

LA MUERTE DE CARLOS GARDEL

El mito roto: la bala que no lo mato

De entre los restos retorcidos de dos aviones trimotores en el aeropuerto Olaya Herrera de Medellín que colisionaron entre sí se recataron varios cuerpos, entre ellos el de Carlos Gardel. Era el 24 de Junio de 1935. El mismo fue reconocido por su excelente dentadura, por una pulsera de plata con su nombre y por algunos detalles más que no menciono por mantener un estilo ameno. En la morgue se le extrajo una bala del pulmón izquierdo y desde allí se habló de un tiroteo a bordo y muchas fantasías. En realidad el proyectil Gardel lo llevaba hacía 20 años exactos, desde el 11 de diciembre de 1915 cuando después de festejar su cumpleaños en el Palais de Glace –Recoleta-, se trasladó al famoso Armenonville – hoy Alvear y Tagle-, antro de los guapos de la noche donde recibió el balazo en un entrevero de los duros del 900. Los agresores, los hermanos Guevara y otros dispararon contra el Zorzal criollo que fue trasladado a la Asistencia Pública y ante la gravedad derivado al Hospital Ramos Mejía donde fue atendido por un médico Ricardo Donovan –de ascendente carrera- quien después de los estudios de rigor optó por dejar allí el proyectil por ser menos riesgoso que extraerlo del pulmón izquierdo. Eso quedó claro en una conferencia científica en 1938. Explicitó que el riesgo de extraer el plomo era mayor que dejarlo. Y esa historia concluye allí.

Sin embargo, aquella mañana en Medellín era casi inexplicable cómo un avión parado esperando para despegar fuese embestido por otro que carreteaba por la pista. Lo cierto es que las causas del accidente hay que rastrearlas en los días previos y en un contexto internacional donde se vislumbraba la Segunda Guerra Mundial.

Gardel en Nueva York: desde allí canto

Gardel llegó a Nueva York el 28 de Diciembre de 1933 desde el puerto francés de Cherburgo. Allí firmaría un contrato con la RCA para grabar discos –los originales llamados de pasta 78 revoluciones p/m y también cantar por radio –NBC-. Así de esta manera se escuchó por primera vez en Argentina el 17 de Agosto de 1934 “Mi Buenos Aires Querido” aunque la verdadera finalidad –económica- era filmar una serie de películas dado el éxito de “Luces de Buenos Aires” rodada en París. Pero el lector encontrará muy bien reconstruida esta parte de la vida del Zorzal criollo en el libro “Gardel en Nueva York” de Tergi Tucci aparecido en 1969. Tucci lo esperaba a su arribo en el muelle y gracias a él se conocen los más mínimos detalles. Así permaneció unos 15 meses hasta que comenzó una gira que lo traería de vuelta a nuestro país.

Gardel se había hospedado en Nueva York, como parte de una gira artística- en el famoso hotel Waldorf Astoria aunque luego se mudó más cerca de la compañía discográfica –cuando empezaron los fríos- donde estaba haciendo un disco con temas de sus películas y todos con letra de Alfredo Le Pera entre ellos “Mi Buenos Aires querido” y “Volver” entre varios otros. Se llamaría “Gardel habla y canta sus películas” Su grupo –además de Le Pera, lo integraban y acompañaban Tucci –su arreglador- (Gardel no sabía leer el pentagrama) y tres amigos más, Guillermo Barbieri –guitarrista-, su manager y secretario José Corpas Moreno, otros dos guitarristas – Ángel Rivero y José M. Aguilar, además del agente del espectáculo Alfonso Assaff y su profesor de inglés, José Plaja. En Nueva York tuvo la compañía de un chico de 12 años que le ayudó con la compra de indumentaria y otros detalles porque era bilingüe ya que su familia estaba radicada en Nueva York: Astor Piazzola. También había terminado de filmar sus dos últimas películas: “El día que me quieras” y “Tango bar”. Por ello traería copias a Buenos Aires y también lo decidió a una renovación casi total del vestuario. Este trabajo y los de la discográfica más la gira que emprendería explican el por qué era acompañado por un grupo de personas numeroso: en realidad se

trasladaba con todo su equipo, los antes mencionados con los cuales el pudo –en cierta forma- acceder a los escenarios, un buen representante y un músico como Le Pera, para la letra de sus tangos. En cierta manera en Medellín el tango perdió a sus embajadores itinerantes, no solo a Gardel.

LA GIRA

Todo este grupo, excepto Tucci, –de gira artística- se embarcó en el muelle 15 del East River para seguir con el periplo ese 28 de Marzo. Así por mar hasta Puerto Rico, La Guayra, Puerto Cabello, Lagunillas, Curacao, Venezuela, Colombia, y que debería terminar en una primera parte. Como turista estuvo en Aruba y finalmente se dirigió a Bogotá. –La gira da para más detalles pero los he evitado para ir al punto central de este artículo – y con una escala en Cartagena para luego arribar a Medellín-. Aunque hay que aclarar que esta escala fue imprevista ya que jugando al póquer –después de cenar en el Restaurant Francés- se dirigieron al Hotel Granada – así se hizo tarde y para mayor seguridad se voló con tanques de combustible menos cargados, si la parte mas alta de las montañas se hacía temprano no haría falta la escala de Medellín pero la timba y las bebidas estuvieron presentes esa noche. Carlos Gardel nunca ocultó sus “debilidades” como las cartas, las mujeres y los burros aunque el mismo reconocía que: “Fui víctima de los caballos lentos y de las mujeres rápidas”. Y aquí otro problema que todos conocemos: si bebés no conduzcas y si conduces no bebas...y si, Gardel no manejaba, pero es cierto que los pilotos de la época bebían algo para combatir el frío ya que no eran cabinas presurizadas y además el frío de las alturas se hacía sentir. Así se hicieron casi las 5 de la mañana jugando y bebiendo.

GARDEL EN COLOMBIA

El bello territorio de Colombia –hoy desgarrado por una larga lucha interna- es atravesado por la Cordillera de Los Andes –en diversas cadenas- lo que hizo que el transporte aéreo se desarrollase muy rápidamente, casi más que el terrestre. Las líneas aéreas en ese momento que disputaban el mercado eran Scadta –Sociedad Colombiano-alemana de Transportes Aéreos fundada apenas terminó la Primera Guerra Mundial, con aviones de diverso tipo y con pilotos alemanes –en su mayoría- que buscaban trabajo al término del conflicto. La otra compañía –SACO-, Servicios aéreos colombianos, con un perfil más de línea nacional fundada diez años más tarde o sea en 1929, el año de la Gran Depresión. Su fundador sería el piloto del avión donde moriría Gardel: Ernesto Samper Mendoza.

Carlos Gardel había iniciado los vuelos en Colombia volando por Scadta y entonces SACO quiso que esta estrella de la canción y del cine –Gardel ya era conocido por esta última forma en toda América- volase con ellos para lo cuál le ofreció su patrocinio y un avión charter. La apuesta de Samper Mendoza fue fuerte y desató el enojo e ira de Hans Ulrich Thom, primer piloto y accionista de Scadta: había perdido la atracción de tener su más famoso pasajero: Carlos Gardel. Así claramente nuestro morocho del Abasto quedó en medio de una disputa comercial y porque no también ideológica: Thom era miembro del partido nazi y Samper anglófilo –en lo que respecta a su educación y tratos comerciales-, por lo tanto allegado a los EEUU también. Su radio operador y mecánico era Willis Foster. No hacía falta copiloto para despegar estos aviones.

EL ACCIDENTE

Así pues, el 20 de junio de 1935, Thom al despegar en el aeropuerto de Bogotá hizo una pasada rasante sobre el avión de Samper Mendoza. Esta arriesgada maniobra quedó documentada en una denuncia ante las autoridades de la aviación civil colombiana. El día 24 a las 11,00 hs. en el aeropuerto de Techo Gardel se embarca en un trimotor de la compañía Saco al mando del inglés Stanley Harvey partiendo de Bogotá sin problemas cruzando la cordillera y dando una clara idea que el avión estaba en óptimas condiciones ya que no se le hizo mantenimiento alguno- y aterrizan tres horas más tarde en el aeropuerto de Medellín. Allí lo esperaba Samper Mendoza en la parte delantera de su hangar, el de su compañía, frente al cual se encontraba el de su archirival Scadta donde llegó Thom que volaba desde Cartagena. Mientras se revisaba el avión del piloto alemán, el dueño de la compañía rival –Samper Mendoza- y Gardel bebieron whisky en un pequeño copetín. Cuando todos los pasajeros abordaron ambos aviones Hans Thom maniobró su avión sobre el pasto hasta quedar detenido cerca de la pista central en momentos que el avión de Gardel levantaba vuelo desde la cabecera de la pista. El avión del piloto alemán había sido bautizado como “Manizales”, esto –lo de colocar nombre a los aviones y de ciudades perdura en algunos casos hasta la actualidad, incluso en Argentina.

Por un momento Samper inicia el carreteo para despegar pero después de varios metros se desvía en dirección al avión del alemán – a su derecha- y levanta vuelo, pero en vez de girar hacia Cálí intenta hacer la misma maniobra mezclando arrojo, alcohol, y un avión en el límite de la carga tratando de devolver la arriesga maniobra de la cual él había sido objeto; siendo la colisión inevitable ya que ambos aviones, además tenían sus depósitos repostados de nafta.

En el choque murieron diez personas en el avión de SACO: Gardel, Barbieri, Le Pera, Samper Mendoza, dos empresarios, y los guitarristas antes mencionados; sobreviviendo el guitarrista Aguilar que -quedó ciego- además de José Plaja su profesor y Grant Flynn comisario de abordaje que se arrojó por la puerta antes del accidente y que regresó a Estados Unidos y por mucho tiempo recibió el acoso de los medios periodísticos. Esta persona es clave en la historia narrada ya que presenció casi toda la disputa de las compañías y de los aviadores y tenía una clara idea de el fin que tendrían.

En el otro avión murieron el piloto Thom y su copiloto Hermann Fuerst -cuyos féretros fueron posteriormente cubiertos con la bandera de la cruz gamada-, y tres pasajeros.

LA MECÁNICA DEL ACCIDENTE

La causal técnica –como se estudia todo accidente en aviación- el Comodoro Luis Eduardo Ortiz – 35 en estudio de siniestros- ha sido analizado minuciosamente el accidente. A esto llegó por influencias de su padre ya que Ortiz es nacido unos 8 años después del accidente. Ya como integrante de la INAC – y ser miembro de la Fuerza Aérea, tuvo acceso al expediente –informe oficial- concluido el 1 de Febrero de 1936 sobre el accidente. Este estaba redactado por una comisión que unía a un aviador militar –Jorge Méndez Calvo- y por dos ingenieros: Luis Gómez Grajales y Leopoldo Monroy. El marco –o sea los motivos del viaje-, el destino final –Cali- y esta etapa ya han sido narradas. El comodoro Ortiz relata como técnicamente se produjo el accidente según su interpretación. No existe filmación, si fotos antes y después del accidente, sin la influencia de ser parte del mismo y con el profesionalismo que lo destaca:

“El avión donde viajaba Gardel era un trimotor Ford matrícula F31, de ala alta y tren de aterrizaje rígido, fabricado en Estados Unidos con motores a hélice y 420 hp, el avión era el modelo 5-AT”. Este historiador agrega que la configuración –tres motores- uno debajo de cada ala y uno en la nariz, era muy común en los diseños de la época y el mas, el mas famosos de todos ellos –el Junker 52-, participo durante toda la Segunda Guerra mundial, como bombardero, avión de transporte y carga, traslado de paracaidistas

y bombardero de emergencia. Si bien fue mejorado desde el principio sus motores eran más potentes pero solo alcanzaba una velocidad máxima de 300 Km/h un techo de 5500 metros y una autonomía de 1300 Km. Este avión prestó servicios en España hasta 1975 y del cual había en las líneas aéreas de Colombia y de otros países americanos. La diferencia mayor era la posición del ala, que en el caso del Junker 52 era de ala baja. O sea eran los transportes aéreos más modernos y los que se usaban en el momento en muchas líneas. Así de estos trimotores- eran los aviones de transporte más seguros de la época hasta la aparición de los bimotores DC 2 y 3, Dakota- años después.

Describo esto ya que eran similares si bien más famoso, ambos volaron después de terminado el conflicto por varios años. Su fuselaje era metálico pero acanalado para darle mayor rigidez (como las persianas metálicas de los viejos comercios). O sea, que eran aviones seguros para la época. Y si hay algo que no hubo –muy posiblemente- fue una falla mecánica. El peso al momento del despegue era de 6.237 kilos y el día del accidente estaba en ese límite, apenas 50 kilos por debajo del máximo, eso es solo el 1% lo que es ningún margen: gomas neumáticas con menos presión o densidad del aire alteraban 5%. No solo se cargaron valijas del vestuario que Gardel había adquirido en Estados Unidos –más que valijas, baúles- y latas cilíndricas conteniendo rollos de películas –copias- de lo filmado, siendo su número considerable, sumándoseles los instrumentos musicales, pasajeros y combustibles daban el peso justo o más, pero lo peor que todo esto se alojó en la cola alterando el centro de gravedad –que debe ser bajo pero equilibrado-. O sea que para que el lector comprenda los motores poseían la mitad de potencia que el de un Fórmula Uno actual y cuyo peso es 10 veces menor.

Es decir que debían levantar un equivalente de 5 autos medianos de la actualidad. Quiero decir con esto que era poca potencia –sin mucho margen- para la carga y la altura donde comenzó el despegue. El avión de Scadta –el de “los alemanes” como se los menciona en Colombia era también un trimotor Ford muy parecido al de el de “Gardel” pero estaba detenido en tierra y fue un espectador –casi- del accidente. Muy diferente, pero parecido al mayor de los accidentes aéreos –en las Islas Canarias, donde dos Jumbo 747 colisionaron en tierra en Tenerife, pero se debió a un error de la torre –y otras cuestiones- cuando uno venía carreteando y se le dio vía libre desde la torre de control al otro y chocaron sobre la pista, pero en este caso es casi como el accidente de dos autos en una esquina. Mucho tuvo que ver el poco conocimiento del inglés de uno de los pilotos.

“El piloto Samper Mendoza había traído desde la fábrica en Estados Unidos- al avión- volando y lo manejaba en esta oportunidad” El aeropuerto –aunque la palabra haga relación a una pista de aterrizajes- bastante diferente a lo que hoy conocemos, no tenía torre de control y todo se hacía por banderilleros – como en la F-1- u otras carreras de auto, así que el método es seguro dada las velocidades de la época. El avión carreteó y se dirigió a la cabecera de la pista –esto era decisión del piloto-, o sea que el piloto colombiano conocía la pista bastante, más que el avión.

La pista bastante ancha –unos 30 metros- era de pasto y en su franja central se había depositado una capa de cascajo (piedras más gruesas que la grava y más finas que los cantos rodados) con amplios sectores paralelos. Esto la hacía ser como el común de las mismas en los países sudamericanos, por ello también el diseño de los trenes de aterrizajes –fuertes y fijos- y no retráctiles como hoy. Además se sumaba que la noche anterior había llovido. Así comenzó su aceleración desde la cabecera Sur en tanto a unos 80-75 metros de la pista esperaba el otro avión.. La Nación publica en su edición del 24 de Junio un diagrama donde se cometen –a mi muy modesto entender dos errores: el avión llega y dobla en la cabecera de la pista desde otra inexistente y vira luego a 90°.

“En el despegue se desvió levemente a la izquierda pero Samper Mendoza lo corrigió – estaba ensayando la maniobra?- y a los 450 metros el avión experimentó un desvío a la derecha de unos 25°, se

elevó un poco y tras recorrer unos 175 metros se estrelló contra el otro trimotor que aguardaba” –el choque fue en medio de una bola de fuego y metales retorcidos, casi de frente, el motor izquierdo del avión de Gardel impactó con el motor derecho del otro trimotor. Había alcanzado a levantar algunos metros – hay muchas discrepancias- En realidad el comodoro Ortiz atribuye la desviación a un salto ya que la pista tenía algunas ondulaciones por drenajes que se habían realizado. Lo cierto es que si uno observa la trayectoria –Samper Mendoza. Hilvanó el desvío con la corrección y siguió derecho hacia el avión que esperaba fuera de la pista. O sea que ya a cierta velocidad hizo una maniobra –ex profeso- para hacer mas larga la recta del despegue, maniobra a la que se recurre en automovilismo y que consiste en no ceñirse a la cuerda, hacer la curva ancha y empezar a acelerar con una recta mas larga. Por que si hay algo en esos nobles aviones es que se podía desviar la trayectoria hacia cualquier parte, en tanto carretease, o sea sin intentar despegar y pasar por arriba. Eran tan fuertes estos trimotores que podían aterrizar en pistas de tierra o de paso –como los laterales de la pista principal- en Medellín. De hecho la maniobra quedó marcada en la pista.

La otra discrepancia académica y técnica con el comodoro Ortiz se refiere a su evaluación de la habilitación de Samper Mendoza en la que afirma que “...tenía licencia habilitante...y estaba psicofisiológicamente apto”. En realidad eso estaba escrito en su brevet –carnet de conducir o licencia en el caso de aviones-, pero no al momento del accidente: mal dormido y con una considerable cantidad de alcohol en la sangre –por el ágape-, además de estar frío para retomar la marcha del avión. Por lo que era un piloto de alto riesgo en caso de volar.

Se conserva el gráfico que se realizó en la pericia, en papel con renglones, en escala 1/3.000 y con bastantes detalles. Es una hoja apaisada donde además del lógico Norte, esta la dirección del viento u otros detalles menores como una cerca y algunos cálculos en la parte inferior –longitud de la pista- con los ojales del espiral en su parte superior-.

Ortiz agrega que:” El avión se desvió después de haber recorrido 600 metros restando aún unos 290 hasta el final de la pista.” Y agrega que en la carrera....”el piloto perdió el control a causa de la corrección debido a las irregularidades de la pista”.

Respecto a testigos directos, el último ubicado era el sobreviviente del choque, José Plaja, que falleció el 11 de Septiembre de 1982, Grannt Flynn no dejó testimonios conocidos.

LA CAUSA NO VISIBLE: DISCREPANCIAS CON EL INFORME OFICIAL

Pero aquí es cuando disiento –a pesar de mi formación no sistemática sobre el tema- y siendo Ortiz un profesional reputado de gran prestigio. Y digo disiento por que, en realidad veo otra cosa y esta cuestión es la que afirma mi teoría. Si uno ve el dibujo es como si el avión se comporta como un auto de carrera –el principio es el mismo- y hace una curva larga para hacer la recta mas extensa. Es decir, en otras palabras si uno ve la corrección la hace hacia la izquierda y desde allí encara en línea casi recta contra el avión estacionado. O sea, alargó la trayectoria ya que esa era la única manera de tener la distancia. Ortiz asevera que “la distancia remanente –lo que quedaba por carretear- le hubiese permitido despegar ajustadamente”. O sea que ya a ese momento el avión le costaría despegar?. Creo que el intento de despegue lo hizo yendo hacia la izquierda, esto sumado al viento de cola y al alcohol ingerido le dio el valor para intentar una arriesgadísima maniobra que le daba muy poco margen, por el peso del avión –con combustible al máximo- y por ser aviones con motores de pistón que mermaban la potencia con la altura de un lugar como el aeropuerto de Medellín.

En los datos que aporta Terencio Spaini en un reportaje de la revista Gente y de donde se tomaron los datos para realizar el esquema del accidente de un diario local Diario de Cuyo – Viernes 24 de Junio de 2.005-, el avión lo hacen ver o mejor lo dibujan como que el avión realizó un brusco viraje y hacia la

izquierda, cuando fue bastante menos y hacia la derecha del eje de la pista. En La Nación, uno de los más prestigiosos diarios de nuestro País lo dibujan al avión viniendo de una pista lateral –inexistente- y girando a izquierda a 90° y chocando, -24 de Junio de 2005- lo que es erróneo y falta a la verdad histórica, aunque en ambos casos se hace más para ilustrar al lector que no es casualmente un historiador, o sea que sí, el avión arrancó, empezó el carreteo, mientras se desplazaba se desvió y se estrelló contra otro detenido. Hasta allí dibujos, con más detalles o no coinciden, pero técnicamente la pregunta es: Por qué sucedió?

O sea que Samper Mendoza trató intencionalmente de pasar por sobre el trimotor “rival” y la maniobra le salió mal en lo que a cálculo se refiere, por poco pero mal, dadas las condiciones antes explicadas. También esto que escribo es un poco hipotético ya que nadie vivió para contarlo y el comodoro Ortiz le da el toque final cuando asevera que “...llama la atención que el F-31 no halla podido despegar después de haber recorrido 608 metros”. No será que no quiso despegar y lo intentó en los 175 metros finales a plena potencia para “achicar” a sus competidores?. Era un piloto experimentado y conocía al dedillo la pista, no así el avión –relativamente con pocas horas de vuelo sobre el- pero que si sumamos otra frase de Ortiz, nos queda una duda razonable: “ La distancia recorrida se habría prolongado más por el viento de cola...”, pero la manga mostraba claramente la dirección del viento – entre 20 Y 30 Km/h en un ángulo de entre 30 y 40° respecto al eje de la pista y Samper eligió la cabecera de la pista, o sea que –según mi teoría, al subirse el piloto colombiano al avión, llevaba ya un plan que lo ejecutaría en una maniobra que terminaría con su vida, la de Gardel y la de muchas otras personas.

O también en esto hubo una maniobra improvisada sobre el momento de ir carreteando cuando Samper divisó al otro aparato esperando despegar. Por que nada indica lo contrario pero a veces las actitudes “varoniles” –en este caso de amedrentamiento- rozaron la estupidez. Pero un vaso de whisky hace perder algo: el sentido común. Esa es mi conclusión, que se suma a otras y que se puede resumir en que un avión trimotor intentando despegar, se desvió de la pista y embistió a otro estacionado. Así surge una duda más que razonable. Aclaro que Ortiz teoriza y da su opinión objetiva y puramente desde la vista de un piloto lo cual es de mucho valor ya que es un profesional del tema.. Lo que el relató es un estudio frío y excelente. Lo que este autor agrega es la parte no visible que no debe ni puede pasarse por alto. La discrepancia es con el informe oficial que protege a Samper Mendoza –precursor en Colombia de la aviación civil y tomo la interpretación de Ortiz como excelente pero le agrego el componente que faltaba. O al lector no le parece raro que en un aeródromo sin mayor relevancia justamente hubiese dos aviones que quisieran despegar casi al unísono?. Eso en 2.005 y en los grandes aeropuertos congestionados de tráfico si, pero no en Medellín en 1935. Hay que aclarar y esto debe ser explicitado que el informe oficial es el que el comodoro Ortiz y el autor de esta nota interpretamos.

Por lo tanto estimo –no categóricamente-, pero si muy factiblemente que el avión no se desvió, el piloto lo desvió, sumado a otros factores antes detallados produjo el choque. El accidente era evitable, pero se requería estar sobrio, frío, descansado y evaluar las acciones que podían desencadenarse si este “juego” fallaba. Samper Mendoza tenía todo en contra. Y es posible que toda la responsabilidad del accidente recaiga sobre él, pura y exclusivamente. Pero no podemos contar con su versión ni la de los copilotos de ambos aviones. Por lo que se teoriza y dejo aclarado que, es una opción que no he visto desarrollada en la historiografía gardeliana. Tampoco se intenta cargar las culpas a una persona y reputada en Colombia. Murió piloteando –su pasión- y fue protagonista de un mortal accidente. Pero no se puede negar su alta cuota de irresponsabilidad.

Si uno llega a una primera conclusión es que este “accidente” tuvo muchas causas que conllevaron a un resultado; la altura del aeropuerto, la carga del avión, la bebida, el ambiente, la competencia y el negocio de las rutas aéreas. Cargar todo sobre un solo punto es injusto. Lo que es justo sería decir que en

este hecho Gardel fue un actor pasivo, su fama tenía peso, ya sea en el equipaje o en la disputa de las compañías como pasajero: Gardel no era un desconocido, ya era Carlos Gardel.

MUERE EL HOMBRE, NACE LA LEYENDA

Indudablemente todo lo que debía pasar pasó y así comenzó el nacimiento de una leyenda. El cuerpo de Gardel volvería a Nueva York y desde allí en enero de 1936 sería traído por su amigo Armando Defino a la Argentina, después de ser velado en la funeraria Hernández en la Calle 114 y Quinta Avenida. De allí fue transportado al muelle 48 y trasladado en el barco Panamerican a Buenos Aires. El regreso al Río De La Plata –5 de Febrero de 1936- fue velado en la Aduana de Montevideo y un día después arribaron sus restos fueron recibidos por una multitud.

Periodistas e historiadores aseveran que éste entierro y el de Eva Perón fueron los más multitudinarios de la historia argentina-, y finalmente depositados en la Chacarita en una tumba que hasta el día de hoy aparece todos los días con flores. Allí se realizó el cuarto y último velatorio. El féretro fue trasladado en una carroza de lujo que había sido encargada por una empresa fúnebre de nuestra ciudad – San Juan- y que se encontraba en el puerto de Buenos Aires para ser trasladada por tren hasta la provincia cuyana. La misma había sido construida y comprada en Francia ya con algún uso pero en donde la motorización iba dejando a los caballos de lado y previo permiso fue la que se utilizó en el funeral. Dicho carruaje aún se conserva en la tierra de Domingo Faustino Sarmiento.

Se podría decir que tan injusta e innecesaria fue la muerte de Gardel y de los ocupantes de ambos aviones pero que en cierta manera preanunciaban las ideologías en pugna que entre 1939 y 1945 llevaron al mundo a la Segunda Guerra Mundial que causó el conflicto más cruento que se conozca: 50 millones de muertos. Antes de este hecho de armas estalló la Guerra Civil Española que se considera el preámbulo 1936-1939, o sea que Gardel fue enterrado el mismo año en que comenzó el conflicto español que dejó un millón de muertos. En esta Guerra se usaron trimotores como los del accidente para diversas tareas. en cierta manera a lo lejos se podría vislumbrar en este choque lo que posteriormente vendría. Y marcas que jamás se borrarán.

Así murió Gardel y al menos es la interpretación que uno le da. Son innumerables las biografías escritas sobre el más grande de los cantores de tango y es una vida sumamente interesante de estudiar, pero en al cumplirse en poco tiempo mas 80 años de su muerte este artículo trata de hacer llegar al público los aparentes motivos del accidente que privó a muchos argentinos de un ídolo del cual se desconocen algunos aspectos muy puntuales y aunque aún se discute su lugar de nacimiento –por ejemplo-, su obra artística es indiscutida y excepcional. Como dice el dicho: “Gardel es Gardel”

Bibliografía: Sobre el tema hay una interminable cantidad de libros. Gardel ha sido de esos personajes que es imposible conocer todo lo escrito, menos leerlo. En Internet son millares los artículos, en revista millones, sin embargo este trabajo ha tomado poco material sobre Gardel en sí, ya que se circunscribe a el accidente en sí. Hay aportes muy valiosos, como los de Alberto Delmar –El último vuelo de Gardel-, y el de Ernesto Castrillón y Luis Casabal –El último vuelo de Gardel-, así como el estudio del Comodoro Luis Eduardo Ortiz. Sin embargo el aporte básico de esta trabajo no es aportar datos conocidos, sino reinterpretar lo que está escrito desde otra óptica –la del autor- , en el convencimiento que no es algo conjetural –solamente- pero tratando de mostrar lo mismo que todos vieron o leyeron desde una óptica diferente aunque el resultado sea el mismo: la muerte de Carlos Gardel. El no uso del tiempo verbal correcto es por una cuestión coloquial.

Dr. Gabriel Eduardo Brizuela
Catedrático titular de Historia Contemporánea-
Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes
Universidad Nacional de San Juan
Republica Argentina
eduardo.brizuela10@speedy.com.ar
2013