

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

**INGENIERO JORGE A. NEWBERY
PADRE DE LA PATRIA AEROESPACIAL**

por SANTOS A. DOMINGUEZ KOCH



*PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
SECRETARÍA DE CULTURA*

INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Publicación n° 1 - BUENOS AIRES - año 1999



INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

INGENIERO JORGE A. NEWBERY PADRE DE LA PATRIA AEROESPACIAL

por **SANTOS A. DOMINGUEZ KOCH**

Prof Lic. SALVADOR ROBERTO MARTINEZ
PRESIDENTE
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
SECRETARIA DE CULTURA DE LA
PRESIDENCIA DE LA NACION



PRESIDENCIA DE LA NACION
SECRETARIA DE CULTURA
INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

Publicación nº 1 - BUENOS AIRES - año 1999

Presidencia de la Nación
Secretaría de Cultura

INSTITUTO NACIONAL-NEW

Av. L. N. Alem 719 1º of. 4 (1001) B

Tel/fax: (011) 4310-0214 Buenos Aires

La presente semblanza newberiana es una transcripción de la que, del mismo autor, se incluyera en la publicación española:

“PIONEROS DE LA AVIACIÓN IBEROAMERICANA”, edición del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, Madrid, año 1999, 229 páginas, 24 cm., ISBN 84-7965-056-7, 1ra. edición, con biografías de los principales pioneros de la Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela y que se presentara en el “Vº Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial”, realizado en Madrid, del 11 al 15 de octubre de 1999.



Jorge Alejandro Newbery

© 1999 EDICIÓN DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO
Av. Leandro N. Alem 719 - (1001) Buenos Aires
República Argentina

Hecho el depósito previsto por la ley nº 11.723 y sus reformas.

Printed in Argentina - Impreso en Argentina

ISBN 987-97889-1-5

PROLOGO

Con la edición de esta publicación, el Instituto Nacional Newberiano que me honro en presidir, inicia un ciclo intelectual de divulgación de la rica historia de la aviación nacional, dando cumplimiento a uno de los mandatos que le impusiera su decreto de creación de 1997, como entidad autárquica y académica especializada, del ámbito de la Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación.

Por decisión del entonces Consejo Directivo, se dispuso que la primera publicación habría de referirse al Ingeniero Jorge Alejandro Newbery, nuestro ilustre patrono, Fundador de la Aeronáutica Nacional.

Surgió de esta manera, esta ajustada semblanza del Padre de la Patria Aeroespacial, producto de la tesonera labor historiográfica de años de su autor, quien ha sabido desentrañar con la verdad histórica, la vida y obra de aquella multifacética personalidad.

A principios de 1999, el autor presentó tal semblanza en el seno del Consejo Directivo, que leída y analizada por sus miembros, fue aprobada por unanimidad, adquiriendo el valor de ser el pensamiento oficial de esta corporación académica, valor éste que se incrementó al campo internacional, al haber sido incluida en el libro español «Pioneros de la Aviación Iberoamericana», que se presentara en el 5º Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial realizado en Madrid en octubre de 1999, permitiendo que

esta histórica figura newberiana pueda ser debidamente conocida por otros pueblos hermanos.

Con este ciclo de publicaciones que iniciamos y con el apoyo invaluable de los señores miembros del Instituto, nos comprometemos a continuar aquel ciclo que comenzara en 1975, a poco de crearse el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, antepasado de este Instituto Nacional.

Brigadier (R) Miguel Sánchez Peña
Presidente

AUTORIDADES DEL INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO

CONSEJO DIRECTIVO - periodo 1999 a 2003

- Presidente Brigadier (R) Miguel SANCHEZ PEÑA,
- Vicepresidente 1° Brigadier Mayor (R) Carlos A. BENAVIDES,
- Vicepresidente 2° señora Esther ZULOAGA,
- Secretario Comodoro (R) Jorge A. GOMEZ,
- Prosecretario Comandante Mayor Salvador R. MARTINEZ,
- Tesorero Comodoro (R) Carlos MANZUR,
- Protesorero señor Aldo J. BERARDI,
- Vocal 1° Comodoro (R) Luis E. ORTIZ,
- Vocal 2° Comandante Principal Rubén A. CIPUJAK,
- Vocal 3° Comodoro (R) Eduardo J. CANOSA,
- Vocal Suplente señor Algerio P. NONIS,
- Vocal Suplente Tte. Coronel (R) A. GOLLETTI WILKINSON,
- Revisor de Cuentas señor Carlos A. LALIN y
- Revisor de Cuentas Doctor Horacio D. GREGORATTI

CONSEJO ASESOR - vitalicio

- Presidente de Honor Comodoro (R) Santos A. DOMINGUEZ KOCH y
- Presidente de Honor Doctor Oscar FERNANDEZ BRITAL

INGENIERO JORGE ALEJANDRO NEWBERY PADRE DE LA PATRIA AEROESPACIAL

por SANTOS A. DOMÍNGUEZ KOCH
del Instituto Nacional Newberiano (*)

A- JUSTIFICACION HISTORICA NEWBERIANA

La historia de la aeronáutica argentina, se remonta a los tiempos mismos en que, a principios del siglo XX, comenzara a desarrollarse la aviación en las principales potencias del hemisferio norte.

Tal circunstancia, permitió que nuestro país alcanzara el exclusivo y honroso galardón de ser el primero en Latinoamérica en organizarla, logrando una trascendente actividad aérea que fue debidamente reconocida por todos.

La grandeza de los pueblos se ha expresado repetidas veces, es producto del esfuerzo de todos sus hijos quienes conscientes de su tradición, la refuerzan a diario, al trabajar y progresar en bien de su tierra.

Hora tras hora, apreciamos de cerca los resultados de la meritoria obra de nuestros semejantes, que luchan infatigablemente por el perfeccionamiento del género humano.

Entre aquellos hombres, se perfiló como figura símbolo de excepción de la Aviación Argentina, la del Ingeniero Jorge Alejandro Newbery.

Fue él quien, vislumbrando el porvenir sin par de las alas argentinas, alentó y estimuló con fe, tenacidad, empeño y patriotismo, las bases de una pujante realidad que es

hoy orgullo nacional, brindándonos con su ejemplo, la luz necesaria para iluminar el camino de las grandes realizaciones aéreas de nuestro pueblo.

La Nación Argentina, a los hombres y mujeres que actuaron en los años iniciales de su aviación, les otorgó por ley n° 18.559 de 1970, los excepcionales títulos de Precursores y Beneméritos de su Aeronáutica.

Para el Ingeniero Newbery en particular, la Fuerza Aérea Argentina haciéndose eco de un sentimiento de gratitud y de reconocimiento institucional, lo proclamó además, por resolución n° 300 del año 1976 como el exclusivo Fundador de la Aeronáutica Argentina, trascendente declaración que por Decreto n° 468 del año 1997 fue ratificada por el Gobierno Nacional.

B- ANCESTROS INGLESES Y AMERICANOS

El antiguo apellido Newbery, es originario de la Gran Bretaña, del poblado de Waltham St. Lawrence en el Condado de Berkshire, situado al oeste de Londres.

Parroquia y villa muy antigua y pequeña, fue otrora un lugar de cierta importancia, cuyos edificios tienen la apariencia de haber sido florecientes en épocas pasadas, preservándose aún viejos monumentos conmemorativos pertenecientes principalmente a la familia Newbery, resaltando así el renombre social que gozaron.

El décimo ancestro inglés más lejano conocido, oriundo de aquel pueblo, fue Ralph Newbery quien vivió entre 1535 y 1605, importante impresor y propietario de una de las primeras imprentas inglesas.

Resultaría ajeno a la índole y brevedad de este trabajo biográfico, analizar en detalle su vida y su obra y la de sus

descendientes, de los que solo me limitaré a expresar que uno de ellos fue John Newbery (1759-1841), quien casado con Sarah Collins (1756-1792), fueron antepasados también a través de una de sus hijas, de George Mortiner Pullman (1831-1897), el célebre industrial estadounidense quien en 1863 patentara el primer modelo de coche cama ferroviario, conocido internacionalmente con su nombre.

El londinense Dr. Edward Newbery Rouse (1811-1897), hijo de otro matrimonio de aquel John, fue el primero que resolvió afincarse en los EE.UU., más precisamente en Nueva York, donde se diplomó como Médico y Odontólogo, casado en 1838 con Rose Ann Brett Purcell (1816-1887).

De su matrimonio, nacieron siete hijos, de los que cuatro emigraron para la Argentina donde se establecieron, siendo el primero en hacerlo Ralph Lamartine Newbery Purcell (1848-1906), padre de nuestro protagonista.

Tras intervenir en la Guerra de Secesión Estadounidense (1861-1865), se diplomó como Cirujano Odontólogo y llevado por su gran pasión por las aventuras y por lo desconocido, emprendió por 1870 un viaje por el mundo en un barco a vela, para luego de una larga navegación, recalar en Buenos Aires que sufría los estragos de la terrible epidemia de la fiebre amarilla.

El 26 de julio de 1873, a los 25 años contrajo matrimonio en Buenos Aires con Dolores Celina Malagarie de 24, hija única del extinto Pascual Malagarie, de origen francés y de Dolores Ramos, argentina, casada en segundas nupcias con el Dr. Tomás Coquet, eminente catedrático de la medicina argentina.

Newbery y su mujer pasaron a vivir en la casa porteña de sus suegros Coquet-Ramos ubicada en Maipú 108 hasta

principios de 1874, en que adquirieron una hermosa y amplia casa quinta en el entonces vecino pueblo de Belgrano.

De aquel matrimonio nacieron doce hijos, de los que Jorge Alejandro fue el segundo y primer varón de los siete que tuvo, siendo otro de sus hijos el Dr. Eduardo Federico (1878-1908), Precursor y Benemérito de la Aeronáutica como su hermano, desaparecido junto con el Sargento Eduardo Romero al realizar una importante ascensión aerostática desde Buenos Aires el 17 de octubre de 1908, primeras víctimas de la Aerostación Argentina y Latinoamericana.

C- SU VIDA

Jorge Alejandro Newbery nació el 27 de mayo de 1875 en la casa paterna del pueblo de Belgrano, actual barrio del mismo nombre de la ciudad de Buenos Aires.

Vivió su niñez en aquella casa quinta de Belgrano, cursando estudios en el Instituto Europeo cercano a su casa y posteriormente en la Saint Andrew's Scotch School, de la Congregación de la Iglesia Presbiterana Escocesa, sito en Piedras n° 55 de la ciudad de Buenos Aires.

Por 1883, cuando tenía unos ocho años de edad, sus padres lo enviaron a los EE.UU. realizando un corto viaje para conocer a sus abuelos paternos.

Recibido de Bachiller, volvió a los EE.UU. en 1890 para realizar estudios universitarios en la Universidad de Cornell, en el Instituto Drexell Droversel y en la Escuela Politécnica de Filadelfia, egresando para 1895 como Ingeniero Electricista.

Aquel mismo año y ya en nuestro país, fue designado Jefe de la Compañía de Luz y Tracción del Río de la Plata,

actuación breve, ya que se incorporó a la Armada Nacional como Electricista de 1° clase, asimilado a Capitán de Fragata, prestando importantes servicios, que incluyeron una comisión técnica a Europa para adquirir equipos eléctricos a fin de modernizar los buques de guerra e instalaciones terrestres de defensa de las costas.

Su paso por la Armada, le permitió comprobar que a los cadetes de la Escuela Naval Militar no se los adiestraba en natación, inexplicable vacío para el que ofreció sus servicios de instructor, dictando clases teóricas de ejercicios de flexiones sobre bancos largos y posteriormente prácticos en el agua, materia que al tiempo fue condición básica conocer para poder ingresar a aquel Instituto.

Previo requerir su baja de la Armada, en mayo de 1900 se lo designó Director General del Alumbrado de la Ciudad de Buenos Aires, tareas municipales que habría de desarrollar hasta su trágica muerte en 1914.

En junio de 1904 fue designado profesor de Electrotécnica de la especialidad Mecánica, en la Escuela Industrial de la Nación, de Buenos Aires, cargo que desempeñó con singular maestría y escuela que se llamaría años después Otto Krause, en honor a su fundador.

El 23 de noviembre de 1908, Newbery de 33 años, contrajo matrimonio con Sarah Escalante de 19, en ceremonia civil y religiosa íntima en casa de la novia, motivado por el reciente luto que guardaba la familia Newbery, ante la penosa desaparición aerostática de Eduardo Federico.

Sarah Escalante había nacido en Buenos Aires el 19 de noviembre de 1889, hija del Dr. Wenceslao Escalante y de Javiera Reto Roca, lugar aquel donde falleció el 28 de setiembre de 1977.

Este matrimonio tuvo un solo hijo, Jorge Wenceslao, quien nació el 26 de noviembre de 1909 y falleció en plena niñez el 22 de marzo de 1919, cerrándose de esta manera la única y directa descendencia de Jorge Newbery.

Su popularidad invadió también el campo político, donde meses antes de su muerte, una importante agrupación política porteña lo tentó para que se postulara como candidato a diputado nacional que modestamente declinó.

D- ACTIVIDADES DEPORTIVAS

A fines del siglo XIX, la República Argentina como tantos otros países, se caracterizó por tener escasas manifestaciones deportivas, las que estuvieron reservadas principalmente a las familias de las clases altas de su sociedad, quienes practicaban los deportes tradicionales del polo, la esgrima y el criquet entre otros.

Sería recién a comienzos del siglo XX, cuando aquella situación comenzaría a ser revertida al surgir otros deportes, entre ellos el fútbol, que adquiriría muy pronto carácter popular, con notable desarrollo hasta convertirse en pasión de multitudes.

Tal cambio fue posible, en gran medida, por el accionar visionario de Jorge Newbery quien, durante su estada universitaria en los EE.UU., tuvo ocasión de practicar los más diversos deportes y adquirir excepcional maestría, que a su regreso al país, le permitió impulsarlos en todos los ámbitos sociales, llegando incluso a crear clubes deportivos cuyas Comisiones Directivas integró.

Dotado de un físico privilegiado, fue deportista insuperado, no hubo deporte que no lo conociera, que no lo practicara y que no lo dominara, incursionando en box,

lucha grecorromana, remo, natación, equitación, tiro, esgrima, pedestrismo, fútbol, rugby, polo, automovilismo, etc., que habría de compartirlas a partir de 1907 con sus nuevas pasiones, la aerostación primero y la aviación después.

Con el guante del boxeador, con la espada o florete del esgrimista, con el remo en una regata o con la pelota, fue siempre el más fuerte y el más hábil, superando a la mayoría de sus contrincantes y conquistando premios, trofeos y distinciones, habiendo intervenido además, en renombrados duelos caballerescos.

Reglamentó la práctica del boxeo, fijó sus categorías e instaló el primer puching-ball del país, en la señorial casa quinta de su amigo el Dr. Carlos Delcasse, del porteño barrio de Belgrano, llamada la Casa del Angel por la escultura que lucía en su frente, deporte donde alcanzó éxitos notables al vencer a acreditados boxeadores extranjeros.

Otros éxitos habría de obtener en esgrima, al ser campeón sudamericano de florete en 1901, en remo al vencer en importantes regatas y en natación, por citar solo algunos deportes, como aquel que lograra en 1902 al vencer por gran diferencia, en una prueba de natación en el río Tigre, que consistió en zambullirse a la mayor distancia posible, logrando nadar bajo el agua 100 metros, en un esfuerzo extraordinario.

Todas sus hazañas fueron y son recordadas popularmente, a través de películas de largo metraje como "Alas de mi Patria" de 1939 y "Más allá del sol" de 1975, medallas conmemorativas, poemas y composiciones musicales de célebres autores y cantantes, como los tangos criollos "Corrientes y Esmeralda" de C. Flores y F. Pracánico, "De pura cepa" de R. Firpo, "A la memoria de Newbery" de C. Gardel

y J. Razzano, "Prendete del Aeroplano" de J. Ezcurra, "A Newbery" de L. Luciano, "Tu sueño" (vals) de E. Arola, "Marcha Militar Jorge Newbery" del Comodoro J. J. Güiraldes, E. Monserrat, A. Colombo y J. Lucci, "Himno de la Aviación Argentina" de A. Lamberti, etc.

E- FUNCIONARIO PUBLICO

En aquellas funciones municipales de Director General del Alumbrado de Buenos Aires a las que ya hicimos referencia, se le asignó la responsabilidad de incorporar el servicio eléctrico, al ya existente de gas, como medio de modernización de la ciudad capital de la república y una de las más populosas del mundo, con una población entonces, cercana al millón de habitantes.

Incorruptible funcionario público, su actividad profesional fue fecunda y progresista, buscando siempre lo mejor para los vecinos, no existiendo ningún tema que permaneciera ajeno a su intensa actividad, siendo la defensa del interés nacional una constante de su pensamiento y de su accionar, que dio a conocer a través de conferencias, artículos y libros, como erudito escritor científico.

Intervino en el planeamiento urbano de la ciudad, adoptando medidas en salvaguarda de la seguridad de sus conciudadanos, por ejemplo, al idear e instalar campanillas eléctricas de alarma en peligrosas barreras ferroviarias o bien al hacer obligatoria las instalaciones eléctricas por cañerías en las salas teatrales, etc.

Como representante municipal, en 1905 viajó a los EE.UU. para asistir al Congreso Internacional de Electróni-

ca de Saint Louis, recorriendo posteriormente países europeos.

El embellecimiento de la Plaza de Mayo y otros lugares para el 25 de mayo de 1903 constituyó un suceso extraordinario, al iluminar con todo esplendor la Casa de Gobierno, la Catedral, el Cabildo, la Pirámide, etc. y plaza donde instaló una enorme estructura metálica totalmente iluminada, la que tiempo después, convenientemente acondicionada, se le dio ubicación en el Jardín Zoológico como imponente jaula de los cóndores que aún perdura, iluminación aquella que repitió en otras fechas patrias, hasta convertirse en una hermosa y vigente tradición.

F- SUS TRABAJOS CIENTIFICOS

De su valiosa y considerable producción literaria, que solo su trágica muerte en plena juventud logró segar, merecen ser comentadas:

- 1) *Consideraciones generales sobre la municipalización del servicio de alumbrado*, año 1904, publicado en "Anales" de la Sociedad Científica Argentina, de Buenos Aires, alegato polémico donde trató de despertar una conciencia nacional en torno de este servicio esencial, que causó gran alarma en la Compañía Primitiva de Gas que, como empresa de capitales extranjeros, lo explotaba desde el siglo anterior.
- 2) *El congreso internacional de Saint Louis y consideraciones generales sobre el desarrollo de la electricidad en los EE.UU.*, en "Anales" del año 1905, congreso donde actuó como representante porteño, conoció a los inven-

- tores Thomas Alva Edison y Rudolf Diesel y presentara voluminoso trabajo que sintetizó en este artículo.
- 3) *Locomoción y tráfico en Nueva York* y 4) *Su sistema telefónico*, artículos que diera a conocer en "Anales" del año 1905, presentando interesantes conclusiones aplicables a su propio país.
 - 5) *La lamparita eléctrica incandescente llamada zirconium y otros filamentos*, en "Anales" del año 1908, analizando los ensayos fotométricos y de consumo de la citada lámpara que él realizara personalmente en usinas francesas, surgiendo otra faceta poco conocida de su vida, la del investigador científico.
 - 6) *Anteproyecto general para la explotación de la corriente eléctrica y del gas en el municipio de la Capital Federal*, en "Anales" del año 1908, documentado estudio técnico y financiero, completando su anterior de 1904.
 - 7) *Aeronáutica*, publicado en el periódico La Nación, de Buenos Aires, del 9 de abril de 1909, analizando la situación que presentaba la aerostación en el país y dando a conocer su pensamiento sobre el naciente poder aéreo.
 - 8) *Alumbrado de Buenos Aires*, artículo incluido en la edición de 1910 del Censo General de Población, Edificación, Comercio e Industrias de la Ciudad de Buenos Aires, estudiando la historia de los servicios de alumbrados de gas y de electricidad de la ciudad.
 - 9) *La conquista del espacio*, artículo incluido en la revista Caras y Caretas, de Buenos Aires, del 16 de noviembre de 1912, excepcional estudio donde brinda sus vaticinios e impresiones sobre aquella naciente conquista.
 - 10) *El petróleo*, historia, origen, geología, química, explotación, comercio, monopolio y legislación, libro editado en colaboración con el Ingeniero Justino

C. Thierry, Buenos Aires, año 1910, 275 páginas, precursor de la bibliografía petrolera argentina, surgido dos años después de habérselo descubierto en el país, que se presentara en el Congreso Científico Internacional Americano realizado en Buenos Aires en aquel año y donde con ajustada visión, plantea la necesidad de legislar sobre este importante recurso, reservando para el Estado Nacional zonas presuntivamente petrolíferas que asegure el porvenir de esta naciente industria.

Configuró aquel artículo que tituló *Aeronáutica*, un excepcional y primer estudio que de carácter científico aeronáutico registra nuestra historia, con expresiones que fueron visionarias y pioneras del naciente poder aéreo.

Entre otros conceptos no menos trascendentes, expresó:

"La nación poseedora de la máquina aérea más perfecta, será en lo sucesivo el árbitro supremo y absoluto de las demás, por el inmenso poder que pondrá a su disposición"

Sabias y proféticas palabras que pronunciara cuando tan solo contada 34 años de edad y su experiencia aérea se limitaba a haber cumplido 4 ascensiones aerostáticas sin tener ningún vuelo, ya que aquellos primitivos y rudimentarios aviones recién llegarían al país al año siguiente.

Las Guerras Mundiales del siglo XX y más particularmente la Batalla Aérea de las Islas Malvinas Argentinas del año 1982 y las Guerras del Golfo Pérsico de los años 1991 y 1998, confirmaron plenamente aquellas visionarias palabras, anticipándose a todos los grandes pensadores del poder aéreo, incluso al reconocido General Giulio Douhet, Padre del referido poder.

La historia ha agregado así, a los muchos y merecidos títulos y honores que por sus increíbles proezas supiera cosechar, este nuevo galardón de ser Precursor Mundial del Poder Aeroespacial.

G- SU ACTIVIDAD AEROSTÁTICA

Si para Newbery el deporte fue su dedicación permanente hasta lograr una capacitación difícil de igualar, no fue menor su entusiasmo y preocupación por el vuelo, primero como piloto de aerostato y después como aviador.

El 25 de diciembre de 1907 se realizó la primera ascensión aerostática de carácter científica y deportiva argentina, que estuvo a cargo de Aarón Felix Martín de Anchorena, quien al mando del globo Pampero y acompañado por Newbery, unió Buenos Aires con Conchillas, en el departamento uruguayo de Colonia, para lo cual sobrevoló el anchuroso Río de la Plata, configurando un simbólico abrazo de confraternidad entre los dos pueblos rioplatenses.

Aquella ascensión, vino a reeditar el bautismo aerostático de Newbery que realizara en Francia en 1905, en una versión no confirmada.

Hombre de acción, de empuje y de arrojo, descubrió en aquella ascensión de 1907 no solo una experiencia más, tal vez la más cautivante, sino que haciendo suyos los ideales de su amigo Anchorena, los superó al vislumbrar el extraordinario vuelco que la aeronavegación habría de operar en un futuro no muy lejano, llamado a producir una revolución en todas las actividades humanas.

El 13 de enero de 1908, días después de aquella primera y exitosa ascensión en el país, comenzó a satisfacer aquellos ideales al fundar junto a otras personalidades el Aero

Club Argentino, primero de la América Latina, vanguardia de la aviación civil y seno fecundo de la aviación militar argentina.

El 7 de febrero de aquel mismo año, obtuvo su brevet de piloto de globo y a partir de entonces, compartirá su vida entre la actividad profesional en la Municipalidad porteña y la actividad aérea, siendo nervio motor indiscutido de cuanta manifestación aerodeportiva se realizara.

La angustiante desaparición, nunca aclarada, del globo Pampero de aquel 17 de octubre de 1908, al realizar su hermano Eduardo y el Sargento Romero una ascensión aerostática, fue un hecho muy penoso para todo el pueblo argentino y en particular para Newbery, que lo llevó a renunciar a sus actividades aéreas y a la vicepresidencia del Club, al no encontrarse con espíritu para continuarlas.

Igual proceder adoptaron la mayoría de sus socios, quienes también comenzaron a desertar, los que al incrementarse al pasar las semanas, pusieron en serio peligro el propio destino del Club, con la posibilidad cierta de perder toda la importante actividad desplegada y el enorme entusiasmo que había despertado aquella inicial aerostación.

Pocos meses después y pese al dolor que había sufrido con la pérdida de su hermano, comprendió que era el único hombre capaz de superar aquella crisis institucional en que se debatía el Aero Club, revertir su situación y evitar su segura bancarrota y extinción.

Con el apoyo de un selecto y entusiasta grupo de consocios, asumió la titularidad del Aero Club que mantendría hasta su muerte, reiniciando en plenitud la actividad aerostática, dando así un claro ejemplo de coraje y de valor, que muy pronto fue imitado por otros, resurgiendo nuevamente este viril deporte.

En plena actividad aerostática, el 27 de diciembre de 1909 al realizar una solitaria ascensión, batió el récord sudamericano de duración y de distancia, uniendo Buenos Aires con la brasileña de Bagé, al mando del globo El Huracán.

H- SU ACTIVIDAD AEREA

El 3 de marzo de 1910 realizó su bautismo de vuelo en un avión Farman, obteniendo su brevet de piloto aviador el 20 de junio siguiente, iniciando una nueva y cautivante actividad y que sin perjuicio de las otras, lo llevaría a realizar periódicos y arriesgados vuelos, para adquirir rápidamente maestría en el manejo de aquellos primitivos aviones.

El 10 de agosto de 1912 se hizo realidad su otro ideal, al crear el Poder Ejecutivo por decreto la Escuela de Aviación Militar dependiente del Ministerio de Guerra, con asiento en El Palomar, surgiendo la Aviación Militar, verdadero cimiento de la actual Fuerza Aérea Argentina.

Newbery y el Ingeniero Alberto Mascias fueron designados Directores Técnicos de la Escuela, cuya dirección la ejerció el Coronel Arenales Antonio Uriburu (1874-1924), quienes se desempeñaron además como Instructores de Vuelo, que volaron todos los días para entrenamiento y poder practicar los patrones de vuelo que después transmitirían a sus alumnos.

Ante la falta de presupuestos oficiales, el Aero Club puso a disposición de aquel Ministerio todo su parque aerostático, que incluyó 7 globos y los servicios temporarios de un instructor, el aviador francés Marcell Paillette, creán-

dose la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina, que presidieron Newbery y el barón Antonio De Marchi, como una forma de apelar a la solidaridad del pueblo, para obtener los aviones que la escuela requería, surgiendo importantes donaciones.

Entre ellas, merecen comentarse las recibidas de:

a) la Empresa Piccardo y Cia.: un avión monoplano Nieuport-Gnome de 100 HP que se denominó "La Argentina", b) la Compañía Tabacalera Argentina: un avión biplano Farman-Gnome de 50 HP, un monoplano Bleriot-Gnome de 50 HP "Centenario", un monoplano Nieuport-Gnome de 50 HP "América" y los honorarios por 3 meses del instructor Paillette, d) de Alberto Castex: un monoplano Nieuport-Gnome de 100 HP, e) del Jockey Club de Lomas de Zamora: un monoplano Demoiselle Clement Bayard de 30 HP y f) de Horacio Anasagasti y Cia.: un automóvil modelo argentino año 1911 marca Anasagasti, motor Ballot de 12 HP, actualmente en exhibición en el Museo Nacional de Aeronáutica, de Buenos Aires, verdadera reliquia histórica del primer auto argentino.

El 8 de setiembre de aquel mismo año, en una trascendente ceremonia cívica-militar con amplio apoyo popular, el Ministro de Guerra, General de División Gregorio Velez inauguró la Escuela, surgiendo el 4 de noviembre siguiente el Curso de Aviación n° 1 que se integró con 10 Oficiales del Ejército y 1 de la Armada.

Al día siguiente, 5 de noviembre, se iniciaron las actividades con una excepcional ascensión aerostática que, al mando de Newbery y con los alumnos Teniente 1° Raúl Goubat y el Alférez de Fragata Melchor Escola, batió el récord sudamericano de altura, al alcanzar 5.100 metros.

Semanas después, el 24 de noviembre, Newbery volvió a asombrar a todos, cuando con un avión Bleriot XI, unió ambas márgenes del Plata al partir de Buenos Aires y llegar a la Barra de San Juan, en el Uruguay, con regreso esa misma tarde, totalizando 150 km. de recorrido, de los cuales 100 km. fueron sobre agua y explicando que lo hizo "para levantar el espíritu nacional y despertar un entusiasmo que es necesario para que la aviación viva y triunfe en el país", logrando el galardón de haber sido el primer hombre que cruzó el Río de la Plata en aeróstato y en avión.

Tal hecho histórico, es recordado anualmente y desde 1975 con los "Vuelos de Confraternidad de los Aviadores Rioplatenses", que organizan las autoridades aeronáuticas de ambos países, entre ellos la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay y el Instituto Nacional Newberiano.

Pasaron otros meses y el 25 de mayo de 1913, las autoridades y el pueblo argentinos contemplaron asombrados el primer desfile aéreo militar, que al mando de Newbery cumpliera una escuadrilla de cuatro aviones de la Escuela, que sobrevoló el Hipódromo Nacional.

El Gobierno Nacional, en reconocimiento a los excepcionales servicios prestados por los Ingenieros Newbery y Mascias, les otorgó por decreto del 12 de noviembre de 1913 el brevet de Aviador Militar, siendo los primeros en recibirlo.

En su gira europea que realizara durante el segundo semestre del año 1913 y que sería la última, su figura ampliamente conocida, fue reverenciada en todo lugar y momento, asombrando a los europeos con sus vuelos de exhibición, siendo condecorado por gobiernos extranjeros, entre ellos el de España, que le otorgó la "Cruz al Mérito Militar

con distintivo blanco de primera clase" y homenajeado por sus amigos y ases de la aviación como Bleriot, Breguet, Santos Dumont, Garros, Morane y tantos otros, quienes estamparon sus firmas en su cigarrera de oro, reliquia histórica que se exhibe en el Museo Nacional de Aeronáutica, de Buenos Aires.

En aquella gira, fue único representante argentino ante la Asamblea Internacional de Electrotécnica reunida en Berlín, actuó como jurado en competencias aéreas, dictó conferencias, entre ellas en el Instituto Eiffel, de París, donde abordó el vuelo de altura del punto de vista científico y el rendimiento de los motores, tema que despertó gran interés al tratarse por primera vez, para finalmente ordenar la construcción de dos motores de 80 HP que, conforme con sus instrucciones, tendrían suficiente potencia para elevarse en avión a grandes alturas y satisfacer un viejo sueño.

No quedando hazaña aérea por hacer, soñó desde sus inicios aéreos con dar a su Patria la gloria de ser el primero en atravesar en avión el macizo andino, proyecto digno de su temple, coraje y profesionalismo.

Durante años lo fue conformando a través de responsables y completos estudios, agregando a partir del año 1912 la práctica de vuelos a gran altura, tarea que completó en aquel viaje a Europa, donde pudo actualizar conocimientos técnicos con otros ases de la aviación y adquirir aquellos motores nuevos, especialmente diseñados.

De regreso de aquel viaje en enero de 1914, equipó su avión Morane Saulnier con el nuevo motor Le Rhone y con la hélice especial que diseñara, comenzando desde El Palomar a realizar vuelos a gran altura, alcanzando el 10 de febrero la excepcional marca de 6.225 m., jamás lograda hasta entonces en el mundo.

Encontrándose en Mendoza preparando el cruce que, con su propio avión pensaba realizar en un posterior viaje, al cumplir un rutinario vuelo de exhibición en la tarde del domingo de carnaval del 1° de marzo con el avión que le facilitara su colega Fels y acompañado por su amigo Jiménez Lastra, la fatalidad le arrebató aquella gloria, al estrellarse y caer inmolado en aras del progreso, mientras su acompañante, pese a las graves heridas, lograba sobrevivir.

El país recibió la noticia con estupor y dolor, pues nadie quiso aceptar la triste realidad, vistiendo la Nación Argentina el luto de las grandes pérdidas.

Tenía entonces 38 años de edad y cayó confirmando aquello que los ídolos para serlo del todo, deberían morir jóvenes y en circunstancias trágicas.

Traídos sus restos mortales por tren especial a Buenos Aires, más de doscientas mil personas lo acompañaron hasta el cementerio de la Recoleta, en una nunca vista demostración de pesar y previa misa de cuerpo presente en la vecina Basílica Nuestra Señora del Pilar, numerosos oradores lo despidieron.

La gran trascendencia nacional que tuvo su trágica muerte, provocó espontáneos, incontables y merecidos homenajes que las autoridades, instituciones y el pueblo aún continúan brindándole anualmente con toda justicia, siendo considerable la bibliografía newberiana producida desde entonces, de la que en un anexo citamos la principal y más representativa.

A horas de su muerte, surgió el proyecto de erigirle un mausoleo, que se concretó en 1937, oportunidad en que sus restos mortales fueron trasladados al cementerio de la

Chacarita, acompañado por las autoridades nacionales, por una muchedumbre y por un gran desfile aéreo, estando previsto otro importante homenaje, para la inauguración de su monumento nacional en la céntrica plaza porteña Fuerza Aérea Argentina, frente a la del Libertador General San Martín, del tradicional barrio de Retiro.

Insigne Patrono del Instituto Nacional Newberiano que, como único organismo oficial y Decano de Latinoamérica, se dedica a investigar y a difundir la historia de la aviación argentina y en particular, su vida y su obra, posee la "Orden al Mérito Newberiana", exhibiéndose en su sede social un magnífico óleo, con la imagen oficial de aquel que pintara Kan Robetson, con una reproducción que encabeza esta publicación.

Llevar su ilustre nombre, incontables calles y avenidas, escuelas, institutos culturales, clubes deportivos, estadios, aeropuertos, estaciones de trenes, barrios habitacionales, etc., con el bronce perpetuando su memoria, en muchos lugares del país y del extranjero.

I- EPILOGO

Honrosamente, el Ingeniero Jorge Newbery ha alcanzado los exclusivos títulos de Precursor, Fundador y Benemérito de la Aeronáutica Argentina, de Benemérito de la Aeronáutica Uruguay, de Precursor del Poder Aeroespacial y de Pionero de la Aviación Mundial, configurando en síntesis, la figura histórica de ser el

PADRE DE LA PATRIA AEROESPACIAL ARGENTINA.

Es esta la semblanza de un hombre de bien, de un ídolo de su pueblo que admiró su valor y de un prototipo del ser nacional.

Su paso por esta vida, breve pero fructífero, marcó un derrotero difícil de igualar, al desplegar con inigualada visión de futuro, una rica y científica labor en los inicios de los deportes y de la aviación, que merece ser conocida y recordada.

Su extraordinario ejemplo de profesionalismo, patriotismo y coraje sin par, puestos al servicio de un ideal supremo, es y será modelo siempre presente en el devenir de la aviación.

Sean mías las palabras finales que el insigne poeta y orador argentino Belisario Roldán, pronunciara al despedir sus restos mortales en la Recoleta, ante una dolorida concurrencia:

*“La paz intacta de los espacios que cruzara en vida,
reine por siempre en su postrer refugio y pliéguese la
bandera de su Patria en la media asta de los duelos
nacionales, porque el país acaba de perder una de
sus glorias”*

REFERENCIAS

(*)- Comodoro de la Fuerza Aérea Argentina, Oficial de Estado Mayor, Licenciado en Diplomacia, Investigador Histórico Aeronáutico, Catedrático y Publicista, Fundador y Presidente de Honor Vitalicio del Instituto Nacional Newberiano, pionero mundial en la fundación de institutos y congresos internacionales de historia aeronáutica y espacial, coleccionista y expositor del “Martín Fierro en el mundo de los idiomas, el poema nacional de los argentinos”, miembro de número de academias nacionales y extranjeras, cuya síntesis biográfica figura, entre otras, en “Who’s Who in the World” Inc. Chicago, USA.

PRINCIPAL BIBLIOGRAFIA NEWBERIANA

- 1) APOLD, Raúl Alejandro, “La vida ejemplar de Jorge Newbery”, edición del Aero Club Argentino, Buenos Aires, año 1937.
- 2) BIEDMA RECALDE, Antonio María, “Crónica Histórica de la Aeronáutica Argentina”, edición del Círculo de Aeronáutica, Buenos Aires, año 1969.
- 3) BONVISSUTO, Vicente y CASTELLI, Roberto Carlos, “Jorge Newbery y el legado de su genio luminoso”, edición del Círculo de Suboficiales de las Fuerzas Armadas, Buenos Aires, año 1988.
- 4) CHERVO, Santiago, “Jorge Newbery en la medalla”, edición del autor, San Nicolás de los Arroyos, año 1999.
- 5) DOMINGUEZ KOCH, Santos A., “Genealogía, vida y obra del Ingeniero Jorge Newbery”, edición del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas, Buenos Aires, año 1991.
- 6) DOMINGUEZ KOCH, Santos A., “Jorge Newbery, Precursor Mundial del Poder Aeroespacial”, en revistas RESGA n° 177 - año 1992 de la Escuela Superior de Guerra Aérea, Buenos Aires y en AIRPOWER JOURNAL año 1998 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América - USAF.
- 7) INSTITUTO NACIONAL NEWBERIANO, Dictamen Histórico n° 1/94 sobre el lugar y la fecha correctas del nacimiento del Ingeniero Newbery.

- 8) LARRA, Raúl, "Jorge Newbery, el conquistador del espacio", Ediciones Argentinas S.R.L., Buenos Aires, año 1974.
- 9) LIRONI, Julio Víctor, "Génesis de la Aviación Argentina - 1910 a 1915, sus historia y sus hombres", edición del Aero Club Argentino, Buenos Aires, año 1971.
- 10) PALAZZI, Ruben Oscar y otros, "Escuela de Aviación Militar, Génesis de la Fuerza Aérea Argentina", edición de la citada Escuela, Córdoba, año 1995.
- 11) QUESADA, Julio A. "Los últimos años de la vida de Jorge Newbery - 1908 a 1914", edición del Círculo de Aeronáutica, Buenos Aires, año 1953.
- 12) ZULOAGA, Angel María, "La Victoria de las Alas", edición del Círculo de Aeronáutica, Buenos Aires, año 1959.



S M S V

Se terminó de imprimir en Impresiones Dunken
M.T. de Alvear 2337 (1122) Buenos Aires
Telefax: 4826-0148 - 4826-0141
E-MAIL: dunken@house.com.ar
www.dunken.com.ar
Diciembre de 1999

ORDEN AL MERITO NEWBERIANA



CRUZ NEWBERIANA