:** Numerosa concurrencia en la Sportiva en homenaje a la memoria de Jorge Newbery.

Fuente: *Fray Mocho*, Buenos Aires, 10 de abril de 1914, p. 71.

La figura y el nombre de Newbery se materializaron en diversos espacios urbanos. Se constituyó “un centro recreativo denominado Laureles de Newbery”.<sup>71</sup> El Consejo Deliberante de la capital argentina envió un proyecto de ordenanza “para designar con el nombre de Jorge Newbery una de las calles del municipio”.<sup>72</sup> La intendencia recibió del Consejo Deliberante un terreno para que se levante el mausoleo que, por suscripción popular, se iba a erigir en memoria de Jorge Newbery. Varias empresas se sumaron al proceso de memoria del gran sportsman, aviador y funcionario público. La empresa de tranvías Anglo-Argentina “(...) decidió que la más antigua de sus estaciones, lleve el nombre del ex director de alumbrado”.<sup>73</sup>

Asimismo, otros países acompañaron el duelo nacional: “La municipalidad de Santiago de Chile se asocia al duelo nacional de la república hermana por la trágica muerte del aviador Sr. Newbery”.<sup>74</sup> En la sesión celebrada en la cámara de representantes en Montevideo “los diputados se pusieron de pie como homenaje al aviador argentino”.<sup>75</sup> Se elaboraron medallas alegóricas a la figura de Newbery modeladas por el Sr. Lubary.<sup>76</sup> Su figura fue mercantilizada a partir de varios productos, entre ellos la venta de medallas con

<sup>71</sup> Homenaje a Newbery. Diversas informaciones. *La Nación*, Buenos Aires, 26 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>72</sup> Homenaje a Newbery. Diversas informaciones. *La Nación*, Buenos Aires, 21 de marzo de 1914, p. 13.

<sup>73</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>74</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>75</sup> Jorge Newbery. Llegada de sus restos a la capital. Imponente demostración de duelo. *La Nación*, Buenos Aires, 4 de marzo de 1914, p. 11.

<sup>76</sup> Homenaje a Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 13 de marzo de 1914, p. 12.



la cara de Newbery en oro y plata “para reloj con el último retrato del malogrado aviador, en el anverso y en el reverso un aeroplano con la inscripción: Memoria al héroe. 1 de Marzo de 1914”.<sup>77</sup>



**Figura 12:** Medalla alegórica modelada por Lubary.  
Fuente: *La Nación*, Buenos Aires, 13 de marzo de 1914, p. 12.

El fervor vinculado a preservar la memoria del héroe nacional e ídolo deportivo argentino no estuvo restringido a acciones elaboradas durante las primeras semanas luego de su muerte, sino que continuó, se incrementó y se amplió más allá de la capital argentina y en los años subsiguientes.

En Bahía Blanca, ante una gran concurrencia se organizó un partido de football, a beneficio del fondo por el monumento a Newbery.<sup>78</sup> En Mendoza se organizó una regata en pro al monumento a Newbery.<sup>79</sup> Por el mismo fin hubo funciones a beneficio en cines y teatros.<sup>80</sup> La Comisión de Empleados Municipales se reunió en el local del diario *La Razón*, “para convenir la mejor

<sup>77</sup> Jorge Newbery. Memoria al Héroe. 100.000 artísticas medallas Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 2 de mayo de 1914, p. 108. “Por UN PESO sólo, mandaremos, libre de franqueo, una cadena elegante, de reloj, de cuero, con medalla plateada o dorada, llevando el retrato de un hombre célebre. Modelos: Alem, Alfonso XIII, Garibaldi, Guillermo II, Mitre, San Martín, Jorge Newbery, Napoleón, Cervantes, doctor Palacios. Última novedad!”. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 9 de julio de 1915, p. 88. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 7 de agosto de 1915, p. 76. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 28 de agosto de 1915, p. 75. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 11 de diciembre de 1915, p. 90.

<sup>78</sup> Deportes. Bahía Blanca. Concurrencia que presenció el gran partido de football, a beneficio del fondo por monumento a Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 14 de marzo de 1914, p. 46. Bahía Blanca. Pro monumento a Jorge Newbery. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 27 de marzo de 1914, p. 93.

<sup>79</sup> MENDOZA. Pro monumento Newbery. Señor Jorge Hertlein, ganador de la primera regata. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 4 de abril de 1914, p. 135.

<sup>80</sup> LANUS. Concurrencia a la función pro monumento a Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 2 de mayo de 1914, p. 128. Homenaje a Newbery. *La Nación*, Buenos Aires, 13 de marzo de 1914, p. 12.

forma de honrar la memoria de Jorge Newbery.<sup>81</sup> En Coronel Dorrego se organizó una “velada a beneficio del monumento a Jorge Newbery”.<sup>82</sup> En Mendoza el equipo de ‘Juventud Mendocina’ jugó un partido de fútbol contra ‘Nacional F. C’, a beneficio del monumento a Jorge Newbery”.<sup>83</sup> En Junín un grupo de jóvenes y señoritas organizaron una fiesta, “con el objeto de recolectar fondos destinados a la adquisición de una placa que será colocada a la entrada de la calle Jorge Newbery, en aquella localidad”.<sup>84</sup> Los actos en búsqueda de fondos para construir el monumento a Newbery se multiplicaron en la capital y otras provincias.

En la capital argentina, el intendente junto con la delegación del Aero Club realizaron una “ceremonia para nombrar una calle Jorge Newbery”. Al mismo tiempo, “desde el centro de la ciudad se liberaron palomas mensajeras para que llegasen a la recién bautizada calle ‘Newbery’”.<sup>85</sup> Otras ciudades y pueblos siguieron esa política de nominación no solo en calles, sino también en plazas o parques.

En varias provincias como Buenos Aires<sup>86</sup>, Santa Fe<sup>87</sup>, Catamarca<sup>88</sup> o Corrientes<sup>89</sup> entre muchas otras, algunos equipos de fútbol eligieron denominarse ‘Jorge Newbery’. Clubes representativos de otros deportes adoptaron su nombre como el ciclismo<sup>90</sup> o el atletismo.<sup>91</sup> Sociedades de fomento

---

<sup>81</sup> Proyecto de un homenaje. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 16 de mayo de 1914, p. 52.

<sup>82</sup> Información en la provincia de Buenos Aires. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 23 de mayo de 1914, p. 151.

<sup>83</sup> MENDOZA. El equipo de ‘Juventud Mendocina’, jugó un animado partido con ‘Nacional F. C’, a beneficio del monumento a Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 30 de mayo de 1914, p. 122.

<sup>84</sup> De Junín. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 4 de julio de 1914, p. 57.

<sup>85</sup> Ceremonia de cambiar el nombre de la calle Ushuaia por el de Jorge Newbery. El intendente y la delegación del Aero Club. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 1 de agosto de 1914, p. 44.

<sup>86</sup> JUNIN. Team ‘Jorge Newbery’, campeonato de 1915. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 19 de febrero de 1916, p. 92. De Salliqueló. Equipo del Club Atlético Jorge Newbery que obtuvo un brillante triunfo en el partido de football jugado con el Club A. Everton Pellegrini, adjudicándose la copa ‘Intendencia’. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 15 de diciembre de 1923, p. 84. Saliqueló. Equipos de los clubs Jorge Newbery y Atlético Everton, que jugaron un interesante partido de football. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 18 de julio de 1925, p. 126. De Patagones. Equipo de segunda división del Club Atlético Jorge Newbery, campeón de football local. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 13 de febrero de 1926, p. 121. LUJAN. Equipo del Jorge Newbery, local, que vencía al de Chivilcoy J. M. Estrada en forma encomiable. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 25 de junio de 1927, p. 107. Uno de los equipos de fútbol más importantes de la capital argentina, el Club Huracán, utilizó desde 1909 como insignia la imagen de un globo aerostático en honor a las hazañas de Newbery.

<sup>87</sup> Primera división de Jorge Newbery, vencedora en 2 a O por el campeonato regional Liga Venadense contra Centenario. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 17 de septiembre de 1927, p. 142.

<sup>88</sup> CATAMARCA. Teams ‘Ambato’ y ‘Jorge Newbery’, que jugaron un interesante match, que fué empatado. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 8 de agosto de 1914, p. 121.

<sup>89</sup> EMPEDRADO, Corrientes. Team ‘Jorge Newbery’. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 14 de agosto de 1915, p. 92.

<sup>90</sup> Ciclismo. SPORT CLUB ‘JORGE NEWBERY’. Carrera Plaza Congreso-Morón-Caballito. Señores P. Phordoy, F. Vázquez y F. L. Massenzano, ganadores. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 30 de septiembre de 1916, p. 84.

con su nombre organizaron pic-nics<sup>92</sup> y bailes nacionales como el Pericón.<sup>93</sup> Varias instituciones culturales adoptaron el nombre del aviador.<sup>94</sup> Se colocaron bustos de Jorge Newbery en varias instituciones y reparticiones oficiales, entre ellas en la Dirección de Alumbrado de la capital argentina.<sup>95</sup> Lo mismo sucedió con placas alusivas a su nombre.<sup>96</sup>

Su figura fue recurrentemente homenajeadada. Se realizaron durante varias décadas homenajes a la memoria de Jorge Newbery en diferentes espacios, en especial en el cementerio de la Recoleta en los aniversarios de su fallecimiento.<sup>97</sup> Entre los años '20 y '30 se realizaron notas en diferentes medios de prensa recordando su magna tarea en pos de la grandeza nacional<sup>98</sup> o realzando su excelencia en algún deporte como el box<sup>99</sup>, el florete<sup>100</sup> o la

---

<sup>91</sup> Deportes. CLUB SPORTIVO BARRACAS. Equipo del 'Club Jorge Newbery', ganador de la carrera de postas. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 14 de octubre de 1916, p. 80. Gimnasia y Esgrima de Rosario. Cuarteto del Club Jorge Newbery, ganador de la carrera de posta 1600 metros, primera serie. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 7 de abril de 1923, p. 71.

<sup>92</sup> SAN ISIDRO. Pic-nic efectuado por la Sociedad 'Jorge Newbery', en la quinta del doctor Mansini. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 29 de diciembre de 1917, p. 77.

<sup>93</sup> De Laprida. Grupo de señoritas y jóvenes que bailaron el Pericón Nacional en la velada que se celebró últimamente a beneficio del Club Atlético 'Jorge Newbery', logrando un gran éxito. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 1 de octubre de 1921, p. 24.

<sup>94</sup> BAHÍA BLANCA. Baile inaugural de la sociedad 'Jorge Newbery'. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 24 de octubre de 1914, p. 78.

<sup>95</sup> Busto de Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 6 de marzo de 1915, p. 54.

<sup>96</sup> Homenaje a Newbery. Placa colocada en el sepulcro del aviador el 9 de mayo, dando motivo a una imponente ceremonia. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 22 de mayo de 1914, p. 72. Homenaje a Newbery. La concurrencia en la Recoleta durante la colocación de la placa dedicada por los empleados de la Municipalidad. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 5 de marzo de 1915, p. 149. Homenaje a Newbery. En la calle Jorge Newbery (...) se colocó una artística placa de bronce (...). *Fray Mocho*, Buenos Aires, 31 de julio de 1914, p. 70.

<sup>97</sup> Primer aniversario de la muerte de Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 13 de marzo de 1915, p. 51. II aniversario de la muerte de Newbery. *Fray Mocho*, Buenos Aires, 10 de marzo de 1916, p. 39. El triste aniversario de hoy. *Crítica*, Buenos Aires, 1 de marzo de 1915, Tapa. Homenaje a Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 11 de marzo de 1916, p. 66. Segundo aniversario de la muerte de Jorge Newbery. *Crítica*, Buenos Aires, 1 de marzo de 1916, p. 10. En memoria de Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 1 de marzo de 1917, p. 69. Homenaje en memoria de Jorge Newbery. El señor Manuel Ramos Vivot, secretario del Aero Club Argentino, hablando en nombre de la Comisión Pro-monumento, en el acto de homenaje rendido a la memoria del inolvidable 'sportsman', en el cementerio de la Recoleta, en el 6 aniversario de su muerte. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 13 de marzo de 1920, p. 42. Homenaje a Newbery. Con motivo del séptimo aniversario de su muerte en el cementerio de la Recoleta. *Atlántida*, Buenos Aires, 10 de marzo de 1921, p. 32. Homenaje en el octavo aniversario a la memoria de Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 11 de marzo de 1922, p. 60. Homenaje al Ingeniero Jorge Newbery en el Cementerio de la Recoleta. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 15 de marzo de 1924, p. 52. En memoria del ingeniero Jorge Newbery al cumplirse el XV aniversario de su trágica muerte. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 9 de marzo de 1929, p. 91.

<sup>98</sup> Una excursión accidentada. Un recuerdo de Jorge Newbery. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 10 de abril de 1919, p. 68.

<sup>99</sup> La Federación Argentina de Box. Su constitución, propósitos y marcha. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 13 de agosto de 1921, p. 58.

<sup>100</sup> De nuestro archivo. Recordando el pasado. Si Jorge Newbery, el inolvidable Jorge, reviviera, asistiría satisfecho al triunfo del deporte en nuestro país, al cual él consagró su vida entera.

aviación. A fines de los años '30, momento en que se inició la política aerocomercial integral en la Argentina (PIGLIA, 2018), se terminó el grandioso Mausoleo de Jorge Newbery en el Cementerio de la Chacarita, el cual amplificó la figura del héroe deportivo y nacional a partir de la transmisión de ciertos sentidos y significados (HUGGINS, 2012) como el honor y la gloria ante la muerte, el sentido de sacrificio por la patria y el reconocimiento público frente a la pétrea figura simbólica de un Newbery yacente<sup>101</sup> .



**Figura 13:** Mausoleo de Jorge Newbery inaugurado en 1937.  
Fuente: ‘San’ Jorge Newbery. *Gaceta Aeronáutica*. Disponible en:  
<https://www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/?p=29654>

La música popular también participó de los homenajes. Se escribieron numerosos tangos (‘Un recuerdo de Newbery’, de José Severino; ‘El Pampero’, de Luis Sanmartino; ‘Jorge Newbery’, de Aquiles Barbieri; ‘De pura cepa’, de Roberto Firpo; ‘Newbery’, de Luciano Ríos; ‘Tu sueño’, de Eduardo Arolas; ‘Prendete del aeroplano’, de José Ecurra; ‘A la memoria de Jorge Newbery’, de Carlos Gardel y José Razzano, etc.) y reconocidas poesías en su nombre.<sup>102</sup> Aunque su memoria, sus acciones y los usos políticos sobre las mismas fueron variados y cambiaron de acuerdo al contexto social, político y deportivo; en la

---

Newbery, como deportista completo, es la figura más grande de estas tierras. *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 2 de enero de 1926, p. 69.

<sup>101</sup> El mausoleo de Newbery inaugurado finalmente en 1937 combinó a gran escala (4,50 m. de altura, 5,70 de ancho y 2,80 de profundidad) la imagen pétrea de un cuerpo musculoso, estilizado, desnudo y yacente, con brazos convertidos en alas frente a cinco cóndores que con sus cabezas inclinadas, ofrecieron respeto y admiración al héroe muerto. En la base de granito del trabajo escultórico sobre Newbery hay varias menciones. Sobresalen, por un lado, “A Jorge Newbery, animador sin igual del deporte argentino”. Por el otro, “Murió en Mendoza al preparar la primera travesía en avión de la Cordillera de los Andes”. También hay una mención de que el Mausoleo fue “costeado por suscripción popular”.

<sup>102</sup> Poesías oportunas. Himno aviación argentina. *La Nota*, Buenos Aires, 27 de mayo de 1921, p. 13.

segunda mitad del siglo XX su figura siguió creciendo, especialmente durante los aniversarios de su muerte. Fue en esa segunda mitad de siglo donde su figura acrecentó su popularidad. La prensa, la esfera militar y las instituciones deportivas fueron centrales para mantener, actualizar y re-inventar su memoria y sus logros. Su nombre continuó engrosando clubes deportivos, estadios municipales, campos de deportes, escuelas, colegios, calles y avenidas de numerosas provincias. Barrios enteros fueron bautizados con su apellido. Lo mismo sucedió con plazas y parques. El proceso se amplificó con otros muchos homenajes, decretos y acciones legislativas nacionales, provinciales o municipales como, por ejemplo, bautizando el aeroparque internacional de la capital argentina con su nombre, elaborando tarjetas y estampillas postales en los años '60, creando en la década del '70 el Instituto de Historia Aeronáutica Argentina 'Jorge Alejandro Newbery', declarándolo 'fundador de la Aeronáutica Argentina', estableciendo de manera obligatoria el uso de su imagen junto a la de José de San Martín en todos los organismos dependientes de la Fuerza Aérea, declarando sepulcro histórico el magnífico mausoleo del ingeniero Jorge Alejandro Newbery o estableciendo los premios anuales 'Jorge Newbery' a los mejores deportistas de la capital argentina.

## **Conclusiones**

La muerte y el sepelio de Jorge Newbery formaron parte de acontecimientos absolutamente novedosos en la capital argentina. Por primera vez, un funeral consolidó y amplificó la construcción de una figura reconocida y popular no solo como un pro-hombre nacional, sino como un ídolo deportivo. Parte del estado, el 'pueblo' y las instituciones deportivas de la elite porteña impulsaron el evento funerario dándole legitimidad y forma simbólica a la figura de Newbery. Como nunca antes, el poder deportivo porteño estuvo presente en un funeral de tal magnitud. Definió el lugar de la capilla ardiente, contribuyó a instalar un decorado en el que los objetos deportivos tuvieran alta visibilidad, homenajeó su vida a partir de narrativas 'deportivizantes' y otorgó preponderancia a la presencia y acompañamiento de ciertas instituciones deportivas.

Además del estado, el 'pueblo' y las instituciones deportivas, la prensa fue un actor central a la hora de construir la figura de Newbery como el 'primer sportsman' argentino. El masivo funeral proyectó y engrandeció su figura. La prensa inscribió y difundió, a partir de su muerte, una determinada moral masculina constituida por características, propiedades y atributos supuestamente necesarios para cualquier héroe deportivo nacional moderno: carácter sin igual, valor, serenidad, autogobierno, virilidad heteronormativa, magnetismo, desinterés, sentido de pertenencia, contribución al 'progreso nacional', admiración internacional y, en particular, autoridad y destreza en todos los deportes conocidos, incluido el vuelo mecánico. A ello se le sumó su origen social acomodado, su capital cultural, su vinculación con la elite porteña, su particular biografía y su especial apariencia y estética.

Configurado y recurrentemente citado como el 'primer sportsman' argentino por diferentes actores y agentes sociales, políticos y deportivos, este proceso se incrementó con el paso de los meses, años y las décadas. Más allá de los cambios epocales, durante buena parte del siglo XX, Jorge Newbery fue un apellido ilustre y mantuvo su lugar en el nuevo panteón de ídolos deportivos argentinos modernos. El funeral dio inicio a un largo proceso de deportivización de su figura. Sin embargo, a partir de los años '20 y '30 nuevas figuras engrosaron el panteón deportivo argentino rivalizando su lugar en términos de reconocimiento, prestigio y popularidad.

## **Bibliografía**

BUTLER, Judith. *Cuerpos que importan*. Buenos Aires: Paidós, 2002.

DASKAL, Rodrigo. La Sociedad Sportiva Argentina y su terreno, historia de una disputa. *9° Congreso Argentino y 4° Latinoamericano de Educación Física y Ciencias*, FAHCE, UNLP, La Plata, 2011.

GAYOL, Sandra. La celebración de los grandes hombres: funerales gloriosos y carreras post mortem en Argentina. *Quinto Sol*, La Pampa, v. 16, n. 2, p. 1-29, 2012. Disponible en: <https://doi.org/10.19137/qs.v16i2.525>

GAYOL, Sandra. La muerte en espejo: movilizaciones, emociones y política de masas. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, La Plata, v. 16, n. 2, e-019, 2016. Disponible en: <https://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/IHAe019>

GIUCCI, Guillermo. Internacionalismo y nacionalismo: el aeroplano. *Mester*, v. XXXV, p. 111-127. 2006. Disponible en: [https://escholarship.org/content/qt4d8869w2/qt4d8869w2\\_noSplash\\_b139339ce2091b1dc7fcadfbf59537c1.pdf](https://escholarship.org/content/qt4d8869w2/qt4d8869w2_noSplash_b139339ce2091b1dc7fcadfbf59537c1.pdf)

GUERRERO, Alejandro. *Jorge Newbery*. Buenos Aires: Emecé, 1999.

GUIAMET, Javier. Épica moderna y aviación en el socialismo argentino durante el período de entreguerras. *Sociohistórica*, La Plata, 47, e123, 2021. Disponible en: <https://doi.org/10.24215/18521606e123>

HUGGINS, Mike. Reading the Funeral Rite: A Cultural Analysis of the Funeral Ceremonials and Burial of Selected Leading Sportsmen in Victorian England, 1864-1888. *Journal of Sport History*, v. 38, n. 3, p. 404-424, 2011. Disponible en: <https://doi.org/10.5406/jsporthistory.38.3.407>

HUGGINS, Mike. Gone But Not Forgotten: Sporting Heroes, Heritage and Graveyard Commemoration. *Rethinking History*, v. 16, n. 4, p. 479-495, 2012.

JORAND, Dominique; ROBÈNE, Luc. Introduction. L'homme et l'air Invention et transformations des pratiques aéronautiques et sportives (xviii<sup>e</sup>-xxi<sup>e</sup> siècle). *Staps*, n. 121, p. 7-16, 2018. Disponible en: <https://doi.org/10.3917/sta.121.0007>

LOSADA, Leandro. Élités sociales y élites políticas en Argentina. Buenos Aires 1880-1930. *Colombia Internacional*, Bogotá, n. 87, p. 219-241, 2016. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/812/81245608010.pdf>

LOSADA, Leandro. Sociabilidad, distinción y alta sociedad en Buenos Aires: Los clubes sociales de la elite porteña (1880-1930). *Desarrollo Económico*, Buenos Aires, v. 45, n. 180, p. 547-572, 2006. <https://doi.org/10.2307/3655880>

MOON, Francis. *Social Networks in the History of Innovation and Invention*. New York: Springer, 2013.

ORTEMBERG, Pablo. La aviación en Buenos Aires y el fenómeno noticioso global (1908-1910). *Prismas. Revista De Historia Intelectual*, Buenos Aires, v. 25, n. 2, p. 209-218, 2021. [doi.org/10.48160/18520499prismas25.1219](https://doi.org/10.48160/18520499prismas25.1219)

PETRESCU, Rely Victoria; AVERSA, Raffaella; AKASH, Bilal; BUCINELL, Ronald; CORCHADO, Juan; APICELLA, Antonio; PETRESCU, Florian Ion. History of Aviation. A Short Review. *Journal of Aircraft and Spacecraft Technology*, v. 1, n. 1, p. 30-49, 2017. Disponible en: <https://ssrn.com/abstract=3073974>

PIGLIA, Melina. Poder aéreo y concurrencia regulada. Las raíces de la política aérea argentina, 1935-1966. *Revista de Gestión Pública*, v. 7, n. 1, p. 77-105, 2018.

ROMERO, Luis. La Argentina en el espejo de los Centenarios. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Colloques, mis en ligne le 16 décembre 2009. Consultado el 4 febrero de 2022. Disponible en: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.57968>

SCHARAGRODSKY, Pablo. La constitución de la Educación Física escolar en la Argentina. Tensiones, conflictos y disputas con la matriz militar en las primeras décadas del siglo XX. In: SCHARAGRODSKY, Pablo (Orgs.) *La invención del 'homo gymnasticus'. Fragmentos históricos sobre la educación de los cuerpos en movimiento en Occidente*. Buenos Aires: Editorial Prometeo, 2011, p. 441-475.

SOARES, Bruno César Brullon. *O peso da lavezza: A invenção de Alberto Santos Dumont*. 2019. 485 f. Tese (Doutorado em História) -- Universidade Federal Fluminense, Niteroi. Doi: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGH.2019.d.05657195728>. Disponible en: <https://www.historia.uff.br/stricto/td/2246.pdf>

SURIANO, Juan. Los festejos del primer Centenario de la Revolución de Mayo y la exclusión del movimiento obrero. *Revista de Trabajo*, v. 6, n. 8, p. 19-28, 2010. Disponible en: <https://historiapolitica.com/datos/biblioteca/suriano.pdf>

Recebido em 17 de fevereiro de 2022

Aprovado em 3 de abril de 2022