

La Quinta

“Los Ombúes”



El "HURACAN" mientras era inflado con gas

y
los vuelos en globo
a comienzos del siglo XX

Dr. Alberto Méndez Mascías

Sr. Aldo Jorge Berardi

La Quinta "Los Ombúes"
y Los Vuelos en Globo a Comienzos del Siglo XX

Publicada por:



Instituto Nacional Newberiano

Av. Leandro N. Alem 719 (1001) P1º - Capital Federal

Tel. / Fax: 5166 - 0714

E-mail: newberiano@yahoo.com.ar

Noviembre de 2005

I

El lugar y su pasado - La carreta de doña María

Por el número 1055 de la calle Villanueva, en la manzana de forma irregular comprendida por la mencionada arteria y las de Olleros, Gorostiaga y avenida Luis María Campos, de la ciudad de Buenos Aires, tiene entrada actualmente la Embajada de la República Federal de Alemania. Dicha representación diplomática ocupa el predio que en otros tiempos fuera conocido con el nombre de *Los Ombúes*.

¿Qué recuerdos, qué evocaciones, despierta ese punto específico de la gran urbe en aquellos que, con nostalgia, indagamos acerca de los primeros intentos por emprender vuelo efectuados en la República Argentina?

Cerremos por un momento los ojos a la realidad actual y tratemos de evocar el pasado de esa zona del viejo Belgrano, el pueblo cuyos límites y denominación fueran fijados a fines de 1855 y un cuarto de siglo más tarde se declarara "residencia de las autoridades de la Nación" por decreto del presidente Nicolás Avellaneda de fecha 4 de junio de 1880. Esto último ante el conflicto planteado por la Provincia de Buenos Aires, cuyos batallones armados se paseaban a tambor batiente por las calles porteñas, según narra Felipe Yofre en el *Congreso de Belgrano, Año 1880*, Bs.As. 1928, pág. 94 y sigs. (citado por José Luis Busaniche en su *Estampas del Pasado*, Bs.As. 1971) El mismo autor, Felipe Yofre, dice a continuación: "El pueblo de Belgrano, donde se fijó la residencia de los poderes públicos nacionales, era en aquel tiempo una aldea, de calles sin empedrado, barrientas y hasta cenagosas; sus quintas eran huertas cerradas, donde reinaba un profundo silencio, sus moradores no se hacían sentir; por entre sus cercados y rejas apenas se alcanzaba a ver alguna persona que caminaba dentro del hogar, haciendo sus tareas domésticas; sus calles estaban siempre desiertas... Reinaba, pues, en Belgrano, una profunda calma, a veces interrumpida por el galope de los caballos de guerra, montados por jefes, oficiales y soldados que llegaban del ejército acampado en la Chacarita".

Terminado el fragor de aquel grave acontecimiento y finalmente incorporado Belgrano a la Capital Federal, se acrecentó el flujo de nuevos habitantes, iniciado ya a partir de 1871 con la llegada de numerosas familias

que, en busca de aire más puro, abandonaron el centro de la ciudad azotado por la terrible epidemia de fiebre amarilla. Con el tiempo, Belgrano terminó por convertirse en el barrio preferido de las clases medias y altas de la sociedad porteña; un barrio al que casi se pudo calificar de mágico, envuelto en un halo de poesía, como fuera descrito en el conocido vals de Piana y Castillo, ese que evoca su "caserón de tejas" y "las tibias noches sobre la vereda". Veamos si podemos captar algo de su perdida esencia.

No nos resultará fácil, porque sobre nuestro espíritu pesa el espectáculo actual de su profusa iluminación-nocturna, sus atrayentes comercios y sus altos e imponentes edificios propios de los comienzos del siglo XXI que estamos viviendo. Y es que el barrio no ha escapado al sello de los nuevos tiempos, cuyo signo distintivo es, y lo será mucho más en adelante, la masa compacta de enormes construcciones y el atiborramiento de vehículos, con impacientes conductores que intentan marchar a la mayor velocidad posible y terminan por lo general atascados ante los obstáculos de todo orden que ofrece el tránsito de la gran ciudad.

Por supuesto que no siempre fue así. Antiguos testimonios nos pintan un cuadro de la ahora avenida Luis María Campos muy distinto al actual. Veamos lo que nos refiere Pastor S. Obligado ("Tradiciones Argentinas", Buenos Aires, 1955, págs. 201 a 209), al recordar a doña María Sayés de Bengolea, continuadora de su madre y de su abuela en la conducción de la carreta transportadora de correspondencia y encargos de vecinos desde la localidad de San Fernando hasta la calle del Correo Viejo, luego denominada del Empedrado, hoy Perú. El autor de "Tradiciones Argentinas" nos cuenta que esa por él llamada "estrecha carreta" partía desde "el almacén de Marana", "al primer sonrosado del alba" y que "por el ombú de la espera María tomaba el mate de las Morales; después de la parada (esquina Sorondo) descendía la barranca de Medrano, cruzando el puentecito (chacra de White), y descansando en *Las Blanqueadas*, caía al camino de las *Cañitas*..."

¡El camino de las *Cañitas*!... Lo que es actualmente la pujante avenida Luis María Campos, es denominada por el citado autor el *Callejón de Ibañez* o *Camino de las Cañitas*, donde "inocentes" vecinos, dice, "tendían lazos para hacer rodar con intenciones pocos caritativas al que galopaba confiado". Eran los pagos del famoso bandido Juan Cuello quién, nos informa Pastor S.

Obligado, "según mentas no era ladrón ni asesino". (Y nos preguntamos: ¿en qué consistirían entonces sus fechorías?).

Y otros personajes circulaban también por la zona. ¡Y qué personajes!... Cierta vez que a doña María se le atascó la carreta, no por la intensidad del tránsito, como ocurre en la actualidad, sino a causa de uno de los tantos pantanos de "camino tan largo y descuidado", se acercó de a caballo un gaucho rubio, de ojos claros y linda estampa, que desenrolló su lazo y en tres cinchadas para un lado y tres para otro, ensanchó la honda huella y desencajó el vehículo. El paisano se puso a despotricar contra el gobernador Juan Manuel de Rosas que desatendía de ese modo los caminos, ante lo cual doña María, a pesar del servicio recibido, no le permitió que hablase mal de aquél en su presencia. Lo que de su parte fue un verdadero acierto, ya que había sido ayudada, sí, por el mismísimo Juan Manuel en persona.

II

Tras la carreta, el tren – Luego, los globos

Sigue contándonos Pastor S. Obligado que cierta vez la vieja doña María se hincó dentro de la carreta y, persignándose, rezó el *bendito*. ¡Estaba realmente inquieta! ¿Qué iría a ser de sus bueyes, de sus caballos, de ella misma? A velocidad alocada, corría la competencia, una competencia contra la cual resultaba vana la lucha. Consistía en una máquina infernal que echaba chispas y dejaba tras sí una columna de humo y fuego. El 3 de febrero de 1862, el general Mitre había inaugurado el ferrocarril del Norte y con ello decretado el cercano fin de la carreta.

El ansia humana por trasponer los límites conocidos e ir siempre más allá, se acrecentaba en un país como el nuestro, entonces en plena ebullición de progreso. Doña María alcanzó a ver el ferrocarril, pero no podía siquiera adivinar que el viejo *Camino de las Cañitas* iría a ser transitado un día por veloces vehículos que no necesitarían de bueyes ni de caballos para ser impulsados.

Pero volvamos a retroceder en el tiempo. Si bien a fines del siglo XIX permanecía aún el gusto por ciertos deportes de origen criollo, como las carreras cuadreras que tenían lugar en el *Camino de las Cañitas*, la incorporación al barrio de habitantes pudientes determinó en él la aparición de actividades realmente de avanzada para la época. Así, por ejemplo, el vecino José María Mascías, socio fundador, entre otras empresas, del Banco Español del Río de la Plata, promovió y puso en marcha la sociedad anónima "Baños de Natación de Belgrano", cuyo objeto fue la explotación comercial de piletas para tal fin, las cuales, como se leía en los anuncios que las promovían, contaban con "agua caliente continuamente renovada". Con ello contribuyó a difundir el deporte de la natación en el último tercio del siglo XIX.

El afán de ir siempre más adelante en materia de actividades deportivas no se detuvo. Terminó por resultar chica la superficie de la tierra y entonces los más audaces miraron hacia arriba. Tentados por la ilimitada extensión del cielo se preguntaron: ¿por qué no volar por las alturas?

La pregunta se la había ya formulado mucha gente en distintas partes del mundo. Y como respuesta se habían llevado ya a cabo en Europa numerosas ascensiones en globo durante el siglo XIX y aún algunas durante el siglo XVIII. A ellas se refiere Julio Víctor Lironi en "La Aerostación Argentina y sus Precursores". También enumera otras Antonio M. Biedma R. en su obra "Aerostación", quien, además, dice: "A partir de 1900 se inicia la era de las grandes pruebas aerostáticas. Es así como vemos realizarse el gran concurso de la Exposición Internacional de París en el que participan 158 aerostatos". Y agrega algo que resulta curioso si se tiene en cuenta la época a que hace referencia, en la que la mujer estaba injustamente relegada de actividades consideradas propias del hombre: "El 5 de junio de 1902 se corre por primera vez la gran carrera de damas aeronautas, con numerosas disputantes a pesar de la catástrofe acaecida al club patrocinante en días anteriores, en que perdieron la vida varias socias al caer al mar con el globo..."

En nuestro país tampoco faltan antecedentes lejanos. En el trabajo de Julio A. Luqui Lagleyse sobre la "volación" en la ciudad de Buenos Aires, editado en 1982 por el entonces denominado Instituto Argentino de Historia Aeronáutica Jorge Newbery, se lee que ya en 1856, desde las cercanías de donde ahora está el Congreso, se elevó en un globo cierto francés llamado Lartet. Fueron unos vuelos muy cortos, de poca altura, de los que el aerostero salió con una pierna y varias costillas fracturadas. Y después, un norteamericano apellidado Wells hizo algunas ascensiones en 1864, aunque de escasa importancia. También Julio Víctor Lironi, en su obra ya citada, habla de Wells, y de algunos otros. Y volviendo al ya citado trabajo de Julio A. Luqui Lagleyse, éste menciona unas litografías, firmadas por un tal Dulin, que datan del año 1860, y que muestran un Buenos Aires a vuelo de pájaro, las que, por la forma en que se ven los edificios, el planteo de la perspectiva, el alcance de las vistas, llevan a pensar fuera de toda duda que se trata de una observación aérea. ¿Un aerostero llevó acaso a bordo a Dulin? De ello no hay constancia escrita alguna. Digamos por nuestra parte que sí figura ampliamente comentada por el periodismo de la época la trágica experiencia de la acróbata italiana Antonia Silimbani, quien el 13 de enero de 1904 se elevó desde el Jardín Florida en un globo accionado con aire caliente, de los llamados *montgolfiers*, y halló la muerte en aguas del Río de la Plata.

Pero volvamos a Belgrano, donde según antiguos relatos habrían tenido lugar las casi míticas ascensiones de Wells y también las de un mejicano apellidado Cevallos, y digamos que fue en ese barrio donde la vieja quimera de elevarse y recorrer distancias en las alturas se desarrolló ya en forma sistemática y documentada. El antiguo *Camino de las Cañitas* era ahora la calle Gutenberg. Nada quedaba ya, ni siquiera el recuerdo, de la vieja doña María ni de su carreta; sólo en algunos cuentos de gente muy anciana se memoraba al bandido Juan Cuello y en cuanto al gallardo gobernador que una vez recorriera la zona en su doradillo ("Nunca he visto jinete más bien sentado", comentaba doña María), había muerto en lejana tierra muchos años atrás. Ahora, ante el novedoso espectáculo de las ascensiones en globo, estridentes automóviles, que poco a poco iban desplazando a los carruajes de tracción a sangre, se agolpaban en torno a la quinta *Los Ombúes*, de propiedad de la familia Torquinst, aportando grandes multitudes, fascinadas por el coraje de esos valientes que se elevaban en globo y recorrían largas distancias por los aires, todos ellos comandados por un líder de atrayente simpatía y porte señorial. Era un fuera de serie; no en balde se llamaba Jorge Newbery.

III

Los aerostatos se elevan desde la quinta "Los Ombúes"

El 13 de enero de 1908 se labró el acta fundacional del Aero Club Argentino, entidad que tuvo por objeto fomentar el desarrollo de todas las ciencias relacionadas con la aerostación, *como sociedad de fomento para la locomoción aérea, bajo todas sus formas y en todas sus aplicaciones*, según los estatutos con los que el 8 de noviembre de 1909 le fuera concedida la personería jurídica.

El Aero Club Argentino, que desde el punto de vista histórico constituye la base de la aeronáutica en la Argentina, surgió tras la euforia originada por el exitoso vuelo del *Pampero*, globo traído de Francia por Aarón de Anchorena, quien, acompañado de Jorge Newbery, partiera a su bordo el 25 de diciembre de 1907 desde los terrenos de la *Sportiva* (el actual Campo Hípico, contiguo al Hipódromo, avenida del Libertador por medio), para descender en Conchillas, República Oriental del Uruguay, tras el cruce por aire del Río de la Plata. El vuelo había experimentado un retraso en su partida por dificultades surgidas en la provisión de gas. El diario LA NACIÓN del día siguiente informa que "falló el cálculo (se había proyectado partir a las 9,30 ó 10 horas, lo que no fue posible) debido a la lentitud con que se realizó la operación de inflar el globo". Ello se explica ante la falta de cañería maestra en el lugar, lo que ya veremos más adelante cómo se solucionó.

Vale evocar ciertas pinceladas descriptivas de la referida crónica que, a más de darnos una visión del suceso, nos muestran el estilo periodístico de la época, que podrá parecernos tal vez recargado, pero que se justifica ante la inexistencia de medios visuales de comunicación. Así, se nos informa: "Por el linde norte de la planicie se ven líneas de gente que avanza a paso lento... Sobre el fondo oscuro de los eucaliptos lejanos resalta el bermellón de las sombrillas... Truena la trompeta de los automóviles cuya carrera diabólica levanta densa polvareda que el viento abanica y desparrama sobre la concurrencia"... "Y esta vez el aerostato se elevó suavemente, sin ninguna oscilación, remontándose con absoluta serenidad rumbo al norte. Salvó la línea de eucaliptos de la avenida y a poco se convirtió en un punto amarillo en el firmamento". El mismo diario, esta vez en su ejemplar del 27 de diciembre, estampa estas palabras de Jorge

Newbery: "Las perspectivas que presenta la tierra, vista desde 3.000 metros de altura, son sublimes".

Por cierto que la dificultad en el suministro del fluido no había sido un problema menor, de modo que hubo que buscarle una solución. Al respecto, dice Antonio M. Biedma R. (ob. cit.): "...don Ernesto A. Torquinst cedió terrenos de su quinta *Los Ombúes*, que estaba en la actual Luis María Campos y Olleros, a donde se llevó una de las bocas para la provisión del gas en forma normal y de manera mucho más económica. Y algo más adelante agrega: "Fue en la quinta *Los Ombúes* donde se efectuaron las sucesivas ascensiones".

Ernesto Torquinst fue un acaudalado financista que había extendido su acción a distintas ramas del comercio y del agro. Con una visión excepcional para los negocios, a su regreso, todavía adolescente, de Alemania, a donde había sido enviado por sus padres a capacitarse, realizó en la Argentina una exitosa carrera en el ámbito empresarial. Murió a los 66 años, siendo diputado nacional, el 17 de junio de 1908, o sea poco después de su ofrecimiento a los aeronautas, disposición que sus sucesores respetaron.

El 7 de febrero de 1908, a días de fundado el nuevo club, éste inició su larga lista de ascensiones en los terrenos de la propiedad más arriba referida. "Comenzaron las actividades aerostáticas del Aero Club Argentino, utilizando para ello la quinta *Los Ombúes*, de propiedad de don Ernesto Torquinst", asegura Julio V. Lironi (ob. cit.) Coincidentemente, Raúl Larra dice en su obra "Jorge Newbery, El Conquistador del Espacio" (Ed. 1960): "Esta institución precursora (se refiere al Aero Club Argentino) logra su propio campo en la quinta *Los Ombúes*". Digamos nosotros, por nuestra parte, que en aquella época y en ese barrio, en el que predominaban los grandes espacios abiertos, los terrenos baldíos aledaños a la casa de los Torquinst se extendían por Gutenberg hacia el norte, llegando hasta proximidades de la calle Pampa. Todo ese ámbito fue utilizado para las ascensiones.

El diario LA NACIÓN del 8 de febrero de 1908, tras informar que "se ensayó una nueva cañería de gas de la usina de gas de Belgrano", (aclaremos que se encontraba mucho más cercana a la quinta *Los Ombúes* que respecto al estadio de la *Sportiva*), dice acerca de esta segunda ascensión del *Pampero*, a cuyo bordo se encontraban Jorge Newbery y Waldino Correa, que el globo se

remontó hacia el sudeste y que "desde algunos puntos estratégicos, con el auxilio de buenos anteojos, fue observada su marcha". Y añade: "Cerca de Magdalena el *Pampero* empezó a desviarse hacia el río. Un cambio de viento modificó favorablemente la situación y el aerostato ascendió a gran altura. Cruzó La Plata a las 12,30. Poco después el gas comenzó a contraerse por efecto de la temperatura descendiendo el globo con rapidez. Hubo que arrojar lastre. Recuperó altura y llegó hasta el campo de La Armonía, estancia de la señora de Torres, donde descendieron. El comisario de la seccional 5ª de La Plata envió un cabo y un agente para prestar auxilio". Y volvemos a señalar otro comentario de Jorge Newbery, formulado a su regreso de este vuelo, registrado en la crónica que estamos recordando: "Newbery contó que habían ejercitado tiro al blanco sobre el globo a la altura de Quilmes y que oyeron el silbido espeluznante de las balas de gente que querían cazarlos como pájaros".

Esa fue, pues, la primera ascensión que tuvo a la quinta *Los Ombúes* como punto de partida. El globo hizo un recorrido de 55 kilómetros y el tiempo de vuelo fue de 5 horas y 55 minutos.

La segunda ascensión del *Pampero* desde ese mismo punto, tuvo lugar el 19 de abril de ese año 1908, a cargo de Waldino Correa y de Eduardo Newbery, hermano de Jorge. Descendieron en Estación Parravicini tras 7 horas y media de vuelo. Destaquemos que Eduardo Newbery, de profesión dentista, era también un avezado yachtmán y, además, como Jorge, un entusiasta de los vuelos en globo.

Y continuaron los vuelos. El 2 de mayo ascendieron Ernani Mazzoleni, técnico italiano en aerostatos, con Waldino Correa y Eduardo Newbery. Volaron hasta Moreno empleando 3 horas y media en un recorrido de 25 kilómetros.

El 25 de mayo, Eduardo Newbery y Horacio Anasagasti llegaron a Lomas de Zamora en 4 horas y 10 minutos, recorriendo en su vuelo 25 kilómetros.

El 28 de junio Eduardo Newbery y Luis de Irigoyen arribaron a General Belgrano en 5 horas y 40 minutos, trasponiendo 143 kilómetros.

El 9 de julio Waldino Correa y Horacio Anasagasti llegaron a Marcos Paz empleando 4 horas y 40 minutos para un recorrido de 48 kilómetros.

El 19 de julio Eduardo Newbery, Lisandro Billinghamurst y Tomás Owen descendieron en La Plata tras 4 horas y 40 minutos en que recorrieron 55 kilómetros.

El 21 de septiembre Ernani Mazzoleni y Eduardo Perelli llegaron a Glew en 6 horas y 40 minutos, en un recorrido de 35 kilómetros.

Insistimos en que todos estos vuelos se efectuaron en el globo que Aarón de Anchorena trajera de Francia a fines de 1907 y que fuera bautizado con el nombre de *Pampero*. Aún le esperaba a este globo una ascensión más, a realizarse también desde *Los Ombúes*, como en los casos anteriores también ante nutrida concurrencia; con el tronar de las "trompetas" de los automóviles, como decían los diarios de la época; con la actitud de consabida rutina ya adoptada por los aeronautas. Pero esta vez no iría a terminar como las experiencias previas. La tragedia aguardaba, e iría a cubrirse de un velo de indescifrable misterio.

IV

El "Pampero" emprende desde "Los Ombúes" su viaje al más allá

Eduardo Newbery se propuso demostrar a las autoridades militares las numerosas posibilidades de los aerostatos mediante un vuelo nocturno de cierta extensión, proyecto apoyado con entusiasmo por su hermano Jorge. Se fijó la tarde del 17 de octubre de ese año 1908 para el inicio de la experiencia. Y, como era de rigor en las ascensiones, un nutrido público se reunió en *Los Ombúes* y asistió interesado y entusiasta al espectáculo del inflado del globo y demás preparativos, en los que intervino numeroso personal ayudado por soldados del ejército. Jorge Newbery estaba allí, luciendo *jacquet* y sombrero de copa, pues tenía que concurrir a una reunión social después de la ascensión. Se encontraba también, por supuesto, su hermano Eduardo, preparado para la prueba. Pero el que no se había hecho presente era Tomás Owen, quien, de acuerdo a lo programado, debía subir a la barquilla en carácter de acompañante. Y como no llegaba y el tiempo transcurría, se terminó por invitar a participar del vuelo al sargento del ejército Eduardo Romero.

Y así fue que a las 5 horas 10 minutos de la tarde el globo se elevó con sus dos tripulantes y la concurrencia se dispersó. Todo dentro de la rutina prevista. Poco después esa imagen de normalidad se trastocaría para dar paso, primero a la inquietud, luego al desconcierto y a la angustia.

Veamos someramente el seguimiento del caso efectuado por LA NACIÓN, diario que el martes 20 informó: "Hasta esta madrugada ninguna noticia nos había llegado acerca del *Pampero*". Agregó que el sábado, día de la ascensión, se lo vio pasar sobre San Miguel a las 6 de la tarde y que luego tomó hacia el sudeste. En el ejemplar del miércoles 21 leemos: "En medio de tanta incertidumbre no hay más dato que el transmitido desde Bahía Blanca. Según él, anteanoche lunes, a las 9, pasó por las proximidades de esta ciudad un globo con luces. Iba hacia el sur..." Y la nota sigue así: "...y el hecho de que entre la ascensión y el momento en que se dice que el globo fue visto mediasen 52 horas, inclina a sospechar, aún al más optimista, que acaso ha habido un error. A opinión del ingeniero Jorge Newbery acerca del tiempo que el aerostato podía permanecer en el aire (que más adelante en la nota lo calcula más o menos en

20 horas), da margen a la conjetura". Preguntado acerca de las luces, dijo: "En todo caso se habrá visto una luz, pues los viajeros llevaban solamente una lamparilla de cuatro bujías, alimentada por una pequeña pila".

El jueves 22 el desconcierto fue aún mayor. El diario citado aludió a "la noticia transmitida anoche por nuestro corresponsal en Fuerte Roca, anunciando el paso del *Pampero* por el (territorio de) Río Negro" y especificó: "Establece el despacho de nuestro corresponsal en Fuerte Roca que en la noche del martes, desde las 9 y 30 hasta las 12, se vio en el espacio una luz blanca que hacía señales semejantes a la luz de un reflector. La luz venía del norte y su marcha indicaba que el *Pampero* caminaba lentamente. Agrega la información que fueron muchas las personas que presenciaron la luz. De pronto el punto luminoso tomó una variación de sur a sudeste y luego desapareció probablemente por las nubes". El sábado 24 se lee: "Noticia desde Maza (Ferrocarril del Pacífico): El 20 del corriente, como a las 4 p.m., fue avistado un globo.." Tenemos todavía más en el ejemplar del domingo 25: "El agente de LA NACIÓN en Fuerte General Roca insiste que el martes de 9 y 30 a 11,30 se avistó perfectamente el globo. Navegaba despacio. La noche era apacible, pudiendo calcularse que el aerostato se hallaba a mil metros de altura. Se veía en él una luz blanca que hacía señales como un reflector. Pareció que se hacían disparos ya fuera con petardos o con armas de fuego. Debía ir tripulado por una sola persona y oscilaba bastante".

Si todo esto resultó extraño también lo fue la llegada de una paloma mensajera de las que llevaba el globo al puerto de La Plata, sin mensaje alguno, y otra a la calle Canning de Buenos Aires, con una nota supuestamente de Eduardo Newbery pidiendo auxilio, que primero se dio por auténtica y luego por fraguada. En fin; omitiremos muchas otras versiones que se echaron a rodar, las que no hicieron más que confundir a la opinión pública. En cuanto a las denunciadas apariciones del *Pampero* en lugares y tiempos que violentaban toda lógica, agregaron ingredientes insólitos a un enigma que, en definitiva, jamás pudo ser develado.

El golpe fue duro. Lo fue para quienes habían depositado tantas esperanzas en la entonces llamada "volación", y lo fue también, muy especialmente, para la familia Newbery. En nota aparecida en la revista del diario LA NACIÓN del domingo 5 de marzo de 2000, se consignan recuerdos de Adela Parker

Newbery. "Toda Buenos Aires esperó ansiosamente su regreso, que nunca ocurrió", dice con referencia a su tío Eduardo. Y agrega: "Sentados en el umbral de su casa en Belgrano, sus pequeños hijos miraban hacia arriba esperando la vuelta de su papá".

En fin, un cuadro doloroso que impuso a los socios del Aero Club Argentino la suspensión de sus reuniones y de toda otra actividad.

V

Tras la pausa, se reanudan los vuelos

El paréntesis impuesto a la actividad aerostática no iría a ser largo. En enero de 1909 llegó a la aduana de Buenos Aires, a nombre de Horacio Anasagasti, un nuevo globo, similar al *Pampero*, equipado con todo el instrumental necesario para los vuelos. El 24 de ese mismo mes, a las 2 de la tarde, ese globo, bautizado *Patriota*, se elevó con rumbo sudoeste desde la quinta *Los Ombúes*, llevando a su bordo a Horacio Anasagasti y Jorge Newbery.

No tuvo la despedida apoteótica que había caracterizado los vuelos del *Pampero*. Esta vez la ascensión se efectuó en un marco de silencio y recogimiento ya que la tragedia sufrida no mucho tiempo antes pesaba aún sobre el ánimo de los allí reunidos. El *Patriota* voló 4 horas y 45 minutos, descendiendo en medio de un abigarrado grupo de niños que gritaban y daban saltos y se aferraban a la cuerda del ancla. Los viajeros habían venido a dar con su globo a la Colonia Marcos Paz, sostenida por el Patronato de la Infancia.

El 2 de abril de dicho año 1909 el *Patriota* volvió a elevarse desde *Los Ombúes*, esta vez con rumbo al noroeste, tripulado por Jorge Newbery, el conocido político socialista Alfredo Palacios y Lisandro Billinghamurst. Volaron durante 4 horas y media descendiendo en la localidad de Suipacha.

Y continuaron las ascensiones desde *Los Ombúes*, de las cuales pasaremos ahora a señalar sólo las experiencias más relevantes. Como la del 4 de septiembre de 1909 a cargo de Lisandro Billinghamurst, quien a bordo de un nuevo globo, bautizado *Huracán*, de porte algo menor que el *Patriota*, llegó hasta Chascomús en un vuelo de 4 horas 45 minutos. También en el *Huracán*, el día 12 del mismo mes y año, Jorge Newbery voló durante 10 horas 45 minutos y el día 29 en el *Patriota* durante 13 horas 30 minutos.

El 25 de noviembre Alberto R. Mascías, acompañado del neófito Néstor Cano, ascendió en el *Patriota* desde *Los Ombúes* a las 11 y 30 a.m. El globo voló hacia el río a gran velocidad impulsado por un fuerte viento del Sudoeste. A la 1,13 p.m. un despacho desde la isla de Martín García comunicó que a las 12,15 se había avistado al globo en marcha hacia el Noreste. A partir de allí, el

silencio. No cerrada aún la herida causada por la tragedia del *Pampero* en la sensibilidad pública, ésta volvió a conmoverse. El diario LA NACIÓN del día 26, al dar cuenta de la intervención en el caso del Ministerio de Marina, dijo textualmente: "El almirante Blanco, impuesto de un telegrama transmitido desde Montevideo, por el que se comunicaba la caída del *Patriota* a 15 millas de Martín García, en pleno Río de la Plata, ordenó la partida del vapor *Salto* al lugar indicado en auxilio de los aeronautas".

Sólo el domingo 28, a través de un largo reportaje hecho a Mascías en Montevideo se obtuvo una completa información de lo sucedido. En medio de fuertes vientos ("Íbamos a velocidad de tren expreso", dice el aeronauta) se había efectuado un peligroso descenso en la localidad uruguaya de Drabble. Allí los viajeros experimentaron una considerable demora ya que por un largo lapso no les fue aceptado dinero argentino ni para pagar su propio traslado y el del globo a Montevideo, ni para telegrafiar. Pero, en fin; cuando el inconveniente pudo ser solucionado, la gente inquieta por la suerte de los aeronautas respiró tranquila.

Y pasaremos a referirnos a otro vuelo de suma importancia. Casi sobre la medianoche del 27 de diciembre del mismo año, Jorge Newbery ascendió desde *Los Ombúes* en el *Huracán* y tras recorrer por las alturas... ¡541 kilómetros!, un verdadero record de distancia, descendió en la localidad brasileña de Bagé. Había empleado 13 horas en su viaje aéreo. Fue una hazaña extraordinaria. En el diario LA PRENSA del 3 de enero de 1910 se lee: "Enseguida el pueblo (alude a Bagé) le pidió explicaciones, y se atropelló y estrujó para conocer al huésped. Luego se le ofreció una cabalgadura y, de ese modo el ingeniero Newbery hizo entrada triunfal en el centro de la ciudad, donde se vio obligado a pronunciar un discurso en retribución a otros escuchados".

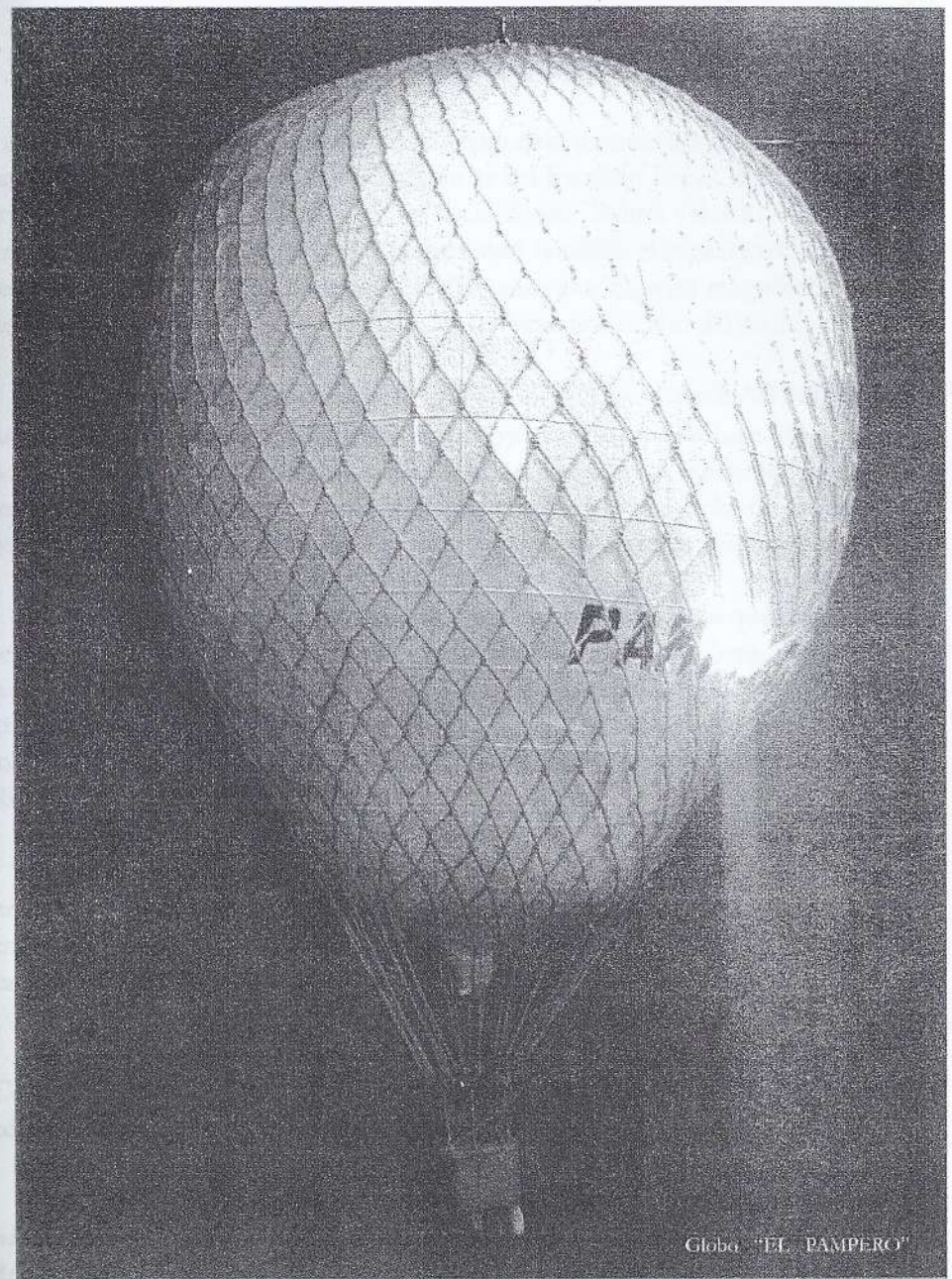
A continuación fueron efectuadas desde *Los Ombúes* otras cuatro ascensiones, tres a cargo de Jorge Newbery y una a cargo de Lisandro Billinghurst, teniendo lugar la última de tales ascensiones el 20 de marzo de 1910. Y aquí volvemos a acudir a Antonio M. Biedma R.: "Posteriormente, y dada la inusitada frecuencia con que se realizaban las ascensiones, la Compañía de Gas, que disponía de cierto sector libre sobre Guanacache y 11 de Septiembre - la manzana donde, frente a la planta de producción y gasómetros,

poseía los depósitos de materiales y purificadores -, lo ofreció al Aero Club Argentino para que allí construyera sus propias dependencias". En el lugar se levantó, pues, lo que fuera conocido como "Parque Aerostático", y que pasó a ser escenario de nuevas ascensiones.

Más adelante, cuando pudo ser ampliada la red de gas, se efectuaron otras desde la llamada "Exposición Ferroviaria", ubicada en el predio donde posteriormente se instalaron los cuarteles de Palermo, y también desde el Pabellón de las Rosas, este último en la intersección de la actual Libertador (entonces avenida Alvear) y Tagle. Como el presente trabajo tiene por objeto las ascensiones efectuadas desde la quinta *Los Ombúes*, no enumeraremos las realizadas posteriormente desde estos otros lugares, aunque haremos una excepción con dos de estas últimas, dado que por su importancia ilustran acerca de cómo con valor y sacrificio personal se promovía en el país la conciencia aeronáutica. Una fue la llevada a cabo el 7 de enero de 1911 por Jorge Newbery desde el Parque Aerostático, a bordo del globo *Eduardo Newbery*, con una travesía aérea de 660 kilómetros, hasta Maciá en la provincia de Entre Ríos, lo que constituyó todo un record, no sólo de distancia, sino también de altura al haber alcanzado los 3.400 metros.

Otra, la protagonizada por Alberto R. Mascías, quien partió, también del Parque Aerostático, a bordo del *Cóndor*, el 5 de diciembre del mismo año, a las 8 y 45 p.m., y descendió al otro día en la estación La Colina del Ferrocarril Sud, alrededor de las 4 p.m., trasponiendo en poco más de 19 horas una distancia de 428 kilómetros.

Estos dos ingenieros, Newbery y Mascías, pronto habrían de dejar los aerostatos para volcar su actividad hacia "los más pesados que el aire", los aeroplanos, y pasarían a ser directores técnicos e instructores en la primera escuela militar de aviación, creada por decreto del gobierno nacional del 10 de agosto de 1910. Dejarían de lado el silencio de los viajes en globo, ese silencio sobrecogedor de las alturas al que sólo llega el ladrido de algún perro de allá abajo, por el tronar de los motores de los aviones. Pero eso ya es otra historia.



Globo "EL PAMPERO"

VI

Destino actual de la antigua quinta Los Ombúes

Así como un día la carreta de doña María dejó de transitar por el *Camino de las Cañitas*, y en otro se acallaron las mentas del bandido Juan Cuello, que si no era ladrón ni asesino vaya uno a saber hacia dónde habría volcado su actividad delictiva, llegó el tiempo en el que desapareció también el espectáculo de las ascensiones, con las multitudes que aplaudían a los osados, a los magníficos "locos del aire", los tripulantes de los globos que volaban por lo alto del cielo.

Y ocurrió también que el antiguo *Callejón de Ibañez* o *Camino de las Cañitas*, luego la calle Gutenberg, se convirtió en la hoy pujante avenida Luis María Campos, que entra al siglo XXI con su muestrario de modernos edificios, los que de seguro habrían apabullado a aquel gobernador rubio y bien gaucho que se paseaba por allí de a caballo y no vacilaba en darle una mano a alguien en apuros.

Claro que no sólo él, sino también los posteriores aeronautas que emprendieron vuelos mediante globos desde los baldíos de la calle Gutenberg, se asombrarían hoy ante el lujoso "shopping" (y aún ante esta palabra que lo designa) que exhibe en la pujante avenida Luis María Campos sus ostentosos escaparates, a metros de la quinta *Los Ombúes* (debemos corregirnos y decir la Embajada de la República Federal de Alemania).

Efectivamente, como dijimos al comienzo, en la actualidad se ubica en el lugar la referida representación. La misma está a cargo, desde 2003, del señor embajador doctor Rolf Schumacher, graduado en filología, de larga y destacada carrera en la diplomacia.

La embajada comprende distintas secciones, a saber: Política, Económica, Consular, Cultural, Prensa y Agricultura. Toda esa actividad se desarrolla en un edificio de modernas y agradables líneas.

Y, bueno; que el transcurso de la vida y de los acontecimientos no se ha detenido y en la actualidad, en el solar donde estuviera la vieja quinta de la familia Torquinst, nos encontramos frente al edificio que alberga a la

representación de un país amigo, un gran país, tanto por la calidad de su gente como por su poderosa economía.

Así, pues, en el vértigo de los días, los años, los decenios, el pasado se fue. Aunque quizá, no del todo. Porque puede ocurrir que, tras la actividad de un día cualquiera, en medio de la quietud y el descanso de la noche, quienes estén al cuidado del edificio de la embajada, sean de pronto sorprendidos por un potente grito de... ¡larguen...!, proveniente de los jardines. No será para inquietarse. Seguro que ha de tratarse de un antiguo "loco del aire", convencido de partir desde la calle Gutenberg a la conquista de las alturas, pero que, en realidad, ha quedado enredado en la trama del tiempo.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- Estampas del Pasado (José Luis Busaniche – 1971)
- Sitios de Volación en Buenos Aires (Julio Luque Lagleize – 1982)
- Génesis de la Aviación 1910/1915 (Julio Víctor Liróni – 1971)
- Historia de la Aeronáutica Argentina (Antonio M. Biedma R)
- Tradiciones Argentinas (Pastor S. Obligado - Bs. As. – 1955)
- La Aeroestación Argentina y sus Precursores (Julio Víctor Liróni – 1971)
- Diarios La Prensa – La Nación (1908 y siguientes)

INDICE

El lugar y su pasado – La carreta de doña María	3
Tras La carreta, el tren – Luego, los globos	7
Los aerostatos se elevan desde la quinta "Los Ombúes"	11
El "Pampero" emprende desde "Los Ombúes" su viaje al más allá	15
Tras la pausa, se reanudan los vuelos	19
Imagen del globo "EL PAMPERO"	23
Destino actual de la antigua quinta "Los Ombúes"	25
Bibliografía Consultada	27