

Muerte, aviación y feminidad en Argentina. El caso de Myriam Stefford

(Death, aviation and femininity in Argentina. The case of Myriam Stefford)

Pablo Ariel Scharagrodsky¹

Resumen

El presente trabajo tiene como objetivo analizar los diferentes sentidos que la heterogénea prensa produjo, transmitió y puso en circulación a la hora de narrar la muerte, el sepelio y la biografía póstuma de la popular actriz y aviadora Myriam Stefford (1905-1931). 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, entre los que se destacó la prensa, contribuyeron a construir un tipo ideal de feminidad moderna. El análisis hermenéutico articuló la prensa como "texto" junto con las condiciones históricas y contextuales de producción. Entre las conclusiones del artículo se destaca una ambigua y contradictoria ruptura con el orden corporal generizado tradicional, ya que la muerte y el funeral de Stefford proyectaron e imaginaron desde la prensa nuevos modos de ser, estar y vivenciar la feminidad en el mundo social y deportivo moderno (abandonar la tranquilidad hogareña, desafiar los espacios homosociales masculinos, demostrar independencia, audacia y determinación, etc.) y, al mismo tiempo, reprodujo algunos guiones de género con significados más bien tradicionales (reforzar el amor romántico, reproducir una estética cis-heteronormativa, aceptar el monopolio de la experiencia científica de los varones en el universo de la aeronáutica, etc.). Con el paso de los años y las décadas la figura y la biografía póstuma de Stefford se consolidaron dentro y fuera de la aviación, pero las narrativas sobre su muerte y su biografía

Recibido el 07/03/25

Aceptado el 11/02/26

¹ Universidad Nacional de La Plata (UNLP) - Calle 51 E - C. 124 125 - B1925 Ensenada - Provincia de Buenos Aires - Argentina /. Universidad Nacional de Quilmes (UNQ) - Roque Sáenz Peña 352 - B1876 Bernal - Provincia de Buenos Aires - Argentina. Correo Electrónico: pas@unq.edu.ar ORCID <https://orcid.org/0000-0001-6305-2017>

fueron cambiando de sentidos y significados fabricando representaciones diametralmente diferentes sobre su muerte y su legado.

Palabras Clave: aviación, feminidad, Myriam Stefford, muerte, prensa.

Abstract

The present work aims to analyze the different meanings that the heterogeneous press produced, transmitted, and put into circulation when narrating the death, burial, and posthumous biography of the popular actress and aviator Myriam Stefford (1905–1931). Based on studies on the social and cultural history of sport and death, the funeral is analyzed as a polyphonic ritual in which different social actors, among whom the press played a central role, contributed to the construction of an ideal type of modern femininity. The hermeneutic analysis articulated the press as “text” in relation to the historical and contextual conditions of its production. Among the article’s conclusions, an ambiguous and contradictory rupture with the traditional gendered body order is highlighted, since Stefford’s death and funeral projected and imagined, through the press, new ways of being, inhabiting, and experiencing femininity in the modern social and sporting world (leaving behind domestic comfort, challenging masculine homosocial spaces, demonstrating independence, audacity, and determination, etc.), while at the same time reproducing certain gender scripts with rather traditional meanings (reinforcing romantic love, reproducing a cis-heteronormative aesthetic, and accepting the monopoly of male scientific expertise within the universe of aeronautics, etc.). Over the years and decades, Stefford’s figure and posthumous biography became consolidated both within and beyond the field of aviation; however, narratives surrounding her death and biography changed in meaning and significance, producing diametrically different representations of her death and legacy.

Keywords: aviation, death, femininity, Myriam Stefford, press.

Introducción

Entre los artefactos tecnológicos más novedosos y disruptivos inventados en Occidente entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX se destacó uno en particular: el avión a motor. Este dispositivo tecnológico en un par de décadas modificó los modos de pensar las políticas estatales vinculadas con la defensa nacional fomentadas por la Primera Guerra Mundial, promovió la circulación de personas, mercancías y la expansión capitalista, se incorporó a una nueva economía relacionada con la industria mecánica, así como potenció las relaciones de ocio y entretenimiento en las crecientes sociedades de masas, amplificadas en la organización de vuelos abiertos al público, en festivales aéreos, en pruebas y desafíos convocantes y en la realización de grandes torneos aeronáuticos internacionales, en las más importantes ciudades y capitales europeas y estadounidenses.

En la construcción y difusión de este particular y novedoso aparato mecánico participaron, no siempre de manera armónica, diversos actores sociales: técnicos y especialistas, pilotos, filántropos, grupos empresariales, medios de comunicación, fabricas e industrias, asociaciones y federaciones aeronáuticas e inclusive estructuras estatales nacionales.

Como en otras esferas de la producción tecnológica y científica, la amplia mayoría de los actores sociales imbricados en la nascente aviación fueron fundamentalmente varones con una fuerte impronta androcéntrica (Hemmings, 2015). Dicha visión consolidó y reforzó la naturalización de la división sexual del trabajo, esencializando una moral corporal y sexual exclusiva y excluyente. Sin embargo, a pesar de las objeciones y dificultades, muchas mujeres se interesaron y participaron rápidamente en la nascente aeronáutica, muy especialmente a partir de la posibilidad de pilotear los noveles y precarios aviones.

Entre las primeras aviadoras se destacaron la actriz francesa Élise Léontine Deroche conocida como la Baronesa Raymonde de Laroche (1882-1919) quien voló sola en 1909 y se convirtió en la primera mujer en obtener la licencia de piloto en el mundo emitida por el *Aéroclub de France*, la primera organización del mundo en proporcionar licencias de piloto de aviones no comerciales (Lebow, 2002). Un año antes la artista francesa Thérèse Peltier (1873-1926) fue la primera mujer pasajera en un avión y algunos suponen que pudo haber sido la primera mujer en conducir una aeronave.

A ellas les siguieron, entre muchas otras, la médica estadounidense Bessica Faith Medlar Raiche (1875-1932), que en 1910 realizó el primer vuelo en avión en solitario de una mujer en los Estados Unidos acreditado por la *Aeronautical Society of America*; la acróbata y deportista belga Hélène Dutrieu (1877-1961), que además de batir diferentes récords se convirtió en la primera mujer aviadora en ser distinguida y obtener la Orden Nacional de La Legión de Honor; la periodista y guionista de cine estadounidense Harriet Quimby (1875-1912), que en 1912 se convirtió en la primera mujer en cruzar en avión el Canal de la Mancha (Dahler, 2022); la rusa Lydia Zvereva (1890-1916), que se convirtió en 1911 en la primera mujer aviadora de su país y en ser una de las primeras mujeres en realizar maniobras acrobáticas peligrosas como un “loop” durante una exhibición de vuelo en 1914 y la periodista y multi-deportista francesa Marie Marvingt (1875-1963) que fue la primera mujer en pilotar un bombardero en la Primera Guerra Mundial. Otras, como la estadounidense Elizabeth “Bessie” Coleman (1892-1926), siguiendo a Gibson, quedaron en la historia ya que en 1921 se convirtió en la primera mujer afroamericana en obtener una licencia de aviación internacional (2013).

También se destacaron como pioneras y/o primeras pilotos en obtener el brevet en sus respectivos países la austrohúngara Lilly Helene Steinschneider-Wenckheim (1891-1975), la italiana Rosina Ferrario (1888-1959), la alemana Melli Beese (1886-1925) y la sueca Elsa Teresia Andersson (1897-1922). Muchas de las primeras aviadoras se apropiaron de actividades, roles, comportamientos, moralidades, sensibilidades y emocionalidades percibidos como supuestamente masculinos. Ello incomodó a muchos varones en el siempre desafiante arte de volar. Incluso, algunas de ellas acompañaron las voces disidentes de los feminismos de entre siglo y reivindicaron positivamente el hecho de no encajar en el modelo de feminidad tradicional. Según Ferguson, en el campo de la aviación, los prejuicios raciales, de género, de clase entre otros, más que limitar engendraron nuevas oportunidades (2021).

Sudamérica y Argentina en particular no quedaron fuera de este proceso de transnacionalización aeronáutica a partir de la circulación de ideas, objetos, intereses comerciales, compañías aéreas y personas. De hecho, Argentina fue uno de los países pioneros ya que la rosarina Amalia Celia Figueredo de Pietra (1895-1985) se convirtió en 1914 en “la primera mujer en pilotear un aeroplano en Sudamérica”, siendo formada e instruida por avezados pilotos como “Paul Castaibert, Pablo Fels, Marcelle Paillete y el mismísimo Jorge Newbery” (Vich Ayala, 2007, pp. 25-27). Luego de ello, otras mujeres se sumaron a la amplia lista y pilotearon aviones en

la Argentina, entre ellas sobresalió Carola Lorenzini, conocida como la ‘paloma gaucha’, quien “realizó su primer vuelo de bautismo en 1930” (Barrancos, 2016, p. 294).

Muchas de estas mujeres fueron destacadas por sus actuaciones y visibilizadas por la prensa. Algunas adquirieron fama, una ambivalente notoriedad, cierto reconocimiento social y se convirtieron en iconos locales. Se construyeron variadas narrativas sobre sus *performances*, sus particulares biografías y también sobre sus condiciones morales, físicas, intelectuales, afectivas y sexuales. Varias de ellas, como en el caso de los pilotos varones más famosos, murieron en accidentes aéreos. Entre ellas, en la Argentina, sobresalió la muerte y el funeral de Myriam Stefford (1905-1931). Una de las primeras y, sin duda, más publicitadas muertes aéreas de una mujer en Argentina.¹

La impensada e imprevista muerte de Stefford durante un vuelo en 1931 fue objeto de atención -y construcción- por parte de la prensa masiva en la mayoría de los periódicos y revistas argentinas. Con diversas tonalidades semánticas *La Nación*, *La Prensa*, *La Razón*, *El Diario*, *La Vanguardia*, *El Argentino*, *El Día*, *Mundo Argentino*, *El Orden*, *La Voz del Interior*, *Los Principios*, *Crónica*, *The Standard* o *Caras y Caretas*, entre otros, divulgaron copiosamente a través de notas, entrevistas y fotografías el trágico accidente aéreo de Stefford en la provincia de San Juan e informaron sobre el concurrido sepelio realizado en la capital argentina días después del accidente. El funeral de Stefford inauguró una particular biografía póstuma que aún se sigue escribiendo.

Teniendo en cuenta todo ello, el siguiente trabajo, focalizando en un estudio de caso, tiene como objetivo central analizar los diferentes significados que la heterogénea prensa argentina (periódicos y revistas) construyó y difundió a la hora de narrar la muerte y el sepelio de Myriam Stefford, delineando una particular biografía póstuma. Entre los interrogantes a indagar se pueden mencionar los siguientes: ¿Qué sentidos produjo y transmitió la heterogénea prensa sobre la muerte y el sepelio de Myriam Stefford? ¿Qué actores participaron del funeral? ¿Cuáles fueron los significados que produjeron y transmitieron los medios de prensa sobre la figura y la biografía póstuma de Myriam Stefford?

Para explorar analíticamente dichas preguntas, retomando perspectivas y enfoques vinculados con la historia social y cultural del deporte y la muerte (Melo, et al., 2013; Torres y Scharagrodsky, 2019; Gayol, 2012, 2016), el trabajo focaliza la atención

analítica y hermenéutica en los núcleos de sentido, las recurrencias temáticas, las ponderaciones y exclusiones, y los matices y las diferencias producidas, distribuidas y puestas en circulación por la prensa de mayor circulación nacional ante el acontecimiento mortuario de la reconocida aviadora.

En este contexto, se considera al sepelio como un descriptor denso que excede a la muerte ya que produce, transmite, pone en circulación, objeta y/o resiste un conjunto variado de sentidos y significados sociales, culturales, sexuales, estéticos y políticos que se divulgaron y tensionaron más allá del propio funeral (Scharagrodsky y Torres, 2025; Torres y Scharagrodsky, 2025). La muerte y el funeral de Stefford son una ventana analítica para explorar los imaginarios sociales, culturales y sexuales que excedieron al propio acontecimiento mortuario. Como afirma Sandra Gayol 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).

En este artículo, conceptualizamos a la prensa como un actor social, político y también como un espacio de producción cultural y fuente de información histórica (Kircher, 2005; Delgado, et al., 2014; Bontempo, 2016). A través de ciertas estrategias discursivas históricamente construidas, la prensa contribuyó a la producción, distribución, transmisión y circulación de determinadas representaciones e imaginarios sobre el mundo social, sexual e identitario.

El análisis hermenéutico que se propone ha articulado la prensa como “texto” junto con las condiciones históricas y contextuales de producción (Fairclough, 2003), aceptando que “la diferencia sexual parece estar ya presente en cómo construimos el significado: forma parte ya de la lógica que preside la escritura” (Laqueur, 1994, p. 43). Vale decir, la prensa no solo describió un acontecimiento significativo, sino que lo nominó, ponderó, delimitó y construyó, transmitiendo y poniendo en circulación ciertos sentidos -y no otros- sobre el cuerpo y la feminidad ideal.

Myriam Stefford y el contexto social, cultural y deportivo

Cuando Rosa Martha Rossi Hoffmann -cuyo apodó era Myriam Stefford- llegó a la Argentina proveniente de Europa a fines de los años '20, la figura de la mujer moderna estaba en pleno auge en muchos países de Occidente. “Los nuevos estilos y manierismos femeninos, las prácticas sociales novedosas y la destacable presencia

de las mujeres en los espacios públicos se usaban para contrastar el pasado con el presente (...) las mujeres aparecían más confiables y asertivas (...) se veían más empoderadas” (Tossounian, 2021, p. 11). Todo ello estuvo potenciado por “la actuación de los feminismos en los años 20 (...) no solo en la Argentina (...) los cuales reclamaron medidas igualitarias” (Barrancos, 2007, p. 134).

En este contexto, la figura de la joven moderna emergió y se consolidó en ciertas regiones de occidente en el marco de determinadas transformaciones sociales, culturales, sexuales, económicas y políticas amplificadas por el proceso de intercambio transnacional en el que se difundieron y circularon ideas, objetos, personas, marcas e instituciones que potenciaron el consumo en ciertos sectores sociales como nunca antes. Algunos indicadores visuales de este nuevo ideal femenino a alcanzar combinaron “la figura esbelta, la melena corta, los vestidos sueltos y las poses de coquetería” (Tossounian, 2021, p. 12). En la década de los ‘20 lentamente se consolidó en buena parte de occidente un ideal corporal de “silueta flecha’ femenina (...) una imagen flexible, musculosa, que mezcló ‘bienestar y vientre plano’ (...) eficacia y adaptabilidad (...) otorgando una nueva ‘libertad’ al cuerpo femenino” (Vigarello, 2005, pp. 193-194).

Entre las prácticas que muchas niñas y mujeres comenzaron a consumir y experimentar de manera masiva y regular como nunca antes -aunque con sentidos diversos dependiendo de la clase social, el capital cultural, la edad, el color de piel, la educación, la región, la religión, etc.-, se incluyeron las deportivas, las cuales contribuyeron, en parte, a materializar dicho ideal corporal. Ciertos deportes incorporaron de manera disruptiva -y un tanto compulsiva- el uso de indumentarias específicas (Soares, 2011), así como tónicos, bebidas y diversos medicamentos los cuales combinaron preocupaciones relacionadas con la salud, la apariencia física, la belleza, determinada tonicidad muscular, cierta moral sexual y el aprendizaje de un novedoso universo kinético.

En este escenario -no exento de contradicciones y voces disidentes-, el consumo y la práctica de determinados deportes, la propagación de prácticas vinculadas con la vida en la ‘naturaleza’ y ciertas gimnasias consolidaron un proceso de participación a gran escala entre los años ‘20 y ‘30 en las niñas, adolescentes y mujeres de los centros urbanos de la Argentina, especialmente a partir del tenis, el vóley, ciertas actividades atléticas, el golf, la pelota al cesto, la gimnasia estética femenina, la calistenia y la natación (Scharagrodsky, 2020). Las instituciones atléticas y deportivas fundadas entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del

siglo XX en los diferentes barrios de la capital argentina y en algunas provincias, incluyeron no sin tensiones y ciertos cuestionamientos, a partir de los años '20, a las niñas y mujeres en sus prácticas gímnicas, recreativas y deportivas. Todo ello contribuyó a producir un modelo ideal de mujer moderna: activa, segura de sí, saludable, moderadamente musculosa, bella, atractiva, flexible, elegante, decidida, reivindicadora del derecho al disfrute y, al mismo tiempo, deseable ante la mirada hetero-normativa masculina, cumplidora del ideal estético androcéntrico, coqueta y grácil, dependiente frente a los saberes científicos producidos a partir de cánones patriarcales, y relativamente fuerte y sana para cumplir con su indiscutible mandato 'natural': la maternidad (Scharagrodsky, 2019).

La prensa general (con sus ya consolidadas secciones deportivas) y la especializada fueron actores centrales en la propagación de dicho ideal. La revista deportiva más importante de la Argentina, *El Gráfico*, divulgó las ventajas higiénicas, los beneficios físicos y las bondades morales de las prácticas deportivas no solo en los niños y varones, sino en las niñas y mujeres (Bontempo, 2016). Aunque en menor medida que los varones (cantidad de notas, fotografías, entrevistas, participación en torneos, etc.), las niñas y mujeres aparecieron moviendo sus cuerpos, opinando sobre sus experiencias deportivas, exhibiendo un tipo particular de silueta corporal, exaltando cierta indumentaria, consumiendo algunos tónicos y cremas, y proyectando determinados usos corporales deseables y correctos.

En consecuencia -más allá de las restricciones y los conocidos recaudos morales y sexuales explicitados -no de manera unánime- por distintos especialistas (médicos, periodistas, educadores, instructores, profesores de educación física, masajistas, etc.) en algunos deportes y las precauciones a adoptar ante niveles de esfuerzo físico relacionadas a la alta competencia-; cuando Stefford arribó a la Argentina a finales de la década de los '20, la imagen de la joven moderna estaba en pleno auge y no se discutía a la cultura física como un conjunto de prácticas 'saludables', higiénicas, educativas, estéticamente útiles, socialmente valiosas y moralmente necesarias, especialmente para las niñas y mujeres de los sectores urbanos y letrados.

Myriam Stefford condensó y, al mismo, tiempo proyectó muchos de los tonos, propiedades, atributos y características que configuraron uno de los diversos tipos de ideales de joven moderna que circularon en el período de entreguerras. Su biografía así lo sugiere. Esta mujer nació en Berna, Suiza a principios de siglo en una familia trabajadora. A los 15 años ya vivía sola en Viena y Budapest y supuestamente a los 20 años comenzó una carrera de actriz. La búsqueda de independencia, autonomía

y aventura fue una característica en su biografía personal. También lo fue su actitud diaspórica que incluyó visitas, viajes y estancias en varios países europeos, sudamericanos y los Estados Unidos de Norteamérica.

A mediados de los años '20 conoció en Europa al multimillonario argentino Raúl Barón Biza² (1899-1964) y juntos emprendieron una ajetreada vida afectiva materializada en viajes, travesías, fiestas, encuentros con sectores de la elite nacional e internacional y una abundante vida nocturna. En estos particulares espacios fue recurrente la exposición pública de la pareja, las apariciones en la prensa argentina con tonos ostentosos, las excentricidades, un compulsivo exhibicionismo y cierto esnobismo materialista los cuales se convirtieron en el sello particular de la 'popular' pareja. Eran conocidas las *fiestas de disfraces que organizaron en su palacete de la avenida Quintana* en la capital argentina a la que los invitados debían asistir vestidos de ladrones mendigos o prostitutas. La ostentación fue un tono recurrente:

"En ocasión de realizarse en el Plaza Hotel una gala, Myriam Stefford lució una verdadera fortuna en alhajas. Las pulseras que lleva en su brazo izquierdo representan un valor superior a cien mil pesos. Dos grande esmeraldas, engarzada una en un anillo, y otra en una pulsera, son de gran valor" (Mundo Argentino (1931) Abatió sus alas el 'Chingolo', p. 14, 2/9).

En 1928 Biza y Stefford vivían entre la capital argentina y una hermosa y amplia estancia en la zona de Alta Gracia, Córdoba. Entre sus múltiples apariciones en la prensa de mayor difusión de Argentina, Stefford, reivindicó la importancia de la experiencia deportiva en su vida cotidiana. Sin embargo, entre el abanico de deportes mencionados apareció una práctica que no era la más consumida por la mayoría de las mujeres de los sectores sociales medios o de menores recursos lo que en sí mismo la configuró como una joven moderna disruptiva, aunque saturada de sentidos contradictorios y, también ambivalentes. En una entrevista en el aeródromo de Castelar, antes de emprender un riesgoso vuelo para unir por primera vez distintas provincias argentinas señaló: "he abandonado mis actividades teatrales y cinematográficas para consagrarme a la aviación. Ni el patinaje sobre hielo, ni la equitación, ni la natación, ni el automovilismo me han seducido tanto como la aviación" (Caras y Caretas (1931c) Myriam Stefford. La estrella que volará sobre nuestras catorce provincias, p. 18, 15/8). Un par de semanas después Stefford sería noticia en la mayoría de los periódicos por haberse estrellado con su avión

alemán, motor Siemens-Halste de 80 HP, denominado “Chingolo II” en la provincia de San Juan pereciendo en el accidente.

El funeral de Stefford: actores, dinámicas y discursos

En agosto de 1931 Stefford se propuso un desafío aéreo hasta ese momento no alcanzado por una mujer en la Argentina. Unir las 14 provincias argentinas a través de un raid aéreo. Algunos periódicos como *La Nación* señalaron que “(...) el vuelo de Stefford, de cumplirse constituirá una hazaña digna de elogio” (*La Nación* (1931c) En su primera etapa la avioneta ‘Chingolo’ llegó a Corrientes, p. 7, 19/8). Este particular reto, sumado a su glamorosa y promocionada vida cotidiana y a que la mayoría de los intentos previos realizados por avezados pilotos varones habían fracasado³, atrajo la atención de la prensa local. La misma difundió de manera profusa el peligroso desafío, agigantó su figura y la acompañó con innumerables notas biográficas antes, durante y después del raid. Pero esta exigente prueba física, emocional e intelectual no fue un caso aislado. Algunas disruptivas mujeres, en buena parte de occidente, se habían propuesto desafíos pioneros similares. Por ejemplo, la francesa Adrienne Bolland (1895-1975) en 1921 había sido noticia en buena parte de la prensa mundial por haberse convertido en la primera mujer en cruzar en avión la cordillera de los Andes. Misma atención recibió la estadounidense Amelia Earhart (1897-1937) quien en 1928 logró ser la primera mujer pasajera en cruzar en avión el océano Atlántico o la inglesa Amy Johnson (1903-1941) que en 1930 fue la primera aviadora en volar en solitario desde Inglaterra a Australia (Hale, 2019). Las pruebas físico-deportivas de este tipo fueron amplificadas por la prensa no solo por razones meramente informativas, sino muy especialmente por cuestiones comerciales. La promoción de productos a partir de estos raids y la disputa de los diferentes medios de prensa por informar primicias sobre estas pruebas aéreas generaron grandes plusvalías a los actores imbricados en estos importantes desafíos.

El raid de Stefford por las catorce provincias se inició en la pista de Morón, provincia de Buenos Aires, unas pocas semanas después de conseguir su brevet (*La Razón* (1931c) Hoy, a las 20, llegarán a la estación de Retiro los restos de la aviadora Stefford y del piloto ingeniero Fuchs, p. 2, 27/8). Estuvo “en Corrientes, Santiago del Estero, Salta, Jujuy, Tucumán, Catamarca, La Rioja, (...) tuvieron algunos inconvenientes en algunos tramos (...) pero siempre fueron objeto de cálidas

demostraciones de simpatía en las distintas ciudades (...) La etapa fatal fue La Rioja y San Juan” (La Nación (1931a) Al precipitarse a tierra el Chingolo II se incendió, pereciendo carbonizados la Sra. Stefford y el Ing. Fuchs, p. 3, 27/8). En síntesis, la primera etapa finalizó en Corrientes. La segunda en Santiago del Estero. La tercera abarcó a Jujuy y a Salta, donde tuvo un accidente reemplazando su avión por otro denominado “Chingolo II” (La Razón (1931a) El Chingolo sufrió un grave accidente en los cerros de Salta. Resultaron ilesos, tapa, 20/8; El Orden (1931a) El avión de Myriam Stefford se destrozó ayer en Los Cerrillos. La linda aviadora se salvó, tapa, 21/8). La cuarta etapa fue de Salta a Tucumán. La quinta de Tucumán a La Rioja pasando por Catamarca, con un aterrizaje forzoso en dicha etapa. La sexta partió de La Rioja y se estrelló en Marayes, San Juan muriendo ella y su acompañante Luis Fuchs, un reconocido piloto alemán que había participado en los combates aéreos de la Primera Guerra Mundial. (Figura 1)

Figura 1.



La Voz del Interior (1931a) Las primeras notas gráficas del trágico accidente en Marayes revelan la magnitud de la catástrofe, p. 7, 31/8.

La muerte de Stefford -y del piloto civil Fuchs- fue noticia en la mayoría de los diarios y en las revistas de mayor tirada de la capital argentina y, también en los del interior del país (La Nación (1931b) El Chingolo II se destrozó muriendo sus dos ocupantes, tapa, 27/8; La Razón (1931d) La despedida definitiva, tapa, 26/8;

La Razón (1931b) Horriblemente destrozados perecieron la aviadora Stefford y su acompañante, p. 2, 26/8; The Standard (1931) *In memory of Myrian Stefford*, tapa, 30/8; La Prensa (1931a) En un fatal accidente que sufrieron ayer en la provincia de San Juan, fallecieron la aviadora Myrian Stefford y el piloto civil Luis Fuchs, p. 11, 27/8; El Diario (1931a) Encontró su fin. La baronesa Myrian Stefford, tapa, 26/8; Crónica de San Juan (1931) Falleció trágicamente esta mañana la aviadora Myrian Stefford, tapa, 26/8; El Día (1931) Terminó trágicamente el raid de la aviadora Stefford, tapa, 27/8; El Argentino (1931) Myrian Stefford y el ingeniero Fuchs epilgaron ayer en Maraves, trágicamente, su esforzado raid, tapa, 27/8; El Oden (1931b) Myrian Stefford murió ayer en un accidente ocurrido durante su raid, tapa, 27/8; Santa Fe (1931) Trágico destino fue el del 'Chingolo II', tapa, 27/8; La Voz del Interior (1931b) Lo que sugiere un trágico accidente de aviación, p. 6, 27/8; La Voz del Interior (1931d) Myrian Stefford sucumbió en su tentativa de realizar el raid a las catorce provincias, p. 4, 27/8; La Vanguardia (1931) Tuvo un fatal desenlace el vuelo alrededor de las 14 provincias. El chingolo II se precipitó a tierra falleciendo la señora Stefford y su mecánico Fuchs, p. 4, 27/8; Caras y Caretas (1931a) Hermosa y audaz, pagó con la vida su heroísmo, p. 77, 5/9; Mundo Argentino (1931) Abatió sus alas el 'Chingolo', p. 14, 2/9).

Luego de conocerse la noticia sobre el luctuoso acontecimiento, y por influencia de su pareja, Raúl Barón Biza, se dispuso que un tren expreso del Central Argentino trasladase los cuerpos de Stefford y de Fuchs desde San Juan a la capital argentina arribando el día 27 de agosto.⁴ En el sepelio participaron diferentes actores sociales: instituciones vinculadas a la aviación civil (el Centro de Aviación Civil, el Aero Club Argentino, Aeronáutica Civil, etc.), la compañía de aviones alemana A. E. G., algunos de los pilotos más reconocidos de la época (M. Schlossberg⁵, Antonio Paradi, José Atencio, Marcelino Mignone, Manuel Mauriño, Alejandro Castelnuevo, Marcelino Viscarret, entre otros), la prensa escrita y una multitud representada por el pueblo, familiares, curiosos y amigos.

Como en el caso de Jorge Newbery muerto también en un accidente aéreo en 1914 y velado ante una multitud en la sede del club La Sociedad Sportiva (Scharagrodsky, 2022), Myrian Stefford y Luis Fuchs fueron velados en un espacio vinculado con el deporte y el ocio aéreo. Las exequias se realizaron en el

"Centro de Aviación Civil de la capital argentina (...) donde se congregó un público numeroso el que fue aumentando considerablemente hasta el momento en que fueron sacados los ataúdes (Stefford y Fuchs)". "El Centro

de Aviación Civil estaba repleto de concurrencia, desfilando apretujada por la sala mortuoria. Gran cantidad de flores cubría los féretros” (La Razón (1931g) Resultó impresionante el sepelio de las víctimas del Chingolo II, p. 20, 28/8).

Los diferentes periódicos relataron el ritual mortuario y el concurrido tránsito por las calles de la capital de manera similar. Dos carrozas fúnebres con los ataúdes de Miryam y Fuchs partieron rumbo a la Recoleta. Cuatro carrozas completamente cubiertas de flores, precedían a las que transportaban los restos. “(...) por disposición del Sr. Barón Biza se dispusieron de las mejores flores (...) y los féretros y ataúdes de los más lujosos que pudieran encontrarse en Buenos Aires” (La Voz del Interior (1931a) Las primeras notas gráficas del trágico accidente en Marayes revelan la magnitud de la catástrofe, p. 7, 31/8). La larga fila de vehículos y público que ocupaba numerosas cuadras tomó por la calle San Martín, hasta la de Cangallo, y por ésta hasta Florida, siguiendo luego hasta Santa Fe. “Gran cantidad de damas, a pie, iban en el lugar más próximo a los ataúdes” (La Razón (1931g) Resultó impresionante el sepelio de las víctimas del Chingolo II, p. 20, 28/8). Así se siguió avanzando hasta la calle Callao y luego se tomó por ésta hasta la Avenida Quintana llegando al cementerio de la Recoleta.

“En las calles adyacentes al cementerio había mucha gente y más todavía a la puerta de la Recoleta y en la plazoleta que la enfrenta. Desde momentos antes aviones militares, navales y civiles evolucionaban a la espera de los restos. Eran las 11 30 cuando las carrozas llegaron a su destino. El primer ataúd que se trajo fue el de la señora Stefford costando gran trabajo a los que lo sostenían poder entrar al cementerio por entre la masa de concurrencia. Las calles interiores de la Recoleta se poblaron enseguida siendo imposible entrar por la avenida central que estaba ocupada en toda su extensión” (Ibid). (Figura 2)

Desde que el cortejo había entrado por la avenida Quintana, diversos aviones, entre ellos una escuadrilla militar, hacia evoluciones, avanzando y retrocediendo a medida que el cortejo fúnebre se acercaba al cementerio. Desde la altura, los tripulantes arrojaron flores sobre el camino por el que iban las carrozas.

“Numerosos ramos cayeron en momentos de detenerse los ocho caballos de cada uno de los vehículos fúnebres en la puerta principal de la Recoleta. Era el que se enviaba desde el aire; el que tiraban las manos de las damas y el que arrojaba el brazo del hombre del pueblo, todos asociados por el mismo dolor. Simultáneamente, desde la plazoleta dióse libertad a varios cientos de palomas

cuyas alas azules y el pecho blanco dibujaron el cielo numerosas pequeñas banderas argentinas que se agigantaron por breves minutos sobre el lugar, para perderse luego en el espacio” (Ibid).

Figura 2.



La Razón (1931) El sepelio de los restos de la aviadora Myriam Stefford e Ing. Luis G. Fuchs, realizado hoy en el cementerio del norte, p. 3, 28/8.

Una vez entrados los ataúdes por la puerta principal del cementerio de la Recoleta, el público hizo una invasión. Según la prensa, distinguidas y numerosas damas y reconocidos caballeros de la elite porteña se encontraban en el cortejo. Los discursos hicieron foco -y gran ponderación- en una cuestión central: el tipo de feminidad que Myriam Stefford encarnó y proyectó. Así fue que para el presidente del Centro de Aviación Civil, Marcelo Castroman, Myriam “simbolizó un prisma perfecto definido de belleza; porque, si era hermosa y triunfó en el arte con el encanto de su físico y la revelación de su temperamento, también su alma acusaba las cualidades inherentes a la mujer fuerte, intrépida, no hecha a los desfallecimientos” (cit. en Barón Biza, 1932, pp. 55-56).

Esta combinación entre belleza, encanto físico y, al mismo tiempo, fuerza e intrepidez delinearon un ideal de mujer moderna que objetaba el modelo más tradicional de fines del siglo XIX y principios de siglo XX de mujer dependiente, pasiva, recluida en el espacio doméstico y poco afecta a los grandes desafíos físicos. El discurso de Mundin Schaffter en representación de la Dirección General de Aeronáutica también fue en ese sentido, marcando la configuración de un nuevo ideal de feminidad que se alejaba del pasado y pensaba en el futuro. Señaló que Stefford fue “el prototipo de su sexo en la edad moderna (...) una precursora de la mujer del futuro (...)” (cit. en Barón Biza, 1932, p. 58). (Figura 3)

Figura 3.



La Nación (1931) Fueron inhumados ayer los restos de las víctimas del accidente de San Juan, p. 5, 29/8.

Similares tonos utilizó el conocido escritor Luis Pozzo Ardizzi, en nombre de los amigos de la aviadora. Se pronunció a favor de muchas de las características de la nueva mujer moderna: “Moderna Juana de Arco, no utilizaste la coraza de guerrera para conquistar reinados. Tu misión (...) dignificar tu sexo. (...). Tu querías llegar.

Despertar la admiración de los que no creen en la mujer” (cit. en Barón Biza, 1932, p. 60). La prensa profundizó en estos y otros sentidos vinculados a la deseable condición femenina moderna.

Myriam Stefford: fabricando un tipo de feminidad ideal

La prensa, con matices y algunas diferencias, fue central a la hora de producir, transmitir y distribuir entre el gran público lector un ramillete de significados sobre la feminidad ideal encarnada por Stefford, así como sus atributos subjetivos principales en la compleja trama social y cultural de la época.

El mosaico identitario desplegado y puesto en circulación por la prensa estuvo vinculado con una selección deliberada de varias facetas de su compleja biografía, algunas ‘reales’ y otras imaginarias, así como por su glamoroso desempeño laboral. Las múltiples caras de su trayectoria vital fueron informadas de manera detallada, aunque al mismo tiempo dicha narración amplificó su figura intentando captar la atención del auditorio lector: “estrella cinematográfica” (La Nación (1931b) El Chingolo II se destrozó muriendo sus dos ocupantes, tapa, 27/8); “artista teatral y cinematográfica” (La Prensa (1931a) En un fatal accidente que sufrieron ayer en la provincia de San Juan, fallecieron la aviadora Myriam Stefford y el piloto civil Luis Fuchs, p. 11, 27/8); de fama mundial, interprete junto con el actor Emil Jannongs, de las películas “‘Poker de Ases’, ‘Moulin Rouge’ y ‘La duquesa de Chicago’” (La Nación (1931a) Al precipitarse a tierra el Chingolo II se incendió, pereciendo carbonizados la Sra. Stefford y el Ing. Fuchs, p. 3, 27/8); con “(...) múltiples cualidades de artista” (El Argentino (1931) Myriam Stefford y el ingeniero Fuchs epilogaron ayer en Marayes, trágicamente, su esforzado raid, tapa, 27/8) y con una destacada “vida consagrada al deporte” (Caras y Caretas (1931c) Myriam Stefford. La estrella que volará sobre nuestras catorce provincias, p. 18, 15/8). Es decir, buena parte de la prensa concluyó que “su vida transcurrió entre los halagos del triunfo en la pantalla y el culto constante a los sports (...)” (La Nación (1931a) Al precipitarse a tierra el Chingolo II se incendió, pereciendo carbonizados la Sra. Stefford y el Ing. Fuchs, p. 3, 27/8). Sin embargo, fueron los múltiples registros físicos, estéticos y morales los que la acercaron a los nuevos ideales de la mujer moderna.⁶

De esta manera, el registro físico-moral se configuró como un aspecto central y recurrente en la narración periodística. Una reconocida revista porteña que publicó varias notas sobre Stefford la caracterizó como “hermosa y audaz (...) linda figura

de mujer en donde se unían la belleza, la gracia y la valentía” (Caras y Caretas (1931a) Hermosa y audaz, pagó con la vida su heroísmo, p. 77, 5/9). Generalmente las imágenes exhibidas sobre Myriam combinaron ciertas poses corporales, un rostro sonriente y particulares prendas de vestir las cuales proyectaron diversos sentidos vinculadas con su femineidad. Algunas fotografías representaron a Myriam con indumentaria aeronáutica mirando/desafiando al futuro, otras presta a aceptar el peligroso reto de volar, otras luciendo una ropa confortable (pijama de encaje de Venecia) en un lugar glamoroso como el Lido y otras reforzando la distinción social de su persona y entorno, con una amplia sonrisa en una exclusiva ciudad europea, como Saint Moritz, luciendo una costosa vestimenta de esquí. En todos los casos se resaltó la blancura de su cuerpo, su fina apariencia, su clase y distinción social, así como su “eterna” juventud. (Figura 4)

Figura 4.



Caras y Caretas (1931) Myriam Stefford La estrella que volará sobre nuestras catorce provincias, p. 18, 15/8.

La valoración de los distintos medios de prensa sobre la biografía de Stefford puso menos el acento en su desempeño, en sus habilidades deportivas o en la obtención del brevet⁷ y más en sus atributos físicos y estéticos, así como en su *performance* actoral y cinematográfica:

“La aviadora Stefford era muy conocida en nuestro país, no sólo por sus relevantes condiciones para la pantalla, sino también por su belleza y distinguido porte. No obstante su corta actuación en la aeronáutica argentina, se había conquistado el aprecio de cuantos tuvieron el placer de conocerla” (La Razón (1931b) Horriblemente destrozados perecieron la aviadora Stefford y su acompañante, p. 2, 26/8).

Sin embargo, a pesar de resaltar la hermosura física, el ‘natural’ encanto, la apostura, su ‘franca’ sonrisa, la gracia, el garbo o su preciosidad, el registro moral marcó un cambio en el ideal de feminidad que Stefford proyectó por aquellos años ya que introdujo -y de alguna manera estimuló- de manera positiva modos de habitar las prácticas sociales (en este caso las deportivas) donde el arrojo, la voluntad indomable, la temeridad o el temple acerado no solo fueron caracterizaciones descriptas y aceptadas por las narraciones periodísticas, sino que de alguna manera debían formar parte del nuevo repertorio de comportamientos y posibilidades de acción de figuras ideales -e idealizadas- como la popular Myriam Stefford.

“Por el singular arrojo demostrado, por su entereza no doblada por los accidentes que sufrió su vuelo, por su voluntad indomable y el temple acerado de sus nervios, Myriam Stefford era una verdadera mujer de este siglo trepidante, en el que las hazañas más inverosímiles se suceden continuamente” (La Razón (1931f) Mujer antes que todo, p. 2, 27/8).

Sin duda, en clave pedagógica (en términos de transmisión y persuasión) este tipo de narrativa hizo hincapié en la cuestión temporal. Los discursos en buena parte de la prensa sugirieron recurrentemente dejar viejas costumbres y comportamientos del pasado -aunque conservando ciertos mandatos culturales y sexuales- para adaptarse a una nueva era moderna con el fin de vivir y proyectar un mejor presente y futuro. Stefford condensó las nuevas sensibilidades, las disruptivas relaciones sexo-afectivas, así como los temores, las fantasías, las inquietudes y, también, las angustias de parte de algunos actores sociales frente a los cambios producidos

por los nuevos tiempos modernos. Los mismos implicaron no solo el logro y/o la búsqueda de cuerpos femeninos bellos, coquetos, sensibles, estéticamente pensados para la mirada masculina o moralmente sanos, sino también audaces, valientes, activos, con iniciativa, con cierta autonomía y que no estén solamente ocupados en el espacio doméstico:

“El raid que realizaba era como un signo de los tiempos nuevos. Era la mujer abandonando la tranquilidad hogareña para intentar la gran empresa de audacia y de valor”. (...) “Quién era Myriam. Myriam era una mujer de un siglo que esta próxima a llegar” (La Voz del Interior (1931c) Myriam Stefford quiso unir en un abrazo cordial las catorce provincias argentinas y la fatalidad la venció, p. 7, 27/8).

La interpelación a cierto pasado generizado tradicional, nunca fue completa ni estructural, sino más bien ambigua y contradictoria ya que alentó nuevos modos de ser, estar, pensar y experimentar el mundo social: abandonar la tranquilidad hogareña, demostrar entereza, voluntad, decisión ante el riesgo, temple, cierta autonomía, etc. Al mismo tiempo, reprodujo algunos esquemas con significados más bien tradicionales como cumplir con el ideal estético androcéntrico, heterónoma frente a los saberes científicos producidos a partir de cánones patriarcales de la aviación, fuerte y sana para cumplir con el mandato hetero-normativo, co-responsable frente al amor romántico, etc. Esta coexistencia de mandatos, muchas veces resistidos o negociados, estuvo acompañada no solo de determinadas ponderaciones y juicios de valor sobre el pasado con relación a lo que significaba ser una mujer ideal (en este caso de un sector acomodado aunque distribuyendo diversos sentidos en el gran público lector), sino con cuestiones espaciales que vertebraron nuevos modelos femeninos modernos. Myriam fue celebrada por ser una mujer que salió de su casa -nunca completamente- y concurrió disruptivamente a algunos espacios públicos, fiestas cuasi inmorales en su palacete o en el Hotel Alvear y lugares considerados exclusivamente para varones como los aeródromos. También fue una mujer diaspórica donde el viaje y el tránsito adquirieron en sí mismos un gran valor y un especial sentido de aprendizaje:

“Amante de las emociones había viajado continuamente por Europa y las Américas. Fue así como visitó Buenos Aires en repetidas oportunidades. La primera fue cuando regresaba de Chile rumbo a Europa. Después de haber abandonado el teatro, en el cual conquistará grandes triunfos, para aceptar un contrato cinematográfico de importancia, como estrella de primera magnitud

en Alemania". (...) "más tarde paso otra vez por Buenos Aires, dirigiéndose a los Estados Unidos, a fin de cumplir compromisos contraídos con otra empresa cinematográfica" (La Razón (1931b) Horriblemente destrozados perecieron la aviadora Stefford y su acompañante, p. 2, 26/8).

Esta cuasi autonomía vinculada a sus tránsitos transnacionales (países europeos y americanos) resaltada mayoritariamente por la prensa ocupada en informar sobre Myriam, se articuló con su condición social relacionada en parte con su biografía personal, su pertenencia a cierto sector social y su desempeño laboral, así como con su nueva y excéntrica pareja afectiva: Barón Biza. Stefford fue un modelo de feminidad que no solo proyectó positivamente el tránsito por ciertos lugares socialmente exclusivos convirtiéndose en una diva o en "la dama del gran mundo" (La Voz del Interior (1931c) Myriam Stefford quiso unir en un abrazo cordial las catorce provincias argentinas y la fatalidad la venció, p. 7, 27/8), sino que su propia figura modificó la exclusividad de determinados espacios, parajes y ciudades a partir de una narrativa donde el amor romántico, cuasi-erótico y heterosexual fueron los tonos dominantes y deseados por las diversas notas periodísticas.

"Bajo su patín se quebró el hielo de Saint-Moritz; las espumas de Biarritz se regocijan entre sus brazos, en el Bois de Boulogne fatigó de paisajes a su cabalgadura; el rumor de un hélice cruzó los cielos argentinos; su elegancia y su pericia triunfaron en los 'links' aristocráticos de Cannes; el paso de su 'yatch' dejó una estela de oro en las aguas profundas del Mediterráneo; su veloz automóvil cortó más de un brumoso amanecer de Suiza; hizo 'footing' en las tardes serenas del Lido, y ante su apostura de Diana joven y bella como las diosas, se rindieron taciturnos los leopardos y los hombres soñaron" (Ibid).

Stefford fue idealizada por la pluma de buena parte de la prensa. La figura femenina de Myriam Stefford era tan poderosa que lograba controlar el poder omnímodo de la naturaleza, así como los deseos supuestamente irresistibles de los varones. Aunque este tipo de afirmaciones construyeron un particular relato y fueron en gran parte una sobredimensión de su figura y sus posibilidades de acción e intervención en el mundo social y deportivo, su raid y su repentina muerte fueron cubiertos y divulgados por varios periódicos extranjeros, lo que sugiere cierta visibilidad y reconocimiento internacional (The New York Times (1931) Actress

dies in crash, s/p., 27/8; Evening star (1931) Swiss flying beauty dies in plane crash, p. A-10, 28/10; Le Matin (1931) Une aviatrice suisse se tue en Argentine, tapa, 27/8; Le Petit Journal (1931) Une aviatrice suisse se tue en Argentine, p. 3, 27/8; Figaro (1931) L'aviatrice Myriam Stefford se tue au cours d'un vol Buenos Aires, p. 3, 27/8; L'Œuvre (1931) Une aviatrice se tue Buenos Aires, p. 3, 27/8; El Heraldo de Madrid (1931) La aviadora suiza y actriz cinematográfica Myriam Stefford y otras dos personas muertas en un accidente, p. 11, 27/8; El Sol de Madrid (1931) La aviadora señorita Myriam Stefford resulta ilesa en una caída, tapa, 22/8; La Nación de Madrid (1931) Accidentes de aviación. Cae una avioneta con la aviadora Myriam Stefford, pero ésta resulta ilesa. (...) cerca de Salta, p. 7, 21/8; Ahora de Madrid (1931) Ha muerto, al caer con su avión, la aviadora suiza Myriam Stefford, p. 7, 27/8; Heraldo de Madrid (1931) La aviadora suiza y ex actriz cinematográfica Myriam Stefford, y otras dos personas muertas en un accidente, p. 11, 27/8; A Noite (1931) O trágico voo de Myriam Stefford, p. 3, 7/9; O Jornal (1931) Vítimas de um segundo desastre. Faleceram a aviadora Stefford e o piloto Fuchs, p. 3, 28/8; Diario Nacional (1931) A aviadora Myriam Stefford, conhecida estrela cinematographica, perce num desastre de avião ao tentar realizar um reide em territorio argentino, tapa, 2/9; Diario Carioca (1931) Aviação trágica, tapa, 27/8; El Diario (1931c) Trágico accidente de aviación. El 'Chingolo II' cayó en San Juan, ha fallecido la aviadora Myriam Stefford y el mecánico Luis Fuchs, p. 10, 27/8).

Parte de esta sobredimensión estuvo vinculada al parecer con su no tan exitosa actuación teatral y cinematográfica en Europa y Estados Unidos de Norteamérica, sus insignificantes performances deportivas ya sea en la aviación en el hipismo, en la natación, en el esquí o en algún otro deporte y la omisión de su pasado familiar más bien humilde y modesto. Esta amplificación de la figura de Stefford parece, en parte, haber sido una deliberada construcción de la propia pareja para promocionar su vida, sus valores, sus deseos, sus excentricidades y la búsqueda de reconocimiento popular a través de la prensa. Según varios medios de prensa "al ser millonaria no la motivaba razones comerciales" (La Voz del Interior (1931c) Myriam Stefford quiso unir en un abrazo cordial las catorce provincias argentinas y la fatalidad la venció, p. 7, 27/8). En cualquier caso, la visibilidad pública fue posible dado el poder y la influencia económica y política de la pareja y, al mismo tiempo, el interés despertado por el público lector.

Myriam Stefford: narrativas, leyendas y monumentos después de su muerte

La muerte de Stefford, difundió, fundamentalmente desde la prensa escrita, un conjunto variado de narraciones cuasi-verídicas, pero también leyendas y mitos sobre su vida y sus acciones, delineando una particular biografía póstuma. Lentamente su memoria se fue consolidando con el paso de los años y las décadas. Hubo varios actos en homenaje a Myriam Stefford luego de su muerte en la capital argentina como por ejemplo la realización de un gran “(...) homenaje musical” (The Standard (1931) In memory of Myrian Stefford, tapa, 30/8) o la concurrida misa al cumplirse un mes de su fallecimiento en la Iglesia Catedral, entre muchas otras.

Sin embargo, fue en la provincia de San Juan donde se edificó el primer monumento en su memoria. Luego del accidente mortal, Barón Biza organizó una serie de eventos en honor a su amada pareja. Mando a construir un monolito en Marayes y organizó un premio en efectivo “(...) para el primer aviador que complete el vuelo a las 14 provincias y deje caer una corona de flores en el lugar donde cayó el Chingolo II” (La Razón (1931h) Un monolito en Marayes, y un mausoleo recordaran a la aviadora Myriam Stefford, p. 14, 31/8). Asimismo, al mes de su muerte el piloto civil, Napoleón Dávila, en representación del Aero Club San Juan hizo una guardia de honor en el lugar donde cayó el avión Chingolo II y depositó un ramo de flores. Durante algunos años se realizó “la carrera por el trofeo Myriam Stefford (...) un circuito establecido en memoria de la infortunada aviadora (...)” (Caras y Caretas (1931b) La carrera por el trofeo Myriam Stefford, p. 66, 3/9).

Pero la memoria de Stefford se robusteció y fortaleció lejos de San Juan. Por decisión -y obsesión- de Barón Biza, la lujosa estancia de su propiedad en Córdoba fue rebautizada con el nombre de su amada. Asimismo, fue edificado un pequeño monumento con los restos del avión Chingolo II y en la suntuosa casa de la estancia se elaboraron varios objetos alusivos a Myriam como las baldosas de los salones principales inscriptas con las iniciales: MF. Además, fue el mismo Barón Biza quien reivindicó su memoria, registrando una de sus empresas olivícolas con el nombre “Myriam Stefford S.A.”. De hecho, algunos de sus famosos productos como el aceite de oliva fueron comercializados con el nombre de Stefford.

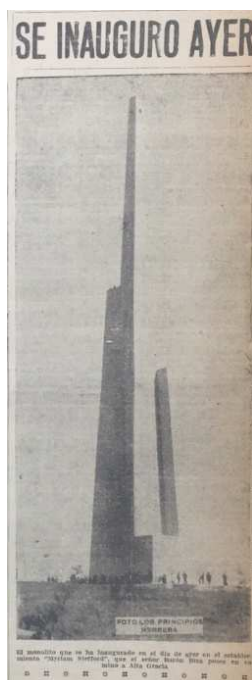
Más allá de la preocupación de Barón Biza por mantener vivo el recuerdo de su pareja, con el paso del tiempo la memoria de Stefford quedó plasmada en poemas en su nombre relatando su valor heroico y desafiante como el que escribió Eduardo María de Ocampo o en las numerosas notas periodísticas que año a año fueron recordando su fatal accidente aéreo.

Pero uno de los hechos más significativos que reforzaron y visibilizaron públicamente la biografía póstuma de Stefford sucedió cinco años después del accidente aéreo y su muerte. Ello se logró a partir de la construcción de un monumento de proporciones únicas, ciclópeas, monumentales y extraordinarias. El mismo fue realizado y costado por Barón Biza. La construcción del colosal monumento fue un obelisco que representó una gigantesca ala de un avión ubicada en el paraje los Cerrillos, situado entre Córdoba y Alta Gracia, lugar donde el empresario y millonario Barón Biza había morado a todo lujo junto con Stefford.

El grandioso monumento con quince metros de cimientos alcanzó los 82 metros de altura (casi 15 metros más alto que el obelisco porteño, terminado el mismo año) y “estuvo a cargo del ingeniero Fausto R. Newton, caracterizándose por sus elegantes líneas modernas de gran sobriedad. En su cúspide, consta de un potente faro cuya luz se proyecta a una distancia aproximada de 60 kilómetros de circunferencia” (La Voz del Interior (1936f) Se inaugura el monumento-faro ‘M. Stefford’, p. 7, 30/8). (Figura 5) La cripta se ubicó a seis metros de profundidad. Al monumento en honor a Stefford

“(…) se accedía por el sur a través de una gruesa puerta de hierro con el nombre inciso de “Myrian Stefford”. Al ingresar se encontraba un óleo de la homenajead que antes estaba en la estancia. Luego, una estrecha escalera de caracol se eleva por el interior de la torre, conduciendo a dos pequeñas ventanas, una a mitad de camino y otra al final del faro, como miradores de las extensas tierras de Paravachasca. También una delgada cruz ahuecada del mismo lado que la puerta, visible desde el exterior, proyecta la luz del atardecer estival sobre la cripta. El esbelto volumen está formado por 170 toneladas de hierro y hormigón que apoya en el sepulcro, en donde se inscribieron dos anuncios que lo preceden, el primero es un pedido: ‘Viajero, rinde homenaje con tu silencio a la mujer que, en su audacia, quiso llegar hasta las águilas’, el otro una advertencia: ‘Maldito sea el que ose profanar esta tumba’” (Page, 2014, pp. 79-80).

Figura 5.



Los Principios (1936) Se inauguró ayer, p. 3, 31/8.

El pedido de homenaje a Myriam Stefford acompañado de valores como la audacia, el valor o la capacidad de desafiar los límites de lo posible contribuyó a convertirla en una figura de *memento mori*. Stefford fue construida como un icono de sacrificio y de valentía recordando a los viajeros y visitantes (a los vivos) su compromiso con los desafíos más osados los cuales incluían arriesgarse a morir.

En la cripta del monumento fueron colocados los restos de Stefford. Y supuestamente en sus cimientos, las famosas joyas de ella, entre ellas un diamante de 45 quilates, llamado Cruz del Sur exhibido en diversas fiestas y reuniones realizadas en la capital argentina. El "más alto monumento privado de Sud América" (Ibid.) construido por más de cien obreros, fue inaugurado el 30 de agosto de 1936 con diversos actos y pruebas deportivas:

"Se realizaron diversos actos sociales y deportivos que resultaron lucidos. La carrera de aviones del circuito Villa María-Córdoba con el auspicio del Aero Club de Córdoba fue suspendida por no llegar los aviadores que debían intervenir.

No obstante, (...) se inauguró un monolito de 82 metros de alto ubicado en el kilómetro 22 del camino a Alta Gracia, emplazado en un ángulo del aeródromo y que servirá de guía a los aviones que lleguen de noche. A las 12 hs. se sirvió un almuerzo criollo y luego se realizaron pruebas de acrobacia aérea" (La Prensa (1936) Fué inaugurado ayer un monolito faro en el aeródromo local, p. 19, 31/8).

Asimismo, ese mismo día frente a una gran concurrencia "se inauguró un aeródromo particular" (Los Principios (1936) Se inauguró el faro Myriam Stefford, p. 3, 31/8) y "una escuela" (La Voz del Interior (1936e) De los actos de ayer en la estancia Myriam Stefford, p. 7, 31/8). El homenaje finalizó con un partido de foot-ball entre el club Tigre de Alta Gracia y el equipo local.

El mausoleo más grande de Latinoamérica, costado, pensado y dispuesto por Barón Biza, se convirtió en un *memento mori* -"recuerda morir"- que de alguna manera reconocía la inevitabilidad de la muerte, la gesta heroica de Myriam, su audacia y valor y sobre todo un tributo al inmenso amor y, al mismo tiempo desolación y angustia de Barón Biza por la pérdida de su amada. Como señala Anderson

"el *memento mori* es un término en latín que alude a una reflexión filosófica y una afirmación espiritual que recuerda la omnipresencia de la muerte a través de artefactos cargados de sentido. El *memento mori* se plasma a través de palabras, imágenes, objetos físicos y un sinfín de otras expresiones y está cargado de significados culturales que reflejan el paso del tiempo y le dan sentido a la vida a través de la contemplación de la muerte" (Anderson, 2025, pp. 84-85).

En un primer momento, para buena parte de la prensa, el monumental obelisco en honor a Stefford se convirtió en una romántica, comentada, atrayente y modélica historia de amor. Pero con el paso del tiempo nuevos significados coexistieron en las narraciones e historias sobre la muerte de Stefford, re-escribiendo su biografía póstuma, especialmente con relación a su compañero afectivo, Barón Biza. Diversos sentidos sobre el accidente y su muerte emergieron resignificando la vida de Stefford, sus relaciones afectivas y su legado como mujer y aviadora.

La versión oficial justificó el accidente debido a posibles fallas mecánicas o por un posible "pozo de aire".⁸ Sin embargo, en las últimas tres o cuatro décadas nuevas historias señalaron a partir de las antiguas fotografías publicadas en los diferentes

medios de prensa que el accidente aéreo había sido simulado. La historiadora Karina Villafañe Batica fue en esa dirección. Apoyándose en los registros fotográficos y de la mano de experimentados peritos aeronáuticos concluyó que el accidente fue posiblemente simulado. Entre las razones, mencionó la ausencia de ropa de vuelo clásica en los fallecidos, el dudoso estado en que quedó el avión luego de precipitarse a tierra y el modo y el momento del día en que fueron fotografiados Stefford y Fuchs ya fallecidos.⁹ Para esta nueva historia difundida por parte de la prensa la persona implicada en la muerte -¿asesinato?- de Stefford fue Barón Biza quien tenía un historial de violencia y muerte. De hecho, otras narrativas avalaron esta historia señalando que Fuchs y Stefford eran amantes. Ello, supuestamente, provocó la ira y el posterior asesinato de Myriam por parte de Barón Biza.

Este nuevo escenario cargado de inesperados sentidos sobre Stefford, Barón Biza y sus relaciones afectivas potenciaron la publicación de numerosos libros, documentales filmicos y novelas (Frattini, 2013). Asimismo, la prensa de mayor circulación elaboró un sinfín de notas en las últimas tres o cuatro décadas amplificando los interrogantes, incorporando nuevos análisis (especialmente en clave de género) y dejando la historia de Stefford entreabierta. Aunque estas y otros relatos vinculados al amor, el afecto, el odio o la infidelidad siguieron circulando hasta la actualidad no hay evidencia concluyente sobre las razones de la muerte de Stefford. Lo que sí está claro es que la biografía póstuma de Stefford fue mutando a lo largo de casi cien años (de un amor idílico y romántico a un supuesto asesinato, de una resistencia a olvidar a su amada a un supuesto femicidio por parte de su compañero, de una mujer fiel a una mujer infiel, de un acompañante y avezado piloto de guerra a un advenedizo enamorado, etc.) y que algunas de las facetas transmitidas por la prensa sobre su biografía fueron más imaginarias que reales (varios documentales dudan sobre la veracidad de sus actuaciones teatrales y cinematográficas, sobre sus supuestos contratos con el cine alemán, estadounidense, etc.).¹⁰ Las tensiones narrativas y los desacuerdos sobre la muerte de Stefford han creado representaciones diametralmente diferentes sobre su muerte distribuyendo historias de amor, cariño, pasión, odio, infidelidad, intriga y muerte para diferentes públicos interesados. Sumado a todo ello, la novela sobre Stefford continúa en el plano legal ya que el nieto de Barón Biza interpuso un reclamo judicial aduciendo que el predio donde actualmente está el monumento de 82 metros nunca se había vendido. (Figura 6)

Figura 6.



Frías, M. La increíble historia del monumento del amor y la muerte. *Clarín*, 12 de mayo del 2021, s/p.

Consideraciones finales

La muerte y el sepelio de Myriam Stefford en 1931 fue una de las primeras y más publicitadas muertes aéreas de una mujer en Argentina. En el sepelio participaron diferentes actores sociales. Entre ellos sobresalió la prensa la cual focalizó la atención y, al mismo tiempo, delineó, proyectó y fabricó un tipo de feminidad ideal. La misma estuvo compuesta por un registro físico-moral en donde cohabitaron la hermosura, la belleza, el glamur y la gracia con la valentía, la temeridad, el temple, la aceptación de nuevos desafíos físicos y la búsqueda de cierta autonomía personal. El ideal corporal de Myriam estuvo saturado de significados que ponderaron su apariencia física, la blancura de su cuerpo, su distinción social, su pertenencia a cierto sector social y su juventud. A pesar de etiquetarla como deportista, la biografía de Stefford descrita e interpretada por la prensa mayoritaria puso menos el acento en sus capacidades y en sus competencias deportivas y más en sus características físicas y estéticas.

Más allá de ello, al mismo tiempo, buena parte de la prensa cuestionó el pasado articulado con algunos de los mandatos más tradicionales en términos generizados y sexualizados y sugirió a Stefford como un buen modelo de los nuevos tiempos modernos, convirtiéndose en un símbolo del progreso y en una posible inspiración

para sus lectoras. Ello implicó no solo ponderar el logro y/o la búsqueda de cuerpos femeninos bellos, coquetos, flexibles, sonrientes, sensibles, estéticamente pensados para la mirada masculina o moralmente sanos, sino también audaces, activos, con cierta autonomía y que no estén solamente ocupados en el espacio doméstico. Esta ambigua coexistencia de mandatos -siempre negociados y resignificados en la vida 'real' y matizados por cuestiones de clase social- tuvo un correlato en la dimensión temporal ya que las narrativas periodísticas celebraron el tránsito y la circulación de las mujeres por diferentes espacios considerados hasta hacia unas pocas décadas exclusivamente masculinos.

La muerte y el funeral de Stefford proyectó e imaginó nuevos modos de ser, estar y vivenciar el mundo social y deportivo como abandonar la tranquilidad hogareña, desafiar los espacios homosociales masculinos, demostrar independencia y determinación, celebrar el derecho al disfrute y al placer kinético, etc. Al mismo tiempo, reprodujo algunos guiones de género con significados más bien tradicionales como reforzar el amor romántico, reproducir una estética cis-heteronormativa, cosificar ciertas zonas corporales -boca, labios, piernas, cintura, pelvis, etc.- o aceptar el monopolio de la experiencia científica de los varones en el universo de la aeronáutica.

Con el paso de los años y las décadas la figura y la biografía póstuma de Stefford se consolidó gracias a diversas acciones entre las que se destacaron la construcción de memoriales, algunos de ellos de una monumentalidad nunca antes vista en Sudamérica. Myriam Stefford y los objetos asociados a ella contribuyeron a convertirla en una figura de *memento mori* resaltando lo ineludible de la muerte, su heroísmo ante determinados desafíos y también un amor incondicional de su pareja hacia una mujer que había fallecido hacia cinco años. Aunque en un primer momento la muerte de Stefford y el gigantesco obelisco se convirtieron en una sentimental, sublime y ejemplar historia de amor, con el paso de las décadas nuevos significados coexistieron en los relatos e historias sobre la muerte de Stefford, re-escribiendo su biografía póstuma, especialmente con relación a su pareja afectiva, Raúl Barón Biza.

La biografía póstuma de Stefford fue cambiando de un discurso homogéneo sobre un amor cristalino, tierno, apasionado y romántico a un supuesto homicidio, de una resistencia a olvidar a su amada a un supuesto femicidio por parte de su compañero Barón Biza, de una relación amoroso fiel a una infiel. Las tensiones narrativas y los desacuerdos sobre la muerte de Stefford han fabricado representaciones

diametralmente diferentes sobre su muerte y su legado. Esto último nos muestra que algunas muertes, en ciertas tramas sociales, no solo no pasan desapercibidas, sino que siguen más ‘vivas’ que nunca.

Notas

- 1| Otra muerte con enorme repercusión mediática de una aviadora en pleno vuelo en Argentina fue la de Carolina Elena Lorenzini quien falleció en 1941 (Anderson, 2025).
- 2| Barón Biza fue una figura multifacética, violenta y provocadora: millonario, latifundista, dandy, excéntrico, contestatario, escritor, comerciante y político. Desde su juventud simpatizó políticamente con la Unión Cívica Radical y conoció a una de las figuras centrales del radicalismo cordobés: Amadeo Sabbatini. Luego del deceso de Stefford, a mediados de los años '30 se enamoró y contrajo matrimonio con la hija del famoso político cordobés, Rosa Clotilde Sabbatini, de quien se separó en los años '60 de una manera violenta y patriarcal arrojándole ácido sulfúrico en la cara. Ello le produjo gravísimas quemaduras permanentes. Luego de esta acción Barón Biza se suicidó con un disparo en la sien. Posteriormente, en 1978 Rosa Clotilde Sabbatini también se suicidó, y años después tomaron la misma decisión sus hijos María Cristina y Jorge. Este último escribió la conocida novela *El desierto* y su semilla la cual narra gran parte de la trágica, fatídica e inverosímil historia familiar.
- 3| Fueron varios los aviadores civiles que intentaron hacer el raid de las “catorce provincias”. Ya sea por abandono o accidentes aéreos Alfonso Quinzio, Alberto Riggi, Octavio Cocco y Julio Grimaldi no pudieron lograrlo. Al parecer, Eduardo Comay en mayo de 1931 logró completar el denominado raid de las “catorce provincias”.
- 4| El poder y la influencia de Barón Biza llegó a tal punto que “el esposo de la aviadora fletó un tren especial a San Juan”. *El Argentino* (1931a) Anoche llegaron a Buenos Aires los restos de Fuchs y de M. Stefford, tapa, 28/8.
- 5| Fue un reconocido aviador e ingeniero inglés amigo de Fuchs, después de tenerlo de enemigo en la Primera Guerra Mundial.
- 6| Más allá de la denominación del avión (Chingolo, un ave autóctona), en la mayoría de las narraciones periodísticas no existe una gran preocupación por resaltar la identidad nacional (la argentinidad femenina) en el raid. Esta omisión en parte se debió a que Stefford había nacido en Suiza (y Fuchs en Alemania), y también porque se reconocía como una mujer cosmopolita, habitante de varias naciones, entre otras razones.
- 7| El rápido otorgamiento del brevet a Stefford generó en algunos medios de prensa una fuerte crítica a la Dirección Aeronáutica ya que permitió el raid sin una autorización completa: Myriam no podía ir con otro tripulante. “(...) el 14 quedo habilitada como conductora de turismo, es decir, sin

autorización para transportar pasajeros, de acuerdo con la reglamentación vigente". La Prensa (1931b) Hoy serán sepultados los restos de la aviadora Myriam Stefford y del piloto Fuchs, p. 5, 28/8; "Varios interrogantes: ¿poseía la máquina condiciones de vuelo y seguridad suficientes para un raid interprovincial y por zonas difíciles?". "Son demasiados acontecimientos extraordinarios que demuestran plenamente que se trata de un raid improvisado (...)". La Voz del Interior (1931b) Lo que sugiere un trágico accidente de aviación, p. 6, 27/8; "Se levantará un sumario por el accidente aéreo". El Argentino (1931b) Myriam Stefford y el ingeniero Fuchs epilogaron ayer en Marayes, trágicamente, su esforzado raid, tapa, 27/8; "Aclaración de la Dirección de Aeronáutica civil: estaba habilitada como conductora de turismo personal, es decir, sin autorización para transportar pasajeros, de acuerdo a la reglamentación vigente". El Diario, (1931b) Esta noche llegarán los restos de los aviadores que ayer cayeron en San Juan, p. 3, 27/8.

- 8| Finalmente no hubo acusados. El Argentino (1931) Myriam Stefford y el ingeniero Fuchs epilogaron ayer en Marayes, trágicamente, su esforzado raid, tapa, 27/8.
- 9| Ver en Myriam Stefford y Raúl Barón Biza-Carina Villafañe Batica, historiadora. <https://www.youtube.com/watch?v=R8GvKuV3p-M>
- 10| Ver el documental Agosto final (2016) Dirección y guion Eduardo Luis Sánchez. Compañía Hiperkinesis Films e INCAA. Argentina.

Bibliografía

- A Noite (1931) O trágico voo de Myriam Stefford, p. 3, 7/9.
- Ahora de Madrid (1931) Ha muerto, al caer con su avión, la aviadora suiza Myriam Stefford, p. 7, 27/8.
- Anderson, P. (2025) Carola Lorenzini y las "Alas que a la patria dieron fama y honor": Tras las huellas de la Paloma Gaucha. En: P. Scharagrodsky y C. Torres (comp.), Muertes, funerales, biografías póstumas y deportes en la Argentina (siglos XX y XXI). En las márgenes del panteón deportivo (Tomo II) (pp. 67-89). Buenos Aires, Prometeo.
- Barón Biza, R. (1932) Myriam Stefford. Buenos Aires, Edición del autor.
- Barrancos, D. (2007) Mujeres en la sociedad argentina. Una historia de cinco siglos. Buenos Aires, Sudamericana.
- Barrancos, D. (2016) Entre el cielo y la tierra: las primeras aviadoras argentinas. En: P. Scharagrodsky (comp.), Mujeres en Movimiento. Deporte, cultura física y feminidades. Argentina, 1870-1980 (pp. 283-303). Buenos Aires, Prometeo.
- Bontempo, M. P. (2016) El cuerpo de la mujer moderna. La construcción de la feminidad en las revistas de Editorial Atlántida (1918-1933). En: P. Scharagrodsky, (coord.),

- Mujeres en Movimiento. Deporte, cultura física y feminidades. Argentina, 1870-1980 (pp. 329-348). Buenos Aires, Prometeo.
- Caras y Caretas (1931a) Hermosa y audaz, pagó con la vida su heroísmo, p. 77, 5/9.
- Caras y Caretas (1931b) La carrera por el trofeo Myriam Stefford, p. 66, 3/9.
- Caras y Caretas (1931c) Myriam Stefford. La estrella que volará sobre nuestras catorce provincias, p. 18, 15/8.
- Crónica de San Juan (1931) Falleció trágicamente esta mañana la aviadora Myriam Stefford, tapa, 26/8.
- Dahler, D. (2022) *Fearless: Harriet Quimby A Life without Limit*. New York, Princeton Architectural Press.
- Delgado, V., Mailhe, A., y Rogers, G. (2014) *Tramas impresas. Publicaciones periódicas argentinas (XIX-XX)*. La Plata, Editora Universidad Nacional de La Plata, Estudios/ Investigaciones 54.
- Diario Carioca (1931) *Aviação trágica*, tapa, 27/8.
- Diario Nacional (1931) A aviadora Myriam Stefford, conhecida estrela cinematographica, perce num desastre de avião ao tentar realizar um reide em territorio argentino, tapa, 2/9.
- El Argentino (1931a) Anoche llegaron a Buenos Aires los restos de Fuchs y de M. Stefford, tapa, 28/8.
- El Argentino (1931b) Myriam Stefford y el ingeniero Fuchs epilogaron ayer en Marayes, trágicamente, su esforzado raid, tapa, 27/8.
- El Día (1931) Terminó trágicamente el raid de la aviadora Stefford, tapa, 27/8.
- El Diario (1931a) Encontró su fin. La baronesa Myriam Stefford, tapa, 26/8.
- El Diario (1931b) Esta noche llegarán los restos de los aviadores que ayer cayeron en San Juan, p. 3, 27/8.
- El Diario (1931c) Trágico accidente de aviación. El 'Chingolo II' cayó en San Juan, ha fallecido la aviadora Myriam Stefford y el mecánico Luis Fuchs, p. 10, 27/8.
- El Herald de Madrid (1931) La aviadora suiza y actriz cinematográfica Myriam Stefford y otras dos personas muertas en un accidente, p. 11, 27/8.
- El Orden (1931a) El avión de Myriam Stefford se destrozó ayer en Los Cerrillos. La linda aviadora se salvó, tapa, 21/8.
- El Orden (1931b) Myriam Stefford murió ayer en un accidente ocurrido durante su raid, tapa, 27/8.
- El Sol de Madrid (1931) La aviadora señorita Myriam Stefford resulta ilesa en una caída, tapa, 22/8.

- Evening star (1931) Swiss flying beauty dies in plane crash, p. A-10, 28/10.
- Fairclough, N. (2003) El análisis crítico del discurso como método para la investigación en ciencias sociales. En: R. Wodak y M. Meyer, (comp.), Métodos de análisis crítico del discurso (pp. 179-204). Barcelona, Gedisa.
- Ferguson, J. (2021) Gender and Aviation. The International Encyclopedia of Anthropology. Edited by Hilary Callan and Simon Coleman. Published John Wiley & Sons, Ltd.
- Figaro (1931) L'aviatrice Myriam Stefford se tue au cours d'un vol Buenos Aires, p. 3, 27/8.
- Frattini, J. (2013) La mujer que quiso volar. Córdoba, Editorial Raíz de Dos.
- Gayol, S. (2012) La celebración de los grandes hombres: funerales gloriosos y carreras post mortem en Argentina. Quinto Sol, 16 (2): 1-29.
- Gayol, S. (2016) La muerte en espejo: movilizaciones, emociones y política de masas. Anuario del Instituto de Historia Argentina, 16 (2): 1-23.
- Gibson, K. (2013) Women Aviators: 26 Stories Of Pioneer Flights, Daring Missions, And Record-setting Journeys. Chicago, Chicago Review Press.
- Hale, J. (2019) Women in Aviation. Oxford, Bloomsbury Publishing.
- Hemmings, R. (2015) Modernity's Object: The Airplane, Masculinity, and Empire. Criticism, 57 (2): 283-308.
- Heraldo de Madrid (1931) La aviadora suiza y ex actriz cinematográfica Myriam Stefford, y otras dos personas muertas en un accidente, p. 11, 27/8.
- Kircher, M. (2005) La prensa escrita: actor social y político, espacio de producción cultural y fuente de información histórica. Revista de Historia, (10): 115-122.
- La Nación (1931a) Al precipitarse a tierra el Chingolo II se incendió, pereciendo carbonizados la Sra. Stefford y el Ing. Fuchs, p. 3, 27/8.
- La Nación (1931b) El Chingolo II se destrozó muriendo sus dos ocupantes, tapa, 27/8.
- La Nación (1931c) En su primera etapa la avioneta 'Chingolo' llegó a Corrientes, p. 7, 19/8.
- La Nación de Madrid (1931) Accidentes de aviación. Cae una avioneta con la aviadora Myriam Stefford, pero ésta resulta ilesa. (...) cerca de Salta, p. 7, 21/8.
- La Prensa (1931a) En un fatal accidente que sufrieron ayer en la provincia de San Juan, fallecieron la aviadora Myriam Stefford y el piloto civil Luis Fuchs, p. 11, 27/8.
- La Prensa (1931b) Hoy serán sepultados los restos de la aviadora Myriam Stefford y del piloto Fuchs, p. 5, 28/8.
- La Prensa (1936) Fué inaugurado ayer un monolito faro en el aeródromo local, p. 19, 31/8.
- La Razón (1931a) El Chingolo sufrió un grave accidente en los cerros de Salta. Resultaron ilesos, tapa, 20/8.
- La Razón (1931b) Horriblemente destrozados perecieron la aviadora Stefford y su acompañante, p. 2, 26/8.

- La Razón (1931c) Hoy, a las 20, llegarán a la estación de Retiro los restos de la aviadora Stefford y del piloto ingeniero Fuchs, p. 2, 27/8.
- La Razón (1931d) La despedida definitiva, tapa, 26/8.
- La Razón (1931f) Mujer antes que todo, p. 2, 27/8.
- La Razón (1931g) Resultó impresionante el sepelio de las víctimas del Chingolo II, p. 20, 28/8.
- La Razón (1931h) Un monolito en Marayes, y un mausoleo recordaran a la aviadora Myriam Stefford, p. 14, 31/8.
- La Vanguardia (1931) Tuvo un fatal desenlace el vuelo alrededor de las 14 provincias. El chingolo II se precipitó a tierra falleciendo la señora Stefford y su mecánico Fuchs, p. 4, 27/8.
- La Voz del Interior (1931a) Las primeras notas gráficas del trágico accidente en Marayes revelan la magnitud de la catástrofe, p. 7, 31/8.
- La Voz del Interior (1931b) Lo que sugiere un trágico accidente de aviación, p. 6, 27/8.
- La Voz del Interior (1931c) Myriam Stefford quiso unir en un abrazo cordial las catorce provincias argentinas y la fatalidad la venció, p. 7, 27/8.
- La Voz del Interior (1931d) Myriam Stefford sucumbió en su tentativa de realizar el raid a las catorce provincias, p. 4, 27/8.
- La Voz del Interior (1936e) De los actos de ayer en la estancia Myriam Stefford, p. 7, 31/8.
- La Voz del Interior (1936f) Se inaugura el monumento-faro 'M. Stefford', p. 7, 30/8.
- Laqueur, T. (1994) *La construcción del sexo: cuerpo y género desde los griegos hasta Freud*. Madrid, Cátedra.
- Le Matin (1931) Une aviatrice suisse se tue en Argentine, tapa, 27/8.
- Le Petit Journal (1931) Une aviatrice suisse se tue en Argentine, p. 3, 27/8.
- Lebow, E. F. (2002) *Before Amelia. Women Pilots in the Early Days of Aviation*. Washington, Potomac Books.
- L'Œuvre (1931) Une aviatrice se tue Buenos Aires, p. 3, 27/8.
- Los Principios (1936) Se inauguró el faro Myriam Stefford, p. 3, 31/8.
- Melo V., Drumond, M., Fortes, R. y Casquinha Malaia Santos, M. (2013) *Pesquisa histórica e história do esporte*. Rio de Janeiro, 7 Letras.
- Mundo Argentino (1931) Abatió sus alas el 'Chingolo', p. 14, 2/9.
- O Jornal (1931) Vitimas de um segundo desastre. Faleceram a aviadora Stefford e o piloto Fuchs, p. 3, 28/8.
- Page, C. (2014) Recordando a Myriam Stefford. Un monumento al amor camino a las sierras de Córdoba. *Revista Habitat*, (78): 76-80.
- Santa Fe (1931) Trágico destino fue el del 'Chingolo II', tapa, 27/8.

- Scharagrodsky, P. (2019) ¿Cruzando fronteras? El primer cruce a nado del Río de La Plata, Uruguay-Argentina, 1923. Claves. Revista de Historia, 5 (8): 211-233.
- Scharagrodsky, P. (2020) Cuerpos, feminidades y deportes. Las tapas de la revista "El Gráfico", Argentina 1920-1930. Arquivos em Movimento, 16 (2): 62-91.
- Scharagrodsky, P. (2022) Prensa, deporte, aviación y muerte. El caso del "primer sportsman" argentino. Recorde. Revista de História do Esporte, 15 (1): 1-32.
- Scharagrodsky, P. y Torres, C. (2025) Muertes, funerales, biografías póstumas y deportes en la Argentina (siglos XX y XXI). La invención del panteón deportivo (Tomo I). Buenos Aires, Prometeo.
- Soares, C. (2011) As roupas nas práticas corporais e esportivas. A educação do corpo entre o conforto, a elegância e a eficiência (1920-1940). Campinas, Autores Associados.
- The New York Times (1931) Actress dies in crash, s/p., 27/8.
- The Standard (1931) In memory of Myrian Stefford, tapa, 30/8.
- Torres, C. y Scharagrodsky, P. (2019) El rostro cambiante del deporte. Perspectivas historiográficas angloparlantes (1970-2010). Buenos Aires, Prometeo.
- Torres, C. y Scharagrodsky, P. (2025) Muertes, funerales, biografías póstumas y deportes en la Argentina (siglos XX y XXI). En las márgenes del panteón deportivo (Tomo II). Buenos Aires, Prometeo.
- Tossounian, C. (2021) La joven moderna en la Argentina de entreguerras: Género, nación y cultura popular. Rosario, Prohistoria Ediciones.
- Vich Ayala, M. L. (2007) Intrépidas aviadoras. Aventuras que son historia. Buenos Aires, Dunkin.
- Vigarello, G. (2005) Historia de la belleza. Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión.