

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY

JORGE NEWBERY

1875 - 1914

el fundador

BUENOS AIRES — 1976

Declarando al Ingeniero Jorge Newbery "Fundador de la Aeronáutica Argentina".

300/76.— Buenos Aires, 12 de abril de 1976.

Visto lo informado por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery y la Asociación Aeronáutica Argentina, lo propuesto por el Jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, y

CONSIDERANDO:

Que en la vida de las naciones, de las instituciones y de las actividades humanas, sus hechos originarios son inseparables de quienes, con patriotismo, visión y capacidad, las fundaron.

Que la historia de la Aeronáutica Argentina se remonta a los tiempos mismos en que, a principios de este siglo, comenzaba en el mundo el vuelo mecánico, cuando un reducido grupo de precursores inició entre nosotros la actividad aérea.

Que de ese grupo de precursores se destaca nítidamente la imagen del Ingeniero Jorge Newbery, quien con visión de futuro volcó el esfuerzo de su acción en la fundación del Aeroclub Argentino y la Escuela de Aviación Militar, instituciones madres de la pujante realidad de la aviación de nuestros días.

Que en la multifacética personalidad de Newbery se destaca por igual como investigador científico, dirigente excepcional, piloto civil, instructor de aviadores militares, probo funcionario público y deportista pionero consumado; en suma, ejemplo cabal del tipo de ciudadano que hizo grande y progresista a nuestro país.

Que en el campo específico de la Aeronáutica la acción de Newbery sirvió para establecer que la actividad de los aviadores se une y apoya recíprocamente sin distingos entre aviación militar, deportiva, privada o comercial; como así también en lo concerniente a la interdependencia de las actividades de base que la sustentan: industriales, de investigación, de infraestructura y de política de desarrollo.

Que los historiadores, los escritores especializados y las altas personalidades que lo trataron o lo conocieron coinciden en considerarlo como la máxima figura y fundador institucional de la Aeronáutica Argentina.

Que estando este concepto firmemente arraigado en el pueblo de la Nación y siendo decisión de la Fuerza Aérea reconocer sus méritos, como así también poner de relieve el sentimiento de gratitud nacional por su obra extraordinaria,

El Comandante General de la Fuerza Aérea

RESUELVE:

1º — Declarar al Ingeniero Jorge Newbery "Fundador de la Aeronáutica Argentina".

- 2º — Honrar su memoria exhibiendo su imagen junto a la del Libertador General Don José de San Martín, en todos los organismos dependientes de la Fuerza Aérea hasta el nivel de Escuadrilla y en todo lugar destinado a la atención al público.
 - 3º — El Comando de Material procederá a la distribución de las láminas con la imagen del Fundador de la Aeronáutica, que fueran provistas a la Fuerza por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery.
 - 4º — Las dependencias señaladas en el número 2º, procederán a enmarcar las citadas láminas según lo indicado en el Anexo "A" (Instrucciones para el enmarcado de láminas de Jorge Newbery) que se adjunta y forma parte de la presente Resolución.
 - 5º — Comuníquese, publíquese en Boletín Aeronáutico Público y archívese en el Estado Mayor General (Jefatura I - Intereses Aeronáuticos).
- ORLANDO R. AGOSTI.

Nota aclaratoria:

Por Resolución N° 672 del 24 de agosto de 1976 se modifica la Resolución N° 300/76 en el N° 2º de la siguiente forma:

Honrar en forma permanente su memoria, mediante la exhibición de su imagen en los lugares y según aspectos de detalle establecidos en el párrafo 852/2 del R. A. G. 11.

— o —

ANEXO "A"

**INSTRUCCIONES PARA EL ENMARCADO DE LAMINAS
DE JORGE NEWBERY**

Características:

Marco de madera lisa de cedro, sección rectangular, lustrado de color caoba oscuro; vértices formados por la unión de varillas cortadas a 45°.

Llevará vidrio simple incoloro, lámina y cartón posterior.

Dimensiones:

Marco: 40 mm. de ancho x 10 mm. de espesor.

Lámina: 625 mm. de largo x 400 mm. de ancho.

Cuadro: 695 mm. de largo x 470 mm. de ancho.

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA
JORGE NEWBERRY

Fundado el 27 de mayo de 1975

MIEMBROS DE NUMERO

Brigadier General (R) Antonio Parodi
Ingeniero Ambrosio L. V. Taravella
Vicecomodoro (R) Manuel C. Aciar Viera
Señor Raúl A. Apold
Ingeniero Antonio Bianchi
Brigadier (R) Edmundo H. Civati Bernasconi
Consejero de Embajada Carlos T. de Pereira Lahitte
Contra-almirante Laurio Destéfani
Comodoro Santos A. Domínguez Koch
Brigadier Mayor (R) Jorge S. Fernández
Señor René F. Fernández
Doctor Oscar Fernández Brital
Doctor Enrique A. Ferreira
Doctor Julio C. Gancedo
Señor Arquímedes García Díaz
Comodoro (R) Octavio J. García Mira
Señor Luis González Moreno
Brigadier Mayor (R) César A. Guasco
Comodoro (R) Juan J. Güiraldes
Señor Raúl Laragione
Señor Julio V. Lironi
Brigadier Mayor (R) Abel F. Martínez
Coronel (R) Fued G. Nellar
Comodoro (R) Eduardo J. Nisivoccia
Ingeniero Teófilo M. Tabanera

MIEMBROS DE NUMERO FALLECIDOS

Brigadier General (R) Angel María Zuloaga
Brigadier (R) Eduardo J. Palma

INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA
JORGE NEWBERY

Comisión Directiva

Período 1975-1979

Presidente	Brigadier Mayor (R) César A. GUASCO
Vicepresidente 1º .	Doctor Julio César GANCEDO
Vicepresidente 2º .	Comodoro (R) Juan José GÜIRALDES
Secretario	Comodoro Santos A. DOMINGUEZ KOCH
Pro-secretario	Señor Raúl LARAGIONE
Tesorero	Señor Luis GONZALEZ MORENO
Pro-tesorero	Señor Julio Víctor LIRONI
Director de Difusión	Señor Arquímedes GARCIA DIAZ
Director de Relaciones Públicas	Comodoro (R) Jorge E. NISIVOCCIA
Director de Biblioteca y Publicaciones .	Doctor Oscar FERNANDEZ BRITAL

Comisión Revisora de Cuentas

Período 1975-1977

Consejero Carlos T de PEREIRA LAHITTE

Ingeniero Antonio BIANCHI

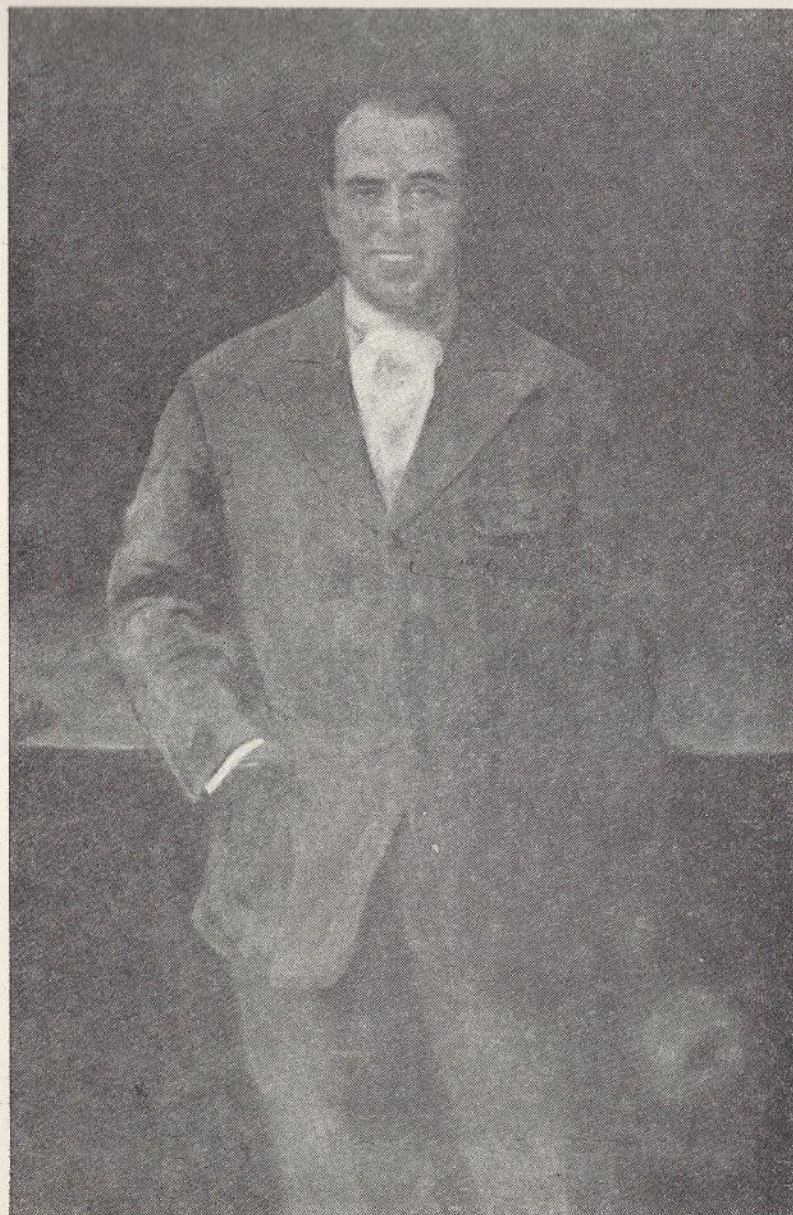
INSTITUTO ARGENTINO DE HISTORIA AERONAUTICA JORGE NEWBERY

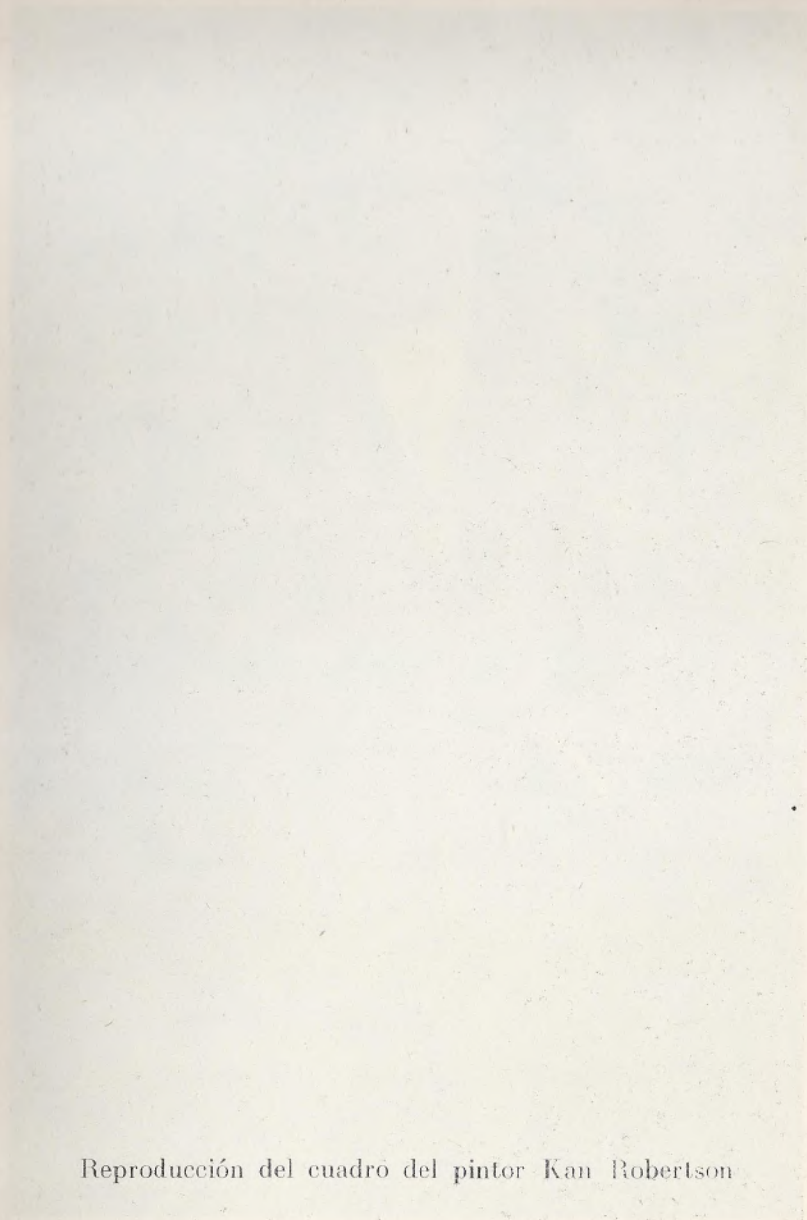
JORGE NEWBERY

1875 - 1914

el fundador

BUENOS AIRES — 1976





Reproducción del cuadro del pintor Kan Robertson

A Jorge Newbery y en él a todos los precurso-
res y beneméritos de nuestra Aeronáutica.

I. *La progenie*

Rodolfo Newbery era un dentista norteamericano nacido en Nueva York el 12 de febrero de 1848, que a los 16 años ya había participado en las luchas del ejército federado de Lincoln en pro de la abolición de la esclavitud. Al poco tiempo de obtener su título emprende un crucero alrededor del mundo, pero se queda en Buenos Aires. Aquí se casa el 26 de julio de 1873 con doña Dolores Malagarie, con la cual tiene 12 hijos. Sin embargo, ni su matrimonio ni su profesión de odontólogo, que ejerce como medio de vida en la calle Florida 125, apagan su sed de aventuras. Con su hermano Jorge, ocho años menor que él, coloniza el pueblo de General Villegas en la provincia de Buenos Aires, y muere en 1906 en Tierra del Fuego buscando horizontes australes.

Uno de sus hijos —Jorge Alejandro— del cual venimos a hablar, hereda su pasión por la aventura humana. A su progenitor lo recuerda así: "Nuestro padre tenía un carácter muy especial y una tremenda energía. Siempre estaba planeando y emprendiendo cosas."

II. *El hombre*

Jorge nace en la casa de sus padres, Florida 125 (donde hoy se levanta la sede central del Banco Popular Argentino), el 27 de mayo de 1875. Tiene ocho años cuando lo envían con un amigo de la familia a Nueva York para que conozca a sus abuelos paternos. A su regreso cursa los primeros estudios en la escuela escocesa San Andrés, de Olivos, y a los quince años se gradúa de bachiller.

Jorge demuestra ya en la adolescencia su mente científica, su afición por la mecánica. Por decisión de su padre viaja nuevamente a los EE. UU. de América del Norte en 1891, donde ingresa a la Universidad de Cornell y luego en el Drexel Institute de Filadelfia, uno de cuyos profesores ha de ser nada menos que Tomás Alva Edison.

Regresa a Buenos Aires en 1895 con el título de Ingeniero Electricista y acepta el cargo de jefe de la compañía Luz y Tracción del Río de la Plata, en la capital bonaerense. Al año siguiente ingresa a la Armada Nacional como ingeniero electricista de primera clase, equivalente al grado de capitán de fragata, ascendiendo a subinspector al iniciarse el año 1898. Presta servicios en el crucero Buenos Aires y en el Garibaldi. Se le envía en comisión a Europa para adquirir equipos eléctricos destinados a las unidades de batalla y a la defensa de las costas. Su afición deportiva también trasciende en las enseñanzas de la Escuela Naval. Extraordinario nadador, Newbery se convierte sin quererlo en profesor de natación.

Su labor como ingeniero electricista, sus conocimientos profesionales, exceden el estricto recinto de la Marina de Guerra. En 1900 el intendente de la ciudad de Buenos Aires le ofrece el cargo de director general de Alumbrado de la Municipalidad de la Capital, que acepta después de obtener la baja de la Armada Nacional. Y en 1904 es designado profesor de Electrotecnia de la Escuela Industrial de la Nación.

III. *El ciudadano*

Su actividad de funcionario es fecunda. Muchas obras llevan su sello creador, entre ellas las de embellecimiento e iluminación de la Plaza de Mayo y de la Avenida homónima el 25 de mayo de 1903 y con motivo de los fastos del Centenario. No se limita a la función puramente administrativa, sino también a estudiar los problemas de su especialidad en relación con el conjunto social. Así es como en 1904 publica en los Anales de la Sociedad Científica Argentina un trabajo de 80 páginas: "Consideraciones generales sobre la municipalización del servicio de alumbrado". Allí medita los problemas que se presentan a la Comuna en ese particular orden. Todo este trabajo de Newbery, denso de información y de ideas, es un alegato recatadamente polémico en favor de la municipalización del servicio de alumbrado. Y al comentar la intención de la Comuna de ejecutarla, afirma: "La autoridad municipal, con el paso dado, ha cumplido con

el deber que, como representante de una sociedad bien organizada, le imponen los intereses públicos; es decir, el cuidado, el bienestar y la seguridad de los habitantes que han delegado en sus manos la defensa y conservación de estos bienes".

Newbery, atento a las realidades nacionales y a una experiencia mundial que se iba estructurando, consideraba que los servicios públicos y todos aquellos instrumentos que hacían al bienestar común y a la independencia misma del país exigían el contralor del Estado. De ahí su postura con respecto a la municipalización.

Mientras estuvo al frente de la Dirección General de los servicios de alumbrado de la Municipalidad porteña —cargo que desempeñó hasta su muerte— profundizó y estudió diversos problemas que estaban dentro o eran afines a su especialidad. Sigue con atención los progresos que en la materia se operan en los EE.UU. de América del Norte, donde vuelve a ver a su antiguo profesor Tomás Alva Edison. Viaja luego a París donde realiza estudios sobre la fabricación de la lamparita eléctrica incandescente llamada zirconium y otras a filamento metálico. Todas estas investigaciones las efectuaba con el propósito de facilitar su aplicación posterior en su país. Las empresas que acometía, ya en el orden deportivo, aeronáutico o científico, tendían a un fin práctico, concreto. En todo caso su sed excesiva de conocimiento se mezclaba con su sano afán de gloria y su criterio pragmático.

Director general de Alumbrado de la Municipalidad de Buenos Aires, buscaba lo mejor para ofrendarlo al público. No se detenía en el mero desempeño burocrático, sino que, atento a las novedades, procuraba imponerlas en beneficio de la comunidad. No había tema vinculado al desarrollo del país, sobre todo en los aspectos energéticos y del transporte, que permaneciera ajeno a su inquietud. Cuando el 13 de diciembre de 1907, por feliz azar surge del páramo patagónico el primer chorro de petróleo, Newbery comienza a seguir atentamente todas las circunstancias que se producen en el ámbito nacional e internacional alrededor de ese valioso elemento llamado a reemplazar al carbón, a alimentar flamantes vehículos como el automóvil y el aeroplano, y a modificar estrategias bélicas y políticas.

En 1910, con la colaboración de Justino C. Thierry, a la sazón profesor de Química del Colegio Militar, presenta el ingeniero Newbery un extenso trabajo como aporte a las deliberaciones del Congreso Científico Internacional Americano que se celebra en Buenos Aires. Dicho trabajo, publicado en un libro de 300 páginas bajo el título EL PETROLEO, plantea la necesidad de reservar para la

Nación las zonas presuntamente petrolíferas mediante el instrumento de la ley. Sus autores no dejan de ver que el afortunado hallazgo de Comodoro Rivadavia coloca a nuestro alcance productos que el país introduce del extranjero y por los cuales abona entonces, al año, 20 millones de pesos oro. "La supresión parcial o total de esta importación —dicen Newbery y Thierry— constituye un problema de la mayor importancia para la economía nacional".

Y después de expresar la esperanza de que el país alcance algún día el autoabastecimiento en materia de combustibles, insisten los dos autores en su afirmación inicial: "De las leyes a crear para la explotación del petróleo y su reglamentación dependerá en gran parte el porvenir de esta industria entre nosotros".

Esta sabia previsión patriótica, que buscaba en una adecuada legislación el resguardo de nuestra riqueza, se anticipaba en 15 años por lo menos al resonante debate parlamentario que iría a evidenciar públicamente los dramáticos términos del problema.

IV. *El deportista*

No es fácil identificar al autor de estos trabajos —que traducen un agudo sentido nacional— con el deportista, campeón de box, de remo, de natación, de lucha, de carreras pedestres, con el elegante de sombrero de copa y jaquet que frecuentaba las reuniones sociales, el Círculo de Armas, el Jockey Club y también —¿por qué no?— el Prado Español, el café Tarana, el Velódromo, el Hansen. Sin embargo, éste y aquél son el mismo Jorge Newbery; espécimen de porteño típico, abierto, desinteresado, cultor de la vida en sus formas más diversas, movido siempre por deseos de superación, de hazañas y conquistas, guiado por impulsos éticos y emotivos.

En la Argentina de fin de siglo las manifestaciones deportivas son escasas. Sus cultores pertenecen a familias pudientes, con tiempo y dinero para sus ejercicios. Hace años que hay club de remo, y la práctica de la esgrima ya es tradicional. La inmensa mayoría del pueblo permanece sin embargo ajena a sus expresiones. No hay cauce para el fervor de la multitud por el espectáculo deportivo. Sólo con el fútbol el auspicio popular crece y se ensancha. Y la vida deportiva comienza a adquirir en el país trascendencia y relieve.

En los EE. UU. de América del Norte Newbery ha aprendido el boxeo. Pero en Buenos Aires se practica "la savate", box francés que permite no sólo el uso de las manos sino también de las extre-

midades inferiores, de tal suerte que el pugilista bien ceñido en su guardia no debe descuidar la posibilidad de recibir sorpresivamente un puntapié. El estilo de "la savate" no es compartido por Jorge, que sin más trámite desafia a sus cultores y a golpes los convence que es más limpio y deportivo utilizar sólo los puños... Pero el boxeo, como la corrida de toros, no están permitidos en Buenos Aires. (El diario La Prensa durante mucho tiempo insertó la crónica de los asaltos de boxeo en la sección "Noticias de Policía"). Las exhibiciones se realizan en la vecina orilla, en Colonia. Hasta que Newbery y sus amigos descubren que se pueden efectuar en Avellaneda, en otra jurisdicción municipal, en uno de los tantos galpones del Mercado Central de Frutos. También la quinta de Delcasse, en el corazón del barrio de Belgrano, es recinto de las exhibiciones.

Nuestro héroe gana todos los encuentros en que interviene. Box, esgrima, natación, remo; en todos esos órdenes descuella como estrella rutilante. Con el guante, la espada o el remo, dicta lección de señorío, de fuerza, de destreza, granjeándose la admiración y la amistad de vastos círculos. Se vale de su físico extraordinario, que mantiene al rigor de la gimnasia y el movimiento. Mas sobre todo de una mente científica, disciplinada, controlada. El secreto de sus éxitos, de esa polivalente actividad, de ese aprovechamiento exhaustivo de cada minuto útil, reside en su mente más que en su cuerpo.

Ha transcurrido la primera juventud. Entre el deporte, la vida mundana, su labor de funcionario público y su trabajo de investigador. Es también un habitante de la noche porteña, frecuentador de los salones, no sólo los aristocráticos sino también los populares, allí donde el tango empieza a enseñorarse. Los letristas recogen la actividad de Newbery.

Sin embargo, en los pliegues de su espíritu una inquietud permanente labra sus vigiliias. Se siente maduro para altas empresas, no tan solo para batir récords y lanzar estocadas a fondo. Cuenta 32 años. Descubre entonces la aerostación, que habrá de brindarle el laurel y el camino a la eternidad.

V. *El aeronauta*

La aerostación es su deslumbramiento, su camino de Damasco, el encuentro con su propio destino. En París, donde realiza trabajos de laboratorio con la lamparita eléctrica, conoce a Santos Dumont, el precursor brasilero de la aerostación y la aviación. Es el



Jorge Newbery junto a Aarón Anchorena en la barquilla del *Pampero*, antes de iniciar su primer vuelo en globo, el 25 de diciembre de 1907, que culmina felizmente hacia las cinco de la tarde de ese día al bajar en la costa de Conchillas, departamento de Colonia (Uruguay).

contacto inicial de Newbery con la aerostación, el primer deslumbramiento. Sólo falta la oportunidad para saltar a la barquilla, arrojar saquitos de arena y jugar con las corrientes de aire.

En ese mismo año de 1907 regresa a Buenos Aires de París Aarón Anchorena con su globo *Pampero*, en el que se efectuarán 10 ascensiones. Busca colaboradores, compañeros con quienes continuar en suelo patrio la aventura del aire. Y nadie mejor que Jorge Newbery, abierto a todas las inquietudes de este siglo, a todas las innovaciones que llegaran de Europa y que posee además el coraje y la destreza necesarios para empresas de tal naturaleza.

Acepta entusiasmado la invitación. Hombre de acción e investigador de laboratorio, como se ha visto, intuye claramente la gran mudanza que la aeronáutica operará en la vinculación entre las naciones en las relaciones humanas. Piensa que su patria tan extensa, tan desgarnecida, con una población tan escasa, no puede ni debe quedar al margen de ese avance. No considera pues el invite de Anchorena como una excursión más o menos amable. Si la faz deportiva lo tienta, no deja de ver las inmensas posibilidades que se abren para el país. De las conversaciones de Anchorena con Newbery surge el propósito de estimular la navegación aerostática. En las vísperas de realizar el vuelo ambos visitan al ministro de la Guerra, a quien encarecen la formación de un parque aerostático militar semejante a los que poseen las naciones de Europa. Lo nacido como un evento simplemente deportivo lleva en su entraña el sello de lo útil, de lo servicial para la Argentina, para su fortaleza, su guarnecimiento.

El anuncio de la excursión aérea conmueve a los porteños. El primer ascenso se fija para el 24 de diciembre. Y el punto de partida, el local de la Sociedad Sportiva Argentina. Pero después de cinco horas procurando inflarlo el globo no alcanza la mitad de la tensión por carecer el gas de la presión necesaria. Pero arriba el instante histórico. La Navidad de 1907. Ya están Jorge y Aarón en la barquilla. El ingeniero viste un traje oscuro y cubre su cabeza con un rancho de paja. Así lo recogerá la fotografía junto a Anchorena, que lleva gorra, en el instante de la partida memorable. El *Pampero* remonta con suavidad y toma altura rumbo norte. En pocos instantes se pierde tras la línea de los árboles de la planicie y se convierte en una mancha, luego en un punto cara vez más pequeño en el cielo.

Al anochecer, desde Conchillas —territorio uruguayo— llega un telegrama de los protagonistas: "Espléndido viaje. Bajamos con todo éxito en el departamento de Colonia". El primer paso está dado.

El vuelo triunfal del Pampero descubre para la juventud horizontes insospechados. Y la ciudadanía, que sabe valorar el heroísmo y el desinterés, cierra filas en torno al monumental esférico y le presta con su presencia y su entusiasmo el apoyo moral que demanda el naciente deporte-ciencia.

Pocos días después —el 13 de enero de 1908— se funda el Aero Club Argentino, bajo la presidencia de Aarón Anchorena, y las vicepresidencias del coronel Arturo M. Lugones y del ingeniero Jorge Newbery. ¿Qué sucede entretanto en su alma? ¿Qué revelación, qué sacudimiento le ha producido el vuelo? Al rivalizar con el ave le parece que ha crecido en su intención de lograr el dominio sobre la naturaleza. Nunca se ha sentido más victorioso que en ese vuelo augural. Volar será entonces su pasión mayor. Volar y hacer volar. Estimular a sus amigos, a sus hermanos. Uno de ellos, su hermano Eduardo, el primero. Si Jorge obtiene el brevet de piloto de globos número dos, su hermano logra el número cuatro. Eduardo quiere “matarle el punto” a Jorge, según sus propias palabras. Vuela en el Pampero varias veces, en tanto Jorge convertido en promotor deja de hacerlo.

Eduardo, dentista como su padre, menor que Jorge, labra el proyecto de realizar un extenso raid en el Pampero, con el propósito de demostrar a las autoridades del país las posibilidades que encierra el uso del esférico. Nuestro prócer lo apoya con vehemencia. Y Eduardo se alista para esa larga excursión.

El 17 de octubre de 1908 está en el campo Los Ombúes a la espera de su acompañante, su amigo Tomás Owen. Como éste no llega, un suboficial del Ejército, el sargento Eduardo Romero, se presta a acompañarlo. El Pampero asciende en Belgrano a las cinco y diez de la tarde y pronto se pierde entre las nubes con rumbo sur. Es el quinto vuelo de Eduardo y el décimo del Pampero. Llega el domingo y no hay noticias; sucede el lunes, tampoco. La madre demanda a Jorge noticias de su hermano ¿Qué responderle? Se siente algo culpable. ¿Acaso él no lo ha estimulado? Acaece un día tras otro y los comentarios se van apagando. Quizá el Pampero se ha caído en el mar. Nunca se sabrá más de él.

Tras la consternación el desánimo. “Esto de volar es cosa de locos”. Se produce el desbande. En Los Ombúes comienzan a crecer los yuyos. El Aero Club es un nombre, un sello, Newbery queda solo, casi solo. La actividad aerostática prácticamente se suspende. Nuestro hombre se mantiene firme en su puesto. Como un titán herido se revuelve enérgico levantando los ánimos. Los vuelos en glo-

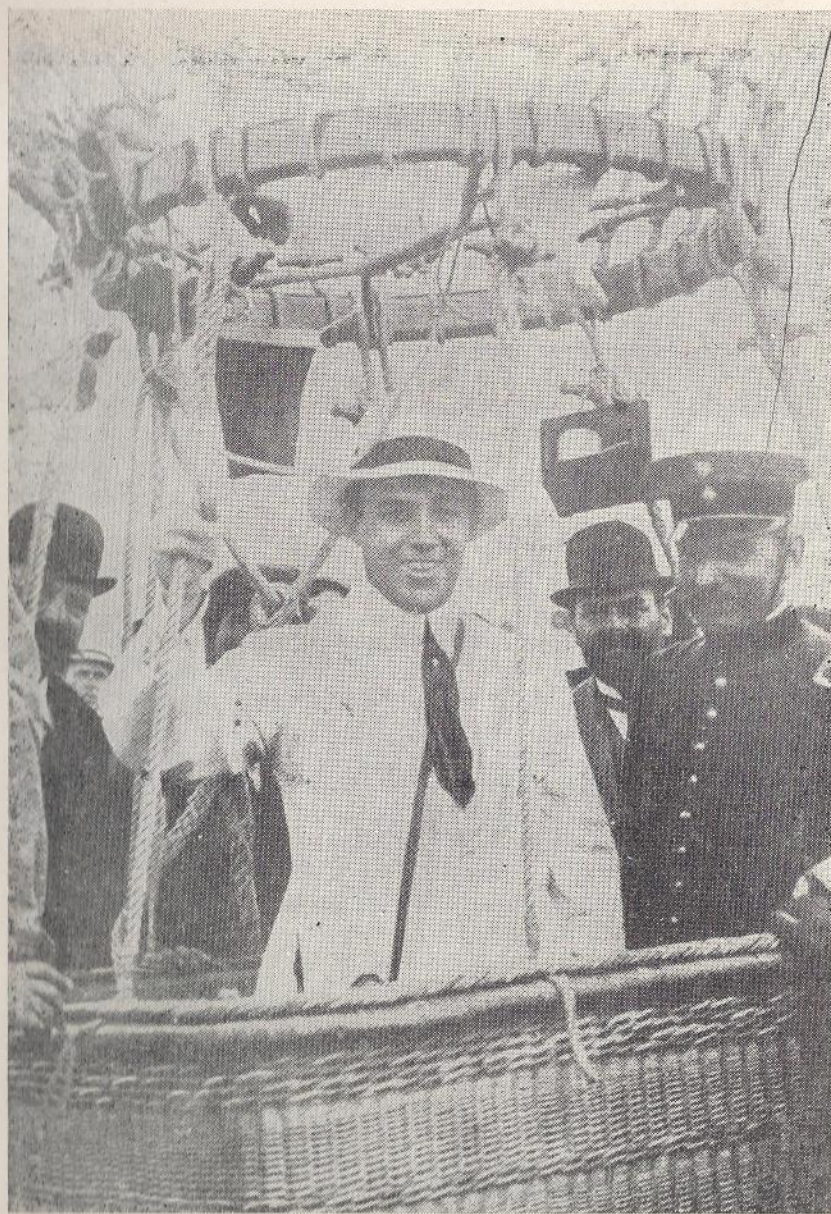
bo deben proseguirse. Alista *El Patriota* y el 24 de enero de 1909, acompañado por el ingeniero Horacio Anasagasti, aterriza en Marcos Paz después de casi cinco horas de vuelo.

El Aero Club se reconstituye. Newbery es electo presidente, cargo que conservará hasta su muerte. Tiene a su lado a Horacio Anasagasti, al barón de Marchi, al mayor Correa, a Lisandro Billinghamurst, a Severo Vaccaro. Newbery trata de interesar a todas las personalidades de la época. Y visita en su domicilio al primer diputado socialista de Argentina y América: Alfredo L. Palacios, quien acepta el convite y vuela con él.

Con su obsesión, Newbery ha ganado un mote: “el loco de los globos”. Vuela en el Huracán, con el cual el 27 de diciembre de 1909 bate el récord sudamericano de duración y distancia al unir Belgrano con la localidad brasilera de Bagé. El Aero Club le entrega una medalla de oro y un diploma, testimonio de su récord. Y un club de fútbol, al nacer, adopta el nombre y la insignia de su globo: Huracán.

Casado con Sara Escalante, han tenido un hijo, Jorge Wenceslao, nacido en 1909. Poco después se separan. Meses antes había muerto su madre. La tristeza. Sólo su rostro adquiere gravedad en su residencia de la calle Las Heras, cuando se encierra en su biblioteca y medita, proyecta. Hay que hacer ¡hay tanto por hacer! El 8 de enero de 1911 bate oficialmente el récord de distancia cubriendo el trayecto Belgrano —Bahía de Samborombón— Maciá (Entre Ríos), 660 kilómetros. ¿Quién dijo que el globo no es gobernable? Se lo demostrará al Ejército para que extraiga conclusiones. En las maniobras militares realizadas en Campo de Mayo en septiembre de 1911, desciende con su globo a pocos metros de la Escuela de Tiro. Meses antes con el globo *Eduardo Newbery* —con el cual Bradley y Zuloaga cruzarían la cordillera de los Andes en 1916— realiza un vuelo con descenso intermedio.

De pronto el precursor descubre “el más pesado que el aire”, el aeroplano. Su entusiasmo, su fervor, se van desplazando. Sigue volando en globo, pero todo su interés se ha de concentrar en el nuevo navío que da al tripulante más posibilidades. Su última hazaña en globo libre la realiza el 5 de noviembre de 1912 en el *Buenos Aires*, acompañado por el teniente de fragata Melchor Z. Escola y el teniente 1º Raúl E. Goubat, batiendo el récord sudamericano de altura al alcanzar los 5.100 metros, al día siguiente de inaugurado el primer curso de aviadores militares en la Escuela de Aviación Militar de El Palomar.



En compañía del mayor Waldino Correa, que mucho tuvo que ver en los inicios de nuestra aerostación, Jorge Newbery se dispone a emprender un vuelo de entrenamiento preparándose así para una excursión de aliento que lo llevará a batir los récords de duración, distancia y altura en globo libre.

Locos. Pero ya nadie llama locos a los aeronautas. Los miran con respeto. Porque los conceptúan románticos, esforzados, corajudos. Jorge Newbery está satisfecho. En el momento en que va a dejar de volar en globo toda una generación se apresta a reemplazarlo.

VI. *El precursor*

Cuarenta ascensiones en globo en tres años. Cruce del estuario del Plata. Récord sudamericano de altura y de distancia. Newbery sin embargo anda errabundo, callado. Hay otros cielos que ganar. Hacia el oeste se yergue una piedra infinita, una cadena de montañas de las más altas del universo. Del otro lado trascienden preparativos para transponerlas. ¿Quién lo hará primero? ¿La Argentina o Chile?

“No cruzaré la Cordillera en globo”, desmiente Newbery ante el requerimiento periodístico. Ya en esos días habían arribado a Buenos Aires los primeros aviadores extranjeros con sus frágiles aparatos, a divulgar entre nosotros la novedad del vuelo mecánico. A partir de ahí divide sus amores entre el esférico y el aeroplano, pero ha de llegar el instante en que todo su ardimiento y su potencia los brinde al nuevo navío del aire que tiene la ventaja de su conducción gobernable.

Realiza las primeras prácticas en un monoplano Bleriot XI en el aeródromo de Villa Lugano, en el año del Centenario. Y el 20 de junio de 1910 recibe su diploma. Es el número 8 de la lista de aviadores argentinos de la Federación Aeronáutica Internacional.

A impulsos de la iniciativa privada, el Poder Ejecutivo de la Nación suscribe el 10 de agosto de 1912 un decreto creando la Escuela de Aviación Militar, sobre el ofrecimiento de Newbery, que en nombre del Aero Club Argentino coloca a disposición del Ministerio de Guerra, libre de todo costo, su parque aerostático: siete esféricos, gas, instructores.

Es un día de júbilo. ¡Qué lejos el desaliento y escepticismo de los días en que el Pampero se internaba en la penumbra! A punta de energía e intrepidez han remontado la tragedia, el desbande, para mantener y avivar el núcleo inicial. En la dirección de la Escuela son nombrados Newbery junto con los tenientes coroneles Martín J. López y Enrique Mosconi. Así es como aparecen por primera vez, ligados en la acción común, dos argentinos ilustres —Newbery y Mosconi— padres virtuales de la aviación argentina. Pues



Jorge Newbery en un monoplano en momentos en que se dispone a realizar un vuelo de práctica con vistas a encarar hazañas mayores que lo llevarán a conquistar diversas marcas en "el más pesado que el aire".

Mosconi debería ser, siete años después, el primer director del Servicio Aeronáutico del Ejército, en una época en que la aviación militar no existía como organización independiente. Y ello lo llevaría a plantearse el autoabastecimiento en materia de petróleo, para que volaran sus aviones.

La tarea sin embargo no es fácil. No hay dinero oficial para dotar a la Escuela del instrumental y los aparatos necesarios. No obstante, allí donde levantan vuelo los curiosos aeroplanos, se congrega una romería: vienen padres con los chicos, familias enteras, y señalan con el dedo a los héroes de la jornada. Ahí va Jorge Newbery; aquel es Mascías; aquel Escola; este Castaibert; este Fels; ... El mayor Luisoni lanza la iniciativa y nuestro prócer la recoge: apelar al pueblo para adquirir una flotilla de aviones. Así se constituye la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina, que presiden el barón Antonio de Marchi y el ingeniero Jorge Newbery. Se emite un millón y medio de postales alegóricas que son adquiridas por el pueblo, sin distinción de sectores sociales. Si el presupuesto oficial carece de partidas, en el bolsillo del pobre hay una moneda para comprar una postal (impresas por resolución del ministro de Guerra, gratuitamente), y distintas empresas, diversas sociedades y algunos particulares rivalizan en sus donaciones, las que son aceptadas por la Comisión Central nombrada más arriba.

Donaciones todas que fueron ofrecidas al Superior Gobierno de la Nación por intermedio del Aero Club Argentino, Sociedad Sportiva Argentina o directamente por la Comisión Central aludida. De esa multiplicación emerge la primera Flotilla Aérea Militar.

Newbery es como siempre el alma de la Comisión. Busca el concurso de los militares, sobre todo de aquellos que lucen el cuello y la bocamanga de terciopelo negro, es decir del arma de Ingenieros. Entre sus colaboradores más activos resalta el teniente coronel Mosconi, que años después estructurará la quinta arma y creará luego Y. P. F.

La siembra de la Escuela brinda su cosecha: el 25 de mayo de 1913, el público asistente al desfile militar que se realiza en el Hipódromo Argentino, contempla maravillado el paso de la primera escuadrilla militar que haya surcado en formación el cielo de Buenos Aires. Al frente de los cuatro aviones, como director del vuelo, el ídolo popular, el caballero del aire admirado por todos: Jorge Newbery.

Meses después, el 12 de noviembre, se nombra a los ingenieros Jorge Newbery y Alberto R. Mascías —por decreto— "primeros avia-

dores militares...”, por “los patrióticos y desinteresados servicios que en la organización de la Escuela Militar de Aviación han prestado y siguen prestando...”; quedando inscriptos 1º y 2º, respectivamente, en la nómina oficial del personal navegante de la aviación militar.

Jorge Newbery, este ciudadano que levanta la Escuela de Aviación Militar y la dota de aparatos y pilotos, que calza el capote militar y el casco tipo prusiano cuando sus alumnos son oficiales, no descuida por ello la aviación civil, a cuya creación también concurre decisivamente. En esta hora advierte que para acrecentar el movimiento debe ascender lo más alto, debe volar lo más lejos posible. El 24 de noviembre de 1912 cruza el río de la Plata en un Blériot. Por la tarde del mismo día emprende el regreso. Y a los periodistas les dice: “He hecho esto porque deseo levantar el espíritu nacional; despertar un entusiasmo para que la aviación viva y triunfe en nuestro país”.

Quiere crear una conciencia aeronáutica. Y salen a emularlo. El joven conscripto Teodoro Fels, que se da el lujo de tener un aparato propio adquirido con dinero proporcionado por su madre, sale de El Palomar sin permiso de las autoridades militares y llega a Montevideo superando a Newbery y batiendo el récord mundial de vuelo sobre agua. El teniente coronel Mosconi, jefe del regimiento en el cual Fels cumple el servicio militar, le impone arresto por haber infringido la disciplina, y al día siguiente le concede las jinetas de cabo, premiando su hazaña. Hasta el cuartel llega Jorge Newbery a felicitar al amigo y rival que lo ha sobrepasado en la gesta. Y la fotografía los recuerda juntos, al héroe mayor y al casi adolescente que viste el uniforme de soldado.

Sí, Jorge Newbery no está solo. Su grandeza se mide por la de los demás. En todo caso es quien mejor tipifica la época heroica de la aviación argentina, que pronto habrá de registrar nombres de mártires. La obstinada puja por la conquista del espacio, no hace más que despertar las ansias de lucha y de laureles, motivaciones esenciales en la vida del héroe.

Y de súbito lo domina un vehemente anhelo de escalar alturas inaccesibles, los estratos más altos. Hace traer de Francia un Morane Saulnier con motor Gnôme 80 C.V., dispuesto a sobrepasar la marca sudamericana. ¿Se trata de superar una cifra o su ansia de altitud responde a otros proyectos? ¿Acaso vuelve la idea de atravesar los Andes? Acaso se le ocurre llegado el momento de cumplir el hecho extraordinario que alimentara largamente en vísperas de desvelo. Un día bate la marca suramericana de altura con 4.075 me-



En ocasión de la parada militar del 25 de mayo de 1913 en que Jorge Newbery comanda la primera escuadrilla militar que surca en formación el cielo de Buenos Aires. Aquí se lo ve marcial, con prendas de oficial del Ejército Argentino capote y casco prusiano.

tros. Y poco más tarde él mismo la supera al alcanzar los 4.178 metros. Todos saludan con alborozo el hecho insólito. Pero Newbery no queda satisfecho. Para realizar lo que se propone —atravesar el grandioso macizo andino— debe sobrepasar los cinco mil metros. Entretanto, hay que aguardar el nuevo mes de marzo, el más favorable para el cruce. Le quedan nueve meses por delante.

VII. *Idolo popular*

Sin quererlo, sin proponérselo, Jorge Newbery llegó a ser ídolo de su pueblo. El primer ídolo de la multitud porteña. Idolo popular. Idolatría es el cultivo de falsos dioses según la definición estrictamente académica. Pero en su acepción vulgar es, también, pasión vehemente, amor exaltado hacia alguna persona. Ese amor sin fronteras hace al ídolo. El pueblo deposita en el ídolo lo mejor de sí, encarna en él todo lo que quisiera ser, simboliza lo heroico, el coraje, el desinterés, la grandeza, lo macho. Esa exaltación eleva al ídolo a la categoría de ser sobrenatural. Y Newbery llegó a significar para el pueblo porteño precisamente eso: un ser sobrenatural. Cada vez que llegaba a la Sportiva para emprender un vuelo en globo, la multitud se apiñaba a contemplarlo como en éxtasis. Los chicos daban vueltas en su torno, las mujeres le dedicaban sus miradas más desfallecientes, los hombres su admiración más encendida. Newbery, el impávido conquistador del espacio expresaba el arrojo, el coraje. Newbery, con su eterna sonrisa, siempre alegre, con su desplante de varón recio, que salía a lo alto, a tutearse, a conversar mano a mano con los dioses.

Hasta entonces había ídolos políticos. Alem, que al poner fin a su vida exaltó la imaginación popular creando la leyenda. Bartolomé Mitre, que se paseaba por la calle Florida arrastrando su gloria aún escasamente discutida. Pero los ídolos políticos no concitaban el amor vehemente del conjunto. Estaban los fanáticos partidistas, pero también los adversarios que odiaban y vituperaban al ídolo, con tanta o mayor fuerza que sus adoradores. Por encima de ellos vino Jorge a unanimitar las voluntades, la vehemencia, el calor abrasado, la idolatría. Nadie lo discutía. Todos vivían pendientes de sus actos, de sus proyectos, de sus andanzas. Al margen quizá quedaban algunos intelectuales enamorados de la palabra, que decían envidiosos de su popularidad: “es un deportista”, con cargada hostilidad. Esa acentuación despectiva se había prolongado hasta nuestros

días, con una evidente subestimación de valores. Ajustemos los términos para apreciar en qué medida a Newbery no le cabía el desdén. El no era un ocioso que hacía deporte para quemar grasas. Partía de un estilo de vida, de una estética, del cultivo del cuerpo tal como lo querían los griegos. La práctica del deporte supone autodomínio de la personal naturaleza, mejoramiento de sí mismo, un prepararse para otras empresas. No hay mejor camino para dominar a la Naturaleza que acatar sus leyes. Y Newbery comenzaba por obedecer el mandato de su propio ritmo interior. El que le marcaba su exuberancia. Porque la vida en él se desbordaba latente en su sangre en sus impulsos, en sus entregas. Y él quería disponer esa exuberancia para los demás, para sus amigos, para sus compatriotas, para el ámbito criollo que rodeaba sus días, ese pedazo de la humanidad que era su patria.

Era un deportista. Un deportista cabal. Que empezaba por ser él mismo actor del juego. Actor principal, protagonista.

En la idolatría de la gente sencilla hacia Newbery latía también admiración por todo aquello que le estaba vedado intentar. Admiración mezclada con envidia. No una envidia malsana, nostálgica del bien ajeno, sino sustentada en una apetencia honesta de emulación.

La inmensa mayoría oteaba el nuevo espectáculo de este lado del Riachuelo o detrás de los muros de la quinta de Delcasse. Alejada pero no ajena. Pues cuando se le ofrecía la oportunidad alertaba su interés y su pasión. Esa multitud descubrió a Newbery y lo hizo su ídolo. El primer ídolo popular criollo. Y si algo faltaba para fijar esa idolatría y proyectarla en las generaciones venideras, un domingo de Carnaval se estrelló con el pequeño avión de su amigo Fels en Los Tamarindos. Esa muerte de esguince trágico, en plena madurez, lo fijó para siempre con su eterna sonrisa en el corazón multitudinario. Pareciera que los ídolos —para serlos del todo —debieran morir jóvenes y en circunstancias fatales. Así le sucedió a Newbery.

VIII. *La gloria*

El 4 de julio de 1913 parte a Europa en el vapor Asturias. En París difunde todo lo hecho en la Argentina en materia de aviación. Realiza exhibiciones, vuela con los famosos Garrós, Legagneux y



Jorge Newbery, en un momento de descanso en su casa de la calle Las Heras, allí donde se recluía para meditar sus proyectos, destinados a crear una conciencia aeronáutica nacional. Era en los días en que se preparaba para realizar su empresa magna: el cruce de la Cordillera de los Andes.

Morane. El teniente coronel Mosconi y el poeta Leopoldo Lugones han de ser testigos de sus demostraciones en tierra extranjera.

Regresa a Buenos Aires el 14 de enero de 1914 con dos motores de 80 caballos de fuerza contruidos de acuerdo con sus instrucciones para su Morane Saulnier. Y el 10 de febrero bate el récord de altura al ascender a 6.225 metros. Más que el récord le ha preocupado alcanzar la altura necesaria para el cruce de la Cordillera. Ahora sabe que la travesía es posible, sólo falta fijarle fecha. El domingo 22 de febrero viaja a Mendoza con su amigo el aviador Benjamín Giménez Lastra. Allí se encuentra con Fels y los tres juntos excursionan la región andina realizando observaciones meteorológicas. Prepara todos los detalles de su vuelo con la observación y el estudio.

El primer domingo de marzo de 1914 está pronto a retornar a Buenos Aires para traer su avión que ha quedado allí y ejecutar el cruce. El gobernador Ortega le ofrece un almuerzo. Por la tarde regresa al hotel. Varias damas que ha conocido en Buenos Aires lo rodean. Quieren verlo volar. Newbery acepta hacerlo en el avión de Fels. Ascende acompañado con su amigo Tito Giménez Lastra. Al iniciar un looping el aparato cabrea en forma anormal. Se inclina peligrosamente sobre el ala izquierda. Aferrado al comando Newbery maniobra para enderezarlo. El Morane cae como una hoja, envuelto en el viento andino. Casi sobre el suelo corta contacto al motor, intentando al mismo tiempo enderezar el aparato. Cree ver que las crestas del macizo andino lo observan con ojos desafiantes. Y así, con la sonrisa en los labios, con esa sonrisa de aliento y confianza que le conocían sus amigos, el héroe, el pionero, el explorador del aire, se hunde en la tierra. En la eternidad. Los cóndores andinos, desde las cúpulas de los picachos, son testigos perplejos del derrumbe.

Cerca de una acequia de riego, como osamenta inútil, un montón de hierros y telas retorcidos. Sobre la hierba, un pañuelo manchado de sangre. Es el de Jorge Newbery. Atardece el 19 de marzo de 1914.

IX. *La leyenda*

El país entero llora al héroe, levantándole desde ya la estatua merecida. Toda la primera noche de su muerte estuvo acompañado. Y después, cuando advino el alba, vinieron a buscarlo mientras

caían flores a su paso. Y en instantes en que el féretro iba a ser colocado en la carroza, alguien susurró: "A pulso, a pulso". Al conjuro de esa palabra se organizó el cortejo que emprendió la marcha. En la estación aguardaba el furgón, enganchado a la locomotora, cubierto de crespones.

A lo largo de todo el trayecto entre Mendoza y Buenos Aires se inclinó el corazón dolorido de los argentinos.

Lo velaron en el Pabellón de las Rosas, cercano a la Sportiva, punto de partida y escenario de sus grandes hazañas. Creíase verlo todavía de impecable jaquet y sombrero de copa. La gente se resistía a saberlo muerto, inmóvil. Ya no podrían los compositores de tangos invitarlo al estreno de sus piezas, y su figura ya no se recordaría singular en las pistas del Armenonville, del Palais de Glace.

Mil palomas cubrieron el cielo cuando sacaron su ataúd del Pabellón de las Rosas. Todo Buenos Aires asistía al sepelio. Nunca se había congregado en la ciudad una muchedumbre semejante. Cincuenta mil personas, dijeron algunas crónicas. Cifra apoteósica para el Buenos Aires de entonces.

Belisario Roldán, el orador de la época, nunca estuvo más ceñido e inspirado que esa tarde de la despedida: "...una ironía del destino lo ha fulminado en una maniobra de esparcimiento... ha caído para siempre el que tenía el corazón abierto a todas las emociones puras y la mano lista para todas las lealtades; el que no necesitó dejar de ser bueno para ser glorioso, y a quien la providencia nos arrebató en las vísperas precisas de su hazaña meridiana, como si hubiera querido ella misma conducirlo de una vez a las alturas mayores, de donde no se vuelve, pero donde no se sufre... Y ha caído esta gloria, toda nuestra; ha caído para siempre el héroe de la sonrisa eterna; ha caído con el ala rota, como el ave fastuosa de la leyenda antigua; ha caído el atleta manso, el de la hermosa cara pálida y núbil, el que hacía contrastar su alma ruda con la juvenil belleza de su tipo, haciendo pensar todo él, en una armadura de hierro recubierta de armiños impecables..."

Esta plaqueta conteniendo la semblanza de Jorge Newbery fue ordenada por el Instituto Argentino de Historia Aero-náutica Jorge Newbery, sobre texto redactado por el miembro de número señor Raúl Larra. La presente edición consta de 12.000 ejemplares en papel ilustración y 100 ejemplares especiales en papel Conqueror, numerados del I al C y compuestos en caracteres Bodoni. Contiene 6 reproducciones relativas a Jorge Newbery. Las fotografías originales pertenecen al Archivo General de la Nación, y el cuadro al pintor Kan Robertson. Se terminó de imprimir en los talleres de Artes Gráficas Francisco A. Colombo, Hortiguera 552 de la ciudad de Buenos Aires, el día 1 de marzo de 1976, aniversario de la desaparición de Jorge Newbery y en el año del Centenario de su nacimiento.