



deSignis

ISSN: 1578-4223

ISSN: 2462-7259

info@designisfels.net

Federación Latinoamericana de Semiótica  
Argentina

Aguilar, Gonzalo  
Pulqui, entre la historia y el mito  
deSignis, vol. 34, 2021, Enero-Junio, pp. 135-144  
Federación Latinoamericana de Semiótica  
Argentina

DOI: <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.35659/designis.i34p135-144>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=606065738039>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc

Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso  
abierto

# Pulqui, entre la historia y el mito

## / *Pulqui, between history and myth*

Gonzalo Aguilar

(pág 135 - pág 144)

Pulqui II, el primer avión argentino a reacción construido durante la primera presidencia de Perón, se convirtió con el tiempo en un mito que expresaba el deseo colectivo de convertir a la Argentina en una potencia mundial. En el siglo XXI, tres films (*Perón, sinfonía del sentimiento* de Leonardo Favio, *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* de Alejandro Fernández Mouján y *Argentina latente* de Fernando Solanas) evocaron al avión y lo ubicaron en diferentes constelaciones de sentido: en este trabajo se analiza la relación entre mito e historia que estas películas suponen haciendo foco en *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*.

Palabras clave: Mito e historia – Argentina – Cine documental – Daniel Santoro – Peronismo – Técnica

Pulqui II, Argentina's first jet aircraft built during Perón's first presidency, eventually became a myth expressing the collective desire to turn Argentina into a world power. In the 21st century, three films (*Perón, sinfonía del sentimiento* by Leonardo Favio, *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* by Alejandro Fernández Mouján and *Argentina latente* by Fernando Solanas) evoked the plane and placed it in different constellations of meaning: in this work we analyze the relationship between myth and history that these films involve by focusing on *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*.

Profesor titular de Literatura Brasileña en la Universidad de Buenos Aires e investigador del CONICET. Dirige la maestría de Literaturas de América Latina en la Universidad Nacional de San Martín. Es autor de *Otros mundos. Un ensayo sobre el nuevo cine argentino* (2006, traducido al inglés), *Más allá del pueblo. Imágenes, indicios y políticas del cine* (2015) y otros libros. gonzalus2001@gmail.com

Fecha de presentación 07/12/2020

Fecha de aceptación 08/12/2020

## 1. EL TIEMPO DE LA TECNOLOGÍA

La historia de la técnica debe enfrentarse a menudo con el poder de los mitos. Eso es lo que sucede con un objeto construido a principios de la década del cincuenta pero que todavía tiene una fuerte presencia en la imaginación de los argentinos: el avión a reacción Pulqui II. Diseñado y lanzado por el gobierno de Juan Domingo Perón, el Pulqui fue un intento de poner a la Argentina entre las grandes potencias mundiales en una posguerra en la que el mapa geopolítico se estaba redefiniendo.

Avión militar destinado a eventuales conflictos de guerra, su vuelo no sólo activa el orgullo nacional sino un régimen bélico de la técnica que se articula a principios de los años treinta, cuando se cierra el ciclo vanguardista que había dominado la relación con la técnica en la década del veinte. Si anteriormente, en el periodo de las vanguardias, la técnica era considerada un campo abierto a intervenciones cosmopolitas y subjetivaciones plurales, las innovaciones técnicas de los treinta estuvieron destinadas a la política de masas (la espectacularización del poder) y al crecimiento bélico que se apoyaba en el también creciente nacionalismo. La aviación, que en los tiempos de las vanguardias admitía el amateurismo y el *bricolage*, se convirtió, con la carrera militar y armamentista, en un asunto de Estado. Los años treinta son los de la captura de la innovación tecnológica por parte del Estado según un objetivo armamentista. El cine no fue ajeno a este cambio de régimen y muchas de sus innovaciones técnicas estuvieron relacionadas con las necesidades de la propaganda estatal o de la intervención en la guerra (Virilio 1991: 50, 102).

Un nuevo cambio de la relación entre técnica y arte se produjo en tiempos de la posguerra: si durante el conflicto los avances tecnológicos habían estado vinculados a su aplicación bélica (y los aviones a reacción y la bomba atómica fueron el cénit de ese avance), en la posguerra la tecnología se abocó también (sin dejar de lado las investigaciones e innovaciones militares que siguen siendo centrales hasta el día de hoy) al *design* de la vida cotidiana. En el régimen del *diseño* o *design* también el Estado cumplió un rol central con el llamado “Estado de bienestar” o *welfare state* y la idea de que cada familia debía contar con una heladera, un lavarropas, una plancha y un automóvil. Desde el punto de vista del arte, se iniciaron movimientos de vanguardia que recuperaron legados históricos (principalmente, el de la Bauhaus) y en la Argentina hubo intentos, como el del grupo liderado por Tomás Maldonado, de transformar el *design* en una *nueva visión* en la que “el artista se amplíe hasta alcanzar nuevos horizontes creadores, que se extienda al universo socialmente palpitante de los objetos en serie, de los objetos de uso diario y multitudinario, que constituyen, en última instancia, la realidad más inmediata del hombre moderno” (Maldonado 1949: 7-8).

En el Pulqui II se superpusieron históricamente los dos últimos regímenes: el bélico y el del diseño de la vida cotidiana. Sin embargo, la fuerza de la historia del avión no radica tanto en lo que logró en ambos regímenes (finalmente nunca fue a la guerra ni quedó como un hito del diseño) sino en su capacidad para proyectarse como *mito*, esto es, como relato que logra perdurar en la imaginación popular a partir de motivos de larga duración que no necesitan validación histórica (aunque tengan con la historia una relación ambivalente que más bien fortalece, antes que debilita, su impacto). Esta dimensión mítica se proyecta sobre el pasado y afecta todo el conglomerado de significaciones que

porta el objeto técnico. El film documental *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* (2007), de Alejandro Fernández Mouján constituye una narración que pone en escena esta compleja química entre técnica y forma, mito e historia, deseo y política a través de uno de los grandes eventos del peronismo histórico: la construcción del primer avión a reacción.

## 2. TRAYECTORIA DE UN OBJETO TÉCNICO

La primera prueba pública del Pulqui II se realizó en el aeródromo de Buenos Aires el 8 de febrero de 1951, con la presencia del presidente General Perón y del aviador e ingeniero inventor del aparato, el alemán Kurt Tank. La evocación de esta escena remite a un momento épico, a un evento que señala (Pulqui significa flecha en idioma mapuche) a la Nueva Argentina. El país se convertía en el octavo país en lograr la construcción de un avión a reacción. Tres noticieros fílmicos se hicieron presentes en las pruebas de Aeroparque (*Sucesos Argentinos*, *Noticiero Panamericano* y *Sucesos de las Américas*) y los diarios y las revistas no hablaron de otra cosa durante todo febrero hasta que en marzo la invención del Pulqui II fue desplazada porque la Argentina había logrado, gracias al científico austriaco Ronald Richter, la fisión nuclear (después se supo que era un fraude). Se exhibió el avión en diversos lugares y se imprimió folletería, como *Alas argentinas*, que contaba la historia de los pioneros de la aviación desde Jorge Newbery hasta la construcción del avión en las fábricas militares de Córdoba. Esta revista era un ejemplo más de cómo, desde el oficialismo, se construía una narración *épica* para hacer de Pulqui II un emblema de la potencia nacional que la Argentina estaba queriendo ser.

En 1953, cuando fue exhibido en la Feria de América que se realizó en Mendoza, el avión convivió en el Pabellón del IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado) con otros logros tecnológicos de la época —el automóvil Justicialista, los tractores Pampa, las motocicletas Puma y el Rastrojero— y con obras de vanguardia como la Torre de América, diseñada por César Jannello y Gerardo Clusellas, en diálogo con el artista concreto Tomás Maldonado y con sonorización del músico vanguardista Mauricio Kagel (“Música para la torre”) (Alonso 2012: 26ss). La convivencia del Pulqui con el *design* de vanguardia del grupo *Invencción* habla del giro discreto que estaba dando el peronismo cuando las políticas populistas y nacionalistas parecían eclipsarse ante la necesidad de hacer nuevas alianzas geopolíticas (por otro lado, para 1953 era evidente que el conflicto bélico para el que había sido pensado el avión ya no tendría lugar).

Paralelamente a esos usos gubernamentales, la prensa comenzaba a venerar al Pulqui explotando el sentimiento nacional. Las historietas (como Patoruzú) o las revistas infantiles como *Billiken* (sobre la que Daniel Santoro ha hecho una muestra) también celebraron el proyecto y esta proyección infantil del avión reforzó el poder de Pulqui II como mito popular de larga duración. Las revistas para niños como *Billiken* no sólo traían posters del avión sino notas con las visitas de alumnos de la escuela primaria como modo de continuar el relato épico que desde un primer momento se hizo del avión. Los efectos de este relato subsisten y todavía hoy el Pulqui sigue siendo objeto de rememoraciones vagas o documentadas pero siempre con la fuerza de *lo que podría haber sido y no fue* (en este caso, Argentina potencia mundial). En 1999, el cineasta Leonardo Favio reservó un extenso pasaje

de su film *Perón, sinfonía del sentimiento* a “la maravilla –según las palabras del locutor– de la audacia y la técnica: el Pulqui a reacción. La Argentina se pone a la vanguardia mundial”. En una secuencia que mezcla el vuelo del avión con la felicidad de los pequeños que juegan en la Ciudad de los Niños, Favio fortalece el lazo –también presente en *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*– entre niñez, desarrollo tecnológico y realización social. En el 2007 se estrenó otro film que evocaba nostálgicamente al Pulqui: *Argentina latente* de Fernando “Pino” Solanas. Más argumentativo y dependiente del discurso histórico, las escenas en las fábricas de Córdoba y los testimonios de quienes trabajan ahí tienen como fin mostrar la depredación del menemismo y el proyecto de desarrollo del primer gobierno de Perón que –debido al accionar de las fuerzas antinacionales– nunca pudo realizarse. El título del documental de Solanas sintetiza con una sola palabra proveniente del psicoanálisis la conversión de la historia en mito: *latente*, aquello que es *potencia* pero que todavía no fue *acto*, que no llegó a ser *acontecimiento* y sin embargo es *deseo colectivo*. Ese mismo año, se estrena *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* de Alejandro Fernández Mouján, en la que el avión es protagonista tanto por su historia como por el uso que hace de su imagen el artista plástico Daniel Santoro.

### 3. EL VUELO DE LA NOSTALGIA

El documental *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* (2007) de Alejandro Fernández Mouján combina dos tramas: por un lado, expone el trabajo de Daniel Santoro, artista plástico muy prestigioso conocido por haber reciclado la iconografía del peronismo clásico; por el otro, recupera la historia del avión creado durante la primera presidencia de Perón. Con un título que sugiere una *utopía del pasado* (“un instante en la patria de la felicidad”), la película tuvo la virtud de cruzar ambos relatos con la crisis del 2001. La historia que narra el documental es la siguiente: Santoro se propone hacer un modelo de Pulqui en escala de 1 a 2 y con ese objetivo convoca a Miguel Biancuzzo, un viejo compañero de militancia que había trabajado con él como escenógrafo del Teatro Colón. En repetidos viajes al taller de Biancuzzo, que se encuentra ubicado en la tradicional zona fabril de Alsina de donde salieron buena parte de las multitudes que pidieron por Perón el 17 de octubre de 1945, Santoro y el equipo de filmación se cruzan con cartoneros que trasladan sus precarias mercancías para venderlas (imágenes que remiten, inmediatamente, a la crisis del 2001). Una vez que construyen el Pulqui II en miniatura, Santoro y Biancuzzo intentan que el modelo remonte vuelo en la República de los Niños, ciudad en miniatura para el entretenimiento infantil que se fundó en 1951 (esto es, el mismo año en el que voló por primera vez el Pulqui). La experiencia fracasa pero eso no impide que el prototipo de Santoro sea exhibido como obra de arte en el Museo Caraffa de Córdoba y en otros lugares. La película recrea la mitología peronista a partir de la estética de Santoro. Así, la película se inicia con una imagen de Evita en un bosque, con una aureola de santa y acompañada por una niña con guardapolvo que, según la reinterpretación de Santoro, es la madre peronista de Juanito Laguna, el personaje que creó Antonio Berni en los años sesenta. La actualidad (la creación estética) y el pasado (la invención del avión a chorro) se entrelazan no para hacer una apología histórica del peronismo como hace Solanas ni una interpelación afectiva como la que realiza Favio. Lo que hacen Mouján y Santoro es reforzar el mito para mostrar su vitalidad para entender la realidad argentina.

La operación básica de Santoro (y Fernández Mouján) consiste en convertir un artefacto tecnológico en una obra de arte; una máquina obsoleta del pasado en una pieza contemporánea viva; un aparato para ser fabricado en serie en un obra aurática única; una herramienta útil en una pieza para ser contemplada; un objeto histórico en un mito. Lo obsoleto se transforma en su opuesto y se satura de actualidad. En esas metamorfosis, el fracaso –que en política es negativo– es llevado al terreno del arte donde la diferencia entre fracaso y éxito es irrelevante o, en todo caso, donde el fracaso tiene su prestigio (de hecho, el Pulqui no sirve para volar pero sí para ser exhibido). El combustible que produce estas metamorfosis es el afecto, pero no cualquier afecto sino el que puede realizar la nostalgia de un pasado que se encuentra en los tiempos idílicos del primer peronismo. En el libro *Políticas del sentimiento (El peronismo y la construcción de la Argentina moderna)*, los editores Claudia Soria, Paola Cortés Rocca y Edgardo Dieleke le dedican casi enteramente una de las cuatro partes en las que se divide el libro, al Pulqui y a Daniel Santoro. Con ensayos de Ana Amado, Anahí Ballent y Susana Rosano, la importancia dada al artista plástico pone de relieve algo evidente: Daniel Santoro vino a resolver un problema central para los adherentes al peronismo en el nuevo siglo que fue la posibilidad de releer en clave de arte contemporáneo la imaginería oficialista del primer peronismo (satisfacía así, también, la necesidad de *aggiornare* el movimiento que exigían los progresistas que se habían incorporado al peronismo, durante el gobierno de los Kirchner). Para esto, Santoro se valió de dos estrategias básicas: vincular las imágenes peronistas con el arte contemporáneo internacional y utilizar con ironía y afecto nostálgico los estilemas de la iconografía peronista: la máquina de coser, los alumnos y las alumnas con los guardapolvos blancos de la escuela pública, el carácter maternal de Evita, la sonrisa del General y otros tópicos muy instalados en el imaginario argentino. Un cuadro surrealista de Max Ernst se transforma en el chas-chas en la cola que el peronismo le da a la izquierda por no comprenderlo; una escena idílica se compone con retazos del impresionismo; la lucha de Perón contra los gorilas remite al film *King-Kong*; el fallido experimento de energía atómica en Huemul es transformado en un souvenir *kitsch*; la Tercera Posición se alimenta del esoterismo de Xul Solar. Uno de los blancos predilectos del arte de Santoro es Antonio Berni, uno de los más importantes artistas argentinos del siglo XX y simpatizante del comunismo. Santoro revisita algunos de sus cuadros y además inventa un personaje: la mamá de Juanito Laguna, beneficiada con un guardapolvo blanco por la Fundación Evita. Santoro posee la habilidad de convertir la nostalgia de la iconografía peronista (asociada a una monumentalidad propia de regímenes vinculados a la política de masas y a líderes carismáticos) en un lenguaje contemporáneo, que puede devorar y apropiarse de la historia del arte y dialogar con el presente. En este gesto, el Pulqui ocupa un lugar clave, no solo porque responde a la vieja pregunta nunca respondida de qué es el peronismo (para Santoro, el peronismo tiene un ala izquierda y un ala derecha, un piloto en el medio y vuela en el vacío<sup>1</sup>) sino porque convierte a la invención tecnológica en mito y utopía. ¿Cuál es el ensamblaje que hace Santoro entonces para “revivir el mito”, para lo que en unos de sus escritos llama “un objeto mitológico de la tecnología nacional”? (citado por Amado en Soria 2010: 237).

Como forma parte de su naturaleza volverse rápidamente obsoleta, la tecnología tiene el privilegio de suscitar con intensidad la nostalgia. La nostalgia se encuentra inscripta en su existencia, porque no hay invento tecnológico que no evolucione en otro que, a la vez, lo sustituya o lo mejore. Pero la nostalgia del Pulqui está relacionada más que con

el hecho de que fue superado o sustituido, porque –en manos del artista– puede miniaturizarse (el avión a escala 2 en 1) y convertirse en juguete: la otra cara del Pulqui es la de un niño. El régimen bélico es despojado de sus atributos más agresivos y, convertido en sueño infantil, en fuente de utopía: “Toda niñez –escribe Walter Benjamin– cumple para la humanidad algo grande, insustituible. Toda niñez vincula, en su interés por los fenómenos técnicos, en su curiosidad por toda clase de inventos y maquinarias, los logros técnicos con los antiguos mundos simbólicos” (Benjamin 1996: 120). Ese antiguo mundo simbólico es la patria de la felicidad, la niñez, el afecto de Evita, el liderazgo de Perón. No casualmente la prueba final se hace en la Ciudad de los Niños.

De todos modos, la alquimia no funcionaría si no hubiera una técnica fílmica que trajera la fase tecnológica en la que estamos inmersos actualmente: un régimen tecnológico posthumano que tiende a borrar la distinción entre personas y cosas. En una de las reproducciones de los noticieros de los años cincuenta, Fernández Mouján inserta el plano de un camarógrafo que registra el vuelo del Pulqui y que no está en ninguno de los noticieros originales. Según Gilles Deleuze, en uno de sus libros sobre Spinoza, “el plano de la naturaleza que distribuye los afectos, no hace ninguna distinción entre las cosas que pueden ser denominadas naturales y las que pueden ser denominadas artificiales” (Deleuze 1988: 124). De ahí que una cosa –como quiere Bruno Latour (2012: 122)– pueda ser un sujeto activo en busca de su propio derecho, de su sueño y de su deseo. “Se puso loco –le dice Santoro a Biancuzzo refiriéndose al Pulqui–. Hacen un avión de mí (quien toma la palabra sería el Pulqui) y de pronto me tratan como un barrilete. Y ahí fue la venganza, se soltó contra el piso. Esa es la verdad... El tipo nos quiso demostrar que era un avión y no un barrilete”. Como la cinta de Möbius, la cosa y la persona, el objeto y el sujeto, la técnica y la naturaleza se continúan y se transforman una en otra. El avión ejerce la venganza, el razonamiento y la acción.

En una distribución maniquea de géneros, la naturaleza aparece feminizada en Evita y la niña de guardapolvo y que la técnica es masculinizada en las figuras de Perón y el piloto sin nombre (aunque sabemos que se trata de Kurt Tank), pero mediante el procedimiento del *travelling* y las sobreimpresiones, el arte (pintura o cine) logra amalgamar todos los materiales. En *Pulqui un instante en la patria de la felicidad* el continuo adquiere dimensiones cósmicas: arte – naturaleza – tecnología – política – historia – santidad forman parte de un mismo plano: un *travelling* que se mueve, como ya dijimos, por la magia del afecto y de la nostalgia. Con estas piezas, Santoro y Mouján ensamblan lo social mediante un mito: el del Pulqui.

#### 4. PERONISMO, MITO E HISTORIA

Según Jens Andermann, en su libro *New Argentine Cinema*, “Mouján is interested not in the historical value but the mythical density of these iconic visual memories” (2012: 125). Pero en realidad, Mouján y Santoro no suprimen la historia sino que la subordinan, la colocan como telón de fondo más o menos explícito y logran una retroalimentación entre mito e historia, una continuidad que actúa al modo de la cinta de Möbius como la que teje la máquina de coser de la Fundación Evita en el cuadro de Santoro. La película,

en principio, parece sustraerse de toda mención a acontecimientos históricos precisos, pero en un momento clave Santoro les recita un manifiesto de su autoría a unas señoras que visitan el taller. En ese texto, Santoro habla de una “prueba heroica”, de la “rápida diagonal del progreso”, de “la tercera posición que llegaba a la tecnología de punta” y de cómo el proyecto fue desactivado en 1955.

Una vez que el mito se apodera de la historia, sus acontecimientos deben acomodarse al escenario prefijado por la imaginación. Según el relato repetido por casi todos los críticos, el Pulqui II fue construido en la posguerra como sucedáneo del Pulqui I, y su flamante invención marcó el nacimiento de la Nueva Argentina. Siempre fundacional, siempre en contraste con un pasado oprobioso, Pulqui II fue la promesa de una tecnología de punta propia, soberana e independiente frente a las grandes potencias que habían ganado la guerra. Construido en la provincia de Córdoba, donde la industria aeronáutica local se había instalado dada su ubicación estratégica y previendo futuros conflictos bélicos, el primer avión argentino con motor a reacción mostraba lo que podían hacer los argentinos. Como afirma el propio Santoro en el film y han repetido los críticos, competía con el Sabre F86 norteamericano y el MIG 13 soviético (de hecho hay un cuadro de Santoro que pone a los tres modelos frente a frente). Según este relato legendario (que se repite con variaciones en los films de Favio, Solanas y Fernández Mouján), el golpe militar de 1955, que derrocó al gobierno de Perón, discontinuó el proyecto y prefirió abastecerse de aviones norteamericanos.

Hasta acá, el discurso establecido sobre el Pulqui. Para ver su carácter mítico, tal vez sea bueno ver algunas falsedades o parcialidades de esta ‘historia oficial’ o, mejor, ‘contrahistoria oficial’, según el periodo que se tome.

##### 1) EL PULQUI II FUE UNA INVENCION NACIONAL.

Sólo parcialmente el Pulqui es una invención nacional. Es cierto que fue diseñado y construido en talleres locales y que participaron muchos argentinos en diferentes fases, sin embargo hay dos elementos a tener en cuenta. En primer lugar, los líderes del proyecto fueron científicos alemanes que desplazaron a los argentinos que venían participando del diseño del primer Pulqui. El primer Pulqui había sido dirigido por Émile Dewoitine, un francés que diseñó durante la guerra aviones para los nazis y que llegó a la Argentina en 1946 para no ser juzgado en su país de origen por colaboracionista. Dewoitine lideraba un grupo de ingenieros argentinos que fueron desplazados por el equipo que Tank trajo de Alemania. Otro elemento relativiza su carácter enteramente argentino: el proyecto del avión sólo fue posible porque se aprovecharon unos motores Rolls Royce que la Argentina había recibido como pago de Inglaterra por servicios y materiales provistos durante el conflicto bélico. No haber desarrollado un símil en serie de ese motor, como hicieron los soviéticos, fue un factor fundamental en el fracaso del proyecto.

El ingeniero líder fue Kurt Tank, un alemán que venía de la *Luftwaffe* y que trajo consigo un equipo de técnicos que tuvieron un diálogo directo con Perón. A menudo, cuando aparece la discusión sobre la importación de científicos nazis, los defensores de esta iniciativa argumentan que *lo mismo* hicieron Estados Unidos y la Unión Soviética. La comparación es correcta pero omite datos fundamentales. Los países aliados habían ganado



la guerra por lo que esos científicos, que eran parte de lo que podría denominarse “botín de guerra”, entraban a los nuevos países de modo legal y como parte de la victoria militar. En el caso argentino, los científicos entraban al país como parte de una red clandestina de huida de criminales de guerra.<sup>2</sup> De hecho, Kurt Tank llegó con un nombre falso (era el Doctor Matties) así como su secretario Neuman (o ingeniero Chöel) que traía entre sus papeles el modelo Ta-183 que sirvió de base al Pulqui II (Artopoulos 2014: 48). Según Carlos De Napoli, Tank había sido capturado por los ingleses en abril de 1945 y dos años después logró fugarse a Dinamarca donde recibió el pasaporte falso con el nombre de Pedro Matties (De Napoli 2015: 130). Tank formó parte activamente de esta red y fue el responsable de la llegada a la Argentina del científico austríaco Ronald Richter que convenció a Perón de la posibilidad de lograr energía nuclear. Con ese fin, Perón le concedió a Richter una isla en el sur del país en la que el científico ejerció una soberanía absoluta. Ninguno de ellos hubiera llegado a nuestro país si no fuera por los servicios de Hans Ulrich Rudel, célebre aviador nazi por sus hazañas durante la guerra e integrante del círculo íntimo de Perón. De Nápoli afirma que Rudel estuvo en el primer vuelo del Pulqui y Olivier Guez, en su novela documental, *La desaparición de Josef Mengele*, afirma: “Rudel fascina a Gregor [nombre falso de Mengele] porque ha triunfado portentosamente. Consejero de Perón, dirige el desarrollo del primera caza a reacción de Sudamérica, el *Pulqui*, junto a un genial aviador, Kurt Tank, también escapado de manera clandestina de Alemania” (2018: 53). No está demostrado que Rudel dirigiera el proyecto. Tank, de todos modos, no era estrictamente un criminal de guerra aunque la fábrica en la que trabajaba durante la guerra, la Focke-Wulf, usaba prisioneros del campo de concentración.

## 2) EL PULQUI II COMPETÍA CON EL SABRE F86 Y EL MIG 13.

Esta afirmación se repite en varios momentos de la película de Fernández Mouján: en el cartel con que se inicia y en uno de los discursos de Santoro.

La idea de competencia con los países más poderosos es una pieza más en la megalomanía argentina de su fantasía de formar parte de los grandes potencias del mundo a fuerza de ingenio y golpes de *bricoleurs* (esa es la idea que estructura el film de Solanas, *Argentina latente*). Sin embargo, la competencia se limita al diseño del prototipo, parcialmente a su construcción y a sus resoluciones originales. Mientras la Argentina estaba prácticamente impedida de fabricarlo en serie (hizo cinco prototipos), la primera serie del Sabre F86A fue de 554 aviones a la que le siguieron miles de aviones en las versiones siguientes.

Por otro lado, los términos de la competencia también tenían objetivos diferentes: Estados Unidos desarrollaba su industria militar en vistas a diferentes conflictos como el de Corea o el de la carrera armamentista con la Unión Soviética. La Argentina invirtió en el proyecto Pulqui II con la hipótesis de una Tercera Guerra Mundial y de ahí la importancia de que fueran militares alemanes. Perón sostuvo esta hipótesis hasta que se hizo evidente que ese conflicto no iba a tener lugar.

Muy poco se acentúa el carácter eminentemente militar de la apuesta de Perón y la falta de un desarrollo civil que pudiera darse en paralelo. Es sabido que mucho de los saltos tecnológicos están atados a los intereses militares. Sin embargo, la situación en la posguerra —con lo que denominé tecnología del *design*— cambia radicalmente: si bien los primeros

aviones que adoptan el motor a reacción fueron los militares, el primer avión comercial a chorro se construyó en 1949 (el Havilland Comet) y ya en 1952 el primer Boeing 707 de la British Overseas Airways transformó para siempre la aviación civil. Para 1957, más pasajeros cruzaban el Atlántico en avión que en barco (Williams 1987: 397-399).

## 3) EL GOLPE MILITAR DE 1955 INTERRUPIÓ Y DESMANTELÓ EL PROYECTO DEL PULQUI II.

Esta es una de las claves en la construcción del mito: su realización fue impedida por las sempiternas fuerzas antinacionales y por intereses imperiales. Sin embargo, la historia es muy diferente: las elecciones de 1952 marcan nuevas condiciones para el desarrollo nacional y Perón, consciente de ese hecho, da un giro importante en su política con el nuevo plan quinquenal. Financiar un proyecto tan caro como el de Pulqui II carecía de sentido, más aun no existiendo conflictos bélicos de los que pudiera sacarse ventaja económica y estratégica (y con las dificultades de fabricarlo en serie para comercializarlo). Además, la muerte de dos pilotos durante las pruebas (el argentino Vedania Manuwal y el alemán, también integrante del ejército nazi, Otto Behrens) y el accidente de otro piloto, Rogelio Balado, pusieron en cuestión la capacidad del Pulqui II que entre algunos militares comenzó a conocerse como “pulquiría” (Artopoulos 2014: 79). En vez de redireccionar ese capital inventivo al diseño de aviones civiles (algo a lo que Tank y su equipo no parecían inclinados — Kurt Tank continuó diseñando aviones de guerra en India), Perón acertadamente convirtió a Córdoba en la provincia con la mayor industria automotriz del país. En 1952 se desarrollaron nuevos modelos de medios de transporte: el Rastrojero, un vehículo que se continuará hasta 1979, el auto Justicialista y las motocicletas Puma (la industria automovilística de Córdoba no dejará de crecer por lo menos hasta la dictadura de 1976). La presentación de estas máquinas en la feria de América de 1953 junto con el Pulqui II, muestra un interesante giro en la política del gobierno de comenzar desplazamientos de la propaganda monumental más cercana al fascismo italiano o al *New Deal* norteamericano hacia una alianza con el *design* que, finalmente, no ha tenido los desarrollos que se dieron por ejemplo en Brasil.<sup>3</sup> Hacia 1952, era claro en relación al Pulqui II que la Argentina no había logrado ni la capacidad de producirlo en serie, ni la estabilidad institucional necesaria para reformular sus objetivos. De todos modos, los efectos catastróficos del golpe militar de 1955 en todos los niveles, vuelven la hipótesis verosímil (es verdad además que se persiguió a quienes habían participado del proyecto).

Pese a los problemas de todo tipo, el Pulqui II levanta vuelo y deja una marca en la imaginación colectiva. Como explica Ana Amado en su ensayo “Pulqui. Una trilogía del despegue argentino”, la obra de Daniel Santoro “compensa” las fallas en lo real, hace “performances reparadoras” y produce una “retrospectiva reitutiva” (en Soria 2009: 229). En una palabra: “retroperonismo por vía del arte” (en Soria 2009: 240) con un poder afectivo que hace que la perspectiva histórica carezca de poder de refutación<sup>4</sup>. Por eso en la contraposición entre el mito y la historia, el mito termina imponiendo su máquina perceptiva, su fuerza política y su poder imaginativo. La perspectiva histórica que convertiría en ingenua la prédica de Solanas y aminoraría el entusiasmo de Perón, *sinfonía del sentimiento* de Favio, en la obra de Santoro y Mouján no hace mella. La falsedad no es contradictoria con el mito, la verosimilitud (aunque no necesariamente sea verdadera) no es incompatible con la realidad. En su evocación nostálgica, tecnología y arte unidos aparecen con una faz indestructible: la de una percepción infantil que es capaz de ver un avión en un barrilete y un barrilete en un avión. Aunque la

historia suele ser muy cruel con los artefactos tecnológicos y los vuelve con mucha celeridad obsoletos, esa misma obsolescencia una vez que pasa el tiempo puede olverlos encantadores y auráticos. Pero para que esto suceda tiene que presentarse de la mano de un mito colectivo que es capaz de transfigurar lo que la historia nos dio: eso es lo que sucedió con el Pulqui II, un objeto técnico que supo convertirse en un barrilete.

## NOTAS

1. Esta descripción clave aparece en la película *El piloto de Perón* (2011) de Ezequiel Comesaña y no en la de Fernández Mouján.
2. Para conocer en detalle este fenómeno, son fundamentales los trabajos de Uki Goñi (2002).
3. Sobre las relaciones entre la propaganda peronista y el New Deal ver el trabajo de Marcela Gené (2005).
4. En una lectura diferente a la de Ana Amado, Sdrigotti (2015) privilegia en su ensayo la idea de “fracaso” y de “aparente celebración” del peronismo que sostiene el film de Fernández Mouján.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, R. (2012) “La feria de América y su legado” en *Feria de América: vanguardia invisible, Mendoza 1953-1954*, edición de Wustavo Quiroga. Mendoza: Fundación del Interior.
- ANDERMANN, J. (2012) *New Argentine Cinema*. Londres: Tauris.
- ARTOPOULOS, A. (2014) *Tecnología e innovación en países emergentes: la aventura del Pulqui II (1947-1960)*. Buenos Aires: Lenguaje claro.
- BENJAMIN, W. (1996) *La dialéctica en suspenso (Fragmentos sobre la historia)*, traducción, introducción y notas de Pablo Oyarzún Robles. Santiago de Chile: Arcis-Lom.
- DE NÁPOLI, C. (2015) *Los científicos nazis en la Argentina*. Buenos Aires: Javier Vergara.
- DELEUZE, G. (1988) *Spinoza práctico*. Barcelona: Tusquets.
- GENÉ, M. (2005) *Un mundo feliz (Imágenes de los trabajadores en el primer peronismo. 1946-1955)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- GOÑI, U. (2002) *La auténtica Odesa: la fuga nazi a la Argentina de Perón*. Buenos Aires: Paidós.
- GUEZ, O. (2018) *La desaparición de Josef Mengele*. Buenos Aires: Tusquets.
- LATOUR, B. (2012) *Nunca fuimos modernos (Ensayos de antropología simétrica)*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- MALDONADO, T. (1949) “El diseño y la vida social” en *Boletín 2 del Centro de Estudiantes de Arquitectura* (Buenos Aires), núm.2, octubre-noviembre.
- SDRIGOTTI, F. (2015) “But will it take off? Peronist Utopias, mythical pasts and crashes in *Pulqui, un instante en la patria de la felicidad* (Alejandro Fernández Mouján, 2007)”, *New Cinemas*, 13: 1.
- SORIA, C., CORTÉS ROCCA, P. Y DIELEKE E. (eds.) (2010) *Políticas del sentimiento (El peronismo y la construcción de la Argentina moderna)*. Buenos Aires: Prometeo.
- VIRILIO, P. (1991) *Guerre et Cinéma I. Logistique de la perception*. París: Cahiers du Cinéma.
- WILLIAMS, T. (1987) *Historia de la tecnología, desde 1900 hasta 1950 (II)*. México: Siglo XXI.

## FILMS

*El piloto de Perón*, 2011, de Ezequiel Comesaña  
*Pulqui, un instante en la patria de la felicidad*, 2007, de Alejandro Fernández Mouján  
*Perón, sinfonía del sentimiento*, 1999, de Leonardo Favio  
*Argentina latente*, 2007, de Fernando Pino Solanas

Atribución-NoComercial-CompartirIgual  
 CC BY-NC-SA



# Encuesta social, medio de transporte y perspectiva fílmica en *Tire dié* (1960), de Fernando Birri / *Social inquiry, means of transportation and cinematic perspective in Fernando Birri's Tire dié (1960)*

Christian Wehr

(pág 145 - pág 154)

En *Tire dié* (1960), el primer documental del legendario Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, el director argentino Fernando Birri desarrolla varios procedimientos y técnicas que crean una objetividad casi fotográfica, un nuevo perspectivismo fílmico y, al mismo tiempo, un universalismo icónico. Mediante esas innovaciones, Birri evoca una representatividad de la temática social que trasciende el caso concreto. Los tres niveles están estrechamente vinculados con el tema del ferrocarril y se analizarán a partir de las puestas en escena del medio de transporte.

Palabras clave: Documental – encuesta social – ferrocarril – perspectivismo fílmico – fórmula de *pathos*

In *Tire dié* (1960), the first documentary film to come out of the legendary Instituto de Cinematografía de la Universidad del Litoral, the Argentinian director Fernando Birri develops cinematic processes and techniques that not only create a quasi-photographic objectivity of representation and an innovative filmic perspectivism. They also conjure up a pictorial universalism which suggests that the socio-critical themes of the film move beyond their specific context. Within the film, these three levels are closely linked to the topos of the train and will be examined based on how this medium of transportation is staged and enacted throughout.

Keywords: documentary cinema – social critique – train – filmic perspectivity – Pathosformel / “pathos formula”

Christian Wehr es catedrático de literatura francesa y española en la Universidad de Würzburg. Sus campos de investigación abarcan la literatura francesa de los siglos