

Escuela Primaria N° 26 “Teniente Manuel Félix Origone”

El 19 de enero de 1913 fallecía trágicamente en Domselaar, provincia de Buenos Aires, el primer mártir de la Aviación Argentina, Teniente Manuel Félix Origone, quién había nacido el 6 de enero de 1891 en Villa Mercedes, provincia de San Luis, en cuyo homenaje se impuso su nombre el 25 de agosto de 1985 a la Escuela Primaria N° 26, entonces Escuela N° 86 de General Sarmiento, ubicada en el barrio Santa Rita¹.



Teniente Manuel Félix Origone en 1912²

Jorge Alberto Origone, sobrino nieto de Manuel Félix Origone, en su visita al Museo Histórico de José C. Paz el 3 de diciembre de 2022, nos obsequió el opúsculo “*Manuel Félix Origone. Semblanza de la primera víctima de la Aviación Argentina*”, escrito por Mario A. Battagion³, de donde extraemos información y párrafos para reseñar la vida piloto de aviación:

Manuel Félix Origone, nació el 6 de enero de 1891 en Villa Mercedes, provincia de San Luis, hijo del migrante genovés Rafael Origone y de Dolores Pereyra, natural de Renca, provincia de San Luis. Su padre Rafael había llegado al país en 1869 y radicado en Rosario comenzó a trabajar como aprendiz en una fábrica de caramelos; tenaz y trabajador, pocos años después fue nombrado representante de un comercio de Rosario en Villa María, provincia de Córdoba. En 1875 llegó el Ferrocarril a Villa Mercedes, provincia de San Luis, y Rafael Origone vislumbrando que el ferrocarril traería oportunidades de progreso, dejó Villa María y se radicó en Villa Mercedes, con un almacén de ramos generales frente a la estación. Allí conoció a Dolores Pereyra, con quien contrajo matrimonio y de esta unión nacieron trece hijos.

¹ VER www.museodejosecpaz.com.ar/efemerides Agosto: 25 de agosto de 1985 “Imposición del nombre Teniente Manuel Félix Origone a la Escuela Primaria N° 26”

² Fuente fotográfica: <http://fotosviejasdemardelplata.blogspot.com/2017/09/muerte-del-teniente-manuel-felix-origone.html>

³ Mario A. Battagion “*Semblanza de la primera víctima de la Aviación Argentina*”, Mendoza, junio de 2005



Manuel Félix Origone en 1899

Manuel Félix Origone, cursó sus estudios primarios en Villa Mercedes, su pueblo natal. En 1905, a los 14 años, fue enviado a Buenos Aires, donde cursó sus estudios secundarios en el Colegio “El Salvador”.

De la biografía escrita por Mario A. Battagion rescatamos parte de la semblanza de Manuel Félix Origone y el accidente que le costó la vida:

Se destacó por ser laborioso, aplicado e inteligente, dotado además de una gran capacidad y talento artístico. Amante de la literatura y otras expresiones del arte, era asiduo concurrente a las funciones teatrales...

El 1º de septiembre de 1908 ingresó al Colegio Militar, que en ese entonces estaba ubicado en la localidad de San Martín, captando la simpatía de sus maestros y discípulos, gracias a su buen comportamiento y su contracción al estudio en las filas como cadete. Egresó dos años más tarde como subteniente de artillería, pasando a integrar en diciembre de 1912 los cuadros del Regimiento 1 de Obuses de Campaña, con asiento en Campo de Mayo del Ejército Nacional, con la recomendación de “*Primer número por sus calificaciones en el arma de artillería*”, unidad donde revistó hasta su muerte...

Manuel Félix Origone fue desde siempre un joven entusiasta de la aviación, compañero de la infancia de su coprovinciano Teodoro Fels, y fue así que creada la Escuela de Aviación Militar el 10 de agosto de 1912, y respondiendo al decreto de fecha 19 de septiembre de ese año, que convocaba a oficiales del ejército y de la armada para realizar el primer curso de pilotaje, se inscribió integrando un grupo de 20 oficiales postulantes.

El 18 de octubre una comisión evaluadora integrada por los tenientes coroneles Arenales Uriburu, López y Mosconi y los ingenieros Newbery, Anasagasti y Duclout, elaboró un orden de méritos que elevó al Ministerio de Guerra, ordenamiento que fue aprobado por decreto del 25 de octubre, en el que en su artículo 1º. Señaló el día 4 de noviembre a las 08,00 como fecha para iniciar la apertura de la escuela y comienzo del primer curso. El artículo 2º establecía la nómina de los 10 oficiales seleccionados: alférez de fragata Melchor Z. Escola, tenientes primeros Raúl E. Goubat y Aníbal Brihuega, tenientes Pedro Zanni, Alfredo S. Agneta, Carlos Jiménez Kramer, Juan Carlos Ferreira, Baldomero de Biedma, Pérez Ferreira, Leopoldo Casavega y el subteniente Manuel F. Origone.

No obstante, en la práctica los cursos ya habían comenzado con bastante anterioridad: Marcel Paillette estuvo impartiendo lecciones de vuelo en El Palomar a Melchor Escola y a Raúl Goubat en tanto que completaban la instrucción los ingenieros Jorge Newbery y Alberto Mascías. El día 5 de septiembre a las 10,50 se efectuó la “Primera Ascensión Aerostática de Instrucción Militar”, con el globo libre “Eduardo Newbery”, piloteado por el ingeniero Alberto Roque Mascías y acompañado por el alférez de fragata Melchor Zacarías Escola y el subteniente Manuel Origone, para que los futuros aviadores se familiarizaran con el aire, dando lugar así a la inauguración oficial del Parque Aerostático del Aero Club Argentino al servicio de la Escuela de Aviación Militar...

Manuel Félix Origone estudió el francés, idioma que llegó a dominar, y en el cual estaban escritos muchos de los reglamentos y manuales de instrucción militar, trigonometría e ingeniería aeronáutica de la época, al igual que los de su propio avión, el Blériot XI, que en 1912, poco antes de ingresar a la Escuela Militar de Aviación, había adquirido en Francia con su propio dinero...



Origone en su avión Blériot (fotografía: gentileza Lic. Ángel Somma)

Bajo la dirección del instructor francés Marcel Paillette (quien no perdía oportunidad de recomendar sus excelentes condiciones para el aprendizaje del arte de volar), hizo su aprendizaje con avión “Farman-Gnôme 50 HP” en tan sólo 4 lecciones.

Luego se dedicó a practicar sobre un monoplano “Blériot”, y sin haber volado jamás antes, en su primer intento sobre este aparato, voló 24 minutos a una altura de 350 metros. Su clara inteligencia le hacía allanar todas las dificultades, y por eso ya había comenzado a perfilarse como un aviador de fibra.

Tal vez la absoluta seguridad que tenía lo hicieron temerario, pues poco tiempo antes del luctuoso accidente que le costara la vida, ya había experimentado en dos oportunidades sendas caídas que provocaron importantes roturas en el aparato que tripulaba, de los cuales había salido milagrosamente ileso...

Estos percances y otros accidentes protagonizados por los oficiales-alumnos, ocurridos dentro y fuera de la Escuela de Aviación Militar, motivaron una orden del Director de la Escuela, Teniente Coronel Arenales Urriburu, que estableció que los alumnos no diplomados, podrán hacer vuelos solamente en los días y horas establecidos por los respectivos profesores, mientras que los ya diplomados, podrán hacer únicamente los vuelos necesario para un buen entrenamiento, los que serán reglamentados (forma, duración, altura, etc.) por el Director de la Escuela. En el artículo 3°

se ordenaba que *“no podrá emplear ningún aparato militar con objeto de hacer sport, y ningún alumno de la escuela podrá volar con tales fines ni aún en aparato propio, salvo en este último caso en horas francas o en fiestas determinadas y con el conocimiento de la Dirección de la Escuela”*.

Finalizado el año solamente cuatro oficiales habían rendido y aprobado el examen de “Piloto Aviador”. Melchor Escola y Raúl Goubat el 23 de octubre, Manuel Origone el 20 de diciembre y Alfredo Agneta el 28 de diciembre. Las pruebas fueron controladas por las autoridades del Aéreo Club Argentino, institución que expidió los certificados, correspondiéndole a Origone el “brevet” Internacional de Piloto Aviador N° 17.



Teniente Manuel Félix Origone

... El 13 de enero de 1913 se lo agasajó en su pueblo natal *“con motivo de su reciente y brillante examen de PILOTO AVIADOR”*, con un banquete que se llevó a cabo en la confitería “El Cóndor” de Villa Mercedes.

El subteniente Manuel Félix Origone ascendió al grado de teniente el 17 de enero de 1913...

En ese mismo mes de enero de 1913 la Comisión del Club Mar del Plata conjuntamente con el Aero Club Argentino organizó, con motivo de la inauguración de la suntuosa rambla que la caracteriza, un raid aéreo para unir El Palomar con esa ciudad, en un trayecto de 408 kilómetros con escala en Dolores (204 kilómetros).

En un principio eran solamente dos aviadores los que participarían de la travesía: Enrique Lübbe⁴, acompañado por Ing. Alberto Mascías en el Rumpler “Taube”, que el 16 de enero había efectuado la doble travesía del Río de la Plata desde El Palomar hasta Carrasco (Uruguay) acompañado por el Ing. Jorge Newbery, regresando el 18 del mismo acompañado por capitán uruguayo José San Martín, y Teodoro Fels con el “Blériot XI–Gnôme 50 HP” de su propiedad, que ya había llevado a cabo la proeza de cruzar el Río de la Plata el 1° de diciembre de 1912; luego se agregó a la lista de participantes Manuel Félix Origone con el “Blériot XI–Gnôme 50 HP”... A último momento se agregaría Pablo Castaibert con su monoplano “Castaibert IV–Gnôme 50 HP”,

⁴ Enrique Lübbe, aviador alemán que había llegado al país en diciembre de 1912, trayendo consigo un monoplano “Rumpler Taube” de 100 HP, con el cual dio instrucción de su manejo a los tenientes Goubat y Agneta.

pero no partiría desde “El Palomar” sino que lo haría desde su fábrica de aviones y escuela de pilotaje de “Villa Lugano”.

Días previos al 19 de enero de 1913 cuando se iniciaría el Raid, en Dolores se encontraba el secretario del Aero Club Argentino, Don Manuel Ramos Vivot, quien había organizado todo lo necesario para el reabastecimiento de nafta y aceite, contando también con varios mecánicos para revisar y poner en marcha los aparatos. En Mar del Plata estaba destacado el teniente Raúl Goubat, quien comunicaba que se había elegido al hipódromo de esa localidad como lugar de aterrizaje.

Así llegamos a las primeras horas del día 19 de enero... Origone alrededor de las 3,45 se dirigió al hangar donde estaba guardado su Blériot. Revisó el aparato y personalmente le cargó combustible y aceite; a las 4,00 ya había colocado una copia del plano topográfico que había confeccionado el ingeniero Mascías, en un porta plano colocado junto a la brújula.; luego dio la orden de que fuese llevado a la pista...

Desde muy temprano se habían recibido partes meteorológicos que anunciaban un frente de tormenta en el trayecto programado... Desde Maipú (distante 271 km de la Capital) se informaba que una persistente lluvia azotaba el pueblo, y que lo mismo ocurría en localidades cercanas. En Dolores el tiempo también estaba tormentoso. Pero nadie se arredró, incluso ante las ráfagas ventosas que ya se hacían sentir, presagiando la tormenta que se avecinaba.

A las 04,00 ya estaban los tres aparatos en la pista.

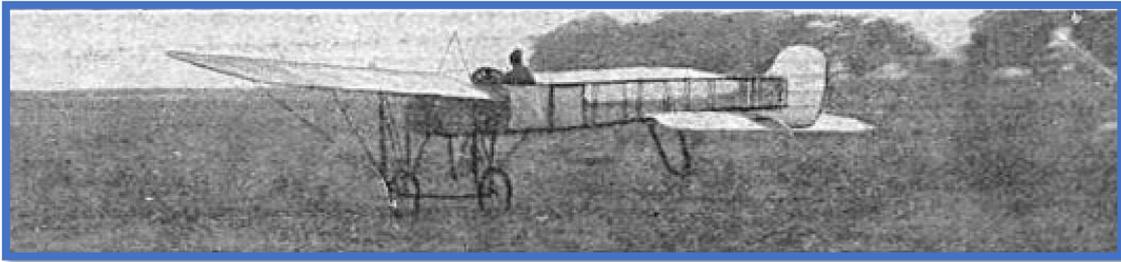
Lübbe y su acompañante Mascías fueron los primeros en ubicarse. Luego de despedirse de las personas que se arrimaron a saludarles, el aviador alemán puso en marcha el motor del Rumpler, y después de un veloz carreteo despegó, iniciando al hacerlo un amplio giro sobre el campo de vuelo, a fin de ganar altura. Una vez completadas las evoluciones enfiló hacia el Riachuelo con dirección al sur, pasando a las 4,43 sobre el pilote del campo de aviación que indicaba el comienzo del viaje. Allí estaban ubicados los ingenieros Jorge Newbery y Jorge Duclout que oficiaban de cronometradores.

Mientras tanto Origone ultimaba los preparativos de su viaje. El Rumpler ya no se veía en el horizonte. Un grupo de fotógrafos se arrimó y Origone accedió a demorarse unos minutos para que le sacaran algunas fotografías... Verificó el funcionamiento del motor, y dirigiéndose a Jorge Newbery le dijo: “... *el aparato está perfectamente...*”

Uno de los mecánicos accionó la hélice, y el motor comenzó a funcionar. Vale la pena destacar textualmente los comentarios del diario “La Argentina”: “*El Blériot blanco, reluciente a los primeros rayos del sol, corrió por la pista hábilmente dirigido. Se movieron los timones... y al espacio... El decollage, tratándose de un joven, como Origone, que había realizado tan pocos vuelos en el Blériot, no pudo ser mejor, cobrando altura en excelente forma, y cubriendo dos grandes vueltas de pista muy ampliadas...*” A las 4,58 tomaba la dirección exacta que había seguido el Rumpler.

Por su parte Fels, que había estado esperando la salida de Origone, hizo lo propio iniciando su vuelo más tarde, entre las 05.01 y las 05.04.

Mientras tanto, más o menos a esta misma hora, o tal vez más temprano, despegaba Castaibert desde Villa Lugano.



Blériot partiendo de El Palomar el 19 de enero de 1913 (Fotografía: Diario Acción TV)

Poco a poco comenzaron a llegar partes telefónicas y telegráficas que daban cuenta del paso de los aeroplanos por distintas localidades y pueblos. Desde el Riachuelo se informaba del paso del Rumpler por ese lugar a las 05,00 hs, desde Banfield comunicaban el paso de un avión sobre ese lugar a las 05.20 y a las 05.28 comunicaban desde San Justo el paso de dos monoplanos: uno con dirección al sur (el de Origone) y otro con dirección sudeste (el de Fels).

Al cruzar el Riachuelo, a las 05.04, Lübbe y Mascías observaron en su camino un banco de nubes amenazadoras que presagiaban la ya anunciada tormenta y que obligadamente deberían atravesar, por lo que Mascías recomendó a Lübbe regresar de inmediato, observando al hacerlo que tanto Fels como Origone seguían el viaje a unos 500 metros de altura.

Algunos minutos después de las 05.00 y mientras el monoplano de Fels todavía se avistaba sobre el horizonte, se observó que el Rumpler regresaba al Palomar. Luego de aterrizar, Lübbe informó sobre la gruesa franja tormentosa que tenía por delante y que iba a ser preciso penetrar, y atento a los peligros que ello entrañaba, había decidido el retorno y esperar a que amainase la misma para despegar nuevamente, cosa que finalmente hizo después de haber esperado más o menos media hora.

A las 05.34 se informaba el paso de un monoplano sobre Chascomús, indudablemente se trataba del Castaibert IV, que había cubierto el trayecto Villa Lugano-Chascomús a una velocidad estimada de 120 km/h. Un rato más tarde, a las 05.48 se avistaba un monoplano (el Rumpler Taube luego de su segundo despegue) sobre Brandsen y a las 6.40 pasaba a gran altura otro aparato sobre Chascomús, es evidente que se trataba del Blériot de Fels que había desviado su itinerario hacia el oeste del rumbo indicado por las vías del ferrocarril, para evitar el frente de tormenta... Quién también comenzó a sentir los efectos de la borrasca, y considerando igualmente peligrosa la excursión en semejante condiciones, descendió en General Belgrano, al mismo tiempo que Lübbe y Mascías adoptaban nuevamente la decisión de regresar a El Palomar. Por su parte Castaibert que había llegado a Dolores, por idénticas razones, también desistió de continuar con el viaje.

Pero Origone, más atrevido que su compañero Fels, y dejándose arrastrar por los entusiasmos de su juventud, siguió viaje sin reparar en los peligros que corría. A poco de andar ocurrió lo que era de temer, una turbonada o golpe de viento le tumbó el aparato y éste se precipitó a tierra desde unos 300 metros de altura, sufriendo destrozos el monoplano y heridas y lesiones mortales el piloto.

Antes de las 06.30 se recibió desde la Comisaría de Ferrari una comunicación telefónica, que anunciaba la infausta noticia que se había precipitado a tierra un monoplano a cierta distancia de esa localidad. Un rato más tarde llegó el informe de que era Origone quien se había accidentado.



Restos del “Blériot XI–Gnôme 50 HP” en el que perdió la vida Manuel Félix Origone

El siniestro se había producido frente a los km 56 u 57 del ferrocarril del sud (hoy General Roca), entre las estaciones Domselaar (Partido de San Vicente) y Ferrari (en ese entonces perteneciente al Partido de Ensenada, en la actualidad General Brandsen, del partido homónimo), a unos 200 metros de la vía, impactando en su caída en un alfalfar, propiedad de Don Raimundo Bordas, y a corta distancia de un humilde rancho.

Prestamente se trasladaron en automóvil al sitio de la caída Mascías, Lübbe y varias personas más, con la finalidad de prestar auxilio al infortunado piloto... Además, periodistas de “La Nación”, “La Prensa” y “La Argentina”, que arribaron a Domselaar a las 10,44 para luego continuar hasta Ferrari, pues allí le fue informado que el cuerpo de Origone había sido trasladado en una volanta a esa localidad...

A las 11,45 arribó a dicha estación el tren especial que por orden del Ministro de Guerra había sido enviado para trasladar los restos de Origone a la Capital, llegando de regreso a Constitución a las 12,50, donde lo aguardaban el Ministro de Guerra, general Gregorio Vélez; el general Pablo Ricchieri; el director de la Escuela de Aviación Militar, teniente coronel Alejandro Arenales Uriburu; jefes y oficiales superiores, el ingeniero Jorge Newbery, la Comisión Directiva del Aero Club Argentino, otros altos funcionarios públicos y gran cantidad de público...

El féretro fue trasladado en una ambulancia del Hospital Militar a la casa del teniente Raúl González, su compañero de armas y amigo inseparable, pues se le quiso evitar un duro golpe a Rafael Origone, padre del aviador fallecido, quien para esa época se encontraba enfermo de cierta gravedad... En esta residencia se instaló la capilla ardiente.

El sepelio se llevó a cabo durante la tarde del día 20 de enero, y la inhumación se consumó en una bóveda del cementerio de La Chacarita, perteneciente también a la familia de su amigo, el teniente Raúl González.



Sepelio de los restos del Teniente Manuel Félix Origone

El mismo día de su sepelio, un grupo de personas comenzó a levantar una suscripción para erigirle un monumento... Durante el año 1914, el diario porteño “La Prensa” también inició una colecta pública con el mismo fin, el que finalmente fue inaugurado en su ciudad natal el 9 de julio de 1917.

Hizo entrega del Monumento a las autoridades y pueblo de Villa Mercedes, el Ing. Ernesto Newbery, que en ese momento presidía interinamente el Aero Club Argentino.

Durante los actos de inauguración, el mayor Pedro Zanni sobrevoló el lugar haciendo evoluciones sobre el emplazamiento del monumento, al tiempo que arrojaba flores sobre la estatua, acto conmovedor que fue muy aplaudido por la multitud congregada.

La obra fue ejecutada en mármol de Carrara por el escultor Arturo Tonagnini, y se emplazó frente a la casa paterna del aviador y a la antigua estación de trenes, formándose una plazoleta que lleva el nombre “Teniente Manuel Félix Origone”...



Inauguración del monumento al Teniente Manuel Félix Origone en Villa Mercedes

El 1 de diciembre de 1962, los restos del Teniente Origone fueron trasladados desde el cementerio de La Chacarita a Villa Mercedes, arribando a la Base Aérea Militar de la V Brigada Aérea con asiento en Villa Reynolds a las 13,30 de ese día. Sus restos fueron velados con todos los honores y ceremonial de práctica, y luego, en horas de la tarde, fueron depositados en una cripta al pie del monumento levantado en su memoria.